Université d'Abomey-Calavi

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines

Ecole Doctorale Pluridisciplinaire

« Espace, Culture et Développement»

THESE DE DOCTORAT UNIQUE

Insécurité et incivilités sur les voies publiques à Cotonou : éléments pour une socio-anthropologie de l'(in)tolérance sur la route

Réalisée par :

Ilyass SINA D.



Directeur de Thèse :

M. Albert NOUHOUAYI

Professeur titulaire de Philosophie-Anthropologie (Université d'Abomey-Calavi)

Année académique 2012-2013

SOMMAIRE

SOMMAIRE 2
DEDICACE 3
REMERCIEMENTS 4
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS 6
LISTE DES TABLEAUX 8
LISTE DES GRAPHIQUES 9
LISTE DES FIGURES 10
LISTE DES PHOTOS : 11
Note à l'attention du lecteur 12
Résumé : 13
Summary: 13
INTRODUCTION GENERALE 14
1- Cadres théorique et conceptuel 14
2- Approche méthodologique 52
PREMIERE PARTIE 64
Chapitre 1 : Urbanisation et extension spatiale de la ville de Cotonou 65
Chapitre 2 : Insécurité routière à Cotonou : un effet des longs déplacements à l'intérieur de la ville 99
DEUXIEME PARTIE 132
Chapitre 3 : Pratiques inciviles et déviances sur les voies publiques à Cotonou 133
Chapitre 4 : Déviances et déviants de la route à Cotonou 169
TROISIEME PARTIE 204
Chapitre 5 : Incivilités en ville: vers les marqueurs d'(in)tolérance sur les voies publiques de Cotonou 205
Chapitre 6 : Détermination psychologique, risque et mise en situation face à l'intolérance : entre le psychologique et le social 236
CONCLUSION GENERALE 267
Références Bibliographiques : 275
ANNEXES : 305
TABLE DES MATIERES 314

DEDICACE

A

Gnirey

« A l'instant où j'écris cette dédicace, tu es devant moi, t'amusant et sautillant. A un an d'âge tu ne peux certainement pas mieux faire. Saches le jour que tu liras ce document, que j'ai rêvé que tu puisses faire reculer les frontières de l'ignorance et te libérer par la science et la culture »

REMERCIEMENTS

« La plus belle harmonie, ce n'est ni l'accord des tambours, ni l'accord des xylophones ni l'accord des trompettes, c'est l'accord des hommes ». Ce travail fut réalisé grâce à l'accord de certains hommes. Qu'ils soient ici remerciés.

Je pense à mon Directeur de thèse, **Pr. Albert NOUHOUAYI**, je salue votre don de soi, votre humanisme ainsi que vos enrichissantes orientations. Je n'oublie pas le Professeur Dodji AMOUZOUVI qui dès mes premiers pas en sociologie a cru en moi et a toujours été disponible pour m'élever haut dans la science.

Les Professeurs Komi KOSSI-TITRIKOU et Souaïbou GOUDA ont, à travers leur pré-rapport, contribué significativement à l'amélioration de la qualité de la présente production scientifique. Recevez ici, mes gratitudes.

Je remercie Abou-Bakary IMOROU avec qui j'ai eu les premières discussions sur ce sujet à Djrègbé en 2008.

Cyprien AHOLOU s'est montré très disponible à Cotonou comme à Lomé. Il m'a beaucoup appuyé dans la constitution de la bibliographie nécessaire pour cette recherche. Les enrichissantes discussions que nous avions eues et les orientations qu'il a apportées ont été très utiles dans la finalisation de la recherche.

Les enseignants de l'Ecole Doctorale de Sociologie-Anthropologie de la Flash, les chercheurs et les doctorants du Laboratoire d'Analyse des Dynamiques Socio-anthropologiques et d'Expertise pour le Développement (LADSED) m'ont soutenu toutes ces années. Mentions spéciales à Jacques AGUIA-DAHO, Karl NASSI, Kassimou DEMBA DIALLO, Apollinaire GNANVI et Bruno MONTCHO.

Mes remerciements vont également à l'endroit de toute l'équipe d'encadrement de l'Université de Lomé. Il s'agit du docteur Joseph TSIGBE et des professeurs Edinam KOLA, Mawusse Kpakpo AKUE ADOTEVI et Bernard ATCHRIMI.

Bien sûr, cette recherche n'aurait pu être finalisée sans la grande complicité de tous mes collègues de l'ex Primature et de l'actuel Ministère de l'Evaluation des Politiques Publiques et des Programmes de Dénationalisation. Mes considérations à l'endroit de M. Antonin DOSSOU, tel un exceptionnel patron, il m'a soutenu et encouragé jusqu'au bout. Il a également participé à la lecture du document en faisant de considérables contributions. J'exprime aussi ma gratitude à l'endroit de Dieudonné

ASSOGBA, Augustin Tabé GBIAN et Mouhamadou SONSARE qui n'ont jamais manqué de m'apporter leurs encouragements.

Joseph SAGHUI, Hygin GLELE KAKAÏ, Marc-Aurèle AGBO, Caddys ADAMMADO, Eric GNACADJA, William AGBLONON, Sessi YOBODO, Florent TASSO, Narcisse YEDJI et Christie KOUDJOU n'ont ménagé ni leur temps, ni leur énergie pour lire ce document. J'ai reçu d'eux de pertinentes observations.

Je remercie aussi Eliane EDOUN, Eric VIKEY, Prosper HOUSSOU, Oswald AGBADOME et Pierre JOHNSON pour ces longues, enrichissantes et parfois interminables discussions. Elles m'ont beaucoup inspiré.

Je remercie tous ceux et toutes celles qui ont contribué à faire de ce qui n'aurait pu être qu'une expérience personnelle, aussi une aventure collective. Je pense à tous les amis du Programme Initiatives pour l'Excellence en particulier Gilles, Achilles, Carène, Janvier, Esta, Latifath, Bruno, Fiacre, Josias, Dorine, Catira, Isabelle.

Je n'oublie pas M. Lucky FUMEY, son épouse et leurs enfants pour leur soutien qui a été indéfectible.

Je me tourne à présent vers ma famille, notamment mon père et ma mère. Leurs prières m'ont accompagné tout au long de la recherche. Mes frères, ma sœur et sa fille pour leur soutien quotidien et enfin à mon épouse, fidèle compagnon tout au long du processus qui a accouché de ce document. Je salue la patience et la compréhension dont elle a quotidiennement fait preuve tout au long de ces années de recherche.

Nassiara.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AVP	:	Accident de Voie Publique
BAAC	:	Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés
BCEAO	:	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEG	:	Collège d'Enseignement Général
CMLF	:	Conférence Mondiale de la Langue Française
CNCB	:	Conseil National des Chargeurs du Bénin
CNHU	:	Centre National Hospitalier Universitaire
CNSR	:	Centre National de Sécurité Routière
CSP	:	Cours Secondaire Protestant
CUC	:	Circonscription Urbaine de Cotonou
DGTT	:	Direction Générale des Transports Terrestres
DGGN	:	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
DGPN	:	Direction Générale de la Police Nationale
DST	:	Direction des Services Techniques
DTS	:	Diplôme de Technicien Supérieur
ENAM	:	Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature
ENEAM	:	Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management
FLASH	:	Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines
HAAC	:	Haute Autorité de l'Audiovisuelle et de la Communication
INSAE	:	Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique
INSEE	:	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
I GN	:	Institut Géographique National
MDN	:	Ministère de la Défense Nationale
MISPC	:	Ministère de l'Intérieur de la Sécurité Publique et des Cultes
OCBN	:	Organisation Commune des chemins de fer Bénin Niger
OMS	:	Organisation Mondiale de la Santé
ONG	:	Organisation Non Gouvernementale

ONIP	:	Office National d'Imprimerie et de Presse
PAC	:	Port Autonome de Cotonou
PDC	:	Plan de Développement Communal
PTAC	:	Poids Total avec Charge
RGPH	:	Recensement Général de la Population et de l'Habitation
SBEE	:	Société Béninoise d'Energie Electrique
SNTN	:	Société Nationale des Transports Nigériens
SOBEBRA	:	Société Béninoise de Brasserie
SONACOP	:	Société Nationale de Commercialisation des produits Pétroliers
SONEB	:	Société Nationale des Eaux du Bénin
USA		United States of America
UEMOA	:	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VONS	:	Voie Orientée Nord-Sud

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I	*Nombre d'informateurs par catégorie socioprofessionnelle.……..*	61
Tableau II	*Statut d'occupation ……..*	73
Tableau III	*Type d'occupation :……..*	73
Tableau IV	*Nombre d'accidents de voie publique enregistrés par département en 2009 au Bénin.……..*	106
Tableau V	*Répartition des accidents de voie publique à Cotonou par victimes et par zone en 2009.……..*	107
Tableau VI	*Répartition du nombre d'accidents et des véhicules impliqués dans les AVP à Cotonou par année de 2005 à 2011 ……..*	108
Tableau VII	*Répartition des conducteurs impliqués dans les accidents de voie publique en 2009 par tranche d'âge à Cotonou.……..*	111
Tableau VIII	*Répartition des genres de véhicules impliqués dans les accidents de voie publique à Cotonou en 2011.……..*	114
Tableau IX	*Répartition des AVP à Cotonou par mois en 2011.……..*	117
Tableau X	*Répartition des AVP à Cotonou par jour de semaine en 2011.……..*	119
Tableau XI	*Répartition des AVP et victimes faites par tranche d'heure à Cotonou en 2011.……..*	121
Tableau XII	*Distances estimées entre lieux de provenance et lieux de production de quelques AVP à Cotonou en 2012.……..*	123
Tableau XIII	*Distances estimées entre lieux de provenance et destinations prévues... …..*	128
Tableau XIV	*Répertoire des infractions ou incivilités observées sur les voies publiques à Cotonou.……..*	166
Tableau XV	*Les porteurs de l'étiquette de déviants de la route à Cotonou.……..*	176
Tableau XVI	*Les attitudes d'intolérance des usagers de la route de Cotonou par ……..*	215
Tableau XVII	*Répertoire des jurons.……..*	220

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1	Etat de la voirie de Cotonou…….....	83
Graphique 2	Evolution démographique de la ville de Cotonou de 1932 à 2002…..	77
Graphique 4	Evolution des accidents de voie publique à Cotonou par victimes et par zone en 2009…….	107
Graphique 5	Evolution des AVP à Cotonou et du nombre véhicules impliqués de 2005 à 2011……	109
Graphique 6	Evolution des AVP suivant les victimes faites au cours des années 2007 et 2008 à Cotonou …….....	110
Graphique 7	Répartition des conducteurs impliqués dans les accidents de voie publique à Cotonou par tranche d'âge en 2009…….....	112
Graphique 8	Evolution des accidents de voie publique à Cotonou en fonction des véhicules impliqués en 2011…….....	115
Graphique 9	Répartition des causes d'AVP dans la ville de Cotonou en 2011 …….	116
Graphique 10	Evolution des accidents de voie publique par mois à Cotonou au cours de l'année 2011……...	118
Graphique 11	Evolution des accidents de voie publique à Cotonou par jour de semaine en 2011…….....	120
Graphique 12	Evolution des AVP à Cotonou par tranche d'heures en 2011……	122
Graphique 13	Evolution de quelques AVP suivant la distance parcourue 2012……..	124
Graphique 14	Evolution du nombre de personnes impliquées dans quelques AVP suivant les distances parcourues en 2012……...	125
Graphique 15	Evolution comparée de quelques AVP et du nombre de victimes faites suivant la distance parcourue à Cotonou en 2012…….	126
Graphique 16	Courbes de l'évolution comparée de quelques AVP et du nombre de victimes faites suivant la distance parcourue en 2012…….....	127
Graphique 17	Répartition du nombre d'AVP et de personnes impliquées suivant les destinations prévues…….....	129
Graphique 18	Evolution du nombre d'AVP et du nombre de victimes faites suivant les intentions de destination……. ……..	130

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Schéma du cadre conceptuel…… 50

Figure 2 Le Bénin dans le monde…… 52

Figure 3 Le Bénin en Afrique…… 53

Figure 4 Cotonou au Bénin…… 53

Figure 5 Les arrondissements de Cotonou…… 60

Figure 6 Vue d'ensemble de Cotonou…… 71

Figure 7 Carte de la trame urbaine de Cotonou…… 78

Figure 8 Extension de la ville de Cotonou…… 89

Figure 9 Etat des voies de communication à Cotonou…… 94

LISTE DES PHOTOS :

Photo 1	Sur les berges de Cotonou……	74
Photo 2	Bas-fond et habitation……..	76
Photo 3	*Kindonou* non loin du lac *Nokoué* : un exemple de *quartier* insalubre……	76
Photo 4	Transport du carburant de la contrebande vers Cotonou……	81
Photo 5	Vente de l'essence de l'informel aux abords d'une rue à Cotonou……	82
Photo 6	La circulation routière de Cotonou vue d'en haut……...	84
Photo 7	Petite circulation à Cotonou…….....	85
Photo 8	Grande circulation à Cotonou……..	86
Photo 9	Une voie pavée perdant progressivement son revêtement……...	91
Photo 10	Rue commerçante dans les alentours du marché *Dantokpa* ……	92
Photo 11	Etat d'une voie bitumée en saison pluvieuse……...	93
Photo 12	Etat d'une voie non bitumée…….....	93
Photo 13	Les *zémidjans* à Cotonou…….	101
Photo 14	Etat d'une voie pavée au quartier *Gbégamey* à Cotonou…….	142
Photo 15	Sans domicile fixe version cotonoise……...	175
Photo 16	Non respect des couloirs de circulation par les « zém »……..	185
Photo 17	Un zéwé en circulation à Cotonou……...	187
Photo 18	Le style vestimentaire du zéwé…….....	188
Photo 19	Parc MANANA à Cotonou : des véhicules d'occasion alignés prêts pour le transit vers l'hinterland……	193
Photo 20	Des véhicules gros porteurs occupant toute la chaussée en plein cœur de Cotonou……	201
Photo 21	Carrefour de l'étoile rouge: en l'absence de feux tricolores, personne ne veut céder le passage, les motocyclistes cherchent à faufiler…….....	207
Photo 22	Carrefour Zongo : le feu est au vert, les motocyclistes se ruent en tête de circulation……	209

Note à l'attention du lecteur

Au regard des particularités du sujet de thèse, un grand nombre de références proviennent de sources internet. Ce travail aurait été bien incomplet sans cet apport. Les annotations bibliographiques faisant référence à des documents tirés d'internet seront indiquées de la façon suivante : (Durand, 1983, @). Vous trouverez les indications correspondantes à la référence complète dans la section ‘’bibliographie électronique’’.

Résumé :

Le développement de la ville de Cotonou a engendré une augmentation de l'espace fréquenté par les populations. Cet étalement allonge les déplacements et s'accompagne d'une forte utilisation d'autos et de motos. Il s'agit généralement de véhicules usagés venus de l'Europe et des Etats-Unis appelés abusivement « venus de France ». La présente recherche va au-delà de l'état vétuste de ces véhicules et de l'image encore peu moderne des voies publiques de la ville. Elle s'inscrit dans une démarche à la fois qualitative et quantitative pour analyser les pratiques de circulation routière dans la ville de Cotonou. Les résultats ressortent les incivilités développées sur les voies publiques et dégagent les acteurs déviants au code de la route à Cotonou. La recherche en déduit que l'expérience individuelle (personnelle et professionnelle) de l'activité de conduite, l'évaluation du danger (type de risque ou situation d'insolite) associée à telle ou telle situation (catégories d'acteurs présents, véhicules impliqués, état de la route), la représentation faite de l'autre dans la situation et le degré de confiance en la capacité de l'usager de la route à faire face au contexte, déterminent l'(in)tolérance chez les usagers des voies publiques de Cotonou.

Mots clés : urbanisation, incivilités, déviance, (in)tolérance, Cotonou

Summary:

The development of the city of Cotonou has led to an increase of the area frequented by people. This spreading longer travels and comes with a high use of cars and motorcycles. It is usually used vehicles from Europe and the United States improperly called "from France." This research goes beyond the dilapidated condition of the vehicles and even some modern image of highways in the city. It is part of an approach to qualitative and quantitative analysis for practical road traffic in the city of Cotonou. The results emerge incivility developed on public roads and emit deviant actor's traffic in Cotonou. The research concludes that the individual experience (personal and professional) of the driving activity, hazard assessment (type of risk or unusual situations) associated with a particular situation (categories of actors, vehicles involved, road conditions), the representation made by the other in the situation and the degree of confidence in the ability of road users to cope with context, determine the (in) tolerance among users highways Cotonou.

Keywords: urbanization, social behavior, deviance, (in) tolerance, Cotonou

INTRODUCTION GENERALE

1- Cadres théorique et conceptuel

[*àvũ*][1], [*tɔ́ we yɔmɛ̃*][2], [yɛyī nɔ̃][3], [*klɔ́*][4] …. Il ne s'agit pas de paroles incantatoires proférées à l'endroit du lecteur, mais plutôt des exemples d'insanités échangées sur les routes de Cotonou et qui témoignent du manque de tolérance entre les usagers de voies publiques. En effet, tel dans une jungle, les usagers des voies publiques de Cotonou se livrent à un débrouillage dans la circulation et valorisent très peu le code de la route en s'adonnant à des pratiques intolérantes. Lesdites pratiques (intolérance sur la route) constituent l'objet de la présente recherche scientifique réalisée dans le cadre du doctorat unique de « Sociologie de Développement » à l'Université d'Abomey-Calavi.

1.1- Contexte de l'étude

Cette recherche trouve sa pertinence dans un contexte où le développement ne plus être apprécié uniquement par rapport aux efforts fournis en termes de croissance économique, mais aussi en termes de progres réalisé dans la cohésion sociale, la préservation de la paix etc.

1.1.1- Aucune société ne peut se développer sans un minimum de cohésion entre les membres qui la composent

Il suffit de faire un tour dans les habitations-à-cour-commune[5] pour observer l'affaiblissement de la cohésion sociale qui se présente comme une recomposition du lien social. En effet, de moins en moins de voisins, de collègues de bureau et de camarades de classe sont disposés à se parler franchement, à s'entraider et se soutenir face aux difficultés de la vie. Outre les traditionnels soutiens devenus presque contraignants qui naissent en cas de perte d'un parent ou d'un sinistre, le mode de vie tend au renfermement sur soi-même, à la crainte de l'autre et à l'observance de

[1] Expression utilisée en fon pour assimiler un comportement humain à celui d'un chien
[2] J'encule ton père en langue fon
[3] Bête en langue fon
[4] Stupide en langue fon
[5] Les cours communes sont des habitations à plusieurs appartements qui partagent les mêmes toilettes et la même et unique cour

l'adversité dans « une ville où chacun est dans son chacun »[6]. S'agit-il des exigences de la modernité et de l'urbanisation ? Mais pourtant, la cohésion sociale est portée comme une priorité des sociétés démocratiques. Ou du moins, la persistance ou l'émergence de nouvelles formes d'inégalités déstabilisent le lien social.

À cette crise sociale, répondent de nouveaux mécanismes de solidarité étendus. Sur le terrain, des alternatives concrètes sont initiées : nouveaux modes de consommation équitable, relocalisation ou initiatives de coopération, … Par ailleurs, les nouveaux outils d'information et de communication tels que les réseaux sociaux (facebook, twiter, etc.)[7] favorisent le renouvellement et l'émergence de nouvelles formes de sociabilité et de solidarité, la voie possible d'une nouvelle expansion culturelle. Ceci n'est peut être que la conséquence de la modernité et de l'urbanisme.

Les sociétés modernes sont des sociétés d'individus (les cahiers de l'observatoire n°5, 2011). De la cohésion sociale découlent l'existence de buts communs et l'attachement des individus au groupe. Elle favorise l'intégration, la participation à un réseau de relations sociales, source d'une identité propre. Or, secoués par les crises, comme par les nouvelles opportunités, les liens sociaux se délient et s'effritent. En cela les problèmes sociaux, les hésitations sur le long terme et les réponses à l'urgence, confondent et laissent nombre d'acteurs, de décideurs, de médiateurs ou encore d'observateurs, démunis. La cohésion sociale est-elle menacée ?

Simplement définie en sociologie comme le lien qui relie les individus au sein d'une société à travers diverses institutions et instances de socialisation (Etienne J. & al, 2004), la cohésion sociale revêt une importance particulière dans l'œuvre d'Émile Durkheim, fortement imprégnée du souci du lien social. Pour Durkheim (1985), la division du travail favorise le lien social puisqu'elle renforce les échanges et la complémentarité entre les individus, mais elle peut aussi l'affaiblir dans les situations de dérèglement comme l'anomie, lorsque les règles sociales ne parviennent pas suffisamment à réguler les désirs individuels. On pourrait affirmer en conséquence que la cohésion sociale correspond à « la capacité d'une société à assurer le bien-être de

[6] Propos tenu par Mathias, un vieux retraité enquêté à Gbêdégbé (un quartier du 13ième arrondissement de Cotonou) qui utilisait l'expression pour indiquer qu'à Cotonou chaque acteur lutte pour sa survie quotidienne sans se soucier de l'autre.

[7] Ce sont des réseaux sociaux créés sur internet et par lesquels des rencontres et amitiés naissent

tous ses membres, en réduisant les disparités et en évitant la marginalisation » (Task Force, 2012, @).

Le défi à relever au XXI siècle est de « découvrir des moyens permettant d'adapter les réalisations en matière de politique sociale à l'évolution des besoins et des conjonctures sans dénaturer leur essence» (CEE, 2004). On pourra par exemple obtenir une circulation routière cohésive en adaptant les politiques de sécurité routière aux valeurs qu'entretiennent les usagers de la route. La présente recherche est menée dans la perspective d'étudier les pratiques de circulation routière dans la ville de Cotonou, notamment les valeurs et contre valeurs qui les sous-tendent. Ce faisant, la recherche insiste sur la nécessité de replacer l'humain au cœur des préoccupations de développement, de mettre notamment les valeurs humaines à l'avant-garde de toutes les dimensions du développement. L'homme doit être la finalité du développement[8]. De ce fait, le développement doit être conçu sur des valeurs humaines. C'est pourquoi, la cohésion sociale défendue par Durkheim (1985) comme valeur indispensable de toutes sociétés humaines, constitue le point de départ de la présente recherche. Spécifiquement, l'étude a porté sur la problématique de l'intolérance sur les voies publiques. J'ai en effet choisi de « tourner un regard anthropologique » (Baré, 2007) vers ce domaine multiforme du développement, dans un environnement spécifiquement urbain pour appréhender la ville au-delà du potentiel économique et technologique qu'elle génère et de la faible cohésion sociale qu'elle entretient, pour m'intéresser aux relations d'intolérance entre les membres qui la composent. Pour rendre spécifique et précise la recherche, l'intolérance a été appréhendée telle qu'elle est menée et pratiquée sur les voies publiques de Cotonou.

1.1.2- (In) tolérance entre anthropologie du développement et sociologie du développement

1.1.2.1- De l'anthropologie au développement et vice-versa

Au-delà des définitions utilisées en anthropologie classique, le développement est « un douteux fatras d'ethnocentrisme, de paysanneries déplacées et de cheminées d'usine, de généralisations ennuyeuses et de surcroît porteuses d'échecs dus à l'ignorance

[8] Selon NOUHOUAYI Albert lors d'une discussion sur le présent travail de recherche

abyssale des fonctionnaires, technocrates et hommes politiques qui s'y employaient ; ils ne connaissaient rien aux « cultures locales » où aurait été répandue une sorte de sagesse immémoriale enfouie par le discours dominant de l'Occident sur le monde, dont nous avions à témoigner » (Baré, 2007).

Je voudrais, à partir de ce positionnement de Baré (2007), expliquer comment je me suis vite départi de cette position, pour trouver que le développement est un monde spécifique, peu traduisible entre ses acteurs, spécifiquement constitué, et qu'il ressemble de manière frappante à un objet d'étude anthropologique; sans pour autant qu'il relève de la fiction, bien au contraire.

Je préfère alors intégrer mon acception de l'intolérance dans les orientations suivantes du développement. La notion de développement est indissolublement liée à celle de croissance économique dans le champ intellectuel de l'économie politique. Elle n'est pas à proprement parler définissable « en elle-même » (Baré, 1987). Ce qui serait l'anthropologie du développement n'est donc pas définissable non plus (Baré, 1995). Une anthropologie appliquée au développement ne peut être qu'une réflexion très descriptive à destination des institutions publiques (parapubliques, privées) ayant pour vocation ce qui serait le développement dans trois domaines au moins : l'incorporation du savoir anthropologique en amont de la décision et donc une ethnographie finalisée des institutions d'aide ; la description de faits de communication (ou de non communication) linguistique; l'évaluation des projets et politiques de développement, considérée comme le projet de « raconter une histoire vraie » (Baré, 2001). C'est pourquoi Olivier de Sardan (1995a) affirme que « l'anthropologie du développement doit étudier le développement comme n'importe quel phénomène social (au même titre que la parenté ou la religion), c'est-à-dire analyser ce qui se passe quand des institutions de développement entrent en contact avec des « populations cibles » (Olivier de Sardan, 1995b), sans préjuger si le développement est un bien ou un mal, un progrès ou une régression ». C'est dire ainsi que le développement apporté dans un milieu doit également tenir compte des compétences populaires (savoirs et savoirs faire) du milieu afin de lever « les obstacles liés à la compréhension des pratiques et des logiques des populations à développer » (Olivier de Sardan, 2003).

1.1.2.2- De la sociologie au développement et vice-versa

Parmi les branches spécialisées de la sociologie, la sociologie du développement occupe une position très particulière. Il s'agit en effet d'un domaine dont « …le cadre théorique (le sous développement), institutionnel (les qualités et fonctions des agents qui se reconnaissent sous cette appellation) et la vocation géographique traditionnelle (le « tiers-monde » ou les « pays du sud ») ne permettent guère des définitions et délimitation aisées. » (Durand et Weil, 2006). Par ailleurs, la plupart des thèmes autour desquels cette sociologie s'est historiquement construite (formes « dépendantes » et spécifiques au tiers-monde, des structures de pouvoir, des procès de production, de la division sociale et technique du travail, de la constitution des classes ouvrières, de populations « marginales » etc.) sont désormais réappropriés et traités dans le cadre d'approches alignées sur les découpages traditionnels des champs d'étude de la sociologie. Ce qui fait que le développement des groupes sociaux humains organisés, qui est le principal objet d'étude de cette discipline est désormais appréhendé à travers les paliers en profondeur de la réalité sociale (économique, social, politique, environnemental, culturel et technologique) tels que définis par Gurvitch (1949). Malgré cette globalisation/totalisation de l'objet d'étude de la sociologie du développement, on remarque que très peu de recherches lient le développement au culturel. En effet, de nombreuses théories s'accordent à dire qu'aucune société ne peut se développer, si elle n'arrive pas à asseoir les bases de son émergence sur les valeurs culturelles qui sont les siennes (Ki-Zerbo (dir), 1989).

1.1.2.3- (In)tolérance : une préoccupation de la sociologie et de l'anthropologie du développement

Pour Durkheim (1937), aucune société ne peut durer et se pérenniser dans le temps sans un minimum de cohésion sociale entre les membres qui la composent. La sociologie du développement se doit alors de s'intéresser aux arrangements sociaux qui favorisent la production et le maintien de la cohésion sociale dans les sociétés humaines. Alors que pour Durkheim (1937), ces arrangements sociaux ne sont rien d'autre que « …toutes les croyances et tous les modes de conduite institués par la collectivité.. » pour réguler les comportements humains. On comprend, qu'il s'agit des

institutions sociales qui définissent et régulent les comportements entre les hommes qui se doivent d'entretenir un minimum de tolérance et de générosité entre ces derniers pour parvenir à conformer leurs comportements aux normes de la société. Dans leurs relations, les hommes doivent ainsi faire preuve d'un minimum de tolérance entre eux pour faire régner une certaine cohésion dans le groupe. On pourrait alors se permettre de dire qu'aucune société ne peut se développer sans un minimum de tolérance entre ses membres. La cohésion est alors fille de tolérance. Ceci est d'autant vrai que les pratiques sociales de circulation développées sur les routes de Cotonou témoignent d'une croissance sans cesse de l'insécurité routière, ponctuée par de nombreux accidents de voies publiques du fait notamment du manque d'empathie et de tolérance des usagers de la route.

1.1.3- (In)sécurité routière : une conséquence de l' (in)tolérance sur les voies publiques ?

Avec la mécanisation de l'économie et surtout la modernisation de plus en plus poussée des infrastructures routières, une augmentation rapide du nombre des accidents de la route s'observe sur les voies publiques. « Selon les statistiques de l'OMS, chaque année 1,2 million de personnes meurent sur les routes du monde, soient 3000 « personnes tuées » chaque jour » (Lewhe & Zemmour ; 2009). En plus de cela, il y a par jour, 140.000 blessés dont 15.000 personnes resteront handicapées toute leur vie. Un patrimoine humain considérable se trouve ainsi anéanti chaque jour et entraîne avec lui de lourdes conséquences sociales et économiques. Cette situation, ajoutée aux souffrances qui frappent tous les pays du monde et surtout les capitales, touchent particulièrement les jeunes et pèsent plus sur les pays à faible revenu comme le Bénin et les pays à revenu intermédiaire. Par exemple les chiffres obtenus auprès du Centre National de Sécurité Routière du Bénin font état de 2071 cas d'accidents de la route ayant eu lieu à Cotonou en 2007, 2406 cas en 2008, 2415 cas en 2009, 2445 cas en 2010 et 3219 cas en 2011 (CNSR 2012). Le pourcentage de personnes tuées dans ces accidents est passé de 22% d'accidentés en 2007 à 38% en 2011. De même, les taux de blessés graves et de blessés légers sont respectivement passés de 42% et 36% en 2007 à 20% et 42% l'année 2011. Ainsi le taux d'accident de voie publique est en nette progression dans la ville de Cotonou, de sorte que les populations se sentent

quotiennement en situation d'insécurité sur les routes de ladite ville. L'insécurité parait ainsi comme un phénomène social qui entraine de lourdes conséquences que Lewhe et Zemmour (2009) qualifient de « véritable problème de santé publique ».

Malgré les statistiques « inquiétantes » (Détognon, 2009), l'insécurité routière va grandissante à Cotonou. Tout observateur avertit y remarque quotidiennement les multiples pratiques à risque que développent les différents usagers des axes routiers de la ville. Ces pratiques (violation du feu rouge, excès de vitesse, non-respect des couloirs de circulation, circulation en sens interdit, négociations du passage, injures proférées…) justifiées par le manque de courtoisie entre les usagers de voies publiques ne peuvent échapper à l'observateur, mieux au sociologue qui du fait des nouvelles branches (« sociologie de la déviance » et « socio-anthropologie de la route») est appelé à s'intéresser nécessairement aux éléments sociaux explicatifs de cette (in)tolérance sur les voies publiques. L'insécurité routière n'implique donc pas seulement les accidents de la route, elle désigne également la situation quasi-permanente de danger et de risque dans laquelle se retrouve l'usager de la route à Cotonou, ainsi que celle du stress dans laquelle se trouvent les proches et parents des usagers.

Ce travail s'articule autour de cinq axes essentiels. Le premier correspondant à l'introduction générale qui définit les contours théoriques et méthodologiques de l'étude.

Le deuxième axe, présente les deux premiers chapitres qui constituent la première partie de la recherche. Ils ont porté sur les caractéristiques de l'insécurité routière dans la ville de Cotonou. Des données spécifiques sur l'urbanisation, et les fondements urbains de l'insécurité routière ont été présentées afin d'illustrer en quoi l'insécurité est un effet de l'urbanisation.

Le troisième axe comprend également deux chapitres qui composent la deuxième partie de la thèse. Elle a été consacrée aux différentes logiques qui sous-tendent la production des incivilités observées sur les voies publiques de Cotonou. Aussi les groupes d'acteurs déviants, notamment ceux qui sont en haut de l'échelle de production des incivilités ont été présentés de même que les logiques qui sous tendent leurs attitudes.

Le quatrième et dernier axe de la recherche, comprenant comme tous les autres, deux chapitres est la troisième partie de l'étude. Elle décrit les manifestations de l'intolérance et présente la route comme un espace public qui génère l'insécurité et les incivilités dans la ville de Cotonou.

Le dernier axe concerne la conclusion générale de la recherche qui rappelle les principaux axpects de l'étude et indique l'épilogue de tout le développement qui a été fait le long du texte.

1.2- Enoncé du problème du problème de recherche

Plusieurs préoccupations forment le problème de recherche de la présente étude.

1.2.1- Insécurité routière à Cotonou

Léwhé et Zemmour (2009) rapportent que lors de l'enquête sur le premier décès dû à un accident de la circulation, en 1896, le coroner[9] aurait déclaré **: «** Cela ne doit plus jamais se reproduire **»** ; pourtant, cent dix sept (117) années plus tard, la route tue et continue de tuer sans cesse. Et ceci non pas parce que la route est une bombe atomique, ou une potion mortelle qui chaque fois qu'elle est prise crée des dégâts humains. Ces accidents de voies publiques constatés dans les centres urbains en général et plus particulièrement à Cotonou, découlent dans une large mesure du comportement incivil des usagers de la route qui ont de plus en plus du mal à se conformer aux prescriptions du code de la route dont la plupart ignore le contenu. La ville de Cotonou n'est pas épargnée de cette réalité qui loin d'être en régression croit de plus en plus de sorte que tout observateur de la route à Cotonou ne puisse se retenir de se poser des questions sur la circulation routière à Cotonou.

En effet, cette circulation pleine de motocyclistes (engins à deux roues), d'automobilistes, de camionneurs et de piétons est caractérisée par le non respect des prescriptions du code de la route. Les usagers de la route se déplacent comme ils peuvent ; il s'agit d'une débrouille sociale[10]. Par exemple, il est fréquent de rencontrer à Cotonou des usagers de la route circuler en sens interdit, violer la priorité de passage

[9] Terme désignant l'Officier de Police Judiciaire dans un pays anglosaxon

[10] Terme utilisé en 2009 par un auteur anonyme dans un article de presse sur les pratiques de circulation pour indiquer qu'à Cotonou chaque usager de la route circule comme il peut.

et même se faire justice lorsqu'ils estiment que leurs droits de circulation sont violés par les autres usagers. Les pratiques de circulation routière à Cotonou induisent donc un nouvel ordre routier qui place les usagers de la route dans une situation de risque de danger permanent. Cette situation vient du fait que les pratiques de circulation des usagers n'obéissent pas à une même référence telle le code de la route. Ceci explique le caractère insécuritaire de la route à Cotonou. L'insécurité routière est une caractéristique des voies publiques à Cotonou. Elle se définit sur la base du nombre d'accidentés de la route qui, reste trop élevé pour cette ville, et aussi du nombre de comportements non conforme au code de la route.

Les victimes de l'insécurité routière sont les conducteurs eux-mêmes et les usagers faibles du réseau routier (essentiellement les piétons et les cyclistes). L'interchangeabilité des situations est telle qu'un conducteur est à la fois perpétuellement et potentiellement coupable et victime d'une infraction de roulage et/ou d'un accident de roulage (par exemple, un conducteur est un piéton dès qu'il quitte son véhicule ou un cycliste dès qu'il décide de renoncer à son véhicule parce que par exemple le climat l'y invite). A cet égard, le risque routier est étroitement corrélé au nombre de kilomètres parcourus : ceux qui ont la plus forte probabilité d'avoir ou de provoquer un accident de roulage sont ceux qui roulent le plus (Perez-Diaz, 2000).

L'autre cause de cette insécurité routière, est l'urbanisation anarchique de la ville de Cotonou. En effet, les conditions de déplacement à Cotonou sont marquées par une grande pénibilité aux niveaux de la sécurité, de la qualité de l'accessibilité des services offerts et de la pollution atmosphérique croissante (Guézéré, 2008). La mobilité urbaine à Cotonou est caractérisée par deux contraintes majeures. D'une part le réseau viaire est insuffisant, mal réparti et fortement dégradé par endroits. Il est constitué d'un seul axe principal allant de ***Sèmè-Kpodji***[11] ***à Godomey***[12] et de quelques voies transversales. Ce réseau a bien du mal à irriguer les extensions périphériques correspondant essentiellement aux zones de résidence des populations défavorisées. Le fait de résider très loin du centre-ville réduit fortement les chances d'être desservi par une voie aménagée. D'autre part, les voitures particulières étant hors de portée des

[11] Commune située à l'Est de Cotonou
[12] Un arrondissement de la commune d'Abomey-Calavi situé à l'Ouest de Cotonou

populations moins nanties, les citadins défavorisés ne peuvent compter que sur les transports collectifs qui sont quasi inexistants. L'essentiel du transport urbain est aujourd'hui assuré par des taxi-motos communément appelés ***zémidjan*** qui constituent une solution originale et se retrouvent quasiment au cœur du transport des personnes et des biens à Cotonou. Et ceci semble être le problème de toutes les villes africaines. La mobilité urbaine est une préoccupation quotidienne dans les capitales africaines (Guézéré, 2008, 16) puisqu'elle est mêlée d'insécurité et n'offre quasiment pas une circulation fluide. Est-ce à dire qu'en Afrique, urbanisation rime avec insécurité ? Extension de la ville de Cotonou rime t-elle avec insécurité routière ? Est-ce du fait des incivilités qui sont développées sur les rues de Cotonou?

1.2.2- Incivilités et déviance dans les rues de Cotonou

Les incivilités dans les rues de Cotonou sont liées à des problèmes de gestion du mouvement. Les personnes jugées inciviles sur la route sont celles qui cherchent toujours à aller plus vite dans la circulation mais certaines fois les usagers les plus lents sont aussi appréciés d'incivils. La probabilité de voir apparaître des comportements considérés comme incivils croît donc « naturellement » lorsque les flux de circulation augmentent. Cette observation relativement triviale suggère qu'une partie de la solution aux problèmes des incivilités réside dans une meilleure gestion des flux de circulation, même si l'on est bien conscient que le stress de la vie urbaine produit en lui-même une forme de mise entre parenthèse de la compassion contre laquelle il est bien difficile de lutter.

Mais cela justifie-t-il les multitudes attitudes d'intolérance à l'instar des injures et insultes proférées entre usagers de la route à Cotonou ? Un auteur anonyme disait à propos de la circulation routière à Cotonou qu' « …elle est animée par les injures… ». En effet, pour ce dernier il n'existe pas de jours que l'on circule à Cotonou et qu'il ne soit pas observé au moins un échange d'injures entre usagers de la route. L'on est ainsi habitué à entendre dans la ville de Cotonou des injures telles [***nɔ̃ wē yɔmɛ̃***][13]**,** [***tɔ́ we yɔmɛ̃***][14]**,** [***ɲi makplɔ̃***][15]**,** [***yɛyī nɔ̃***][16]**,** [***bɛ: hwidé***][17]**…** Ces échanges d'injures sont légion

[13] Signifie j'encule ta mère en langue fon au Bénin
[14] Signifie j'encule ton père en langue fon au Bénin

sur les routes de Cotonou et semblent aujourd'hui s'instituer en normes du fait de leur régularité dans la quotidienneté des béninois. Elles sont parfois sources d'autres situations d'insécurité routière car l'usager de la route qui s'offre à des proférations d'injures en situation de circulation n'a certainement plus l'œil et l'attention à la route et les conséquences en termes d'accidents sont dans la plupart des cas, immédiates. Qui sont les acteurs que l'on retrouve au cœur de la production de ces incivilités à Cotonou ? La connaissance des pratiques d'intolérance sur la route permettra de mieux répondre à la question.

1.2.3- Brouillage espace public-espace privé sur les routes: facteur d'intolérance ?

Les injures proférées entre usagers de la route sont des « insanités », des discours qui témoignent entièrement de l'intolérance chez l'acteur de la route à Cotonou. En effet, à Cotonou les usagers de la route manquent de tolérance entre eux. Nul n'est disposé à laisser passer en premier son vis-à-vis. Mieux, l'espace de circulation semble être un lieu privé. Il suffit de voir les nombreuses artères de la ville de Cotonou sur lesquelles sont stationnés des motocycles ou automobiles. On stationne le véhicule pour une séance de maquillage, pour uriner ou manger, pour expectorer … Il arrive même de voir des piétons s'arrêter au milieu de la voie pour discuter entre eux. Nombreux sont également les vendeurs et marchands qui prennent d'assauts les trottoirs de voies publiques pour l'installation de leurs marchandises. C'est dire donc que pour les populations de Cotonou, la notion de propriété commune de l'espace publique semble ne pas être différente de celle d'espace privé. On note donc une intrusion des attitudes à développer dans les espaces privés sur des espaces publics. Cela s'illustre par le premier constat de n'importe quel observateur de voies publiques à Cotonou ; « La voie ne se partage pas » (Léwhé et Zemmour, 2009), chacun l'occupe comme s'il s'agissait du chez soi, alors même qu'on l'occupe avec d'autres usagers de la route. Cela semble être pour le jeune chercheur dont j'ai pris le rôle, le nœud des difficultés qui entravent la circulation routière à Cotonou. En effet, les populations de Cotonou semblent ne pas avoir l'esprit de générosité. Détognon (2009) dira aussi à ce propos

[15] Pour indiquer que votre vis-à-vis n'a pas reçu une éducation en langue fon
[16] Pour qualifier un vis-à-vis de bête en langue fon
[17] Va te faire foutre en langue fon

qu'à Cotonou la voie ne se partage pas. Or, il est bien évident qu'un des principes majeurs pouvant faciliter la circulation sur les voies publiques est le partage, précisément la générosité, mieux la tolérance. Il faut accepter s'arrêter certaines fois pour laisser passer l'autre car au-delà du respect des prescriptions du code de la route, en situation de conduite, la voie se négocie et ceci avec un minimum de tolérance (Sina, 2011). Puisque nul n'a le monopole de la bonne conduite ni celle de ne jamais faire d'accidents (CNSR, 2009), les usagers de la route, au delà de la patience qui leur est demandée devraient aussi se tolérer « des mauvaises conduites » (éclaboussement d'eaux contenues dans les nids de poule sur les piétons et motocycles, accrochage du rétroviseur d'une moto à un usager etc.) au lieu de toujours recourir à des échanges d'injures qui non seulement font perdre du temps (temps est un facteur de développement) mais entrainent également des bouchons dans la circulation en empêchant les autres acteurs de la route, de circuler aisément.

En clair, les formes d'intolérance observées sur les routes sont liées au brouillage de la frontière espace public et espace privé. L'intolérance sur la route nait de deux types de situations : des situations d'intrusion d'éléments privés dans l'espace public (discussions au téléphone, écoute de baladeur sans les écouteurs, séance de maquillage) et des situations de dévalorisation de l'espace public, considéré par l'usager comme ayant moins de valeur que l'espace privé (jet de détritus). La définition de ce qu'est l'espace public et de ce qui le distingue de l'espace privé ne semble donc plus toujours aller de soi : l'espace public est-il l'espace qui est à tout le monde ? Celui qui n'est à personne ? Est-il plus sacré que l'espace privé ? Ou au contraire, a-t-il une moindre valeur ?

De ce fait, les sociologues (voir par exemple F. de Singly, (2011, @)) s'accordent généralement pour souligner que le haut degré d'individualisation auquel on est parvenu se traduit par deux traits majeurs : d'une part, les liens plus électifs et donc également plus fragiles, d'autre part, des individus qui aspirent à pouvoir exprimer leurs spécificités, les différentes dimensions de leur identité en valorisant une logique d'« authenticité » en toute circonstance. L'espace public apparait ainsi comme le lieu de la rencontre avec des anonymes. Il faut cependant rechercher les manifestations de l'intolérance entre usagers de la route à Cotonou et en saisir les fondements.

1.3- Problématique de l'étude

La présente recherche s'inscrit dans une démarche normative (Amouzouvi, 2004) des pratiques de circulation routière à Cotonou. Elle n'a pas non plus l'ambition de mettre au point une théorie ou une formule de résolution des problèmes majeurs de circulation routière dans une ville comme Cotonou.

Cette recherche part du constat que l'extension de la ville de Cotonou influence la circulation à des heures régulières amenant les populations à parcourir plus de distance pour aller dans leur lieu de travail ou rentrer à leur domicile ; ceci augmente ainsi le risque d'accident aux usagers de la route. De plus, les usagers de la route étant constitués d'acteurs venant de tous horizons avec différentes préoccupations, chacun « se débouille comme il peut » pour pouvoir circuler ; il se développe à cet effet, plusieurs incivilités entretenues par les usagers de la route dont certains sont qualifiés de déviants du fait des logiques spécifiques qui sont les leurs. Ainsi, ces incivilités, que développent des acteurs dans l'espace public qu'est la route, ajoutées aux risques d'accidents de voies publiques encourus quotidiennement, génèrent un sentiment d'insécurité chez les usagers de route qui n'ont pour réponses que des attitudes d'intolérance. La question apparait donc clairement à l'interface de ces trois catégories de variantes. Comment, l'insécurité routière et les attitudes d'incivilités développées sur les voies publiques de Cotonou, génèrent-elles l'(in)tolérance dans le rang des usagers de la route ? Trois questions découlent de cette interrogation.

1- En quoi l'insécurité routière à Cotonou peut-elle être aussi une conséquence de l'extension de la ville ?
2- Quels sont les groupes d'acteurs qui entretiennent le développement des incivilités dans la ville de Cotonou ?
3- Quelles sont les manifestations de l'(in)tolérance chez les usagers des voies publiques.

1.3.1- Hypothèses de recherche

L'hypothèse générale postule que l'intolérance observée sur les voies publiques de Cotonou est liée aux effets de l'urbanisation non contrôlée de la ville, aux incivilités développées notamment par les acteurs déviants sur la route et aux

logiques qui sous-tendent ces dernières. Les hypothèses secondaires formulées se présentent ainsi qu'il suit ;

1- L'extension progressive de la ville de Cotonou favorise de longs déplacements qui entrainent l'insécurité sur les voies de circulation ;
2- La production d'incivilités sur les voies publiques de Cotonou s'explique suivant les logiques des acteurs qui les entretiennent ;
3- L'espace public que constitue la route à Cotonou entretient des pratiques sociales qui incitent à l'(in)tolérance des usagers de voies publiques.

1.3.2- Objectifs de recherche :

L'objectif général poursuivi est d'analyser le mécanisme de production de l'(in)tolérance entre usagers de la route, sur les voies publiques de Cotonou.

De façon spécifique, il s'agit de :

1- Décrire en quoi les longs déplacements des usagers de la route participent de la production de l'insécurité sur les voies publiques à Cotonou ;
2- Catégoriser les groupes d'acteurs qui produisent les incivilités sur les voies publiques de Cotonou et leurs logiques
3- Présenter les manifestations de l'(in)tolérance entre usagers de voies publiques à Cotonou.

1.4- Revue documentaire

1.4.1- Des incivilités urbaines à l'(in)tolérance : la position de Goffman

L'idée selon laquelle la réalité sociale découle des interactions entre individus est systématisée par Goffman (1974), sociologue américain. En effet, dans la mise en scène de la vie quotidienne, ce dernier étudia l'infinité de comportements rudimentaires qui, effectués sous le regard d'autrui, composent l'ordre social. La vie sociale expose un ensemble de pratiques si naturelles que nul ne les remarque, mais qui révèlent l'ahurissante technicité des acteurs. Goffman est le premier, au cours des années soixante et soixante-dix, à souligner l'importance des incivilités dans la vie

urbaine. Ses analyses des relations interpersonnelles sont dominées par les rencontres entre inconnus dans les situations urbaines comme, par exemple, la capacité de négocier un trottoir encombré aux heures de pointe dans les grandes villes. Ses analyses serviront de base à sa compréhension des phénomènes de stigmatisation.

Goffman (1974) conçoit les relations interindividuelles comme des actes de représentation théâtrale. Dans ses relations avec les autres, l'individu se présente et se représente, tel un comédien devant son public. Il donne une expression de lui-même pour susciter une impression. Il s'agit donc d'interpréter les diverses formes de représentation, en observer les techniques (expressions explicites ou indirectes, intentionnelles ou non, calculées ou spontanées...) et de dégager les fondements de cette mise en scène de la vie quotidienne. (Delas, Milly, 2005, 385).

Il distingue deux modes fondamentaux d'activité (Goffman, tiré de Roche, 1994, 37-46). Le premier est celui où l'individu s'occupe à effectuer ses diverses activités quotidiennes en se chargeant calmement des affaires en cours. Le second est celui où l'individu se retrouve en état d'alerte, tout entier mobilisé, ses sens déployés, son attention focalisée sur son environnement. Il se tient ainsi prêt à attaquer ou à déguerpir dans les plus brefs délais. Les bruits, les odeurs et les choses vues permettent à l'individu de surveiller son environnement et de répondre à toute altération. Cette sensibilité au danger lui permet de réagir. Si l'acuité au danger n'est pas assez développée, l'individu peut courir des risques. Une sensibilité au danger, aura comme conséquence de le plonger en état de guet et d'inquiétude de façon constante, ce qui demande beaucoup d'énergies non essentielles. Les incivilités rompent les apparences normales, constituant ainsi les marqueurs du désordre qui poussent l'individu à être en état d'alerte, à se sentir en insécurité. La variation de réaction d'un individu à un autre vient de l'attention accordée à l'environnement, des odeurs, des sons, des choses vues, ou de toute autre modification de l'environnement. Selon cette attention, l'individu est prêt à réagir et à s'ajuster à une situation donnée.

Goffman (1990) explique également que les codes de la vie en communauté se différencient en fonction du caractère privé ou public des situations. Les situations publiques (qui se déroulent dans un espace public, par exemple la rue) mettent les individus en contexte de représentation sociale où, ils doivent jouer leur rôle dans le

respect des routines tout en se protégeant de l'autre. D'un autre côté, les situations privées placent métaphoriquement les individus en coulisse, endroit plus favorable au relâchement du respect des codes d'interaction. Cela leur permet de réduire les tensions inhérentes à la représentation publique, de prendre distance par rapport aux rôles prescrits ou encore de « résister » aux rôles prescrits socialement.

Toute personne vit dans un monde social qui l'amène à avoir des contacts, face à face ou médiatisés, avec les autres. Lors de ces contacts, l'individu tend à extérioriser ce qu'on nomme parfois une ligne de conduite, c'est-à-dire un canevas d'actes verbaux et non verbaux qui lui sert à exprimer son point de vue sur la situation, et par là, l'appréciation qu'il porte sur les participants et en particulier sur lui-même. Qu'il ait ou non l'intention d'adopter une telle ligne, l'individu finit toujours par s'apercevoir qu'il en a effectivement suivi une. Et, comme les autres participants supposent toujours chez lui une position plus ou moins intentionnelle, il s'ensuit que, s'il veut s'adapter à leurs réactions, il lui faut prendre en considération l'impression qu'ils ont pu se former à son égard. On peut définir le terme de face comme étant la valeur sociale positive qu'une personne revendique effectivement à travers la ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adoptée au cours d'un contact particulier (Goffman, 1984, 231).

C'est par sa capacité à déceler les incivilités que l'individu conclut que la situation est habituelle ou inhabituelle. Les incivilités, qu'elles soient matérielles (des murs remplis de tags) ou humaines (intolérance entre usagers dans les rues), sont des signaux d'alarme pour l'individu qui les perçoit. Si l'ordre public n'est pas respecté, si tout le monde peut se permettre de faire n'importe quoi, on en vient à avoir peur des autres. L'individu interprète son environnement et, s'il y perçoit des incivilités, il ressent de l'insécurité et peut en déduire qu'il y a moins de contrôle social, qu'il est peut-être en danger.

La manière dont les gens distinguent leur environnement, organise plusieurs de leurs décisions et jugements. La capacité de se représenter les choses mentalement est l'une des facultés de l'être humain. L'image mentale qu'il se construit de son entourage immédiat a des implications sur son mode de vie. Ce processus est appelé la cartographie mentale; il s'agit d'un cadre de référence permettant d'interpréter les événements.

1.4.2- (In)tolérance : une perception de l'autre

Les actions individuelles se conçoivent au regard d'une définition de la situation que l'on se fait avant d'agir. Ce ne sont pas les événements ou les personnes qui déclenchent les émotions. Ce sont plutôt les idées ou les phrases intérieures qui s'installent à propos de ces événements qui sont en cause. Un individu va rechuter dans la consommation de drogues, autour de sa perception de la situation, en lien avec ce qu'il anticipe. Son environnement peut contribuer à sa rechute en lien avec les croyances à son sujet, ou autour de leur compréhension du phénomène. Le problème se crée dans cette interrelation incessante des perceptions.

Le théorème de Thomas peut-être compris comme une loi scientifique. Les conduites individuelles ne peuvent être analysées à partir de la réalité, mais à partir de la façon dont les individus se les approprient. De nombreuses théories sociologiques, l'interactionnisme symbolique de Blumer, l'approche dramaturgique de Goffman, le constructivisme de Berger et Luckmann ou l'effet Pygmalion de Rosenthal ont comme inspiration le théorème de Thomas (Merton, 1997, @)

Pour Thomas, l'important c'est la façon dont on définit l'autre et la manière dont l'autre vous définit. Il s'agit d'un jeu de miroir à réfraction dont le coefficient est inconnu ; plus ce coefficient est élevé, plus il y a distorsion entre la réalité et la perception. Les idées erronées d'un individu autour d'un phénomène viennent cadrer ses relations avec ce dernier. L'intérêt est dans le décalage qui subsiste entre la réalité et la perception de la situation par les acteurs sociaux : c'est la différence entre l'objectivité et la subjectivité.

Thomas considère que l'individu agit en fonction de l'environnement qu'il perçoit, de la situation à laquelle il doit faire face. « Si ma dépendance est une maladie chronique dépressive, il y a peu de chance que je puisse y échapper ». Ce concept renvoie donc à un effort fait pour penser la réalité des individus à partir de leur point de vue. Thomas préconise de se placer du point de vue des acteurs sociaux pour appréhender la réalité sociale. Il faut donc participer à la scène pour savoir et comprendre ce que ressent l'acteur. L'action de conduite de l'usager de voie publique sera donc mieux appréhendée par un autre acteur usager de la route que par un simple observateur de la route. Sans le savoir, Thomas allait jeter les bases d'une des notions les plus

importantes de la démarche thérapeutique : l'empathie, qui consiste à essayer de rejoindre l'autre dans son expérience intérieure, de ressentir ce qu'il ressent. Il préfigure ainsi et surtout l'école de Chicago et toute la posture méthodologique qui s'appuie sur l'observation participante directe.

En 1928, Thomas enrichit son analyse dans "The Child in America". Puisque la définition de la situation qu'un individu produit constitue un préalable à son action ; alors pour saisir les comportements individuels, il ne faut pas se référer à la réalité, mais à la façon dont les individus la perçoivent. Cette proposition, parfois perçue comme une tautologie, aura une grande postérité en sociologie. Elle exprime l'importance qui doit être accordée dans l'explication sociologique aux représentations, même fausses, qui prennent une plus grande importance que la réalité "objective" (Merton, 1997, @).

L'important n'est pas de démêler le tolérant de l'intolérant; il faut comprendre comment les individus perçoivent la réalité vécue. « Même une réaction absurde et stupide est un fait ; et si elle est admise par un grand nombre de personnes, elle devient un fait important pour la sociologie. Les croyances, quelles qu'elles soient, sont aussi des faits...» (Merton, 1997, @). Dans le contexte thérapeutique, il est essentiel d'accorder une plus grande importance à la définition de la réalité. « Il n'existe pas de chose ou de fait en soi, mais uniquement des interprétations de choses ou de faits » (Merton, 1997, @). L'individu avec une attitude d'intolérance doit se protéger de ses propres convictions, via celles de l'ensemble de son environnement qui a le pouvoir de contribuer à son retour à ses habitudes.

Merton (1997) pousse plus loin l'analyse de Thomas en montrant que la définition de la situation a pour conséquence d'aboutir à une prédiction créatrice : il suffit de croire que la situation soit réelle pour qu'elle le devienne. Cette définition de la situation crée de la réalité et a des effets concrets. Si j'ai la conviction d'être alcoolique à vie, c'est comme cela que ce sera. Si je me reconnais comme un déviant, je serai un déviant. Pour Merton la prédiction créatrice (self-fulfilling prophecy) est un phénomène qui devient vrai parce qu'un ou plusieurs individus la croient vraie. Elle arrive lorsqu'une croyance a modifié des conduites de façon à ce qui n'était que croyance advient réellement. « C'est, au début, une définition fausse de la situation qui provoque un

comportement qui fait que cette définition initialement fausse devient vraie » (Merton, 1997, 143). Chaque geste d'intolérance dans la circulation est une prédiction au stade de sa confirmation. À la différence du « théorème de Thomas », ce ne sont donc plus simplement les conséquences de la croyance qui sont vraies, mais la croyance qui le devient. Parce que je ne me conforme pas aux prescriptions du code de la route quand je circule, je suis étiqueté de déviant. A force de me coller cette étiquette, je finis par me percevoir ainsi et je développe en conséquence des comportements déviants.

Les définitions collectives d'une situation (prophéties et prévisions) font partie intégrante de la situation et affectent ainsi ses développements ultérieurs. L'étiquetage collectif d'une catégorie d'usagers de la route comme des acteurs déviants et les plus intolérants de la route ne participe pas d'une diminution du phénomène mais jette plutôt des bases pour ses développements ultérieurs. La prédiction créatrice débute par une définition fausse de la situation, provoquant un comportement nouveau qui rend vraie la conception fausse à l'origine. La spécieuse véracité de la prédiction créatrice engendre une suite d'erreurs. Car la réalité arguera des événements pour montrer qu'il avait raison (Merton, 1997, p139).

Ce courant d'idées confronte le déterminisme externe du « behaviorisme » pour lequel l'homme est le résultat d'un ensemble comptabilisable de stimuli, ne prenant en compte que les comportements observables en faisant l'impasse sur l'expérience subjective. Il envisage plutôt l'organisme, non pas comme déterminé du dehors par un ensemble de stimuli matériels, mais comme sélectionnant les stimuli de l'environnement en fonction de la signification subjective attribuée au monde extérieur. Les stimuli deviennent alors des symboles émissaires d'une signification partagée. L'individu, en fonction des croyances qu'il a absorbées ou rejetées, fait des choix bons ou mauvais pour conduire son existence. Il n'est pas cette « pâte molle sur laquelle viendraient s'inscrire les données de son environnement, lesquelles lui dicteraient ensuite son comportement dans telle ou telle situation» (Boudon, 1986, p126).

Cette conception confronte en même temps le déterminisme interne de la psychanalyse qui assujettit l'homme à ses pulsions foncièrement asociales avec lesquelles il peut au mieux arriver à composer. Cette voie va contribuer à instaurer un nouveau cadre

épistémologique. Un nouveau paradigme se met en place, celui d'une épistémologie interactionniste avec un couplage, une inséparabilité des composantes, partant de l'idée que les personnes ne subissent pas les faits sociaux, mais qu'elles les engendrent par leurs interactions.

En 1923, dans *the Unadjusted Girl*, Thomas développe que l'individu agit en fonction de la compréhension acquise de la situation à laquelle il fait face. Il peut définir chaque situation de sa vie sociale par l'intermédiaire de ses attitudes préalables qui l'instruisent sur cet événement et lui permettent de l'expliquer. La situation découle à la fois de l'ordre social tel qu'il se présente à l'individu et de son histoire personnelle. Il y a perpétuellement, une rivalité entre la définition spontanée d'une situation par un individu et les définitions sociales que la société lui fournit. Il remarque que les individus ont tendance à définir les conjonctures de façon hédoniste[18], tandis que la société leur enjoint d'adopter une définition utilitaire (plaçant la sécurité au premier plan).

Dans un cadre thérapeutique, lorsque l'on veut remettre en cause une croyance, on doit procéder de façon très graduelle à une substitution, la nouvelle croyance que l'on tente d'installer n'est pas obligatoirement un meilleur choix que l'ancienne. La remise en cause de la « dépendance maladie » sans proposer une option d'une meilleure validité, est un exercice vain. Il faut avoir une bonne connaissance du circuit de croyances de la personne et plus particulièrement ne pas forcer un glissement de croyances. La personne doit faire ses choix hors de toute contrainte, une bonne façon consiste à ce que ce soit la personne qui en fasse la demande.

Certains acteurs ou groupes d'acteurs ont de bonnes raisons d'adhérer à certaines croyances, ces dernières sont en concordance avec leurs désirs, visions, aspirations ou intérêts. Ces croyances traduisent leurs objectifs ou intérêts dans un contexte historique particulier, ils vont adhérer à ces croyances parce qu'ils ont des raisons valables de le faire. Si on peut arriver à déterminer les critères d'une meilleure croyance, à partir de ce moment, on est assuré de proposer un contenu d'une meilleure validité. On va rechercher des critères de vérité qui sont indépendants d'une vision théorique.

[18] Recherchant d'abord le plaisir

On doit pouvoir analyser la mythologie qui enveloppe les comportements (in)tolérants, avec l'objectif de comprendre la logique de son déploiement, donnant accès aux influences qui produisent les erreurs. Dans ce contexte de quête de compréhension, il faut tenter d'analyser quelles peuvent être les approches thérapeutiques qui vont améliorer la qualité de vie des personnes prises avec la dépendance. Les approches stigmatisantes utilisant une psychopathologisation[19] des attitudes anormales sont à ce niveau fortement questionnables. Pour les toxicomanes, la croyance est en lien direct avec l'action. La sortie de la toxicomanie dépend de la croyance d'avoir un contrôle sur la toxicomanie, croyance en lien avec son origine, autour de l'évolution de la toxicomanie, de l'impact de la toxicomanie sur le fonctionnement quotidien, de la compréhension de la rechute (Rassart, 2000, @). Tous ces éléments s'intercalent et vont maintenir une personne dans la toxicomanie sur une courte période où encore rendre chronique la dépendance. Plus les croyances d'une personne sont anciennes, plus cette personne a tendance à mettre en œuvre des stratégies cognitives pour que ses croyances survivent. Plus l'histoire de consommation d'un individu est longue, plus il est imprégné de croyances contribuant à le garder dépendant. Pour consolider sa construction, le toxicomane recherche en permanence dans le réel ce qui valide ses croyances, voyant ce qu'il veut bien voir et construisant les représentations en fonction de ce qui l'arrange. Il devient graduellement tissé mythologiquement (Rassart, 2000, @).

Des critères universels de vérité et de logique sont impossibles à déterminer. C'est le grand rêve de Kant, un critère universel de la vérité serait celui qu'on pourrait appliquer à toutes les connaissances, sans distinction de leurs objets. Pour Bachelard (1971), le chercheur de vérité n'est pas dupe d'une première impression, l'opinion est l'ennemi de la science. Le progrès scientifique n'est pas une voie sans embûche, mais un processus discontinu. Surmonter l'obstacle des impressions premières pour accéder à la connaissance objective, permet de prendre une distance avec l'illusion. Aucune erreur ne mérite l'anathème, nous intéresser à nos erreurs et surmonter nos préjugés nous fait accéder à ce qu'ils dissimulent, à l'inverse d'un modèle cartésien qui aseptise le mouvement par lequel on se tourne vers la science.

[19] Attitude de celui qui considère que les comportements ‘’anormaux’’ sont dus par des maladies mentales

Des recherches ont soutenu l'impact des incivilités sur le sentiment d'insécurité et la dégradation des quartiers. Ce lien entre incivilités et sentiment d'insécurité fait plus que séduire; il s'impose véritablement dans tout le débat. « Les liens entre incivilités, insécurité et (in)tolérance donnent lieu à de nombreuses analyses. L'idée générale est que les incivilités peuvent miner la vie sociale et constituer les bases du développement de la violence et de la délinquance. A cet égard, les comportements (in)tolérants dans lesquels peuvent se concentrer ces incivilités ont été soulignés.» (Damon, 2000, @). Les incivilités sont souvent attribuées spécifiquement aux jeunes qui en seraient les premiers auteurs et aux quartiers sensibles qui les regroupent massivement[20].

1.4.3- Jeunesse entre déviance et intolérance

Dans les années 1960, le modèle étiologique est concurrencé par le modèle ou paradigme de la "réaction sociale". D'inspiration sociologique, ce modèle prend l'exact contre-pied du premier en refusant toute "naturalisation" du criminel et en mettant l'accent sur le rôle de la loi et des appareils de la justice pénale dans la construction de la déviance. Est déviant celui qui commet un acte défini comme infraction par la loi pénale (tous les actes "problématiques" dans une société ne sont pas définis comme tels) et qui ressort avec "l'étiquette" de déviant ou de délinquant à l'issue de sa confrontation avec le système de justice pénale (ce qui n'est pas le cas de tous ceux qui se frottent à la machine). Dans cette perspective, l'accent est mis de manière plus importante sur le rôle de la société dans la définition de la déviance et dans la création de filières pénales discriminatoires qui orientent certaines catégories de populations vers un système pénal où se construit une identité de déviant. Cette perspective "interactionniste" (au sens où elle met l'accent sur le jeu des interactions entre les appareils d'état et les citoyens dans la création du statut de déviant) sera dominante dans l'explication du crime à partir des années 1960. En matière de jeunesse, on peut

[20] Il est vrai que la jeunesse est souvent présentée comme une catégorie sociale en rupture avec l'ordre établie; Bourdieu (*1984,*), Mauger (2009) Galland (*2011*). De cette position, une hypothèse logique de ce travail aurait pu être de présenter les jeunes comme des acteurs majeurs de l'insécurité routière. En l'absence de toute statistique prouvant le phénomène et prenant mes distances vis à vis de tout conformisme à des modèles préexistants, j'ai mis le focus sur l'ensemble des usagers de la route sans stigmatiser une classe précise. Cette option s'est révélée féconde car aussi bien les jeunes que les adultes se livrent à des actes d'incivilité sur les routes de Cotonou. Quant à la catégorie qui domine, les données dont je dispose ne permettent pas pour l'instant de le savoir.

lui rattacher la théorie de L. Walgrave sur la "vulnérabilité sociale" des jeunes qui ont fortement affaire à la justice à Cotonou. Pour Walgrave, la cause de la déviance pour de nombreux jeunes réside dans un processus d'exclusion en spirale que ces derniers rencontrent dans leur confrontation aux différents dispositifs de socialisation (famille, école, mouvements de jeunesse, etc.). Mais Becker (1985) ira plus loin dans cette analyse. En effet, rompant avec l'attitude classique et substantialiste, il participe à l'élaboration d'une théorie de la désignation ou de l'étiquetage *(Label Theory)*. Selon Becker, le déviant est celui qui a été étiqueté comme tel par les autres. Ainsi, une désignation n'est jamais définitive puisqu'elle dépend essentiellement du cadre interprétatif dans lequel elle s'est formée.

Précaires sur le plan économique et social, régulièrement exclus, ces jeunes se construisent une image de soi négative et finissent par s'identifier à une sous-culture déviante. Dans cette perspective, la responsabilité des appareils de socialisation dans la création de la déviance est clairement mise en cause, de même que l'étiquetage (Becker 1985) et l'identification au rôle de déviant produit par le système judiciaire. C'est ce type d'analyse que l'on trouve aujourd'hui chez ceux qui, plutôt que de chercher des variables explicatives de type « étiologique » (par exemple les origines sociales de certains jeunes, les zémidjans[21] par exemple) évoquent une "délinquance d'exclusion" liée à une situation de précarité socio-économique et soulignent la « sur-criminalisation » dont font l'objet certains groupes plus visibles et surveillés (les zémidjans), défendent un principe de "prévention radicale" (qui passe par l'amélioration de l'action de ces appareils de socialisation) ou proposent le recours au judiciaire en dernière instance pour répondre à la déviance des jeunes. (Franssen et al, 2003, p. 49).

A propos des réflexions théoriques sur les incivilités et la déviance dans les espaces publics, il y a une dimension qui échappe rarement aux sociologues et aux anthropologues. C'est la question de la violence verbale. Violence verbale ou violence langagière perçue à Cotonou comme une caractéristique fondamentale de la circulation routière.

[21] Conducteurs de taxi moto à Cotonou

1.5- Cadre thorique de référence

Le modèle d'analyse combine les modèles déterministes et interactionnistes. Les actes d'insécurité constatés sur les voies publiques de Cotonou sont perçus dans un premier temps comme un « effet de la ville », c'est-à-dire une conséquence de l'urbanisation. Les pratiques inciviles observées sur les routes de Cotonou, sont ainsi appréhendées comme une caractéristique de l'urbain. Mais au-delà de cette posture théorique, il y a plusieurs dynamiques qui influencent les comportements urbains. Ainsi, recours est fait à la sociologie du langage pour appréhender les attitudes liées aux violences verbales sur la route. Par ailleurs, les voies de circulation sont appréhendées comme des espaces publics sur lesquels les usagers de la route développent divers comportements répondant à des buts spécifiques. Chaque acteur en situation de circulation routière a donc un but qu'il valorise en fonction des moyens dont il dispose. La recherche postule également pour une analyse structuro fonctionnaliste (moyens/but) et phsychologique des comportements des usagers de la route. Cette option théorique a été combinée à l'analyse des logiques qui sous-tendent les comportements des usagers de la route et des représentations qu'ils se font de l'autre sur la route.

L'option a été ainsi faite de découvrir l'objet d'étude (réalité sociale) et les pratiques qui le génèrent à travers plusieurs approches théoriques. C'est ainsi que la recherche a emprunté à plusieurs écoles, les modèles théoriques déterministes et interactionnistes afin de pourvoir réaliser l'objectif de décrire le mécanisme de production de l'(in)tolérance entre usagers de la route, sur les voies publiques de Cotonou. En effet, le structuro fonctionnalisme emprunté à Parsons (1951) et à Merton (1971), l'analyse stratégique de Crozier et Friedberg (1977) et l'interactionnisme de Goffman (1973, 1974) ainsi que la théorie de la déviance de Bécker (1985) ont été utilisés pour l'analyse et l'interprétation des principaux aspects de l'(in)tolérance et ont permis d'explorer les dynamiques urbaines de même que leur part dans la production de l'(in)tolérance entre usagers de la route. La notion d'espace public a été empruntée au sociologue et philosophe allemand Habermas (1962).

Ainsi, le cadre théorique de référence de ce sujet appréhende l'objet de recherche dans une approche totale et globale. Les rues où sont observés les comportements entre

usagers de la route sont considérées comme un espace public dans le sens très paraphrasé d'Habermas (1962).

1.6- Définition des concepts

Les concepts clés utilisés dans cette recherche sont définis dans ce paragraphe.

1.6.1- Insécurité et insécurité routière: un effet de la ville

L'insécurité est définie par le Petit Robert comme un manque de sécurité. Le terme « sécurité » est un doublet de « sûreté ». Il désigne tout d'abord l'état d'esprit (subjectif) de celui qui se croit à l'abri du danger. La sécurité, et par suite l'insécurité, sont donc bien, d'abord, de l'ordre du sentiment (de « l'éprouvé »). En deuxième lieu, la sécurité est la situation (objective) qui résulte de l'absence réelle de danger, que celui-ci soit d'ordre matériel ou moral. Enfin, ce terme désigne la situation obtenue par la réunion des conditions propres à la créer (par exemple, la sécurité routière). L'insécurité désigne ainsi soit l'état d'esprit de celui qui se croit en danger, soit la situation de celui qui est réellement exposé à un danger, elle désigne également un état de fait résultant de l'absence de mesures prises pour prévenir ou éviter un danger. Parler du développement de l'insécurité revient à dire que le monde est perçu comme plus dangereux, et qu'il l'est effectivement. Toute vie est fragile, et exposée, dès la naissance, à de nombreux dangers. Le danger peut être d'ordre naturel (par exemple, lors d'une course en montagne : chutes de pierres), ou technologique (déplacement en voiture: panne de moteur). Tout élément susceptible de menacer ou de compromettre l'existence d'une personne ou d'une chose est dangereux, et constitue une menace, car il représente un risque. Mais quand on déplore aujourd'hui une insécurité grandissante, on pense de façon privilégiée, et quasi unique, aux dangers résultant d'un comportement agressif d'autrui, soit à l'égard de ses biens, soit à l'égard de sa personne. Si donc, quand on parle d'insécurité, on envisage la montée des violences, celle-ci paraît bien être un fait. Les violences correspondent aux actes par lesquels s'exerce la force dont on abuse. Or, ces actes, non seulement se situent à un niveau assez élevé depuis une dizaine d'années, mais encore (et peut-être surtout) bénéficient d'une visibilité considérable. Le fait de société réside peut-être plus, d'ailleurs, dans l'attention socialement accordée à ces actes que dans leur nombre. Un premier problème se pose en effet. Que compter ? Quels événements faut-il comptabiliser? Les

méthodes de comptage ont une importance cruciale. Par exemple, la dépénalisation des chèques sans provision suffit à infléchir la courbe de la délinquance financière ! (Robert et al, 1994). Par ailleurs, il est important de constater que l'insécurité est nettement plus perceptible dans les centres urbains qu'en milieu rural.

L'urbanisation est l'un des phénomènes marquants de ce siècle, et le monde en développement est le siège de cette transformation démographique. L'urbanisation est causée à la fois par la croissance démographique de la population urbaine et par l'exode rural. Au cours du dernier demi-siècle, il y a eu un exode rural massif et l'urbanisation (c'est-à-dire la concentration des populations et des activités dans des zones considérées comme urbaines) devrait se poursuivre durant une bonne partie du XXIe siècle. Les principaux facteurs de cette urbanisation sont les possibilités et les services qu'offrent les zones urbaines, en particulier dans les secteurs de l'emploi et de l'éducation et dans certaines parties du monde. Le développement urbain engendre des changements dans les modes de vie des habitants, dans leur mobilité. Les problèmes sociaux des grandes agglomérations sont liés au rythme élevé de déséquilibre entre le rythme de croissance urbain et les possibilités d'assimilation économique des cités. En effet, un grand nombre d'acteurs sans travail constituent de véritables sources d'insécurité en milieu urbain. Ils gagnent leur vie par des moyens occultes dont ils détiennent seuls les secrets. Ainsi, les populations (commerçants, hommes d'affaires, cadres de l'administration, etc…) résidant dans les quartiers « chics » vivent dans la crainte. De nombreux propriétaires entretiennent des chiens de garde qu'ils laissent en liberté dès que la nuit tombe ; ils engagent aussi des vigiles. Certains quartiers sont réputés dangereux à partir d'une certaine heure de la nuit. Il faut faire très attention en s'arrêtant aux feux rouges dès que la nuit tombe et que l'on est seul sur la route, le risque de braquage étant potentiellement élevé.

Les villes en Afrique attirent sans cesse un nombre incontrôlable d'individus à la recherche d'un bien être matériel qui n'est pas garanti à l'avance. Ainsi, la pauvreté urbaine est l'un des problèmes les plus explosifs en Afrique. Les grandes villes jouant un rôle économique important sont fortement devenues des lieux de crimes liés, à la drogue, à la violence et à la dégradation morale. Il y règne donc un environnement d'insécurité qui force les acteurs de la ville à l'intolérance. L'insécurité est ainsi un effet de l'urbanisation.

Les villes jouent un rôle majeur non seulement en tant que pourvoyeuses d'emplois, de logements et de services, mais aussi en tant que centres de culture, d'apprentissage et de progrès technique, portails ouvrant sur le reste du monde, centres industriels pour la transformation des produits agricoles. Elles abritent les industries et concentrent les activités rémunératrices. Toutefois, l'expansion rapide des villes se traduit aussi par une aggravation du chômage, une dégradation de l'environnement, l'insuffisance des services urbains, la surcharge des infrastructures et les difficultés d'accès à la terre, aux ressources financières et à des logements convenables (CNUEH, 2001).

L'insécurité, tout comme la délinquance et la criminalité, est alors une réalité complexe. La recherche des causes et l'étude des conséquences d'un tel phénomène constitue donc forcément une entreprise délicate, nécessitant des approches larges et diverses. Les diverses études sur les origines de la montée de l'insécurité urbaine en Afrique sub-saharienne peuvent être grossièrement classés en deux catégories : les unes choisissent une approche globale, historique ou structurelle ; les autres préfèrent une approche plus détaillée des causes possibles de ce fléau. L'insécurité est un phénomène social, avec des causes, des formes d'expression, des manifestations et des conséquences. Par formes d'expression, il faut entendre ici les types de violence et de délinquance ainsi que les différentes formes à travers lesquelles ces phénomènes se manifestent pour produire l'insécurité.

Les études historiques privilégieront ainsi pour leur part la recherche des liens avec l'héritage colonial et post-colonial du continent pour expliquer l'importance des phénomènes violents dans la société actuelle. Les unes accuseront alors les puissances étrangères d'avoir chamboulé l'équilibre social en y important des structures et des valeurs étrangères, tandis que les autres verront plutôt dans le banditisme, les viols et les assassinats des résurgences détournées d'aspirations populaires légitimes (révolutionnaires) violemment matées par les puissances néo-coloniales, lors des guerres d'indépendances (maquis) et/ou lors des revendications démocratiques des années 90.

Les études structurelles quant à elles, chercheront les causes de l'insécurité grandissante dans des chamboulements structurels plus contemporains : la modernisation, la démocratisation, le sous-développement et la mondialisation.

Autrement dit, ces études souligneront d'abord les profonds bouleversements qui affectent des sociétés prises entre la culture du village (marquée par la prédominance de la famille et de l'ethnie) et la culture de la ville (marquée par la prédominance de l'administration et de la libre entreprise avec en particulier une forte domination du secteur informel et sa logique de débrouille). Ces bouleversements ne vont bien sûr pas sans entraîner une certaine perte de repères et une augmentation de la permissivité. Les comportements sont plus diversifiés et le contrôle social moins contraignant. Finalement, la globalisation des valeurs (à travers les médias internationaux), tout comme celle des marchés des drogues, des armes et de la pègre en général, font qu'au bout du compte, il n'y a plus de frontière entre l'insécurité à Cotonou, Douala, Lomé, New York, Paris et à Hong-Kong.

Comme la violence urbaine n'est pas un phénomène spontané, ses conséquences sont multiples. Son existence engendre un sentiment d'insécurité au sein de la population. Et ce sentiment d'insécurité est source de préjudices, de chocs émotionnels et de traumatisme qui pourront conduire à la méfiance, l'intolérance, au repli sur soi et dans certains cas à des réactions violentes. L'insécurité urbaine n'est pas liée seulement au fait d'avoir été victime d'un danger ou de se sentir vulnérable. Les médias, rapportant les événements violents, contribuent aussi au sentiment d'insécurité de la population. Ils prétendent pourtant représenter les intérêts du public à être informé. En effet, dans la diffusion des faits certains médias utilisent des moyens qui rendent la réalitée spectaculaire et parfois choquant du fait des commentaires du présentateur. Ces moyens sont souvent exagérés par rapport à l'importance que l'on devrait accorder à ces événements plutôt amoraux. Ce n'est pas que ces faits soient non-importants, au contraire, la violence doit être décriée et non mis en spectacle. On parle plutôt (en langage déguisé) de marketing. Bien sûr, les gens aiment acheter le spectaculaire, ce qui sort de l'ordinaire. Les médias se défendent en disant que les gens aiment la violence et elle doit être présentée en spectacle. Ainsi, on vend non plus les faits mais une fabulation. Il faudrait, une fois pour toute, que les médias comprennent leurs rôles et responsabilités morales. Il faudrait que certains se posent la question «Quel est le message transmis dans la façon de présenter les faits violents?». S'il y a plus de violence dans les médias, les gens se sentiront moins en sécurité et seront portés à croire que dehors c'est dangereux, ils resteront donc chez eux et écouteront la télé.

Dans les faits, la violence sert bien les médias. Par ailleurs, si les médias rapportent des actes de violence par rapport à un lieu géographique, il est fort probable que les gens décident de ne pas fréquenter ces endroits.

Il convient de conclure que telle qu'elle est percue à travers cette recherche, l'insécurité sur la route renvoie d'une part au sentiment de danger qui habite l'acteur de la route chaque fois qu'il se retrouve sur les voies publiques à Cotonou et, d'autres part, elle désigne aussi les accidents de voie publique et les risques d'accidents de voie publique que subissent les usagers de la route dans cette ville. Les statistiques du CNSR indiquent que l'insécurité routière est générée par deux types de causes. Il y a les causes humaines liées aux attitudes des usagers de la route, ensuite les causes matérielles liées d'une part à l'état du matériel roulant et d'autre part à l'état des infrastructures routières. Une attention particulière est ici donnée aux causes humaines puisqu'elles seraient à elles seules à la base de près de 85% des accidents de circulation qui surviennent dans la ville de Cotonou (CNSR, 2012). Cette étude lie donc fortement l'insécurité aux attitudes de l'homme sur la route notamment les incivilités voire les attitudes d'intolérance qui sont développées sur les voies publiques. Cependant le contexte urbain dans lequel cette insécurité est produite n'a pas été isolé. L'effort a donc été fait de déterminer en quoi le phénomène de l'urbanisation dans la ville de Cotonou influence l'insécurité routière dans cette ville ? C'est après la détermination de la fonction de la ville dans la production de l'insécurité routière que l'intérêt a été donné aux incivilités pour constater en quoi elles sont absoluement au cœur du comportement intolérant observé chez les usagers de la route. Les incivilités sont donc perçues comme un facteur d'insécurité sur les routes de Cotonou.

1.6.2- De l'incivilité aux incivilités

D'où vient ce concept d'incivilité? Les rencontres entre individus se cryptent par une série de codes de politesse qui, insensiblement, s'établissent en règles informelles, en rituels qui gardent à distance les individus. Ces rituels permettent d'anticiper le déroulement des interactions au quotidien, les rendent moins alarmantes. « Le respect

de la personne humaine se marque extérieurement par les prévenances, les égards, la courtoisie, la déférence, la politesse et l'urbanité »[22]

La notion d'incivilité a déjà connu une certaine fortune. Le mot est fort ancien : il subsiste dans le vocabulaire français depuis le XVIIe siècle. Dérivé du latin *incivilitas*, il devient désuet avant d'être remis à la mode récemment et son emploi s'est considérablement modifié. Le site internet du Patrimoine de France le définit comme suit : « Nom féminin XVe siècle. Emprunté du mot latin *incivilitas*, "violence, brutalité", ou dérivé d'incivil d'après civilité. Manque de civilité, de politesse[23] ». La notion de civilité est, de son côté, ainsi définie : « La civilité est l'ensemble des attitudes qui consiste à prendre "l'autre" en considération, à lui fournir la preuve de son utilité sociale.» (Rhoquois, tiré de Roche, 1998). À l'opposé, la notion d'incivilité est définie de la façon suivante : « Atteintes quotidiennes au droit de voir sa personne respectée.» (Rhoquois, 1998).

La définition de l'incivilité connaît donc une progression, une évolution dans le temps. « Le vocable n'est pas neuf mais son usage s'est considérablement transformé. Dans un mouvement d'extension et d'amalgame, le terme ne signifie plus seulement discourtoisie. Depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, il est devenu synonyme de désordre, de nuisance, d'inconduite, d'incivisme, d'impolitesse, d'insolence, de petite délinquance » (Damon, 2000, @), prenant ainsi une tournure criminologique et se construisant en tant que notion scientifique.

Passé en désuétude pendant près de trois cents ans, le terme d'incivilité reparaît dans le vocabulaire français au cours des années quatre-vingt-dix, associé à la thématique du sentiment d'insécurité. En réalité, plus qu'un "retour du refoulé", cette réapparition du terme en français correspond surtout à l'importation du terme anglais *incivilities*. C'est moins en référence à ses racines latines qu'en qualité de faux ami qu'on en parle aujourd'hui. L'usage actuel de ce terme en français est donc le résultat d'un curieux détour par la criminologie américaine. (Fransen, et coll. 2003, @).

[22] (http://ledroitcrimincl.free.n-/dictionnaire/lcttre c/lcttre c co.htm (consulté le 10 octobre 2011).

[23] Pour plus d'éléments, voir : Site du patrimoine de France http://www.patrimoinc-dc-france.org/mots/mots-acade-49-24461.html (consulté le 13 novembre 2011).

Le concept d'incivilité est exhumé par la criminologie et s'inscrit dans le débat entourant les causes du sentiment d'insécurité qui génère l'intolérance.

Il faut retenir pour ce qui concerne la présente étude que le concept d'incivilité renvoie aux attitudes développées sur les voies publiques et que l'on peut qualifier de manquement aux règles de bienséance et de courtoisie sur la route. L'incivilité est donc un comportement sans-gêne et provocateur, source de perturbations et d'exaspérations dans la vie des cités (Bauer et Raufer, 2002). On peut alors comprendre que dans le cadre de l'espace urbain des voies publiques à Cotonou, les attitudes de violation du code de la route, d'endommagement des infrastructures routières, de violences verbales, de manque de courtoisie, toutes les attitudes menaçantes pour la sécurité routière etc., peuvent être considérées comme des incivilités.

L'autre analyse qu'inspire l'appréhension de la notion d'incivilité c'est sa proximité avec le concept de déviance. S'appliquant en général pour un ensemble de conduites variées ayant en commun le non-respect de normes généralement acceptées, la déviance recouvre selon le lexique des sciences sociales, aussi bien la corruption, le crime, que le fait de ne pas suivre la mode. Egalement « la déviance correspond à une non concordance entre les buts culturellement valorisés par la société et les possibilités d'accès aux moyens légitimes pour les atteindre » (Merton 1971). La déviance sur les routes serait alors l'apanage des individus qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour s'assurer une sécurité routière.

Lorsque les attitudes d'incivilités se retrouvent chez un même acteur ou un même groupe d'acteurs, de sorte que la société reconnait ce dernier comme tel, et lui attache cette étiquette, alors lesdits comportements sont qualifiés de « déviance» et leurs auteurs sont des « déviants ».

Par ailleurs, la déviance est la qualification d'un individu comme tel par un groupe social : « le déviant est celui auquel cette étiquette a été appliquée avec succès, le comportement déviant est celui auquel la collectivité attache cette étiquette » (Becker, 1985). Cette définition est celle utilisée dans le cadre de la présente étude. Un individu est alors déviant s'il est reconnu comme tel par la société dans laquelle il vit. On comprend donc que l'attitude de celui qui développe des incivilités est la déviance. Mais si une attitude déviante devient générale au sens de Durkheim, alors elle devient

normale et cesse d'être une déviance. On assiste dans ce cas à une recomposition de l'ordre social. Par ailleurs, il est important de préciser qu'avant qu'une incivilité ne soit produite et qu'elle fasse objet de pratiques quotidiennes par des acteurs déviants, elle est mue par une attitude d'ignorance et de rabaissement de l'autre. Cette attitude est appelée intolérance. L'intolérance peut être donc une attitude d'expression d'incivilités.

1.6.3- (In) tolérance : une expression d'incivilité ?

Du point de vue sociologique, la tolérance n'est ni concession ni complaisance, ni indifférence. C'est la connaissance de l'autre. C'est le respect mutuel né d'une compréhension réciproque, l'appréciation de la richesse et de la diversité des cultures de notre monde, de nos modes d'expression et de nos manières d'exprimer notre qualité d'êtres humains. Les peuples se caractérisent naturellement par leur diversité; seule la tolérance peut assurer la survie de communautés mixtes dans chaque région du globe.

L'intolérance est le manque de respect pour des pratiques et des croyances autres que les siennes ou un manque de respect pour les pratiques et les convictions d'autrui. Elle se manifeste lorsque quelqu'un refuse de laisser les autres agir de manière différente ou défendre des opinions différentes. L'intolérance peut se traduire par le rejet ou l'exclusion de personnes à cause de leurs croyances religieuses, de leur sexualité, ou même de leur tenue vestimentaire ou encore de leur coupe de cheveux. L'intolérance n'accepte pas la différence. Elle est à la base du racisme, de l'antisémitisme, de la xénophobie et de la discrimination en général. Elle peut souvent entraîner la violence. Les stéréotypes, les insultes, les préjugés, les plaisanteries, l'exclusion sur l'apparence physique, l'appartenance à une minorité, à un groupe, le sexe, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique ou nationale, la langue, la religion, l'âge, le handicap, la condition économique, la condition sociale, les convictions politiques, la condition de santé, l'état civil, le lieu de résidence, etc., sont autant de manifestations individuelles d'intolérance.

Mais on ne saurait parler d'intolérance sans clarifier le concept de tolérance. Ceci dit, la tolérance n'est pas une attitude spontanée des êtres humains. On pourrait dire que l'instinct fondamental d'auto conservation et de défense de soi qui caractérise tout

vivant se manifeste chez l'homme comme une fermeture qui le conduit à considérer avec soupçon tout ce qui pourrait menacer ce qui lui appartient : sa vie, sa famille, sa propriété, mais aussi ses habitudes, ses mœurs, ses convictions, en bref tout ce qui entre dans la constitution complexe de son identité. Pour cette raison, il voit, dans ce qui est différent par rapport aux facteurs constitutifs de cette identité, des éléments négatifs, des réalités hostiles qu'il doit combattre pour se défendre. La tolérance n'est ni complaisance, ni indifférence. Elle est respect mutuel des différences. En pratique, cela implique que ses rapports avec d'autres individus humains ne se manifestent sous des formes conflictuelles seulement si ceux-ci «partagent» avec lui un nombre considérable de ces facteurs d'identité.

Par contre, les autres humains, ceux qui ne peuvent pas être considérés comme des «nôtres», deviennent des ennemis et, même si on n'arrive pas à les attaquer physiquement pour les anéantir ou les soumettre, on considère comme «intolérables» les caractéristiques qui les font différents de nous (et on assume de telles diversités comme des raisons ou comme des prétextes qui justifient notre hostilité envers eux). Si on considère cette situation (qui rappelle l' «état de nature» dont parlait Hobbes et l' «agressivité» fondamentale théorisée par Freud), l'acceptation très diffusée de l'idéal de tolérance (au moins en principe) qui caractérise la civilisation actuelle peut nous étonner. Un examen historique montre toutefois que la culture occidentale est parvenue à un tel résultat à travers un itinéraire que j'exprime en forme de paradoxe : on a accepté la tolérance à cause de l'intolérabilité de l'intolérance. Le paradoxe disparaît si on tient compte du fait que l'intolérabilité dont il est question a un sens strictement pratique et concret : l'intolérance religieuse avait donné lieu pendant la renaissance, spécialement dans l'Europe nord-occidentale, à de telles atrocités (guerres de religion) que les esprits les plus illuminés commencèrent à proposer comme remède une attitude d'acceptation des différences dans les croyances religieuses au moins sur le plan politique. Il n'est pas difficile de voir ici une analogie avec ce que Hobbes avait dit à propos de l'état de nature, qui se caractérise par un « *bellum omnium contra omnes* »[24] : dans un tel état, les hommes se retrouvent dans une condition d'insécurité, ils mènent une vie «courte et misérable» et ils se rendent compte qu'il est mieux pour eux de renoncer à leur liberté d'action illimitée et de se soumettre à la protection de

[24] Pour Hobbes, à l'état de nature, l'homme est un loup pour l'homme

l'État auquel ils consignent l'autorité absolue. En utilisant une expression plus moderne, on dira que la tolérance se présente comme une condition essentielle pour garantir la paix sociale et toute une série d'avantages que celle-ci assure, y inclus le progrès économique et technologique.

Cette acception originaire de la notion de tolérance s'est progressivement étendue du domaine religieux au domaine politique, moral et actuellement s'applique à d'autres différences (ethniques, linguistiques, culturelles) et, en général, est devenue une sorte de vertu morale qui symbolise le statut d'une société «civilisée». Le discours qui vient d'être fait, semble sous-entendre que la tolérance est un «prix à payer» en vue de nombreux avantages pratiques, mais ce discours reste douteux si la tolérance est aussi quelque chose de valable en elle même, spécialement parce que, dans 'le langage commun, le terme «tolérance » a le sens de l'acceptation de quelque chose de négatif, qu'on se résigne à admettre pour des raisons plus ou moins fortes mais qui laissent subsister cette négativité. Voilà pourquoi la tolérance n'a pas été jugée comme une bonne chose par nombre de personnes, soit dans le passé historique de l'élaboration de ce concept, soit encore aujourd'hui.

Bossuet (http://www.ptidico.com/definition/tol%C3%A9rance.htm, consulté le 03 mai 2012 à 12h 36), la considérait comme « un vice de son temps plutôt qu'une vertu, car il y voyait une attitude de désengagement à l'égard de la fidélité à la vraie religion ». D'autre part, il est intéressant de voir que le Philosophe empiriste David Hume (1713-1776) attribuait : « l'attitude de tolérance aux religions polythéistes et celle d'intolérance aux religions monothéistes et, tout en admettant que les dernières ont une supériorité théorique, donnait sa préférence aux premières sur le plan de la vie en commun dans une société civile ». Il est donc clair que cette liaison entre tolérance et polythéisme n'était pas un titre de recommandation pour la tolérance aux yeux des hommes habitués à considérer le polythéisme comme une caractéristique de sociétés barbares et inférieures. C'est ce qui a poussé Weber (1995) à cette époque-là, à parler d'un «polythéisme des valeurs» comme caractéristique des sociétés modernes «avancées».

Même en dehors de ces références religieuses, on ne peut pas s'en passer. En effet, l'intolérance implique également une attitude de rejet et une attitude d'acceptation, car

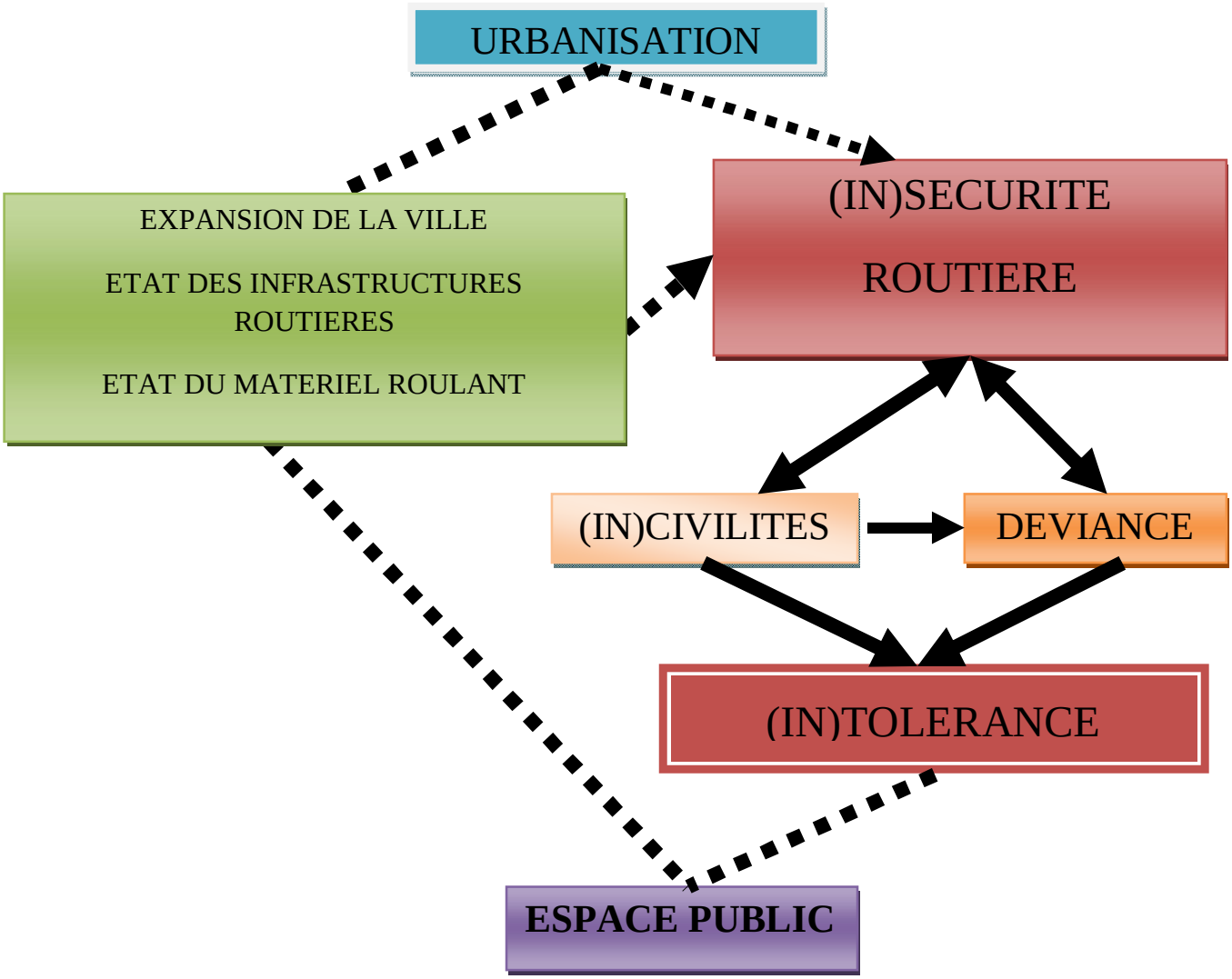
il n'y aurait pas de tolérance si ce qu'on est disposé à accepter n'était pas aussi une chose sur laquelle on n'est pas d'accord. Ceci explique les oppositions passées et présentes à la tolérance : l'homme tolérant serait celui qui manque de cohérence au moins entre ses pensées, ses convictions et son action. Il faut pourtant résoudre cette difficulté, détendre cette tension interne, si on veut donner à la tolérance un sens positif. La solution historiquement élaborée consiste dans une précision de cette «acceptation» et de ce «rejet» dont je viens de parler. L'acceptation se précise dans la notion de *respect* pour la personne qui exprime des idées, ou pratique des formes de vie, que nous ne croyons pas acceptables, sans que cela oblige à accueillir ou partager ces mêmes idées ou pratiques: la tolérance ne comporte donc pas, en première analyse, la coexistence d'idées ou doctrines opposées, mais la coexistence pacifique entre les personnes qui les soutiennent. D'autre part, ceci n'empêche pas qu'on puisse essayer de défendre nos idées, de les communiquer et aussi de les faire accepter aux autres, pourvu que tout cela se réalise comme un effort de persuasion et de compréhension *mutuelle,* un effort inspiré par l'esprit d'accueil, d'écoute et de dialogue (qui doit aussi admettre que l'autre n'utilise pas nos méthodes de discussion et de dialogue, qui sont elles aussi relatives à nos pratiques de vie et à nos traditions culturelles). A travers ces conditions, on peut voir que la tolérance ne se confond pas avec le scepticisme et le relativisme.

Tout d'abord parce que celui qui est foncièrement «indifférent» envers des idées ou des formes de vie ne peut pas être «tolérant» dans un sens sérieux, car la tolérance exige qu'on soit disposé à respecter des différences qui sont en contraste avec ce dont nous sommes vraiment convaincus. Par conséquent, l'individu tolérant est celui qui possède des convictions, qui est prêt à s'engager pour celles-ci, qui les considère vraies, mais en même temps est capable de respecter autrui et à cause de cela, arrive aussi à respecter ses convictions. Sans être sceptique, l'homme tolérant est conscient que toute vérité est partielle, qu'il n'est pas en mesure de la posséder toute entière, que d'autres approches sont possibles et légitimes, qu'il peut s'enrichir en considérant sans préjugé les idées des autres, que la confrontation avec celles-ci peut en tout cas lui servir pour mieux comprendre les siennes. Même dans les sciences exactes, les controverses se sont révélées d'une importance fondamentale et leur progrès a été assuré par l'existence de méthodes diverses et de théories rivales. Les analyses faites

montrent que la tolérance est une conséquence du pluralisme ou, pour mieux dire, une attitude éthique correcte qui est imposée par la considération de la valeur intrinsèquement positive du pluralisme. Ceci explique pourquoi la tolérance est une «vertu» particulièrement précieuse à l'époque actuelle, dans laquelle le pluralisme a assumé des dimensions impensables, il y a seulement quelques dizaines d'années. La globalisation, qui ne se réduit pas à la simple globalisation économique et des marchés, mais qui concerne presque toutes les dimensions de la civilisation humaine, exige de trouver des bases pour la «vie en commun» dans notre «village global» et ces bases ne peuvent pas être fournies par les valeurs d'une seule culture, ou par les moyens d'une forme particulière de rationalité. Seule la tolérance peut offrir l'instrument pour atteindre une vie paisible et sereine dans un monde où, des formes nouvelles d'intolérance se manifestent partout et où même des formes anciennes (telles que l'intolérance religieuse) réapparaissent avec une force sinistre.

La figure suivante présente le schéma du cadre conceptuel ainsi défini.

Figure 1 : Schéma du cadre conceptuel



Légende :

= relation d'influence directe

= relation d'influence indirecte

= relation d'influence –dépendance

= relation autonome

Source : réalisé à partir du point fait sur la recherche documentaire

On peut retenir de cette figure que l'urbanisation, à travers l'expansion de la ville, la dégradation et l'insuffisance des infrastructures routières ajoutées au matériel roulant vieillissant, génère l'insécurité routière. De même, les attitudes d'incivilités et de déviances développées sur la route conduisent aussi à cette insécurité qui incite à la

récidive. En conséquence, les attitudes d'incivilités et de déviances observées sur la route, génèrent un sentiment d'insécurité et un risque de danger qu'entretient également l'environnement urbain de la route. L'intolérance est l'attitude d'expression des incivilités quand elles sont développées. Les liens entre incivilités, insécurité et (in)tolérance donnent ainsi lieu à de nombreuses analyses. L'idée générale est que les incivilités peuvent miner la vie sociale et constituer les bases du développement de l'insécurité (accident, la violence et de la délinquance). A cet égard, les comportements (in)tolérants dans lesquels peuvent se concentrer ces incivilités seront soulignés dans cette recherche.

2- Approche méthodologique

2.1- Recherche essentiellement qualitative

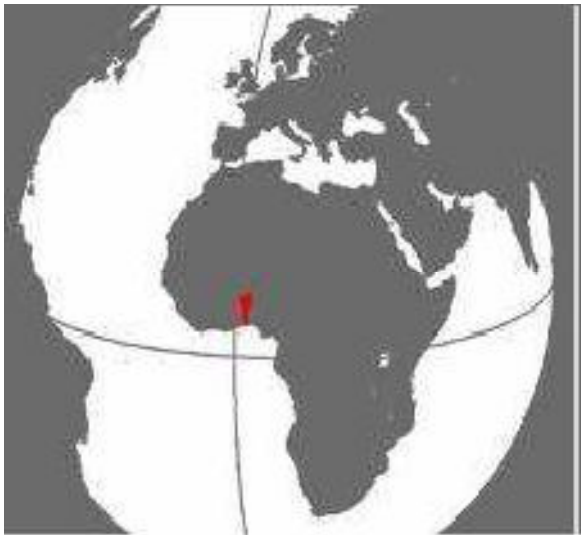
Cette étude qui va de la collecte des informations jusqu'à leur analyse a un caractère descriptif. En effet, il s'agit d'une description suivie d'une analyse des pratiques sociales de circulation routière dans la ville de Cotonou. L'accent a été particulièrement mis sur les informations qui décrivent l'insécurité routière, les incivilités urbaines et l'(in)tolérance sur les voies publiques de circulation routière. Des données statistiques ont servi d'éléments de précision à la description. La partie analytique s'est appuyée sur les données recueillies et ce en fonction des variables de l'étude. J'ai ainsi fait usage d'une analyse de contenu associée à une analyse statistique. La présente étude est donc de nature qualitative mais s'appuie sur les données quantitatives disponibles.

2.2- Ville de Cotonou comme cadre d'étude

Située dans le Golfe de Guinée, Cotonou, issu de 'KU-TONU' qui signifie embouchure du fleuve de la mort en langue fon, fut fondée en 1830[25] sous le règne du roi GUEZO. Selon les informations inscrites au PDC (2008), la ville de Cotonou doit sa création à l'abolition de la traite des Noirs et est devenue la ville d'entrée au Bénin, pays d'Afrique de l'ouest situé entre le Burkina Faso et le Niger au Nord, le Togo à l'Ouest, le Nigeria à l'Est et la façade atlantique au Sud. Bien que Porto-Novo soit la capitale administrative officielle de ce pays, Cotonou, de par son importance démographique et son rôle majeur dans l'économie, tient lieu de capitale économique, mais également politique.

[25] La date de création de Cotonou varie selon les sources. On peut ainsi trouver quelques ouvrages faisant référence à la fin du XVIIIème siècle. Toutefois, la version officielle donne 1830 comme date de référence.

Figure 2 : Le Bénin dans le monde



Source : Capo 2008

Figure 3 : Le Bénin en Afrique



Source : Capo 2008

On peut lire à partir des figures 2 et 3 que le Bénin est un petit pays de l'Afrique de l'Ouest situé entre la République du Togo et la République Fédérale du Nigéria. La capitale du Bénin est Porto-Novo. Cotonou en est la Capitale économique.

Figure 4 : Cotonou au Bénin



Source : Capo 2008

On peut ainsi lire à partir de la figue 4 que la ville de Cotonou est située sur le Golfe de Bénin au bord de l'Océan Atlantique. Cotonou est la seule Commune de son Département (Littoral), ce qui témoigne de son importance.

Le cadre de l'étude a ainsi porté sur cette ville. Cependant, le champ d'investigation ne s'est pas limité aux voies et aux divers usagers des rues de Cotonou. En effet, la concentration de la quasi-totalité des forces économiques et politiques du Bénin dans Cotonou offre à la ville un potentiel démographique impressionnant dans la journée. La plupart des populations quittent chaque matin les cités dortoirs *(Abomey-Calavi, Sèmè-Podji , Porto-Novo)*[26] pour leurs diverses occupations et y retournent les soirs.

Il est alors arrivé que des entretiens soient faits avec des usagers des routes de Cotonou résidant à Abomey-Calavi, Sèmè-Podji et Porto-Novo. De même, l'observation de la circulation routière m'a amené certains soirs et matins au carrefour Epkè (Commune de Sèmè-Podji) et au carrefour Godomey (Commune d'Abomey-Calavi) où il y a l'embranchement des routes ''Nationales Inter Etats'' 1 et 2. Cependant Cotonou demeure le cadre de l'étude et il est nécessaire de le présenter ici en bref.

Porte océane du Bénin (ex Dahomey) dont elle est la première ville, l'origine de Cotonou, liée à l'emprise des rois d'Abomey depuis le XVIIIème siècle, se trouve ancrée dans le plein champ de l'histoire de l'esclavage et de la colonisation. « Il est rapporté qu'à la fin du XIXème siècle, Cotonou s'est développée à partir de quelques villages de pêcheurs situés à l'Est et à l'Ouest de la lagune. En 1888, le territoire de la ville a été cédé à la France par le roi d'Abomey, ce qui eut pour effet l'accélération du processus de son développement. Bâtie au-dessous du niveau de la mer sur un terrain sablonneux et marécageux, cause de l'inondation dont la ville est sujette en saison de pluie, le plan architectural de la ville de Cotonou est typique de l'urbanisation africaine peu européanisée. Ville cosmopolite, Cotonou réunit toutes les ethnies du pays. A partir du noyau originel *Toffin*, peuple lacustre, la cité s'est progressivement enrichie de toutes les ethnies du Bénin. Certains quartiers en portent la marque. Dans cette dynamique, le quartier de ville ''*Guinkomey*'' signifie ''sur la terre des populations *Guin*'', des peuples venus de Grand Popo et d'Agoué pour participer

[26] Villes du Sud Bénin partageant des limites avec Cotonou

naguère à la construction du Wharf de Cotonou. De même, ‘’*Xwlacodji*’’ désigne la zone de prédilection des peuples *Xwla* venus également de l’Ouest du pays pour exercer sur le littoral, des activités liées à la pêche. Aujourd’hui, Cotonou est devenue une représentation du Bénin en miniature et sa croissance accélérée est entrain de donner naissance à une vaste « région urbaine » allant de Porto- Novo (à l’Est) jusqu’à Ouidah (à l’Ouest) et Abomey-Calavi (au Nord). Cotonou, aujourd’hui : Ville-Département, a connu un développement important. Tant du point de vue architectural, économique que démographique. Principale centre économique du Bénin, elle en est « pratiquement » le centre politique et administratif. Suite à la réforme administrative et territoriale dont l’aboutissement a été l’organisation des élections communale et municipale organisée en 2003, la ville de Cotonou dispose d’une administration locale décentralisée et nourrit l’ambition d’être l’une des villes phares de l’Afrique de l’Ouest. Malgré sa superficie relativement réduite (75 Km²), elle est l’unique ville du Bénin dont le périmètre correspond à une circonscription territorialel, preuve s’il en fallait de son importance? Commune régit par un statut administratif particulier, la ville de Cotonou compte 13 arrondissements qui regroupent 145 quartiers de ville dont les principaux sont :***Placodji, Sikècodji, Gbédokpo, Gbéto, Ayélawadjé, Missessin, Sègbèya, Sodjèatinmè, Yénawa, Sènadé, Avotrou, Dantokpa, Aïdjedo, Ahouansori, Saint-Michel, Dagbédji, Sainte Rita, Kouhounou, Fifadji, Cadjèhoun, Djomèhountin, Gbégamey, Houénoussou,Vodjè, Dandji…*** *» (PDC, 2008).*

Capitale économique de la République du Bénin, Cotonou abrite aujourd’hui la quasi-totalité du potentiel économique et politique du pays. Elle abrite les services administratifs, les ambassades, les agences de coopération, le marché international et constitue le point de transit d’une partie des échanges commerciaux des pays enclavés de l’hinterland. Il se comprend donc qu’elle a une population qui ne cesse de croître de jour en jour. Cela se remarque nettement sur les différents axes routiers de la ville. En effet, que ce soit à l’entrée de la ville du côté Est ou Ouest, les matins et soirs de semaines on observe des congestions sur les principales artères de Cotonou. Ces congestions qui ne finissent jamais, non pas du fait de l’exiguïté des voies mais plutôt à Cause des nombreuses populations qui se rendent matin, midi et soir dans la ville ou qui en sortent. Les intervalles d’heures suivantes : 7h 30 à 9h, 12h à 13h30 et 18h à 20h 30 sont considérées à Cotonou comme des heures de pointe du fait de la densité

du trafic routier à ces moments. Ainsi toutes les populations ; jeunes, vieux, enfants, hommes ou femmes, commerçants, ouvriers, fonctionnaires, cadres à divers niveaux, opérateurs économiques, étudiants, conducteurs de taxi motos ou autos qu'elles connaissent le code de la route ou pas, circulent dans Cotonou et chacun à sa manière en circulant comme il l'entend.

C'est donc Cotonou qui constitue le cadre d'étude de la présente recherche. Le réseau routier de la ville de Cotonou est constitué de routes bitumées (la plupart sont à double sens), de voies pavées (dans presque tous les quartiers) et les voies non revêtues (plus nombreuses). Il faut également noter qu'il y a une modernisation progressive de ce réseau routier avec : les deux passages supérieurs (l'un à *Ganhi* et l'autre à *Houéyiho*) réalisés en 2008, la construction d'un échangeur à Godomey et l'installation des feux et des panneaux de signalisation dans la ville. Il existe aussi des intersections à sens giratoires dans la ville. Les voies pavées et surtout celles bitumées connaissent quotidiennement des accidents de circulation avec une ascension du taux de ces accidents en fin d'année. Ces deux dernières années les nombres des accidents de circulation étaient de 2445 en 2010 et 3219 en 2011 (CNSR ; 2012). Il fallait donc choisir Cotonou pour cette étude afin de comprendre les explications de ces chiffres.

2.3- Le chercheur dont j'ai pris le rôle

Rappelant les propos de Sèhouéto (1996), Amouzouvi (2005), indiquait qu'il peut arriver que la distanciation qu'un chercheur, chez soi, recherche à l'aide des instruments méthodologiques classiques échoue. Il précise que, ce n'est pas toujours l'incompétence ni l'expérience qu'il faut incriminer. S'appuyant sur les analyses de Schutz (1987) et de Bachelard (1967), il trouve que le ‘'chez soi', pourrait se poser en véritable obstacle épistémologique en situation d'observation participante. Le chercheur dont j'ai pris le rôle (Amouzouvi, 2005) aurait pu tomber au départ dans ce piège. Car, étant personnellement usager de la route à Cotonou et me retrouvant quotidiennement au cœur de cette circulation où il m'arrive certainement d'être auteur et victime d'incivilités, la difficulté n'a pas toujours été le choix du questionnable, mais le souci de me conformer aux exigences, de rigueur, de preuve et de vérifiabilité autour d'un sujet où les perceptions et les opinions sont de mise. Ne considérant donc

pas mon rôle comme celui d'un censeur, la distanciation m'a permis d'éviter certains biais éthiques que techniques.

2.3.1- « Ni pour », « ni contre » l'intolérance : la neutralité méthodologique comme principe de base

De même que la méthode ethnographique dite de l'observation participante qui est une capacité à se mettre à la place de l'autre, doit être suivie de neutralité méthodologique comme dans le travail éthologique, ce travail de recherche a été conduit dans une démarche « ni pour », « ni contre » l'(in)tolérance. En d'autres termes, la tolérance fait partie du travail anthropologique et apparait comme ce qu'on pourrait appeler le respect de l'autre. C'est pour cela que pour l'anthropologue, l'observation égalitaire des sociétés et des cultures est un principe positif qui opère d'un dépassement de la tolérance mais aussi un principe négatif parce qu'il suppose une infériorité qu'on voit dans le comportement de l'autre. En termes clairs, le principe qui a guidé cette recherche est que l'anthropologie est une science de l'observation et du respect des particularités de chaque culture (Charles de Lespinay, 1999). Le chercheur s'est donc constamment mis à la place des acteurs sociaux que sont les usagers de la route, pour appréhender dans une démarche empathique, les réalités sociales qu'ils vivent en situation de circulation. De même, les représentations que ces acteurs se font et qui expliquent leurs faits et gestes dans la circulation ont été appréhendés dans cet exercice qui a consisté à rejoindre l'autre dans son expérience intérieure et de ressentir ce qu'il ressent comme le recommande le théorème de Thomas.

2.3.2- Méthode de travail et techniques de collecte des données

La présente recherche est de nature essentiellement qualitative. Cependant, des données quantitatives ont servi de précisions à certainements informations sur l'objet d'étude. En effet, les données quantitatives ont porté sur les caractéristiques statistiques de l'insécurité routière à Cotonou. L'ensemble de la collecte de données a été mené avec l'assistance de quinze (15) collègues en quatrième année d'études de sociologie-anthropologie. Sur la base du questionnaire réalisé, ils ont été chargés de recueillir des informations, de manière à obtenir des éléments précis sur l'(in)sécurité routière à Cotonou. Les sources de ces informations ont été obtenues auprès des

commissariats de police, de la brigade des sapeurs pompiers, du Centre National de Sécurité Routière et du Ministère en charge des Travaux Publics et des Transports.

Plusieurs techniques d'entretiens individuels formels et informels menés à partir d'un guide d'entretien et d'un questionnaire type ont été utilisées. De même, le focus groupe et l'observation participante ont été largement utilisés au cours de l'étude afin de saisir les informations recherchées. De plus, des prises de notes (lors de la recherche documentaire), des prises de vues (photographie) et des enregistrements audio ont été effectués, de manière à rendre vérifiable l'essentiel des données interprétées. L'écoute et les notes après les entretiens ont été de temps à autres utilisés. De façon spécifique :

-La grille d'observation a été utilisée le long de l'étude sur les voies, dans les rues, au niveau des intersections de voies publiques et en présence des panneaux de signalisation routière pour y appréhender les attitudes des usagers de la route.

-Le questionnaire a été utilisé pour enquêter en peu de temps, un nombre élevé de personnes choisies au hasard par quota spécifique. Cet outil a été utilisé du fait des exigences matérielles et liées à l'étude. Le questionnaire a été utilisé afin de fournir des éléments d'appréciation des pratiques sociales de circulation routière et d'identification des perceptions des enquêtés sur les incivilités urbaines

-Le guide d'entretien a permis de conduire des entretiens avec des groupes d'acteurs professionnels usagers de la route, identifiés à priori et retenus sur la base de choix raisonné intégrant des critères spécifiques, tels les strates de catégories de conducteurs, les quartiers de provenance, l'affiliation à un parc ou à une gare. Ainsi un guide d'entretien à été utilisé à l'endroit des conducteurs de taxi-motos, taxi-autos, taxi-bus, véhicules administratifs, véhicules en transit et camionneurs.

Un second guide d'entretien a été utilisé à l'endroit des forces de l'ordre notamment les strates des agents de la police nationale, des agents de la police municipale, des pompiers, des agents du Centre National de Sécurité Routière et des gendarmes.

-La recherche documentaire s'est faite sur la base de la fiche de lecture dans les centres de documentation, notamment au L aboratoire d'Analyse des Dynamiques Socio-anthropologiques et d'Expertise pour le Développement, au Centre National de Sécurité Routière (CNSR), à l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse

Economique, à l'Institut Français de Cotonou, l'ONG Alinagnon, la Bibliothèque Patrick Vieira, etc. Elle s'est intéressée aux informations générales et spécifiques sur les pratiques de circulation routière et aux données qualitatives et quantitatives sur la sécurité routière.

-la photographie a été aussi utilisée dans cette recherche non pas comme une preuve des faits observés mais plutôt comme un véritable matériau à part entière (Dion et Ladwein, 2005). Il ne s'est pas agi de faire dire aux images prises ce qu'elles signifient mais de laisser les photographies parler (Hall, 1986). J'ai proposé des usages sociologiques des images photographiques, c'est-à-dire de développer un mode d'argumentation fondé sur l'image. Ce travail ethnologique consiste à décoder l'ensemble des clichés pris, les sélectionner, les organiser et les assembler pour reconstruire et comprendre une réalité sociale qui même si elle est est automatiquement visible sur les voies publiques à Cotonou, n'est cependant pas facilement appréhendable sur le terrain (Dion et Ladwein, 2005).

2.3.3- Techniques d'échantillonnage

2.3.3.1- Echantillonnage des sites de recherche

L'étude a été menée dans la ville de Cotonou et a couvert de ce fait les treize Arrondissements de la ville. De l'entrée Est de la ville à *Akpakpa*[27] à la sortie Ouest *Minontin*[28] et du quartier côtier *fidjrossè*[29] au marché *Dantokpa*[30], les différents axes routiers de la ville ont été pris en compte. En effet, les différents axes routiers ont été catégorisés comme suit :

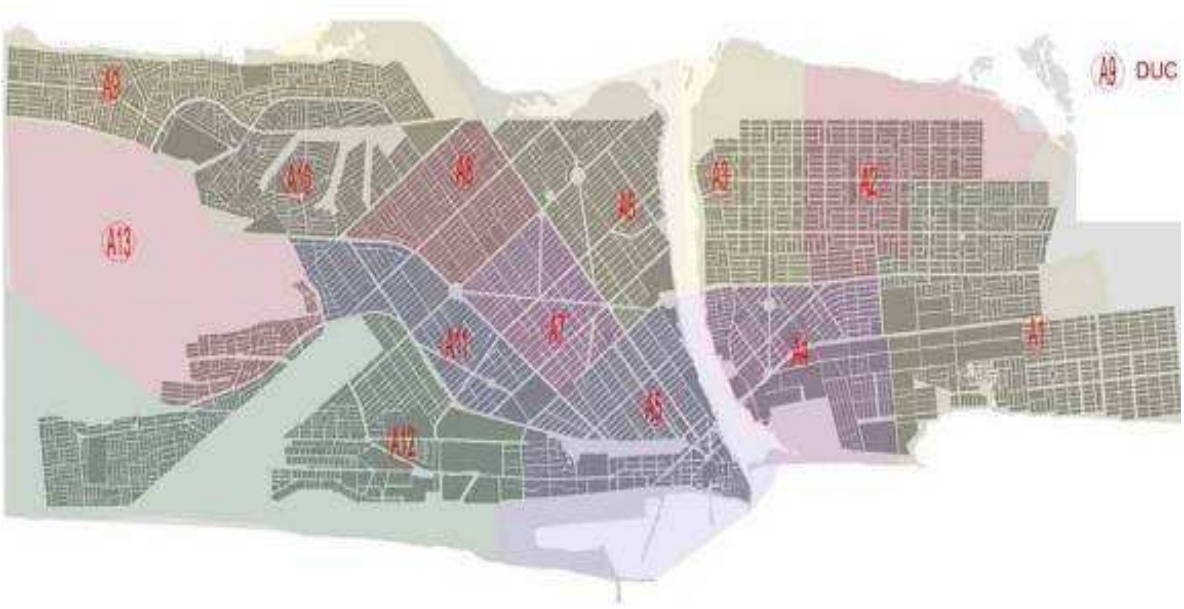
- la Route Inter Etat allant de *Kraké à Hillacondji* traversant la ville de Cotonou, du Carrefour de l'abattoir[31] au Carrefour Bénin Marché[32] à *Minnontin ;*
- les voies bitumées ou pavées d'accès à la Route Inter Etat ci-dessus indiquée ;

[27] Un quartier de Cotonou
[28] Un quartier de Cotonou
[29] Un quartier de Cotonou
[30] Le plus grand marché de la ville connue pour son envergure internationale et son affluence quotidienne
[31] Il s'agit d'un carrefour situé non loin de l'abattoir de la ville
[32] Il s'agit d'un carrefour qui doit son nom au nom d'un super marché situé dans l'entourage dudit carrefour

- et les rues non couvertes qui se retrouvent dans les quartiers environnants la Route Inter Etat.

Les treize arrondissements ont été parcourus et des informateurs identifiés et interrogés aux abords des trois catégories de voies publiques indiquées. Le questionnaire a été administré aux usagers de la route aux abords des voies, dans les domiciles et sur les lieux de travail. Le guide d'entretien, celui qui concerne les usagers professionnels de la route a été utilisé dans les parcs de stationnement des zémidjans, des taxi-autos et taxi bus, les parkings de stationnement des institutions administratives et les parcs de vente des véhicules d'occasion. Les forces de l'ordre ont été rencontrées pour des entretiens sur la base d'un guide d'entretien spécifique dans leurs administrations respectives et aux abords des voies en situation de travail.

Figure 5 : Les arrondissements de Cotonou



Source : DST Mairie de Cotonou, 2012

Les marques en cercle rouge numérotées sur la figure indiquent les différents Arrondissements de Cotonou qui ont été parcourus au cours de l'étude. Toutefois, il est arrivé que pour des situations spécifiques, la collecte de données soit faite à Sèmè-Kpodji et à Abomey-Calavi. Par exemple, le Centre National de Sécurité Routière se retrouve dans la Commune de Sèmè Kpodji. Des rendez-vous ont été pris avec des

personnes ressources travaillant à Cotonou et habitant dans la Commune d'Abomey-Calavi (Godomey- Cocotomey- Pahou, Calavi centre, Akassato).

Au total 33 quartiers, 52 parcs de stationnements de zémidjans, 4 gares routières, 02 stations de bus, 17 administrations, 05 parcs de vente de véhicules d'occasion et des abords de voies bitumées ou non et de voies pavées ont été parcourus lors de la présente recherche.

2.3.3.2- Echantillonnage des personnes enquêtées :

Aussi bien pour l'enquête par questionnaire que pour les entretiens individuels et de groupe, la différenciation en vue des personnes approchées s'est effectuée à partir des critères tels que la catégorie socioprofessionnelle, l'âge, le moyen habituel de déplacement, la gare routière et le parc moto et auto de provenance. De façon plus précise, les populations enquêtées sont composées de personnes choisies suivant les techniques d'échantillonnage par quota, par choix raisonné (la catégorie socioprofessionnelle, l'âge, le moyen habituel de déplacement, la gare routière et le parc moto et auto de provenance) et par la technique de boule de neige.

Au total, pour les besoins de l'enquête, trois cent sept (307) acteurs de la route ont été approchés à travers trente et trois (33) quartiers et tous les treize (13) Arrondissements de la ville de Cotonou. Le tableau suivant décrit la composition de cet effectif.

Tableau I : *Nombre d'informateurs par catégorie socioprofessionnelle* :

Catégories D'enquêté	Conducteurs taxi-motos	Conducteurs Taxi-autos	Conducteurs Taxi-bus	Conducteurs Camions	Conducteurs Véhicules administratifs	Conducteurs véhicules en transit	Groupe N°1	Groupe N°2	Groupe N°3	Forces de l'ordre
Nombre d'enquêtés	46	23	24	13	17	16	49	23	47	49
Pourcentage (%)	14,98	07,49	07,82	04,23	05,53	05,21	15,96	07,49	15,3	15,96
Total	307									

Source : collecte des données 2012

Le soin de la représentativité de ces personnes a été effectué à travers des strates d'usagers de la route organisés par groupes d'activités. Le premier groupe concerne les usagers relevant de la catégorie des jardiniers, gardiens, élèves, apprentis et vendeurs ambulants. Le deuxième groupe est celui des artisans et le troisième groupe, celui des opérateurs économiques et agents des services administratifs. La représentativité des catégories socioprofessionnelles a été également de mise sur la base de techniques d'échantillonnage choisies.

2.3.4- Variables de l'étude

Il s'agit entre autres, des formes de déplacements dans la ville, des statistiques sur les accidents de voie publique, des pratiques de circulation routière, des incivilités développées sur la route, des logiques des usagers de la route et des constituants de l'espace public de la route. Les différentes variables de la présente recherche ont servi d'éléments de référence dans la conception des outils de collecte de données**.**

2.3.5- Informations recherchées

Les spécificités urbaines de la ville de Cotonou notamment, les dynamiques propres à l'extension de la ville, leurs conséquences sur la mobilité des populations, les modalités et mécanismes de production de l'incivilité, les caractéristiques des acteurs qui produisent ces incivilités et les manifestations de l'intolérance sur les voies publiques de Cotonou constituent un premier aspect des données socio-anthropologiques recherchées. Pour chaque informateur approché, un entretien biographique (Amouzouvi, 2005) a été mené. Un accent particulier a été mis à cet effet sur les perceptions et les attitudes que ces derniers ont des pratiques de circulation routière notamment les incivilités/déviances et les comportements d'(in)tolérance qui y sont développés.

Sur chaque axe routier, les recherches se sont concentrées sur les spécificités de la circulation et les attitudes que les acteurs de la route développent face à ces spécificités.

2.3.6- Dépouillement et traitement des données

Le dépouillement des fiches du questionnaire, des guides d'entretien et des grilles d'observation s'est fait d'une part manuellement et d'autre part avec le logiciel de

traitement Microsoft Excel 2007 (pour la réalisation des tableurs) au fur et à mesure que la collecte des données évoluait. En effet il a été procédé ensuite au regroupement des informations recueillies, puis à leur catégorisation par centre d'intérêt et enfin à leur triangulation. L'analyse et l'interprétation des données recueillies s'inscrivent pour une large part dans des dynamiques interactionnistes et déterministes. Ainsi les approches émique et étique (Amouzouvi, 2005) comme outils de restitution et d'analyse ont été utilisées.

2.4- Etapes de la recherche

Les travaux préliminaires de cette recherche remontent à février 2009 dans le cadre de la rédaction du mémoire de maitrise sur les normes et pratiques de circulation routière à Cotonou. Ces travaux ont continué lors de l'élaboration du mémoire d'obtention du Diplôme d'Etudes Approfondies sur les pratiques sociales de circulation routière à Cotonou. Ils ont consisté, à mener un certain nombre de discussions qui ont conduit à des interrogations plus précises et plus systématiques.

Les recherches sur le terrain se sont faites de façon alternée d'Octobre 2011 à Décembre 2012. D'Octobre 2011 à Janvier 2012, j'ai effectué une investigation exploratoire du sujet de recherche. Cette étape a permis d'immerger dans le cadre d'étude, de formuler et de préparer méthodiquement le protocole de recherche. De février à décembre 2012, la collecte systématique des données a été faite. Elle s'est étalée sur plusieurs séjours de trois à quatre semaines dans chaque Arrondissement de la ville. La collecte des données dans les institutions et organismes spécifiques a évolué au fur et à mesure que la collecte se faisait par Arrondissement. Le traitement des données recueillies a aussi évolué au fur et à mesure que les enquêtes évoluaient. Des allers et retours entre le CNSR, l'INSAE, la Mairie de Cotonou et le Ministère en charge des transports terrestres ont été nécessaires sur toute la durée de l'étude.

PREMIERE PARTIE

CROISSANCE URBAINE ET PROBLEMATIQUE DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA VILLE DE COTONOU

Chapitre 1 : Urbanisation et extension spatiale de la ville de Cotonou

« L'extension des zones urbaines constitue un phénomène mondial (Paulet, 2000), touchant depuis quatre décennies l'Afrique subsaharienne. Les enceintes des villes n'existent plus et l'urbanisation s'étend très loin de la cité » (Kassi, 2007). La périphérie signifie encore éloignement et joue un rôle primordial dans le choix des modes de transport.

En effet, en Afrique l'urbanisation constitue un vecteur de développement particulièrement complexe. Son essor rapide au Sud du Sahara entraîne un bouleversement majeur des économies, des démographies et une mutation des systèmes de croyances et de représentations. Elle a favorisé dans les capitales, une concentration de la population et des activités. Le problème ne se pose pas de la même façon dans les pays, même si plusieurs travaux à l'exemple de Beaugendre (2004) et Guézéré (2008) indiquent une certaine homogénéité au niveau des grandes villes.
La dynamique du développement urbain à Cotonou se traduit par une croissance spatiale non planifiée et comme tout développement polarisé, elle entraîne avec elle des insuffisances dues à la négligence d'une approche de développement global et intégré de l'espace urbain. Ainsi, on observe la concentration des emplois au centre-ville et un besoin croissant de mobilité dont la réponse se cristallise par le phénomène *zémidjan*, considéré à juste titre, comme une solution provisoire par Guézéré (2008) pour les différentes courses dans la ville. L'absence d'organisation de l'espace et des paysages urbains confirme l'incapacité des pouvoirs publics à maîtriser une telle croissance spatiale (qui est pour une part non négligeable). L'extension spatiale échappe à tous les services officiels et si l'Etat fait ici et là quelques efforts en faveur de la modernisation des voies pour canaliser cette évolution, il reste généralement impuissant face à ce rouleau compresseur. Les quartiers populaires sont partout marqués du double sceau de la planification originelle et de l'improvisation (Vennetier, 1991). Il en résulte deux formes urbaines juxtaposées et imbriquées. Un dualisme entre la ville « *légale* » (Kassi, 2007) celle qui relève des normes occidentales, et qui participe à l'économie moderne et la ville « *illégale* » (Kassi, 2007), celle des quartiers de peuplement informel, où se développe une économie de subsistance et de survie (Beaugendre, 2004). Cette urbanisation dualiste s'observe

également à Cotonou quand on compare les milieux chics et prisés comme la « haie vive » oû l'on retrouve des habitations cossues au milieu d'un plan architectural assez cohérent, alors qu'à l'opposé, dans la même ville, l'on observe des quartiers comme « Vossa, Ste Cécile , Djidjê »[33] construits sur des marécages, sans un plan d'habitation précis avec des habitations de fortune. Aujourd'hui, le constat d'une informalisation de l'économie, uniquement dans ces quartiers de peuplement informel, n'est plus pertinent. Du fait de la crise, cette économie s'observe désormais dans la ville. Souvent ces banlieues, pas forcément illégales, sont mal raccordées aux réseaux de transports collectifs. Quand elles le sont, c'est du fait de l'initiative privée, à l'exemple de la société BENAFRIQUE[34]. Les déficits structuraux en transports et en services urbains en général, doivent être analysés à la lumière d'une conjoncture où les agglomérations en développement se transforment rapidement et drastiquement.

Dans le cadre du premier chapitre de cette recherche sur les attitudes d'intolérance développées sur les voies publiques notamment les incivilités sur la route, mon objectif est de présenter le contexte du développement urbain de Cotonou et d'analyser l'extension spatiale de cette ville, notamment les facteurs expliquant cet étalement, tout en mettant en rapport les formes urbaines et les types de transports qui y ont été développés. Mettre en évidence l'extension spatiale apparaît ainsi comme une nécessité pour expliciter le développement des transports typiques qui semblent étroitement liés à cette dynamique spatiale.

[33] Des quartiers populaires de Cotonou, fruit de l'extension spatiale de la ville et qui sont construits sur des marécages sans voies d'accès cohérentes. Bien qu'étant à Cotonou ces quartiers ont encore beaucoup de caractéristiques de milieux ruraux (ouvrages d'assainissement quasi inexistant)

[34] Il s'agit d'une société privée de transports collectifs qui s'occupe du déplacement intra urbain et qui relie également Cotonou et Abomey-Calavi.

1.1- Organisation spatiale et fonctionnelle de la ville de Cotonou

L'occupation du territoire de Cotonou a évolué progressivement et par étapes résumées dans le Plan de Développement Communal de la ville (PDC, 2008)[35] comme suit :

- la ville a été créée en 1830 sur l'initiative du roi Ghézo, illustre roi d'Abomey ;
- à la fin du XIXème siècle, Cotonou s'est développée à partir de quelques villages de pêcheurs situés à l'Est et à l'Ouest de la lagune ;
- avant 1930, Cotonou dont les activités tournaient pour l'essentiel autour du Wharf[36] et de la gare ferroviaire, s'étendait de Xwlacodji[37] à saint Michel[38] ;
- de 1930 à 1970, des infrastructures économiques et portuaires ont été mises en place, suivies vers les années 1970 du transfert du siège du gouvernement de Porto-Novo à Cotonou et de la construction de l'aéroport de Cadjèhoun[39] ;
- de 1970 à 1980, la ville s'étendait déjà à Agontikon[40], Gbèdjromédé[41], Akpakpa sud et à certaines zones périphériques. De même, après 1980, les grandes extensions ont eu lieu consécutivement à l'explosion démographique ; du fait des graves crises économiques qui ont secoué la période et qui ont entrainé vers la ville un afflux massif de jeunes et de travailleurs qui vont lutter pour s'assurer une survie dans le contexte de transition démocratique en 1990 ;
- à partir des années 1990, la conurbation de Cotonou, Calavi et Sèmè s'était amorcée. Ainsi, les extensions Ouest avaient englobé les centres urbains d'Abomey-Calavi, Godomey, Dèkoungbé, Togoudo et les centres ruraux de Togba, Houéto et Akassato et les extensions Est, les centres ruraux d'Agblangandan, Ekpè, Djeffa, Agbalilamè, Sèmè-Podji, Djrègbé, Houenta et Kraké…

[35] Les PDC (Plans de Développement Communaux) sont des documents qui traduisent sur, cinq années la politique de développement communale et indique les stratégies et actions à réaliser en partant du diaction des forces faiblesses, oppurtinités et menaces de la commune. A Cotonou, le dernier PDC a été réalisé en 2008. Le prochain devrait donc être réalisé en 2012 pour être oppérationnel à partir de 2013, ce qui n'est pas le cas.
[36] Plate-forme sur pilotis qui permet aux bateaux d'accoster, de charger et de décharger les marchandises
[37] Ancien quartier de Cotonou
[38] Un ancien quartier de Cotonou qui doit son nom, à une grande église catholique de même nom du quartier
[39] Actuel Aéroport International Cardinal Bernadin GANTIN
[40] Quartier situé actuellement au centre de la ville
[41] Quartier situé actuellement au cœur de la ville

Cotonou regorge aujourd'hui du potentiel économique, politique et administratif le plus élevé du pays et s'érige comme la première destination quand on vient au Bénin. De ce fait, la ville reçoit chaque jour des populations qui viennent de l'intérieur du pays pour une quête de réussite sociale et pour y exercer des activités précises.

Aujourd'hui, Cotonou a une superficie de 79 km2 et est organisée autour de deux pôles d'activités, notamment :

- **le pôle situé au centre géographique et structuré comme suit :**

- la zone commerciale et d'entrepôt d'une superficie d'environ 126 ha;
- la zone des grands équipements d'environ 647 ha abritant les principaux centres de décision du pays notamment : la Présidence de la République, la quasi-totalité des départements ministériels, la Cour Constitutionnelle, la Haute Autorité de l'Audio-visuelle et de la Communication (HAAC), le Conseil Economique et Social, les représentations diplomatiques, le Centre National Hospitalier et Universitaire (CNHU), le Port Autonome de Cotonou ; l'Aéroport International Cardinal Bernadin GANTIN…

Cet ensemble constitué de la zone commerciale, la zone des grands équipements et de l'administration fait de Cotonou la plus grande agglomération du pays.

- **Le pôle constitué des zones périurbaines de Cotonou**

La gestion de l'occupation du sol constitue une véritable difficulté pour les autorités de la ville de Cotonou. En effet, le fait marquant de la croissance urbaine à Cotonou est l'occupation anarchique des zones impropres à l'habitation, entérinée parfois par l'Administration publique. C'est l'exemple de la cité Houéyiho[42], déclarée zone résidencielle par l'Etat alors qu'il s'agit d'une zone marécageuse qui est difficile d'accès surtout en période pluvieuse. Il en est de même pour les quartiers Ste Rita, Fifadji et Gbèdjromèdé qui reposent sur des territoires peu propices à l'habitation parce que difficilement accessibles. Ainsi les politiques d'aménagement du territoire jusqu'à présent ont été insuffisantes pour réduire l'occupation des bas-fonds, des berges et des marécages, et réguler les concentrations des populations. Ceci n'est pas sans

[42] Zone résidencielle déclarée par l'Etat pour la construction de logements sociaux et économiques

conséquences sur l'état de santé des habitants, surtout sur la capacité et la possibilité des autorités locales à gérer des villes où subsistent encore des pratiques rurales cohabitant avec les contraintes citadines (PDC Cotonou, 2008).

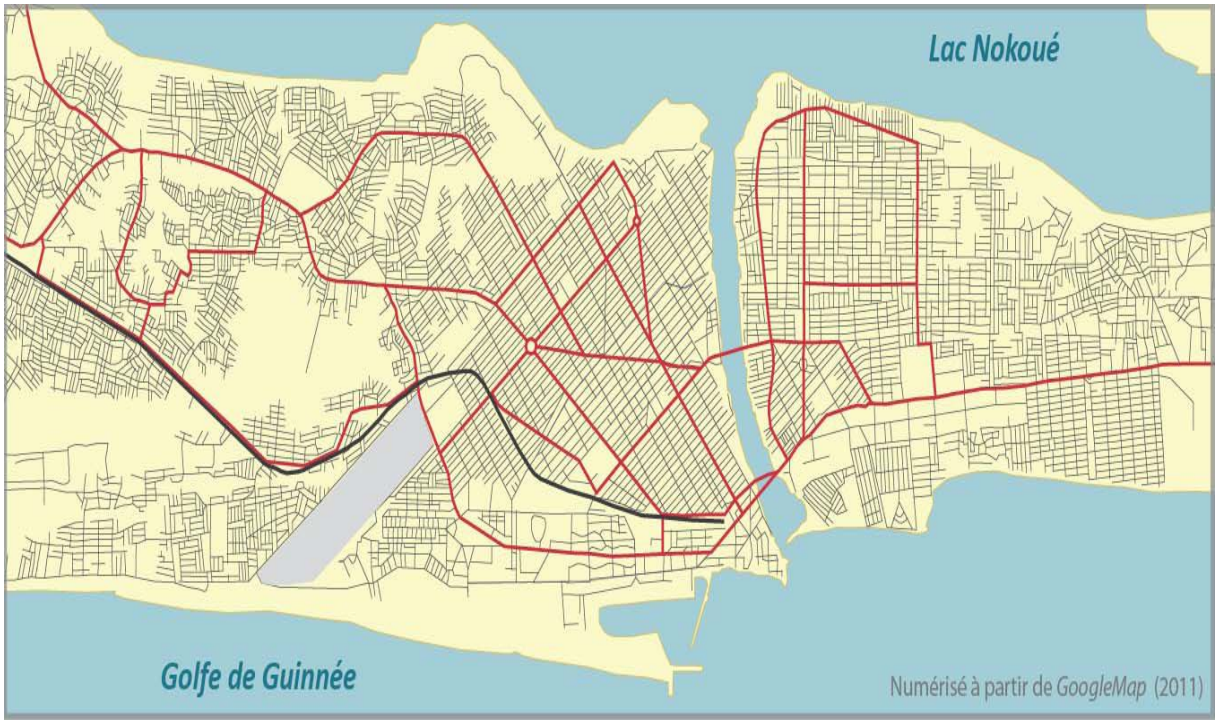
Aholou (2008) résume cette description de l'évolution démographique et de l'expansion spatiale de la ville de Cotonou en indiquant que c'est autour de l'infrastructure portuaire que la ville commença à se développer : implantation des établissements commerciaux et des maisons des représentants européens le long de la plage et déplacement progressif vers la ville. Une voie ferrée est aménagée à partir du Wharf remontant parallèlement la mer à un kilomètre environ. Elle introduit un début de différenciation dans l'espace urbain : une zone résidentielle se constituant à l'ouest, au sud de la voie ferrée, alors qu'une zone africaine avec des quartiers populaires se développait au nord de la voie. La construction des chemins de fer a amorcé l'intégration de Cotonou à un ensemble régional. Il la relia à Ouidah (1903), Dan (1905), Savè (1911), Parakou (1935) et Porto-Novo-Pobè (1938). La mise en place de ces différentes structures et le besoin en personnel administratif et en main-d'oeuvre ont suscité une première migration vers la ville de Cotonou précipitant son extension. Ainsi, le premier noyau à partir du Wharf dépassa très vite le cordon sableux récent pour s'étendre sur les terrains plats, souvent mal drainés à cause des marécages et de nappe phréatique qui ne retient pas de l'eau (Aholou, 2008). Les activités économiques, politiques et administratives ont donc fortement participé à l'expansion démographique et à l'extension géographique de la ville de Cotonou. Cependant les migrations ne sont pas les seules causes de l'explosion démographique et de l'étalement de la ville. En effet, la ville dans son extension va également vers des populations qui autrefois étaient dans les villages périphériques (Aholou, 2008). C'est le cas aujourd'hui des quartiers Akpakpa et Godomey qui étaient autrefois des localités enclavées et qui sont aujourd'hui de grands centres urbains qui abritent des habitations cossues. Puisque c'est la ville, qui dans son extension (Aholou, 2008) est allée vers les populations de ces localités, on assiste donc, malgré l'urbanisation à des germes de paysanneries du fait des populations locales autochtones qui sont restées dans leur « pauvreté » et avec leurs activités telles le jardinage, la pêche, le petit commerce et l'artisanat. Cependant, parmi les raisons qui justifient cette attraction de

la ville, N'bessa (1997) évoque le mythe de Cotonou "ville phare" qui serait née de son rôle national prépondérant dans les domaines économique, politique et social (Aholou, 2008). Comment se présentent actuellement, la structure et la forme de la ville ?

1.2- Structure et forme de la ville

Il paraît évident que le réseau de transport est une composante essentielle de la structure urbaine. Mais cette structure est elle-même composée d'autres éléments, comme les points d'attractions, l'agencement des quartiers et la forme de la ville. La forme de la ville, dans le cas de Cotonou, est fortement déterminée par la géographie dans laquelle elle s'inscrit. Il y a d'abord la lagune de Cotonou, qui sépare la ville en deux, ainsi que le lac *Nokoué* au Nord et le golfe de Guinée au Sud qui contraignent le développement de Cotonou, qui pour s'agrandir ne peut que s'allonger sur un axe est-ouest.

Figure 6 : Vue d'ensemble de Cotonou



Source : Briod, 2011

Les lignes rouges de la figure 6 constituent le réseau routier bitumé et pavé de la ville de Cotonou. La ligne noire représente le réseau ferroviaire. On peut voir à travers cette figure, que la couleur bleue (indiquant l'océan Atlantique, et le lac) entoure presque toute la ville et la sépare en deux. La couleur jaune indique le territoire marécageux qu'est la ville et sur lequel les traits noirs constituent les habitations.

Ces contraintes géographiques conditionnent la forme de la ville et donc le système de transport qui la dessert. Les liaisons entre l'est et l'ouest sont un réel enjeu pour la mobilité de Cotonou ; elles sont assurées par trois ponts qui constituent des goulots d'étranglements et de concentration du trafic important. Ces ponts sont visibles sur la figure au niveau des trois lignes rouges qui passent dessus l'espace bleu (lac Nokoué) séparant la ville en deux. Le fait que Cotonou soit une ville allongée, en raison de l'océan et du lac *Nokoué*, a deux conséquences principales. Tout d'abord, comme il s'agit de deux limites infranchissables à l'expansion de la ville dans l'axe nord-sud, cela impose un développement de la ville dans un périmètre limité et oblige donc à une certaine densité, principalement dans la partie centrale de la ville par rapport aux zones périphériques. La deuxième conséquence est que l'accessibilité de la ville dans son ensemble est plus faible que dans une ville circulaire. En effet, la distance

moyenne pour rejoindre le centre de la ville est bien plus importante dans une ville allongée que dans une ville circulaire et il en va de même pour l'accessibilité entre les différents quartiers de la ville. Il s'en suit donc que les déplacements auront tendance à être plus longs que dans une ville avec une configuration plus classique. Une autre caractéristique de la ville est la présence de nombreux marécages, qui eux aussi limitent dans une certaine mesure le développement de la ville et expliquent les vides que l'on peut observer, notamment dans l'est de la ville, au nord de l'aéroport.

Un dernier élément remarquable, c'est la variété du maillage urbain. Le centre-ville (du côté est), est composé d'un maillage très régulier et dense, en oblique par rapport à l'axe Est-Ouest, hérité du passé colonial du Bénin. Du côté ouest de la lagune, le maillage est relativement régulier et parallèle cette fois à l'axe Est Ouest. Quant à la périphérie à l'est de la ville, le maillage est beaucoup plus irrégulier et composé d'ilots de grandes tailles qui forment des quartiers relativement mal inter-reliés (PDC, 2008).

1.3- Type d'habitat

L'habitat à Cotonou est à première vue peu différencié, avec une dominance des maisons basses situées dans une concession clôturée et ayant une à plusieurs cours. Desservis par une voirie généralement orthogonale sauf à la périphérie, les quartiers dégagent une certaine impression d'uniformité typologique, accentuée par la présence d'entreprises artisanales ou commerciales dont les installations débordent sur la voie.

Cependant, l'insuffisance de la planification, l'inégalité des revenus et le développement historique de la ville démontrent les différences au niveau des types d'habitat, de la qualité des dessertes et infrastructures. Lors du troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH3) de février 2002, il a été dénombré à Cotonou 154 346 ménages qui sont caractérisés par trois statuts spécifiques à savoir : locataires (49%), propriétés familiales (27%) et propriétaires sans titre (15%). Près de la moitié des chefs ménages sont locataires (49%) dans la ville de Cotonou (PDC Cotonou, 2008). Les tableaux N°II et N°III présente le statut et le type d'occupation de la ville de Cotonou.

Tableau N°II : *Statut d'occupation*

Statut d'occupation	Pourcentage (%)
Propriété familiale	27
Propriétaire sans titre	15
Locataire	49
Logé gratuitement par le privé	03
Propriétaire avec titre	04
Logé gratuitement par l'Etat	00
Autres	02
Total	100

Source : extrait de PDC Cotonou, 2008 (données de RGPH3, février 2002)

Les habitations sont caractérisées à Cotonou par deux types de construction ; les maisons en bande (79%), les maisons isolées (10%).

Tableau N°III : *Type d'occupation*

Type d'occupation	**Pourcentage (%)**
Maison en bande	79
Maison isolée	10
Case isolée	02
Villa	04
Immeuble	04
Autre	01
Total	100

Source : extrait de PDC Cotonou, 2008 (avec les données de RGPH3, février 2002)

« Les villas et les immeubles sont très peu nombreux et ne représentent que 04% pour chaque type. Pour le toit des maisons, la feuille de métal obtenue par laminage (tôle) est le matériau le plus utilisé (87%), ensuite viennent la dalle (08%), la tuile (03%) et la paille (01%). Le sol des maisons est pour la plupart en ciment (90%). Ensuite

suivent le carreau (06%) et la terre (03%). Plus de huit (08) maisons sur 10 ont le mur construit en brique dans Cotonou ». (PDC Cotonou ; 2008).

On distingue dans la ville plusieurs types d'habitats :

- l'habitat ancien dans les zones de Xwlacodji, Enagnon et Adogléta ;
- l'habitat de grand standing dans les zones comme : résidences les cocotiers, Haie-Vive, Cité vie nouvelle, cité Houéyiho, zone des ambassades… ;
- zone d'habitat mixte (habitat commerce) développée autour des marchés Dantokpa, Ganhi… Il s'agit des anciens quartiers de Cotonou qui se dépeuplent au profit des activités commerciales et d'entrepôts. Les commerçants hindous, libanais ou syriens contractent des baux sur les parcelles servant jadis d'habitation pour y ériger des entrepôts et des magasins de vente ;

Photo 1 : Sur les berges de Cotonou



Cliché images du Bénin, 2012

Près du premier pont de la ville, on retrouve les bâtiments en durs dédiés au tourisme (hôtel, galeries marchandes etc..) ainsi que les logements précaires, parfois érigés sur un tas de déchet. Malgré les nuisances manifestes (inconfort, mauvaises odeurs, bruits), l'étalement urbain se poursuit jusqu'en bordure de mer.

« Finalement, depuis l'indépendance du Bénin, l'extension de Cotonou s'est effectuée sans tenir compte des contraintes naturelles du site (zones humides), et sans faire évoluer le plan de développement urbain colonial. L'Etat s'est ainsi retrouvé dépasser par la rapidité et l'importance de la croissance démographique et n'a pu la gérer efficacement. Il s'est plutôt adapté à la conduite de la population… » (Capo, 2008). Ainsi l'on a aujourd'hui :

- l'habitat périurbain loti ou en cours de lotissement constitué par les quartiers Agla, Ahogbohoué, Houénoussou… Ces zones ont connu une densification rapide. Elles accueillent les populations émigrées de la zone commerciale et des anciens quartiers ;
- l'habitat marécageux loti, se retrouvant surtout au niveau des quartiers longeant la lagune et le chenal de Cotonou. Ce type d'habitat abrite la couche de la population la plus défavorisée de Cotonou vivant dans des conditions d'hygiène et d'assainissement précaires ;
- l'habitat marécageux non loti. Ce type d'habitat a une faible densité d'habitants et abrite les populations généralement pauvres vivant aussi dans des constructions d'hygiène et d'assainissement précaires. Cette densité cache d'énormes disparités. En effet, au niveau de certains marais non lotis (Houénoussou, Agla), on observe une occupation assez poussée tandis que d'autres marais sont presque inoccupés.

Les photos 2 et 3 présentent quelques exemples d'habitations contruits dans des marécages.

Photo 2 : Bas-fond et habitation



Source : Mairie de Cotonou 2012

Quartier Houéyiho: la parcelle étant continuellement inondée, un chemin d'accès à la maison a été fabriqué à l'aide de pierres.

L'habitat pauvre et insalubre se situe dans les quartiers périphériques mais aussi dans les quartiers marécageux ou non, situés au cœur de la ville et peuplés d'habitants à faible niveau de vie et pourtant grands producteurs de déchets (cas du quartier Zongo). Ainsi, il y a à Cotonou des quartiers insalubres (bidonvilles) tels que les quartiers en bordure de mer, les quartiers situés le long de la lagune et du lac Nokoué et dans les bas-fonds.

Photo 3 : **Kindonou non loin du lac Nokoué : un exemple de quartier insalubre**



Source : images du Bénin 2011

« *Tout Cotonou est en la réalité, un bas fond, la ville est construite en dessous du niveau de la mer…, il s'agit d'une zone inhabitable …, ce sont les choix*

politiques des premiers dirigeants qui font que le milieu est aujourd'hui habité… et impose des contraintes à gérer »[43].

1.4- Trame urbaine de Cotonou

La trame urbaine fait apparaître un maillage irrégulier délimité par des voies primaires et secondaires. A l'intérieur de chaque maille, on distingue le réseau de voirie tertiaire desservant les îlots découpés en parcelles (PDC Cotonou, 2008). Au niveau du centre ville et en général des zones d'activités, les îlots et les parcelles sont de grandes tailles. A partir de la zone d'activités portuaires jusqu'au voisinage du centre ville, la plupart des îlots et des parcelles sont de forme carrée, donnant au tissu urbain l'allure d'un damier. Dans les extensions urbaines, les îlots et les parcelles sont généralement de forme rectangulaire (PDC Cotonou, 2008).

Cette morphologie résulte des lotissements réalisés après les années 70 et dont les réseaux structurants sont pour la plupart le prolongement du réseau structurant de base, mise en place par le colonisateur mais aussi ce réseau traduisant des documents de planification de la ville, notamment le plan directeur de 1961 et le schéma de structure de 1985 élaborés respectivement par les cabinets SCET-COOP et GIGGS. Cette trame urbaine présente une autre particularité. En dehors du centre ville regroupant la zone des grands équipements, la zone commerciale et d'entrepôt et la zone industrielle qui rayonne sur tout le pays et la ville de Cotonou, les issus du maillage ne comportent pas de pôles d'activités pouvant servir de relais entre les activités noyées dans l'habitat et le pôle d'activités principales de la ville de Cotonou.

[43] Propos recueillis au près d'un responsable de la Direction des Services Techniques de la mairie de Cotonou.

Figure 7 : Carte de la trame urbaine de Cotonou



Source : DST Cotonou, 2011

La figure 7 traduit la condensation de la ville de Cotonou par habitations entourées de voies sur lesquelles les feux de signalisation (marqués en violet sur la figure) sont très peu nombreux. Cette situation est à la base de nombreux dysfonctionnements dans la convergence des déplacements vers le centre-ville et les problèmes de circulation qui en résultent. Le réseau structurant a connu un niveau d'aménagement relativement élevé au cours des dernières années, notamment le rechargement des voies au cours des cinq (05) dernières années fait environ neuf (09) fois celui des cinq (05) années précédentes. Le pavage quant à lui, a connu une augmentation d'environ 25% (DST Cotonou ; 2012). Ces aménagements ont permis de réduire les difficultés de transport et de mobilité dans la ville, notamment avec les voies d'accès et de traversée de la ville.

Actuellement, la voirie urbaine s'étend sur environ 1200 km dont plus de 160 km revêtues (DST Cotonou, 2012). .

Tout le potentiel recensé à l'actif de la ville de Cotonou lui confère le statut du plus grand centre économique, politique et administratif du Bénin. Les équipements touristiques et de loisirs sont peu nombreux. A Cotonou, on trouve quatre hôtels de

classe internationale (Bénin Marina Hôtel, Hôtel Azalaï de la plage, Novotel, Atlantique Beach Hôtel), quelques hôtels de classe intermédiaire (Hôtel du Port, hôtel Croix du Sud, hôtel GL…) et une multitude d'hôtels, de motels et d'auberges de qualité inférieure. Cotonou dispose également d'un stade olympique (stade de l'amitié) et d'un second stade (stade René Pleven).

La ville abrite également des marchés secondaires de ravitaillement des populations locales en l'occurrence les marchés de Ganhi, Saint Michel, Gbégamey, Wologuêdè, Akpakpa, Mènontin…). Le niveau d'équipement de proximité varie suivant les quartiers et est généralement faible en quantité dans les quartiers périphériques.

1.5- Système de transport

Cette section s'intéresse plus directement au système de transport en place à Cotonou pour répondre aux besoins de mobilités de ses habitants. Ce système de transport est analysé sous l'angle de la répartition modale, de l'état de la voirie et de la qualité des véhicules et du carburant utilisés.

1.5.1- Répartition modale

La répartition modale, c'est-à-dire la répartition des déplacements entre les différents modes de transport, est totalement dominée par les taxis-motos (***Zemidjans***), qui sont la plus grande particularité de la mobilité à Cotonou. Si on trouve des mototaxis dans bon nombre d'autres villes d'Afrique Subsaharienne, ce n'est jamais dans les proportions de Cotonou où ces derniers assurent entre 60 et 80% de tous les déplacements motorisés (Kassi, 2007). Les pourcentages restant sont des déplacements en taxis ou en voitures/motos individuelles, les transports publics étant embryonnaires.

La prépondérance des ***Zémidjans*** s'explique par plusieurs facteurs. Ils pallient d'abord le manque d'infrastructures de transports publics et répondent à une demande de transport importante dans une ville où la grande majorité des populations ne dispose pas d'un moyen de transport motorisé individuel. Les ***Zemidjans*** sont également bien adaptés aux voies de Cotonou (jonchées de trous et exigues) puisque, leur légèreté et leur maniabilité leur permet d'aller là où d'autres véhicules plus encombrants ne passeraient pas.

Mais pour expliquer le nombre élevé de ces taxis individuels, il faut surtout combiner deux facteurs : le faible coût de la main-d'œuvre et le faible coût du carburant. Ces

deux éléments sont en effet essentiels pour que le transport en taxis individuels puisse être abordable pour la majorité des habitants de Cotonou et donc constituer le moyen de transport le plus utilisé.

1.5.2- Véhicules utilisés à Cotonou

Le parc de véhicules de Cotonou est vétuste et de mauvaise qualité. La majorité des véhicules sont des engins d'occasion importés d'Europe car ils ne répondent plus aux standards du vieux continent. Selon Godard (2000), *« Les politiques suivies en Europe pour augmenter les normes énergétiques et environnementales des automobiles alimentent le circuit de mise à disposition des véhicules moins performants sur les marchés de l'occasion. »*. Une étude datant de 2001 estime que l'âge moyen d'un véhicule à Cotonou est de 12.5 ans (Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), 2001) ; il y aurait donc une majorité de véhicules roulant ayant plus de 10 ans dans la circulation à route. Cela justifie la présence des nombreux véhicules que l'on retrouve en stationnement dans les rues, aux abords des voies publiques du fait des interminables pannes qu'ils génèrent et qui finissent par lasser leur propriétaire.

L'autre situation qui rend complexe le fonctionnement de ces véhicules est la source à laquelle les conducteurs se procurent du carburant. En effet, le carburant utilisé à Cotonou provient presque uniquement de la contrebande de pétrole du Nigéria voisin, un commerce bien établi et tacitement érigé comme un système difficilement maîtrisable par l'Etat. L'essence est acheminée depuis des raffineries informelles du Nigéria par voies terrestres ou dans des barques via le lac *Nokoué*, et est revendue dans les rues de Cotonou dans des bouteilles ou de petits fûts, filtrée avec un bout de tissus au moment du remplissage des véhicules (Briod, 2011). Il convient de souligner les conditions dangereuses et archaiques du convoi de ce carburant qui est stocké dans des bidons ou dans les réservoirs artisanaux des motos conçues spéficiquement pour l'activité du commerce parallèle de l'essence appelée kpayo à Cotonou.

Photo 4: transport du carburant de la contrebande vers Cotonou



Source : àCotonou.net, 2011, @

Cet engin généralement utilisé par les hamdicapés moteurs fuyant l'oisiveté et la mandicité pour s'adonner au commerce informel de l'essence est constitué d'un moteur de vespa situé sur le côté latéral droit et de deux bras latéraux qui portent deux roues et sont reliés au milieu par un réservoir détachable d'une capacité de 250 à 400 litres. Le réservoir est surmonté d'un siège et l'ensemble est dirigé par un guidon soutenu par la troisième roue. L'engin donne l'aspect d'une Vespa à trois roues avec un phare et deux feux rouges. Cette vespa trafiquée transporte près de 400 litres d'essence et rapporte à son conducteur pas mal d'argent. Propriétaire de son engin, il gagne un revenu mensuel supérieur à celui d'un cadre moyen béninois soit presque 360 000 CFA par mois (environ 550 euros) a affirmé le secrétaire Général de l'Union des Handicapés non Mandiants du Bénin. Des auteurs comme Brio (2011) présentent ce carburant comme de mauvaise qualité du fait de son rendement énergétique plus faible et une pollution plus importante, il est aussi beaucoup moins cher que l'essence que l'on peut acheter dans les quelques stations essence officielles que compte la ville. Mais cet avis ne peut être totalement partagé car, depuis que les raffineries informelles

du Nigéria ont commencé à fermer c'est vers les stations formelles du Nigéria que les contrebandiers béninois accourent.

Pour repérer l'étal d'un vendeur d'essence, rien de plus simple : quelques bouteilles remplies d'un liquide doré sont posées en évidence sur une petite table. Souvent, quelques bonbonnes en verre sont placées à côté. En fonction de la lumière du soleil qui traverse le verre et l'essence, les couleurs peuvent être vives ou non. Ce qui l'est moins, ce sont les vapeurs d'essence qui se dégagent en permanence. Les récipients sont rarement fermés. Pour compléter le décor, on aperçoit parfois les gros bidons noirs en plastique qui servent à transporter le carburant depuis la source. Ces derniers permettent aussi d'écrire à la craie le prix du litre ou d'annoncer la vente de gasoil. L'image suivante prise aux abords d'une voie du quartier Agontikon illustre bien ce à quoi ressemble une station de vente du carburant de l'informel à Cotonou.

Photo 5: vente de l'essence de l'informel aux abords d'une rue à Cotonou



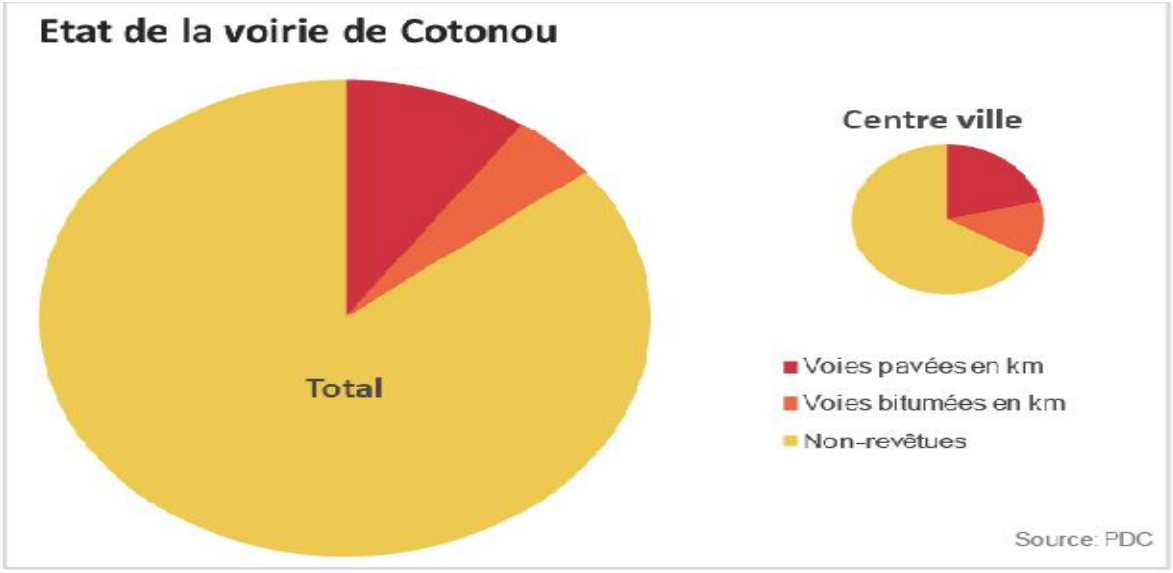
Source : à Cotonou.net, 2011, @

> *« Avec un peu de chance, on observe très facilement un trafic incroyable. Des motos vespa bombées déboulant des voies venant du Nigéria. Les contrebandiers se dirigent alors au vu et au su de tous, vers les points de vente de la ville pour alimenter les stands généralement tenus par leurs femmes ou un parent».*

1.5.3- Voirie urbaine :

Selon le Directeur des Services Techniques de la Mairie de Cotonou, rencontré dans le cadre de la présente étude, il y a 4,5% de voies bitumées et 10,5% de voies pavées, pour un total de 15% de voies revêtues, soit 134 kilomètres. La situation au centre ville (5ème arrondissement) est à peine meilleure avec seulement 44% de voies revêtues. Ces statistiques datent de 2005 ; selon des chiffres plus récents (2008) mais incomplets de la mairie de Cotonou, il y aurait aujourd'hui un total de 160 km de voies revêtues mais qui ne représenteraient plus que 13% de la voirie totale. La majorité des voies urbaines de Cotonou, soit 85% du réseau urbain de la ville, ne sont pas revêtues et sont donc soit en terre, soit en sable. Elles sont considérées par la mairie de Cotonou comme « voies restant à faire » dans les documents de la mairie de Cotonou.

Graphique 1 : Etat de la voirie de Cotonou



Source : Briod (2011)

On constate aisément que bien que Cotonou soit une forte agglomération urbaine avec le potentiel économique le plus important du pays, il y a encore plus de deux tiers (2/3) de ses voies publiques non bitumées. Le presque tiers restant est partagé entre voies bitumées (légèrement supérieures) et voies pavées. Les autres caractéristiques de la voirie de Cotonou sont relatives à l'absence de signalisation à plusieurs intersections de voies et à une offre de stationnement limitée et une congestion importante en raison

d'une surcharge de trafic par rapport à la capacité du réseau existant. Selon le Directeur des Services Techniques de la Mairie de Cotonou, la ville de Cotonou a besoin de système de signalisations pour un minimum de cent vingt neuf carrefours, alors qu'en mars 2013, il y a à peine vingt trois intersections qui disposent encore de signalisations en fonctionnement. C'est la preuve que les infrastructures routières dont dispose la ville n'offre pas des conditions sécuritaires de circulation.

1.5.4- Transport et mobilité urbaine à Cotonou

Le transport occupe une place importante dans l'économie urbaine de Cotonou. Il contribue de façon consistante au Produit Local Brut.

Photo 6 : La circulation routière de Cotonou vue d'en haut



Stationnement anarchique et circulation mal organisée aux abords du marché Dantokpa

Cliché Pascal Briod, Cotonou 2011

Par rapport aux autres villes du pays, Cotonou a connu une augmentation due au contexte particulier de la ville caractérisé par une concentration de l'essentiel de l'appareil économique et une population agglomérée de plus d'un million d'habitants (Briod, 2011). Le transport permet d'une part d'assurer le trafic interne indispensable et l'approvisionnement en biens de consommation et surtout en produits vivriers, d'autre part, le trafic dit de transit favorisé par la situation particulière de la ville, la

configuration du réseau de voirie et la relative stabilité du Bénin dans une sous-région en proie aux difficultés économiques.

La complexité de la problématique des déplacements tient aussi bien de la quasi absence du transport collectif de masse et d'une prolifération du mode de déplacement à deux roues notamment les motos appelées « zémidjans ». Les images suivantes illustrent quelques facettes de la circulation à Cotonou.

Photo 7 : Petite circulation à Cotonou



On peut lire à travers cette image, la présence remarquée des motos à deux roues, avec des zémidjans de jaunes vêtus et qui circulent tous dans le même couloir que les véhicules à quatre roues.

Cliché SINA, Cotonou, quartier Gbégamey 2012

Quoique le rôle économique des ***zémidjans*** soit indéniable, le coût social et la pollution atmosphérique engendrés suscitent des réflexions sur la fiabilité et la capacité de ce type de transport à faire face à long terme à une demande de transport sans cesse croissante.

Le plan de circulation de Cotonou élaboré et approuvé en 1996 a apporté des solutions à cette préoccupation majeure en définissant trois modes de transport urbain complémentaires à savoir les voitures particulières ou les taxis, les deux roues ou les moto-taxis et le transport urbain collectif.

Photo 8 : Grande circulation à Cotonou



Quand ces trois types de véhicules prévus dans le plan de circulation sont réunis sur la voie publique, ça donne ce que montre l'image ci-contre

Cliché Sina, Cotonou, Place de étoile rouge, 2012

La photo 8 indique la présence sur une voie à sens giratoire (carrefour de la place de l'étoile rouge), de taxis-motos, motos particulières, taxis-autos, voitures particulières, bus et camion citerne. Il s'agit là des principaux moyens de transports que l'on rencontre sur les voies de Cotonou. Comme l'image le montre, quand ces différents véhicules se retrouvent sur la voie, l'on assiste forcément à un bouchon, dont la photo 8 n'est qu'une illustration moyenne car il arrive qu'aux heures de grandes circulations, les voies soient véritablement petites jusqu'au point ou la circulation s'arrête.

Dans le PDC (2208) de Cotonou, le regroupement TRANSITEC-AUX-BTP était parvenu au terme de son analyse sur les déplacements à Cotonou, en 1996 aux principales conclusions ci-après :

- les roues sont le mode de déplacement majoritaire à Cotonou et représentent près des deux tiers (2/3) des déplacements de personnes au centre ville ;

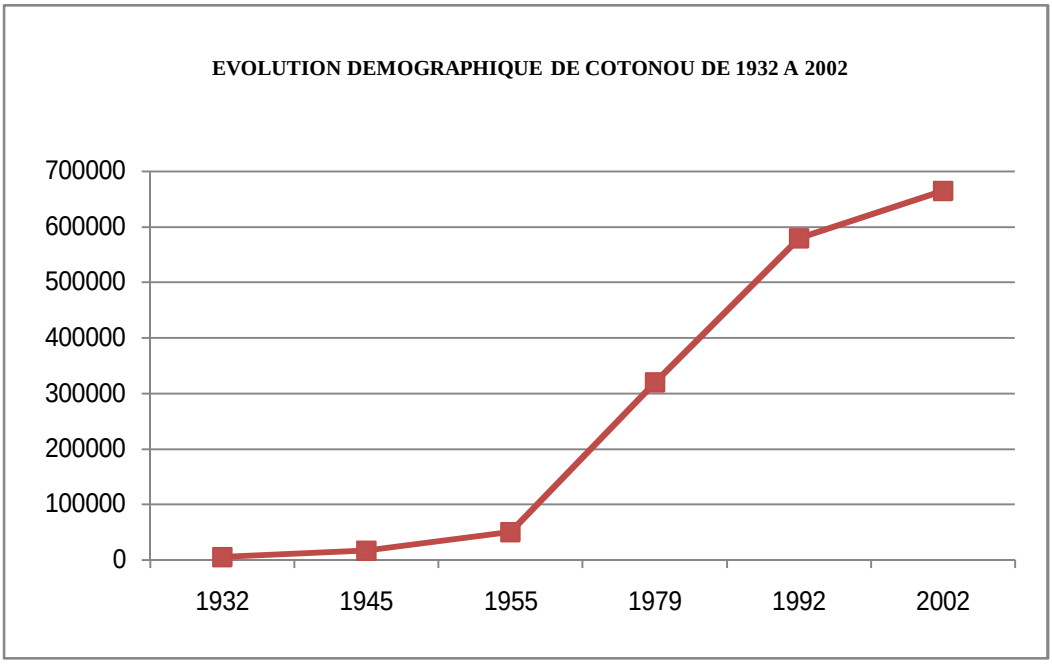
- les véhicules particuliers représentent entre un quart (1/4) et un tiers (1/3) des déplacements de personnes à l'intérieur de la ville ;
- le transit est insignifiant ;
- le trafic d'échange est faible ;
- le trafic interne est très important et représente neuf (09) trajets sur dix (10) dont les trois quarts (3/4) s'effectuent dans l'ouest.

L'évaluation de la demande future a montré les limites du système actuel et démontré la nécessité de définir un schéma multimodal de déplacement organisé autour d'un mode de déplacement de masse (transport collectif). Dans ce contexte, il faut nécessairement penser à l'élaboration d'un nouveau plan de circulation et de déplacement au sein de la ville. Ce nouveau plan doit pouvoir tenir compte des extensions de la ville qui obligent les populations à faire de longs déplacements dans le cadre de leurs activités quotidiennes.

1.6- Croissance démographique et extension spatiale de la ville de Cotonou

Le graphique suivant illustre l'évolution démographique de la ville de Cotonou de 1932 à 2002.

Graphique 2: Evolution démographique de la ville de Cotonou de 1932 à 2002



Source : réalisé à partir des données collectées auprès de l'INSAE 2012

Le dernier recensement Général de l'Habitat et de la population datant de 2002, le nouveau recensement de la population était attendu pour 2012, mais les autorités béninoises n'ont véritablement lancé la mise en œuvre de cette opération qu'en mai 2013. Le grahique ci-dessus a été réalisé en tenant compte des données des anciens recensements généraux de la population.

Cotonou a connu une croissance très rapide, pour ne pas dire brutale. En 1945, on ne comptait effectivement que 18000 âmes dans ce qui n'était qu'un bourg. Dix ans plus tard, on dénombrait près de 57000 habitants, soit trois fois plus. Les années 1960 vont marquer la progression de l'afflux populaire dans ce qui deviendra la capitale économique du Bénin. En effet, les migrants viennent de toutes parts: des villages voisins, des communes plus éloignées, mais aussi des pays frontaliers comme le Togo, le Nigéria. C'est ce qui explique l'impressionnant taux d'accroissement de la ville jusqu'à la fin des années 1980: près de 8% (aujourd'hui, ce taux s'est stabilisé à environ 4%). Selon les estimations de l'INSAE, la ville abrite en 2012, 750000 personnes, mais en accueille chaque jour plus d'un million: le rôle majeur tenu par l'agglomération dans l'économie du pays fait transiter beaucoup de commerçants et nombreux sont les vendeurs des villes limitrophes qui viennent travailler à Cotonou (DST Mairie Cotonou, 2011).

Dans le même temps, l'évolution démographique s'est traduite par un étalement spatial assez représentatif. Il convient pour cela de distinguer différentes périodes:

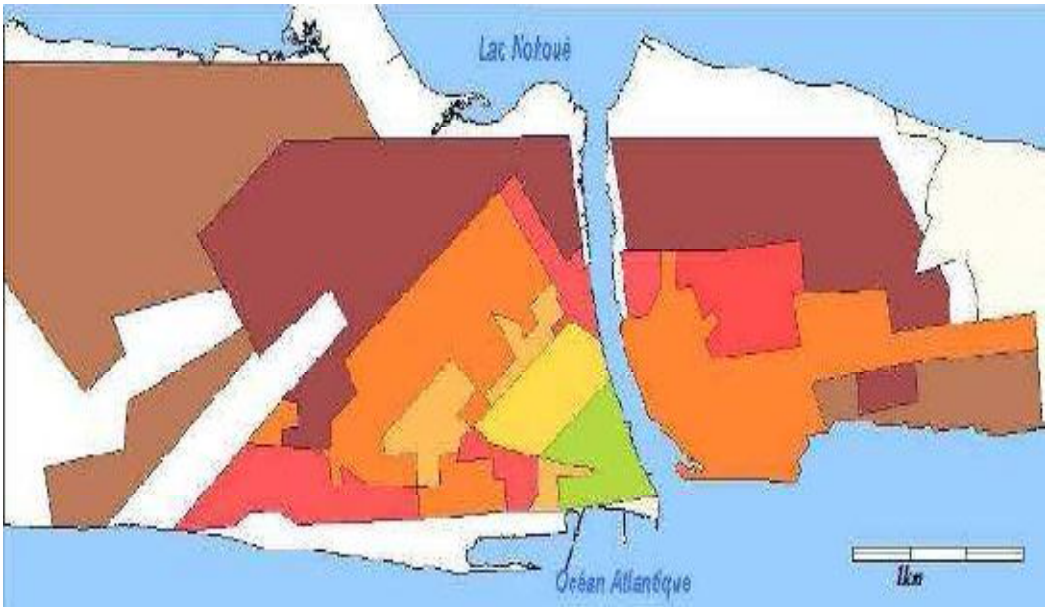
- la première correspond à la croissance lente mais certaine de la ville, c'est-à-dire jusqu'aux années 1954/1955. Si chaque année, la population augmentait, l'occupation de l'espace se faisait de façon raisonnée et obéissait au plan directeur émis par le gouvernement français de l'époque (le Bénin étant encore une colonie française) ;
- la période allant de 1955 à 1989: la fin des années 1950 est marquée par le souhait d'accéder à l'indépendance et c'est précisément à cette date (1960) que Cotonou connaîtra son essor et deviendra la ville d'accueil par excellence. Elle occupera désormais un rôle majeur tant sur le plan politique qu'économique. Malheureusement cette période est également synonyme d'absence d'organisation territoriale et de lacunes gestionnaires. En effet, le boom démographique recensé s'est accompagné d'une occupation totalement

désorganisée de l'espace urbain (l'ancien plan directeur colonial était devenu caduc et aucun document ne l'avait encore remplacé). Les terres naturellement propices à l'habitat ayant atteint leurs limites, les nouveaux venus se sont installés dans les espaces restants, à savoir les marécages et autres zones humides. C'est ainsi que les berges ont été progressivement convoitées et que les particuliers ont occupé le domaine public ;

- la période post-1990 marque une prise de conscience politique par rapport à l'anarchie urbaine antérieure. Elle se traduit par une volonté de définir et d'encadrer plus rigoureusement le développement de Cotonou. Les nouvelles opérations de lotissements, les textes juridiques etc. sont autant de preuves qui témoignent du souhait de mieux maîtriser l'urbanisation de Cotonou mais aussi, et surtout, ses conséquences.

Finalement, des 320 hectares initiaux, la ville s'est étalée pour atteindre aujourd'hui plus de 79 km², soit vingt-cinq fois plus qu'à sa création.

Figure 8 : Extension de la ville de Cotonou



Source : DST Cotonou, 2011

Toutefois, cette extension a conservé le tracé et le découpage imposés par l'Administration coloniale. Il s'agit d'un plan en damier obéissant à des trames orthogonales qui consistent à prolonger les grands axes de communications et dont le maillage structurant épouse un système de VONS[44] (Voies Orientées Nord SUD). Force est de constater que, pour répondre à l'afflux de migrants dans la ville et malgré la parfaite habitude des inondations dans certains quartiers (Vossa, Houéyiho par exemple), aucun aménagement rigoureux (réseau d'assainissement, eaux usées, eaux pluviales) n'a été mis en place. Des opérations de lotissement ont été menées dans des quartiers pourtant bien connus pour leur caractère marécageux et insalubre. De ce fait, les dommages deviennent plus importants (nombre de victimes et de maisons multipliés, frais de dédommagement ou de réparation augmentés, etc.). L'Etat qui s'était attaché à définir son domaine public (et notamment son domaine public maritime), n'a pas réussi à empêcher l'occupation illégale de ses terres.

> « *Dès 1985, des recherches auprès de la population avaient fourni les statistiques suivantes: Plus de 31% des ménages du district*[45] *VI étaient inondés pendant plus d'un mois, 22% pour ceux résidant dans les districts V et III, tandis que près de 17% de la population du quartier du IVème district étaient sous les eaux. (Les districts VI, V et III sont respectivement situés dans des anciens marécages et en bordure du lac Nokoué.) Enfin, moins de 8% des habitants du deuxième district subissaient ces désagréments contre 0,6 pour ceux du premier* ».[46]

Sachant que le premier district correspond au noyau originel de la ville, on comprend qu'au début de l'extension de Cotonou, une certaine prudence régnait. La suite n'a été qu'une urbanisation non contrôlée, soumettant de plus en plus les habitants aux menaces climatiques.

Par ailleurs, l'essor démographique de la ville a été tellement rapide que certaines infrastructures de base n'ont pas pu suivre; c'est le cas des équipements de voirie. En effet, toutes les routes de Cotonou ne sont pas revêtues (bitume, goudron ou pavés),

[44] Concept utilisé pour désigner une voie ouverte naturellement à Cotonou

[45] Les districts sont aujourd'hui appelés arrondissements

[46] Etude du développement urbain de la ville de Cotonou, Groupement IGIP, GKW, GRAS. Notons que, suite à la décentralisation et au nouveau découpage de la ville, les districts évoqués n'existent plus à l'heure actuelle.

mais sont beaucoup sont simplement constituées de terre ou sable et sont en mauvais état. De plus, l'aplanissement des voies n'a pas toujours été effectué ce qui se matérialise parfois par des crevasses et autres trous sur les axes de communication. Tous les types de routes sont concernés par les malfaçons: qu'il s'agisse d'une voie bitumée qui perd une partie de son revêtement, d'une voie pavée où, à certains endroits les pavés ont disparu, ou encore des routes en terre qui, érodées par le vent, la pluie et affaiblies par les véhicules, commencent à s'affaisser ; on assiste à de véritables gymnastiques de circulation. Mais, outre les risques d'accidents, ces défauts de voirie deviennent des réservoirs à eau si bien qu'au moment de la saison de pluie, les routes sont impraticables.

Photo 9 : une voie pavée perdant progressivement son revêtement.



Source : Cliché SINA, 2012

« Quartier Gbégamey, en plein de cœur de Cotonou, non loin de la zone concentrant le siège des ministères, une voie pavée qui perd progressivement son revêtement et obligeant les usagers à conformer leurs pratiques aux exigeances du milieu ».

Photo 10 : **Rue commerçante des alentours du marché Dantopka**



Source : Cliché SINA, Cotonou, Dantokpa 2012

En saison des pluies, il est assez courant de retrouver des routes totalement recouvertes de boue ou transformées en bassins. Ci-dessus, une rue commerçante des alentours du marché qui présente l'aspect d'un bas fond en saison de pluie. « *Tout Cotonou est en la réalité, un bas fond, la ville est construite en dessous du niveau de la mer…, il s'agit d'une zone inhabitable …, ce sont les choix politiques de nos premiers dirigeants qui font que le milieu est aujourd'hui habité… et nous imposent des contraintes à gérer* »[47]

[47] Propos recueillis auprès d'un responsable de la Direction des Services Techniques de la mairie de Cotonou.

Photo 11 : état d'une voie bitumée en saison pluvieuse **Photo 12 : état d'une voie non bitumée**



Cliché Sina Cotonou 2012



Cliché Sina Cotonou 2012

Les photos 11 et 12 sont assez évocatrices des difficultés que connaissent les populations de Cotonou à circuler en période de pluie, du fait de l'état très dégradé et mal entretenu des voies. « *Nous ne sommes pas à Cotonou, nous sommes à Coto-trou*[48] » s'exclamait un informateur pour s'indigner de l'état assez dégradé des voies publiques de Cotonou qui se présentent dans la réalité comme une succession discontinue de trous.

[48] Mot utilisé par un informateur pour expliquer que les rues à Cotonou sont jonchées de trous.

Figure 9 : Etat des voies de communication à Cotonou



Etat de la voirie sur la partie Est de Cotonou. C'est la zone ayant connu le développement urbain le plus rapide et le plus important de l'agglomération. Les voies sont majoritairement en terre (les seules artères bitumées correspondent au réseau structurant national) et en mauvais état car peu entretenues.

Source: PPDI de Cotonou, Cellule technique de la CUC; Serhau-SA

Autre paradoxe de l'urbanisation de la ville: en procédant au revêtement des routes pour améliorer le confort des usagers, l'homme a contribué à diminuer la capacité d'infiltration des eaux de pluie dans le sol (Lavalin, 1994). Si un bon réseau d'évacuation des eaux pluviales avait été réalisé, le problème de leur écoulement ne se poserait pas. Mais, l'imperméabilisation du sol couplé à un réseau d'assainissement défaillant rend les inondations de plus en plus fréquentes. Par ailleurs, la disparition trop rapide et massive des arbres et autres végétaux (éléis, palmiers, cocotiers) qui recouvraient autrefois la ville a également baissé le taux de rétention et d'absorption

des eaux. Sur ce point, la municipalité commence peu à peu à replanter des arbres, souvent le long des axes de communication.

Par ailleurs, Assogba (2008) dans sa thèse intitulée « ''OLEYA'' (TAXI MOTO) : ACTEURS ET USAGERS D'UN MODE DE TRANSPORT ARTISANAL RECENT A LOME », fait remarquer que l'urbanisation en Afrique subsaharienne est devenue un fait majeur très répandu qui se traduit par un fort étalement spatial.

> « *Les frontières s'étirent progressivement jusqu'aux zones rurales, rallongeant ainsi les distances intra urbaines et multipliant les origines et destinations possibles des déplacements des citadins. Le processus de développement des grandes agglomérations a été dans une grande partie « non contrôlé par les pouvoirs publics » selon M. Coquery (1991). Cet auteur utilise le plus souvent le terme « spontané » pour caractériser cette urbanisation non enregistrée par les services du cadastre, par les services des domaines par la conservation des hypothèques, bref ne donnant pas lieu à l'immatriculation. Le processus est aussi contrôlé par les services de l'urbanisme, appelés à se prononcer sur l'affectation des sols, par des règlementations appropriées* » (Guézéré, 2008)

A propos de cette urbanisation non contrôlée, Sahabana (2006) a fait une analyse linéaire pertinente. Il estime que les sites urbains datent de la période coloniale. Ils ont été conçus dans un esprit d'apartheid, de séparation nette entre la ville européenne et la ville noire. C'est de cet espace d'exclusion du plus grand nombre qu'ont hérité les pays nouvellement indépendants. Les grandes villes devaient devenir des victimes de la modernité des nouveaux Etats et attirer les investisseurs étrangers. Mais les pouvoirs publics n'ont pas voulu tenir compte de la dimension d'exclusion qui faisait partie de l'héritage colonial. « Les réactions ont été, suivant le cas et selon la période, oscillées entre laisser-faire et politique de destruction des quartiers spontanés. » (Guézéré, 2008). Me référant donc à l'analyse de Aholou (2008) à propos de l'installation fonctionnelle des migrants dans les villes de Lomé et Cotonou qui a favorisé peu ou prou l'extension desdites villes, on peut sans se tromper, affirmer qu'en l'absence d'une offre compensatrice suffisante, la population grossissante (nouveaux venus et déguerpis des quartiers détruits), s'installe de plus en plus loin. Malgré la mise en place des programmes d'amélioration des quartiers spontanés dans

certains pays dont le Bénin (construction de logements, assainissement, branchement aux différents réseaux), les taudis ont continué de se développer.

Cotonou à l'instar des villes africaines est en grande partie le résultat d'une production « par le bas » (Guézéré, 2008). L'offre en logement respectant les standards en termes d'hygiène et d'urbanisme s'est très tôt révélée insuffisante pour satisfaire l'afflux massif des néo-citadins.

Cette urbanisation non contrôlée entraîne un étalement exagéré et une dissociation fonctionnelle de l'espace urbain. C'est pourquoi l'urbanisation en Afrique subsaharienne se caractérise par des densités faibles sur les aires étendues. Pour Cusset (1998), c'est particulièrement le cas de Ouagadougou qui « *a vu son périmètre s'accroître fortement dans les années 1980 et au début des années 90 en raison à la fois d'une urbanisation périphérique mal contrôlée et de la faible densité de l'habitat* » (Cusset 1998, cité par Guézéré 2008). Alors que les quartiers périphériques de la ville ont une fonction essentiellement résidentielle, les quartiers centraux accueillent les activités tertiaires, les administrations et les grands équipements. Différentes sources croisées par Plat (2003) et reprises par Sahabana (2006) et Guézéré (2008) permettent d'apprécier l'extension spatiale de Dar-Es-Salam (Tanzanie). Alors que la population de la ville a été multipliée par quatre entre 1968 et 1988, les superficies urbaines ont été multipliées par cinq sur une période plus courte, entre 1968 et 1982. En 1969, l'étendue maximale de la ville était comprise entre 6 et 10Km ; en 1978, elle est passée à 15km ; au début des années 1990, elle varie entre 25 et 30km. Pourtant, « la plupart des zones d'activités économiques et d'emplois restent concernés dans un périmètre restreint » (Plat (2003), cité par Guézéré (2008)) note un processus identique d'extension spatiale et de différenciation fonctionnelle à Bamako et à Niamey. Du fait de la saturation des quartiers centraux, la croissance de la population urbaine s'effectue surtout en périphérie.

> « Les zones périphériques les plus peuplées sont pourtant les moins loties en équipements et en emplois. A Abidjan par exemple, la partie sud de l'agglomération qui recoupe à peu près les communes centrales, concentre 60% des emplois, dont 85% des emplois industriels alors qu'elle n'abrite qu'un tiers de la population (Fofana et Ngone, 2004). A Lagos en 1995, la part des habitants résidant à plus de 10 km de leur lieu de travail est estimée à 35% (Akinlo, 1988).

> La rapidité de l'expansion périphérique permet difficilement aux équipements et aux emplois modernes de suivre. Les activités informelles les plus rémunératrices restent également concentrées dans les noyaux centraux. A Conakry, comme à Douala, une enquête auprès des citadins pauvres montre que « pouvoir se rendre en ville permet d'accéder à des activités plus rémunératrices » (Sitrass, 2004)). Selon la même source, les commerçants des marchés de Niger et Madina à Conakry et les commerçantes du marché central à Douala gagnent plus que leurs consœurs qui travaillent au quartier. » (Guézéré 2008).

A l'exception des quelques rares familles autochtones que l'on peut retrouver dans les quartiers comme Sikècodji, Cadjéhoun, on observe que les quartiers chics du centre-ville de Cotonou sont occupés par la « high class » avec dans la périphérie la « middle class ». Alors que les familles pauvres sont caractérisées par un éloignement par rapport aux principales voies d'accès. C'est pourquoi les quartiers à la frange des villes, non lotis, non équipés, occupés par les nouveaux migrants présentent plus de contraintes que les quartiers populaires près des centres administratifs disposant de quelques embranchements aux réseaux urbains (eau potable, électricité, voirie). Donc, le problème d'accessibilité se pose avec plus d'acuité pour les populations éloignées du centre.

Conclusion

Les résultats obtenus dans ce chapitre témoignent que l'éloignement entre les zones d'activités et les zones d'habitat allonge les distances des déplacements urbains. Il oblige ainsi à un plus grand recours aux modes motorisés ou mécanisés pour la plupart des déplacements. La croissance des agglomérations d'Afrique par son étalement horizontal et la dissociation fonctionnelle de l'espace urbain constituent donc un facteur d'accroissement des besoins en transport. Et, si « la concentration des activités dans les noyaux anciens en fait une destination prioritaire pour une grande partie des déplacements, la croissance démo-spatiale multiplie les origines et destinations possibles des déplacements urbains, complexifiant ainsi la distribution spatiale des flux (Sahabana, 2006). En considérant, qu'il y a encore à Cotonou un grand recours aux modes mécaniques de déplacement comme la marche, l'allongement des distances est susceptible d'augmenter les besoins en transport. Avec la croissance urbaine, il y a plus de personnes à transporter, mais sur des distances a priori plus grandes. Or, les réseaux viaires des agglomérations subsahariennes sont très limités, confinant les besoins grandissants en transport de leurs habitants sur un très faible nombre d'accès aux centres.

En général, le développement des agglomérations en Afrique notamment à Cotonou, se fait par un étalement horizontal et une différenciation fonctionnelle de l'espace urbain. Ceci oblige les populations citadines à faire de longs déplacements notamment la liaison domicile/lieu de travail. Ces longs déplacements quotidiens se font, chez la plupart, avec des moyens motorisés dans une insécurité totale du fait d'abord de l'état des voies, ensuite de l'état des véhicules utilisés qui sont souvent vétustes et enfin, des attitudes des conducteurs. Il est également important de préciser ici que les longs déplacements fatiguent plus les conducteurs qui, au bout d'une certaine distance, n'ont plus forcément une totale attention à la route.

Chapitre 2 : Insécurité routière à Cotonou : un effet des longs déplacements à l'intérieur de la ville

Mon objectif dans ce chapitre est de montrer en quoi l'extension de la ville de Cotonou, telle qu'elle a été indiquée dans le chapitre premier, comme une cause de l'extension des déplacements dans la ville de Cotonou constitue de ce fait un facteur de risque d'accidents de voies publiques, et par conséquent, une variable qui attire les incivilités et renforce l'intolérance sur la route.

Partons tout d'abord du verbatim suivant qui informe sur une situation intervenue après un accident observé lors des travaux de terrain. « *Je vais le suivre, on a quitté la maison ensemble. Je ne peux pas rentrer seul. Que vais-je faire sans lui* ? ». Ce cri de détresse est celui d'un jeune homme qui venait de perdre son grand frère dans un accident de circulation non loin du carrefour *Mènontin* à Cotonou. C'est un problème de freinage d'un camion qui roulait à vive allure qui a provoqué cet accident mortel. Grièvement blessé, il a fondu en larmes malgré la foule autour de lui. Ses larmes traduisent à la fois sa colère, sa peine, sa détresse et son malheur. Le Lundi 12 février 2011, non loin du carrefour Vèdoko, deux individus ont également perdu la vie des suites d'un accident de circulation. A six heures du matin, l'heure où toute la ville semblait déjà réveillée, un jeune couple venait de trépasser ; n'ayant pas survécu au choc causé par un véhicule 4X4 Nissan. Cette fois-ci, la triste scène s'est produite entre un gros véhicule et une simple moto.

Voilà le lot quotidien des Cotonois (habitants de Cotonou) qui ne cessent de se plaindre de la circulation routière dans la ville. Cependant les suspensions, les retraits immédiats de permis de conduire, les procès verbaux et même les peines d'emprisonnement ne semblent guère calmer les conducteurs.

De plus en plus, Cotonou accueille un fort taux de populations ; des ressortissants d'autres localités du pays et d'ailleurs qui y viennent pour leurs diverses activités. Dès lors, les usagers de la route deviennent de plus en plus nombreux dans la ville et conduisent en ne se conformant presque jamais aux prescriptions du code de la route. En effet, « *la circulation routière de Cotonou est parsemée de beaucoup d'irrégularités, qui causent plusieurs accidents et bouchons ; la majorité des accidentés sont des usagers vulnérables dont les piétons, les cyclistes et les passagers*

des « transports publics »[49]. A titre illustratif, de 2000 à 2002, le nombre d'accidents de circulation à Cotonou est passé de 13.489 cas à 14.424 cas. Les statistiques obtenues au CNSR dépassent largement les chiffres recensés au niveau des autres villes du pays. Les sapeurs pompiers ont eu à effectuer au cours de l'année 2011, plus de 3219 cas de secours à victimes d'accidents de la route dans la ville de Cotonou. Si ce n'est pas à Godomey, c'est à Vèdoko ou encore à Akpakpa et presque tous les grands carrefours de la ville sont réputés être des « mouroirs » pour les usagers de la route. En témoigne le nom « carrefour la mort» donné à un carrefour de la ville du fait de la fréquence des accidents qui y surviennent. Certaines personnes préfèrent appeler le même carrefour, « carrefour la vie » parce que « *ce serait plutôt la dénomination « la mort » qui porterait malheur à ce lieu* »[50]. De plus, la circulation de Cotonou est remplie de motos et les « zémidjans » sont les plus nombreux. Au-delà des voitures particulières et taxi-autos, il y a également les camions qui sont souvent présents sur les voies de Cotonou mais les motos sont plus dominantes de par leur nombre. En effet, fraîchement débarqué à Cotonou, tout observateur qui découvre Cotonou est forcément frappé par une image. Il s'agit du nombre impressionnant des engins à deux roues dont notamment les « kèkènon »[51]. Ce que l'on pourrait appeler la vague jaune. Et l'on voit alors des centaines de jeunes hommes qui grouillent à moto, tous vêtus de blouses jaunes frappées d'un numéro d'identification.

[49] Propos de Nestor, un cadre du Centre National de Sécurité Routière
[50] Propos de Tchékounou, un chef traditionnel au quartier Houéyiho
[51] Expression qui désigne encore taxi moto en langue *fongbe*

Photo 13 : Les Zémidjans à Cotonou



Cliché SINA, Cotonou 2009

> *''Mi min zémidjan lèè wê gni gan do ali kutonou ton lêê dji'' me confiait un matin de mars 2012, Josué, conducteur de taxi moto à Cotonou. Cette expression véhiculée en langue fon signifie littéralement «* les *zémidjans* sont les leaders des voies publiques de Cotonou *». La traduction indique que « les zémidjans sont les maitres de la route à Cotonou ». En effet pour cet informateur, si l'on extrait les taxis moto de la route à Cotonou, les voies publiques vont perdre leur animation et la circulation ne serait plus possible pour toutes les populations. La photo 13 ci-dessus justifie bien cela avec la forte présence des blouses jaunes qui ont tendance à occuper toute la chaussée.*

D'une importance assez grande et de nature quelque peu folklorique, ce moyen de transport s'est affiché et constitue un des principaux modes de déplacement à Cotonou. Les conducteurs de taxi-motos sont pour la plupart de jeunes hommes à la recherche d'un emploi ou des pères de famille soucieux d'arrondir les fins de mois. Selon les données obtenues en Avril 2012 au près de la Police Municipale de Cotonou, ils seraient officiellement au nombre de 117.000 environs à Cotonou. Mais il faut souligner, qu'il y en a qui ne se sont jamais enregistrés et exercent aisément le métier avec un faux numéro sur la blouse. Ceci justifie le fait que l'on rencontre dans la ville,

des maillots de zémidjans frappés de numéros supérieurs à 117.000 ou qu'on aperçoit le même numéro chez différents *zémidjans*. Il y a également ceux qui entrent dans le métier et qui en sortent sans en informer les autorités municipales. Il est ainsi difficile de maîtriser le nombre exact des zémidjans dans la ville de Cotonou. L'option a donc été faite dans cette étude, d'utiliser les chiffres officiels de la Mairie de Cotonou.

Quand la circulation devient assez difficile, les zémidjans parviennent à se faufiler entre les voitures afin d'éviter les encombrements en jouant même avec nervosité de leurs klaxons. Et, soucieux de faire le maximum de gains, certains conducteurs n'hésitent pas à rouler à « tombeau ouvert » et à prendre de gros risques en se faufilant entre voitures, bus et camions gros porteurs, occasionnant fréquemment de graves accidents de la route. Parfois cet exercice de slalom constitue pour certains une manière de montrer leur maîtrise de la moto et ils en arrivent même à en faire une compétition.

A côté des Zémidjans qui animent fortement les diverses voies de Cotonou, il existe d'autres motocyclistes qui utilisent personnellement la moto pour leur déplacement. Ceux-là, également très nombreux sont constitués de jeunes étudiants, fonctionnaires, commerçants et ouvriers. Leur participation dans l'animation de la circulation routière est non-négligeable car comme les *Zémidjans*, la plupart ne détiennent pas de permis de conduire, notamment celui correspondant à cette catégorie (A1ou A2 ou A3). Il faut toutefois préciser que ces catégories de permis de conduire existent et sont en vigueur au Bénin, mais il n'existe pas encore de centres d'apprentissage agréés, hormis ceux disponibles au niveau de l'armée pour former les motards. Les motocyclistes s'adonnent ainsi à la débrouille dans leur circulation, les uns serrant leur droite sur les voies, les autres préférant circuler en plein milieu de voies et ceux qui choisissent circuler du côté gauche de la voie. Ils ne maîtrisent souvent pas les priorités de passage aux intersections de voies et violent même les feux tricolores. « *Ils sont toujours pressés* »[52].

Le respect du code de la route n'est en réalité pas la chose la mieux partagée au sein des usagers de la route à Cotonou. En effet, 76,39% des informateurs rencontrés

[52] Propos de Abdramane conducteur de véhicule administratif

estiment qu'il est difficile de se conformer au code de la route à Cotonou. L'exemple suivant constitue une preuve.

> « *Un jour, je revenais de Porto-Novo quand arrivé à Dégakon* (à un kilomètre environ du carrefour SOBEBRA*) un peu avant le carrefour « Tunde Motors », le feu s'est allumé au rouge. Je me suis arrêté quand le camion qui était derrière mon véhicule a commencé à Klaxonner, tous les autres usagers criaient à mon endroit, évolue...évolue ….Je n'avais rien compris, le temps de jeter un regard dans le rétroviseur quand un camion m'a presque percuté par derrière… J'ai compris qu'il ne faut pas respecter le code de la route à tout moment à Cotonou….notamment en présence des gros porteurs*»[53].

Des exemples du genre ont été ont été recueillis auprès de plusieurs usagers de la route. Chaque informateur rencontré pense avoir une raison suffisante de ne pas toujours respecter le code la route à Cotonou.

Par ailleurs, la collecte d'informations a permis de comprendre que les populations n'ont pas toutes, les moyens de se délivrer un permis de conduire à cause du coût élevé des frais de formation dans les auto-écoles. Ces coûts varient d'une école à une autre et vont de 95.000 à 125.000 FCFA, y compris les frais de dépôt de dossier pour l'examen du permis de conduire et les d' « affaire »[54], mais non compris les forfaits de réduction que les gérants de ces centres de formation offrent de temps en temps surtout à l'occasion des fêtes ou autres évènements sociaux majeurs. Du coup, certains usagers se font délivrer le permis de conduire dans des circuits parallèles à la structure officielle. Selon des informations obtenues à la DGTT, les difficultés liées à l'obtention du permis de conduire ont entrainé la construction de circuits parallèles de délivrance. Il est difficile d'estimer le nombre de faux permis en circulation dans la ville de Cotonou. De la même manière, beaucoup de conducteurs circulent sans permis de conduire ou n'en possèdent pas, « *ignorant que, le défaut du permis constitue une importante infraction de circulation routière* »[55]. Cette insécurité routière développée

[53] Propos de Sylver, un Directeur d'école à Cotonou

[54] A Cotonou, l'obtention du permis de conduire dépend tacitement du paiement des frais d'affaires estimés généralement à 10.000 F CFA. En effet, tous les candidats à cet examen rencontrés dans le cadre de cette étude, ont confirmé avoir payé ce montant au promoteur de leur autoécole qui assure la liaison avec les jurys, lors de la phase de conduite. Il se dit dans les autoécoles, que le paiement des 10.000 F assure la réussite et le non paiement garantirait l'échec. Pour s'assurer un taux de réussite total, les promoteurs d'autoécoles incluent alors les frais d'affaires dans les frais d'inscription.

[55] Urbain, inspecteur de Police à Sodjéatimè

sur les routes de Cotonou est entretenue par les comportements des usagers de la route, l'état des voies et même l'état des véhicules. Par exemple **68, 33%** des usagers de la route rencontrés ont avoué ne pas respecter spontanément le code de la route. C'est dire donc que le recours au code de la route se fait souvent en situation de contrainte.

Appelées à assurer cette contrainte, les forces de l'ordre, policiers et gendarmes sont présents à quelques carrefours de la ville pour assurer l'ordre dans la circulation en cas de bouchons ou d'accidents ou en cas de défaillance des feux tricolores. Ils interviennent également aux heures de pointes (7h 30 à 9h, 12h à 13h 30 et 18h à 20h 30) pour faciliter la circulation. Dans l'exercice de cette tâche, ils arrêtent, verbalisent ou font payer des amendes aux motocyclistes qui roulent sans rétroviseurs (pour les engins à deux roues) ou qui violent les feux tricolores ou ceux qui circulent en sens interdit. Cette intervention des policiers ne semble guère dissuader les usagers de la route car sur **51** informateurs à avoir déclaré qu'ils ont été interpelés une fois au moins pour une infraction quelconque dans la circulation, **46 soit 90,19%** ont affirmé avoir toujours continué de commettre la même infraction. Au-delà de la police et de la gendarmerie, il y a également le CNSR dont les agents font des séances de formation et de sensibilisation à l'endroit des usagers de la route. Les responsables du CNSR estiment à cet effet que les résultats de leurs actions ne peuvent pas être automatiques. « Il faudra également compter avec le temps. »[56]**.**

2.1- Circulation et accidentologie à Cotonou : des chiffres qui parlent d'eux-mêmes ?

Les données ci-après ont été obtenues auprès du Centre National de Sécurité Routière. Elles ont été notamment tirées des annuaires statistiques des accidents de voie publique et des statisques obtenues au près de la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale, la Direction Générale de la Police Nationale, de la la Direction Générale du Groupement National des Sapeurs Pompiers, de la Police Municipale de Cotonou et du Commissariat Central de Cotonou. Les annuaires statistiques proviennent en effet de l'exploitation des données du système du Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés

[56] Nestor, un cadre du CNSR

(BAAC) institué par arrêté interministériel n°024/MTPT/DC/MDN/MISAT du 20 mars 2000.

Ce système est animé conjointement par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR), la Direction Générale de la Police Nationale (DGPN) et la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (DGGN). « Les Commissariats de Police et les Brigades de Gendarmerie font la collecte des données lors des constats d'accidents routiers, le CNSR centralise et traite ces données, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel précité » (CNSR, 2009). Le système fonctionne globalement bien en dehors de quelques défaillances constatées au niveau de certaines Brigades de Gendarmerie et de certains commissariats de Police par rapport à l'application de l'article 2 de l'arrêté interministériel qui prescrit clairement le remplissage systématique d'un BAAC pour chaque accident constaté par la gendarmerie ou la Police. Ce qui n'est pas toujours fait.

Les données suivantes ont donc été construites sur la base du regroupement des résultats des constats officiels faits par la Police Nationale, le CNSR et la Gendarmerie Nationale. On comprendrait alors que ces chiffres soient assez partiels puisqu'ils ne prennent pas en compte les multiples accidents de voies publiques qui ont lieu hors des yeux et des constats des forces de sécurité publique.

Tableau IV : *Nombre d'Accidents de Voies Publiques (AVP) enregistrés par département en 2009 au Bénin*

Départements	Nombre d'accident enregistré
Département de l'Alibori	126
Département de l'Atacora	127
Département de l'Atlantique	529
Département du Borgou	276
Département des Collines	196
Département de la Donga	51
Département du Littoral (Cotonou)	**2415**
Département du Mono	138
Département de l'Ouémé	371
Département du Plateau	98
Département du Zou	204
Département du Couffo	71
Total	4206

Source : réalisé à partir de l'annuaire statistique des AVP (CNSR; 2009)

Le tableau IV traduit la répartition des accidents de voie publique dans les différents départements (12) du pays. Ces chiffres montrent bien que le département du Littoral qui n'est constitué que de la ville de Cotonou a connu en 2009 le pic des accidents de voie publique avec 2415 cas enregistrés dépassant ainsi avec un écart considérable tous les autres départements. Cotonou à lui seul fait plus de 50% des accidents dans tout le pays. L'Atlantique (département frontalier avec la ville de Cotonou et abritant les communes périphériques de Cotonou telles Abomey-Calavi, Ouidah) a connu 529 cas et ensuite l'Ouémé (frontalier également avec Cotonou et abritant la capitale politique du pays Porto-Novo) avec 371 cas. Les commentaires du CNSR sur ces chiffres font état de ce que depuis une vingtaine d'années cette hiérarchie ne change pas et Cotonou a toujours été en tête de l'échelle de production des accidents, ensuite viennent Abomey-Calavi (une ville de l'Atlantique) et Porto-Novo (dans l'Ouémé). La ville de Cotonou est ainsi au cœur de l'insécurité routière au Bénin. Cela se comprend puisqu'il s'agit de la plus grande ville du pays qui a la plus forte concentration démographique et concentre aussi la quasi-totalité des administrations centrales de l'Etat. C'est dire donc que Cotonou connaît un trafic routier assez dense qui élève les

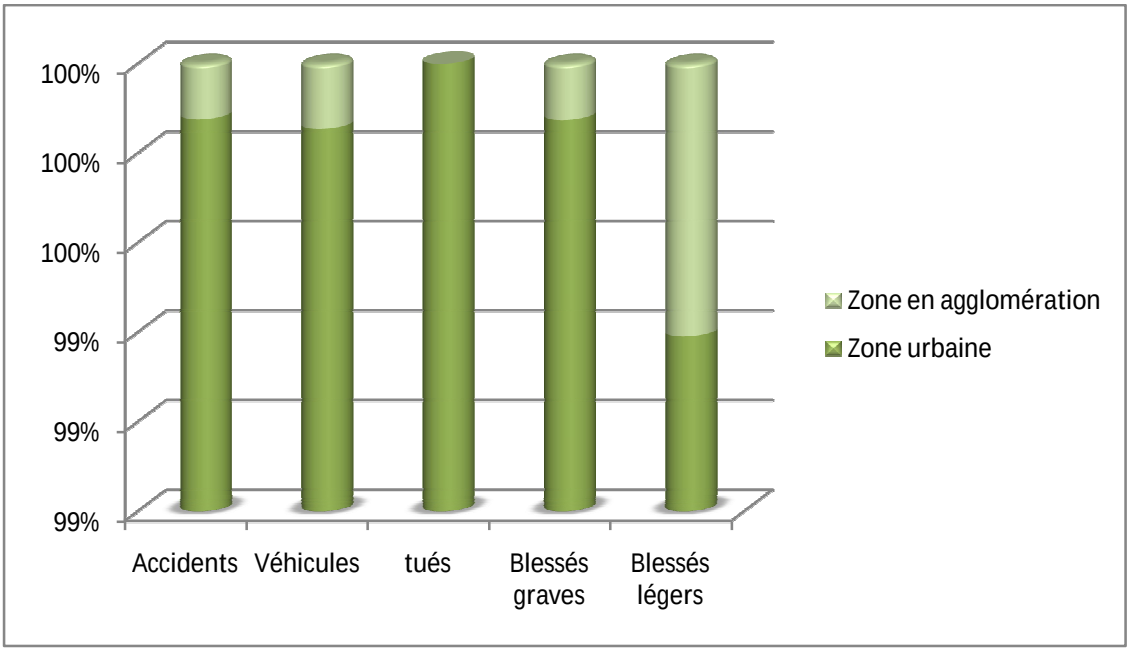
risques d'accidents aux usagers de la route. Ceci est la particularité des zones urbaines. Des discours populaires venant de l'intérieur du pays font état de ce que Cotonou serait à l'origine, un mouroir pour les hommes. *Y circuler c'est décider de provoquer les dieux de la mort enfouis dans la lagune*[57]. Cette analyse assez subjective est faite en référence à la dénomination de la ville ''*Koutonou*'' qui signifie « aux bords de la lagune de la mort ». Et pourtant, les populations ne cessent de se rendre quotidiennement de façon massive dans cette ville.

Tableau V: *Répartition des accidents de voie publique à Cotonou par victimes et par zone en 2009*

Zones	Accidents	Véhicules Impliqués	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Zone urbaine	**2415**	**4808**	**89**	**795**	**816**
Zone en agglomération	**3**	**7**	**0**	**1**	**5**

Source **:** CNSR ; 2010

Graphique 3 : Evolution des accidents de voies publiques à Cotonou par victimes et par zone en 2009



Source : Réalisé à partir des données obtenues au CNSR (2010)

[57] JOJO TO, exportateur de l'huile de palm, vivant à Allada et enquêté dans les environs du marché Dantokpa

Le tableau V et le graphique 3 ci-dessus traduisent la prépondérance de l'insécurité routière en zone urbaine. En effet, les chiffres que portent ce tableau et ce graphique montrent que la partie urbaine de la ville de Cotonou connaît un fort taux d'accidents de voie publique notamment 2415 cas enregistrés en 2009 contre 03 cas seulement dans les zones en agglomération au cours de la même année. Egalement les conséquences de ces accidents sont assez criardes en termes de personnes tuées, blessées graves, blessées légers et les dégâts matériels. Ceci signifie, bien que la ville de Cotonou connaisse un fort taux d'insécurité routière, ce taux est inégalement réparti. Car il varie suivant que l'on est en zone urbaine ou en agglomération. En agglomération, les usagers de la route sont souvent contraints à un ralentissement de leur vitesse du fait de la non-fluidité de la circulation, « dos d'âne »[58] et des trous qui sont creusés exprès par les populations pour contraindre les usagers de la route à une conduite lente.

Tableau VI : Répartition du nombre d'accidents et de véhicules impliqués dans les AVP à Cotonou par année de 2005 à 2011

	Nombre d'AVP enregistrés	Nombre de véhicules impliqués
2005	**1391**	**2682**
2006	**1343**	**2639**
2007	**2071**	**4137**
2008	**2406**	**4770**
2009	**2415**	**4815**
2010	**2445**	**3491**
2011	**3219**	**------**
TOTAL	**15290**	**22534**

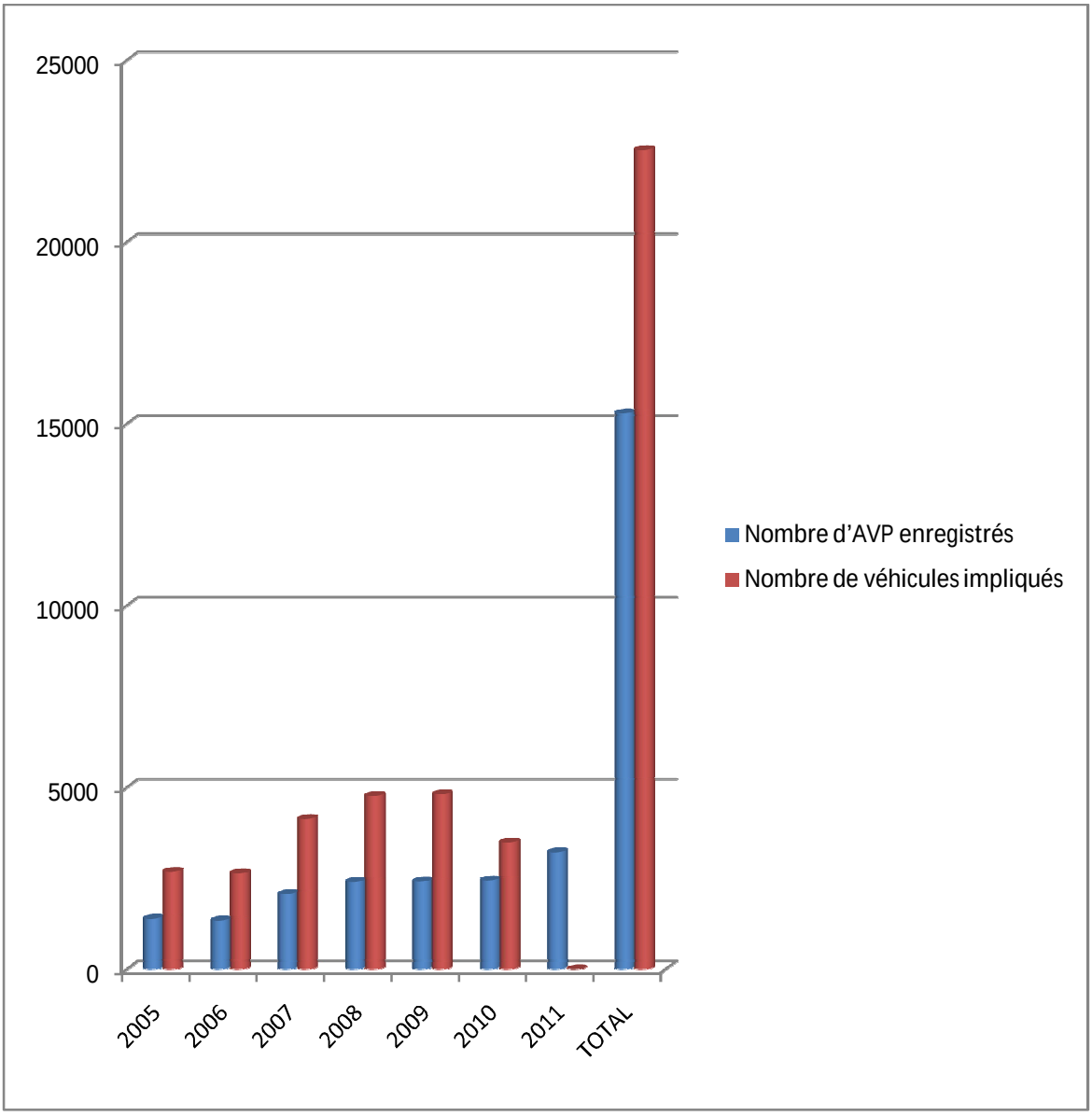
Source : données sur les AVP obtenues au CNSR et SAC

Les chiffres inscrits dans ce tableau montrent qu'au cours des années 2005 à 2011, le nombre d'accidents de voies publiques dans la ville de Cotonou a régulièrement augmenté de même que, le nombre de véhicules impliqués dans ces accidents.

[58] Sur une route, bosse qui présente deux versants opposés de chaque côté d'une arête

L'histogramme suivant indique mieux comment d'année en année ces chiffres croissent.

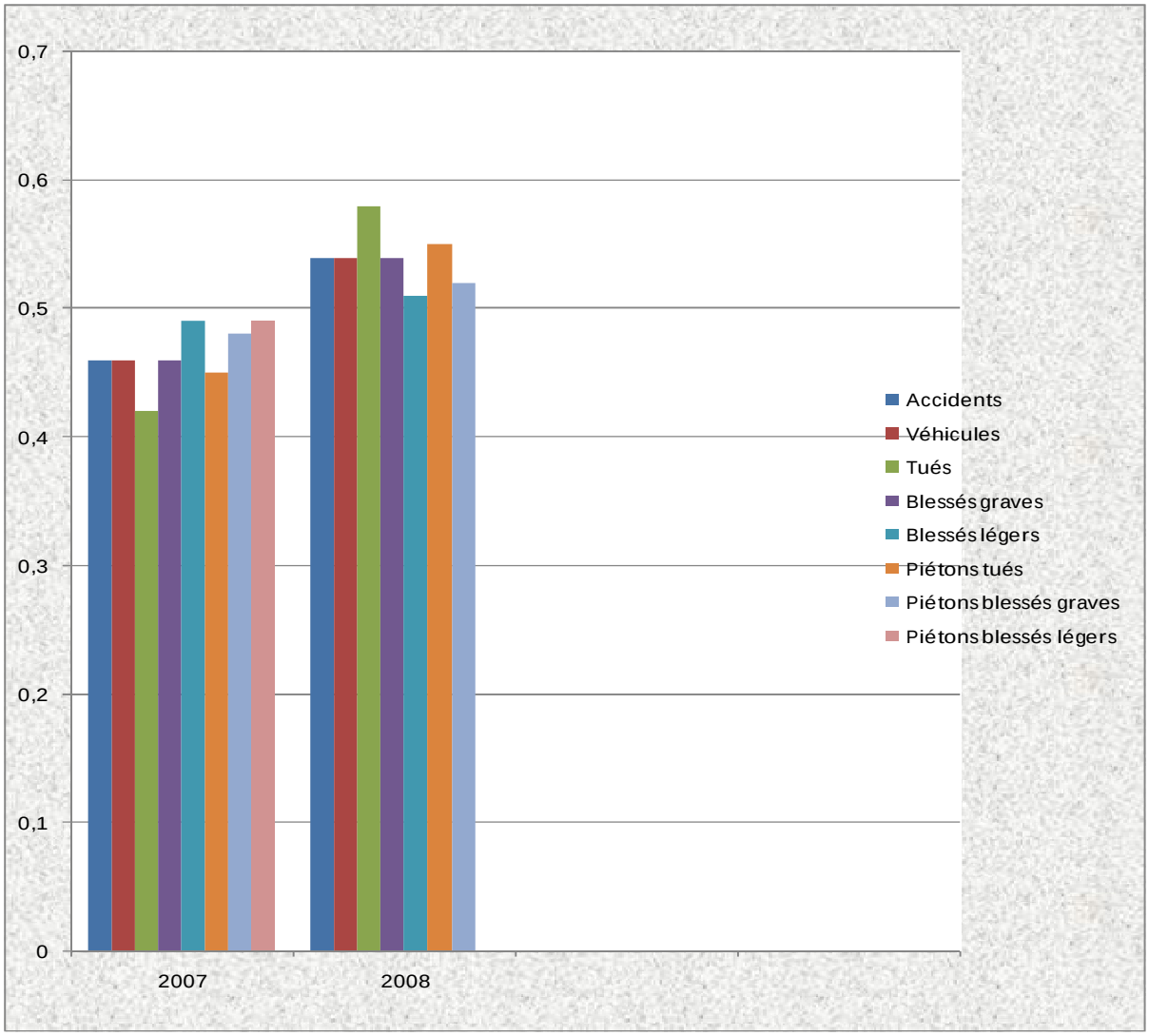
Graphique 4 : Evolution des AVP à Cotonou et du nombre de véhicules impliqués de 2005 à 2011



Source : réalisé à partir des données sur les AVP obtenues au CNSR et SAC

Cet histogramme indique qu'en évoluant d'une année à une autre, le nombre d'accidents de voies publiques croît de même que le nombre de véhicules qui y sont impliqués. L'analyse de cette évolution progressive des AVP et du nombre de véhicules impliqués s'appréhende à travers le graphique suivant.

Graphique 5 : Evolution des AVP suivant les victimes faites au cours des années 2007 et 2008 à Cotonou



Source : Annuaires statistiques d'AVP des années 2007 et 2008

Le graphique 5 traduit la proportion des accidents de voies publiques dans la ville de Cotonou au cours des années 2007 et 2008. Ces deux années ont été choisies au hasard dans la série d'années indiquées au niveau du graphique 4, pour montrer les différents aspects de cette progression annuelle de l'insécurité routière à Cotonou. Le graphique indique le pourcentage de véhicules impliqués dans ces accidents de même que le nombre de victimes faites : tués, blessés graves et blessés légers. Par ailleurs, il informe sur le nombre de piétons victimes de ces accidents.

La lecture du graphique permet de s'apercevoir que le taux d'insécurité routière a augmenté au cours de ces deux années à Cotonou. En effet, le Taux annuel des accidents de la route est passé de 46% en 2007 à 54% en 2008. Il y a donc eu une augmentation de 10% du taux des accidents de voies publiques. Les estimations du CNSR font état de ce que le taux obtenu en 2008 connaîtra une augmentation exponentielle d'ici 2015 si rien ne se fait dans ce sens. Les données du graphique 5 confirment déjà cette hypothèse car de 2008 à 2011, les données le nombre d'AVP n'a cessé d'augmenter et les prévisions pour 2012 sont évaluées à 4007 alors qu'en 2011 le nombre d'AVP était de 3219 à Cotonou. Le graphique 5 indique aussi que les accidents de la route font assez de victimes dont plus de la moyenne font partie de la classe des piétons. De plus, le nombre de ces victimes a également augmenté proportionnellement à chaque catégorie de victimes au cours des années sus-indiquées. Les piétons sont donc les usagers de la route les plus vulnérables, ensuite viennent les motocyclistes puis les automobilistes et enfin les camionneurs.

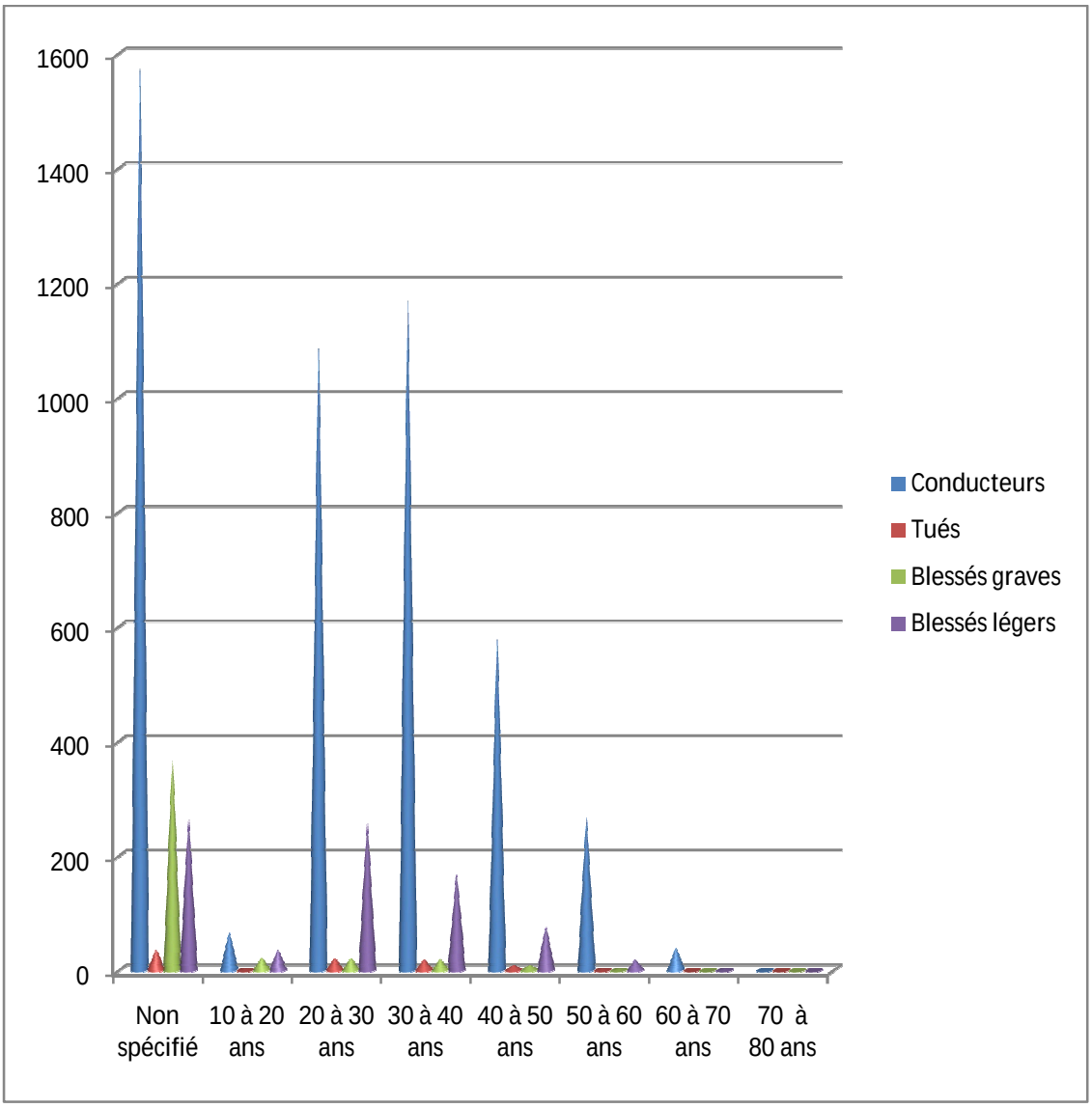
Il convient alors de prendre connaissance du degré de responsabilité de chaque type d'usager de la route dans ces accidents afin de pouvoir catégoriser les acteurs de l'insécurité routière à Cotonou. Mais avant, il sera précisé la répartition des conducteurs dans les accidents de voies publiques par tranche d'âge.

Tableau VII : *Répartition du nombre de conducteurs impliqués dans les accidents de voies publiques en 2009 par tranche d'âge à Cotonou*

Tranche d'âge des conducteurs	Conducteurs	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Non spécifié	1585	36	366	263
10 à 20 ans	67	2	22	36
20 à 30 ans	1094	21	21	257
30 à 40 ans	1178	19	19	169
40 à 50 ans	582	9	9	76
50 à 60 ans	269	2	2	18
60 à 70 ans	39	0	0	2
70 à 80 ans	1	0	0	0

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP (CNSR ; 2010

Graphique 6 : Répartition des conducteurs impliqués dans les accidents de voies publiques à Cotonou par tranche d'âge en 2009



Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP (CNSR ; 2010)

Les données du tableau VII et du graphique 6 montrent que ce sont les jeunes conducteurs notamment ceux dont le tranche d'âge est comprise entre 20 et 30 ans d'une part et 30 et 40 ans d'autre part qui sont souvent victimes des accidents de voie publique à Cotonou. En effet, au cours de l'année 2009, 1094 cas d'accidents ont impliqué des conducteurs agés de 20 à 30 ans tandis que ceux dont la tranche d'âge est comprise entre 30 à 40 ans sont impliqués dans 1178 cas ! C'est dire que les jeunes conducteurs sont ceux que l'on retrouve au cœur de l'insécurité routière à Cotonou. Il

s’agit notamment des élèves, étudiants, fonctionnaires, ouvriers et des conducteurs de taxi motos qui sont très souvent en circulation et ne prennent pas souvent le temps et la patience nécessaire pour une sereine circulation.

Ces mêmes données montrent qu’en évoluant des jeunes vers les personnes plus âgées, le nombre d’accidents diminue. On remarque alors que ce nombre qui est de 582 chez les conducteurs allant de 40 à 50 ans passe à 289 chez ceux âgés de 50 à 60 ans et 39 chez ceux qui se retrouvent entre 60 à 70 ans. Ainsi les attitudes de tolérance, sobriété, empathie et générosité sur la voie se retrouvent chez les usagers de la route qui ont plus de 50 ans car, pour avoir vécu longtemps, ces derniers ont eu le temps d’accumuler des expériences et de savoir choisir les comportements adéquats à développer dans la circulation routière. Il s’agit également du sens de responsabilité qui est souvent plus élevé chez ces derniers. Il faut également souligner que l’espérance de vie au Bénin étant de 55 ans (Ministère de la Santé, 2012), la population des personnes agées de plus de 55 ans est réduite. De même, plus l’on vieillit moins l’on est actif et cela peut aussi justifier le fait qu’il y ait moins de personnes de troisième âge (plus de 50 ans au Bénin) dans la circulation à Cotonou.
On pourrait sur la base des chiffres ci-dessus indiqués, affirmer sans craintes que les jeunes sont des acteurs majeurs en matière de sécurité routière et ceci vient confirmer les analyses qui les perçoivent et les présentent comme des figures de la dangerosité contre lesquels il faut protéger la société. Ces jeunes apparaissent ainsi, sous l'influence de discours philanthropiques, comme des jeunes fragilisés en danger de perdition morale qu'il faut sauver, éduquer, préserver et protéger contre tous les dangers auxquels les soumet un milieu social particulièrement délétère sur le plan moral. Si ces jeunes sont clairement désignés comme figure d'un danger social et source d'insécurité, ils n'en apparaissent pas moins déjà aussi comme des êtres "insécurisés" dans un monde social dont on ne questionne pas encore les logiques inégalitaires et socialement discriminatoires, mais dont on reconnaît implicitement qu'il ne leur fait guère de cadeaux (Cartuyvel, 2003).

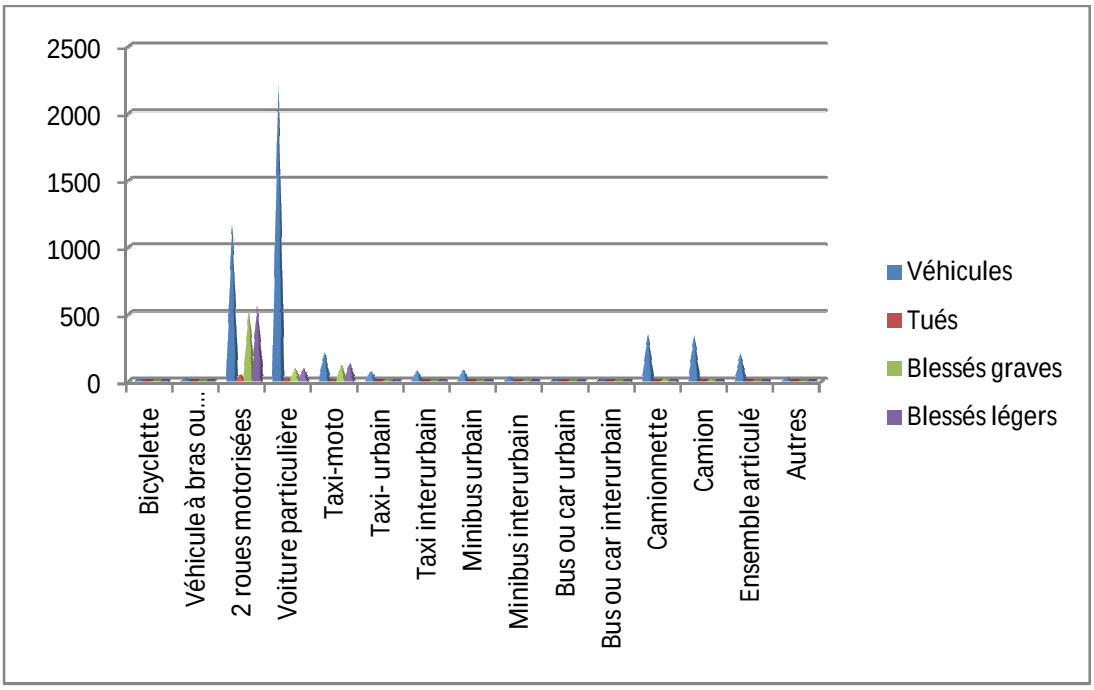
Tableau VIII : Répartition des genres de véhicules impliqués dans les accidents de voies publiques à Cotonou en 2011

Genre véhicule	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Bicyclette	15	0	5	2
Véhicule à bras ou Hippomobile	21	1	1	2
2 roues motorisées	1163	46	524	560
Voiture particulière	2209	20	92	93
Taxi-moto	214	10	115	132
Taxi- urbain	71	2	10	8
Taxi interurbain	75	0	5	8
Minibus urbain	83	1	4	2
Minibus interurbain	32	0	7	2
Bus ou car urbain	8	0	0	0
Bus ou car interurbain	8	0	0	0
Camionnette	352	0	17	8
Camion	339	4	13	3
Ensemble articulé	201	3	1	0
Autres	24	2	2	1

Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP (CNSR ; 2009)

Le tableau VIII montre la répartition des accidents de voies publiques suivant les types de véhicules impliqués et des victimes faites. Il indique que les voitures particulières sont les engins que l'on retrouve le plus au cœur des d'accidents de voies publiques. Elles sont suivies des deux roues motorisées ensuite les camionnettes, puis les camions et les bus ou cars urbains sont en bas de l'échelle. L'histogramme suivant traduit mieux cette répartition des accidents en fonction des véhicules impliqués.

Graphe 7 : Evolution des accidents de voies publiques à Cotonou en fonction des véhicules impliqués en 2011



Source : Réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP 2011

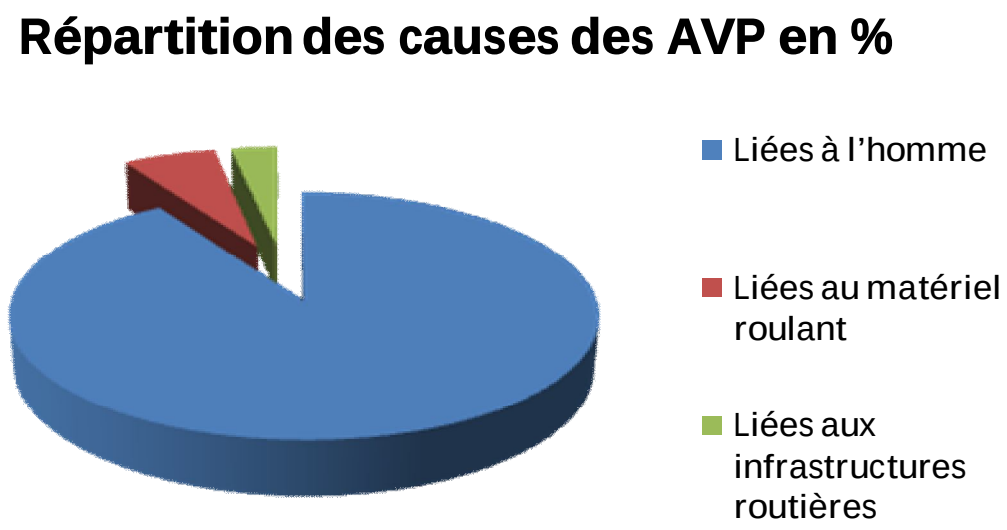
Ce graphe traduit l'implication des genres de véhicules dans les accidents de voies publiques dans la ville de Cotonou. Il informe également sur le nombre de victimes que ces accidents ont fait et donne les précisions sur les victimes faites. A la lecture du graphe on peut comprendre que tous les genres de véhicules sont impliqués dans les accidents de la route mais à des proportions différentes. Ainsi, les voitures particulières sont les véhicules qui sont le plus impliqués dans les accidents de voies publiques à Cotonou. Elles y sont impliquées à un taux de 45%, c'est-à-dire qu'elles sont présentes dans près de la moitié des accidents qui ont lieu à Cotonou. Les voitures particulières sont suivies dans ce classement, des engins à deux roues motorisées qui sont présents dans 21% des accidents de la route. Les Camionnettes, les camions et les taxi-autos sont respectivement impliqués dans 8%, 7% et encore 7% des accidents de voie publique.

Quant on regroupe les taux d'implication suivant que les véhicules soient autos motos ou camions, on obtient 52% pour les autos, 28% pour les motos et 18% pour les camionnettes et camions (articulés ou non). Le reste est partagé entre bicyclettes et

véhicules à bras. On peut alors conclure que ce sont les véhicules motorisés qui sont très souvent impliqués dans les accidents de la route. Les automobiles sont plus impliquées, ensuite viennent les motocycles et enfin les camions. Il convient donc de chercher à comprendre si les conducteurs de ces véhicules sont responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués. On peut également remarquer que même si ces accidents n'entraînent pas beaucoup de tués, ils favorisent de nombreux blessés légers et des blessés graves.

Selon les statistiques du Centre National de sécurité routière, les causes des accidents de voie publique peuvent être reparties en trois catégories. Il y a d'abord les causes humaines ensuite les causes liées à l'état du matériel roulant (véhicule) et enfin les causes liées à l'état de la route. Le graphe suivant traduit cette répartition des causes des accidents de voie publique à Cotonou.

Graphe 8: Répartition des causes d'AVP dans la ville de Cotonou en 2011



Source : CNSR 2012

Cet histogramme traduit clairement que la quasi-totalité des accidents de voies publiques qui se produisent dans la ville de Cotonou, sont du fait des comportements des usagers de la route qui y développent de nombreuses attitudes à risques. Ensuite, il y a les causes liées à l'état du matériel roulant qu'utilisent les usagers de la route. En effet, non seulement la plupart des engins qui circulent à Cotonou sont vétustes, mais ces véhicules ne subissent pas également les contrôles techniques nécessaires. La

dernière des causes est celle liée à l'état de la route. Comme cela a été décrit plus haut, les voies publiques de Cotonou ne sont généralement pas dans un bon état de praticabilité.

Même si les statistiques montrent que les causes humaines sont celles qui dominent le classement, il faut reconnaître que l'ensemble des raisons sont liées. Car « *c'est en cherchant à adapter sa conduite à l'état de la voie et en luttant avec le mauvais état de sa moto que le conducteur finit par développer des pratiques à risques qui finissent par lui coûter cher »*[59].

Tableau IX : Répartition des A.V.P à Cotonou par mois en 2011

	Nombre d'accidents	Tués	Nombres de blessés	Dégâts matériels
Janvier	250	12	110	128
Février	240	9	99	135
Mars	262	11	113	133
Avril	262	4	117	141
Mai	284	5	142	137
Juin	245	5	94	146
Juillet	267	7	112	148
Aout	267	12	130	125
Septembre	271	8	113	150
Octobre	295	6	169	120
Novembre	250	8	114	128
Décembre	326	14	158	195

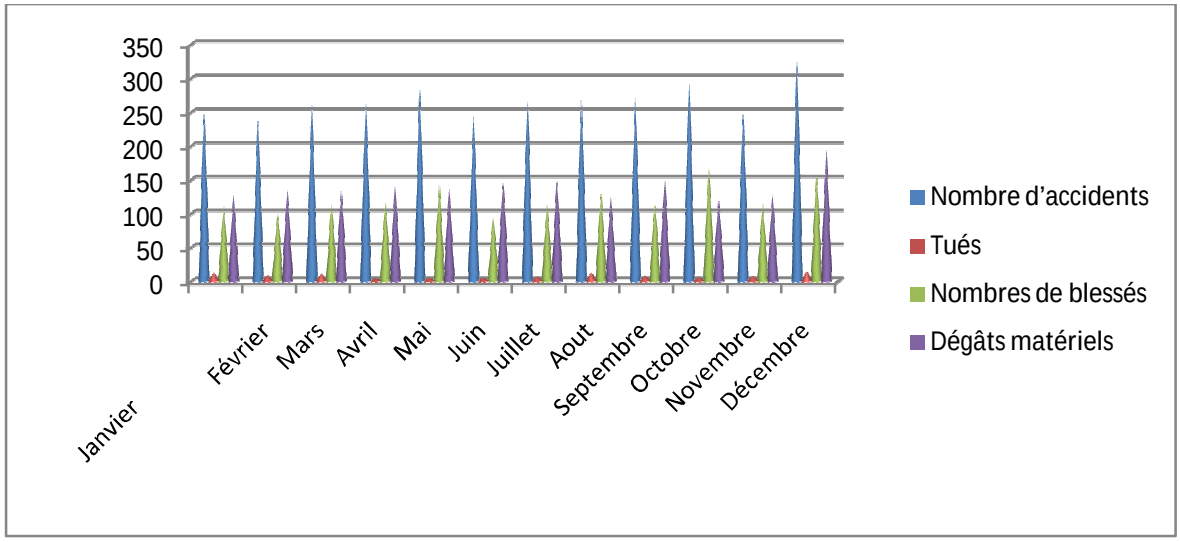
Source : données du SAC 2012

De la lecture du tableau IX, il ressort qu'en 2011 le mois de décembre a connu le plus grand nombre d'accidents à Cotonou. Ceci semble être en adéquation avec le discours populaire selon lequel, «...vers la fin d'année Dieu fait son bilan… ». Si ce discours semble n'avoir aucune rationalité précise, il faut reconnaître que les constats empiriques que ressort le tableau IX montrent qu'à la fin de l'année 2011, il y a eu plus d'accidents de voie publique à Cotonou. Mieux, les chiffres obtenus au CNSR prouvent bien qu'au cours des huit dernières années, le pic des AVP est obtenu au cours du mois de décembre à Cotonou. Des informations recueillies auprès de quelques responsables du CNSR, de la police nationale et du Groupement National des

[59] André, cadre du CNSR

Sapeurs Pompiers, cela s'explique par le fait que les populations sont souvent excitées vers la fin d'année car, *elles sont contentes de voir la nouvelle année, elles n'hésitent pas à jubiler en s'adonnant n'importe comment à la prise d'alcool malgré qu'elles doivent se retrouver quelques minutes plus tard au volant ou au guidon de leur véhicule*[60]. Il faut ajouter que vers la fin d'année, la ville de Cotonou connaît un afflux de populations qui viennent de l'intérieur du pays au marché Dantokpa pour s'approvisionner en produits divers pour les fêtes de fin d'année. Ceci explique le fait qu'en décembre les voies de Cotonou connaissent plus de densité par la présence de populations qui ne maitrisent pas toujours les codes urbains. Elles découvrent ainsi des pratiques auxquelles elles n'arrivent pas à se conformer et se mettent ainsi en danger dans ce qui paraît pour elles, un milieu nouveau. Le graphique suivant rend mieux compte de la répartition des AVP par mois en montrant bien les conséquences en termes d'états victimaires.

Graphique 9 : Evolution des accidents de voies publiques par mois à Cotonou au cours de l'année 2011



Source : réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP 2012

La lecture de ce graphe qui traduit l'évolution des AVP et des victimes faites au cours de l'année 2011, indique que le mois de décembre est celui qui enregistre les plus grands pics en termes de nombre d'accidents, nombre de tués, et nombre de dégâts

[60] Urbain, inspecteur de police à Sodjéatimè

matériels. Cela s'explique selon la majorité des enquêtés par l'imminence des fêtes de fin d'année qui favorise un affflux massif de commerçants qui viennent de l'intérieur du pays pour s'approvisionner en produits spécifgiques et crée également un contexte d'excitation générale qui entraîne une réduction du contrôle de soi. Mais à partir de mois de Janvier, il s'observe une baisse de ces différents chiffres. Un enquêté expliquait le phénomène en s'exclamant « … *c'est la nouvelle année, chaque citoyen est attentif parce que espérant que ce sera pour lui une meilleure année … donc la prudence est partagée par tous.*. »[61]. Mais les chiffres croissent aussitôt au cours du mois d'Avril car c'est le moment des congés de Pâcques pour les étudiants et élèves qui prennent d'assaut pendant deux semaines la ville pour s'amuser et se distraire en n'étant pas toujours prudents. Les chiffres baissent aussitôt au cours du mois de mai jusqu'à juin avec le retour des classes mais cela connaît une croissance de juillet à septembre avec les vacances des élèves et étudiants. Le mois d'octobre connaît une légère baisse en termes d'AVP par rapport aux mois qui le précèdent ; cela s'explique par la fin des vacances et la rentrée scolaire et universitaire dans les divers établissements de la ville. Reste maintenant à savoir l'évolution des accidents au cours des jours de la semaine.

Tableau X : Répartition des AVP à Cotonou par jour de semaine en 2011

Jours de la semaine	Accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Lundi	347	701	9	115	92
Mardi	399	784	14	111	138
Mercredi	359	712	14	104	123
Jeudi	347	706	10	93	110
Vendredi	369	743	11	126	120
Samedi	343	680	16	129	112
Dimanche	251	479	15	118	126

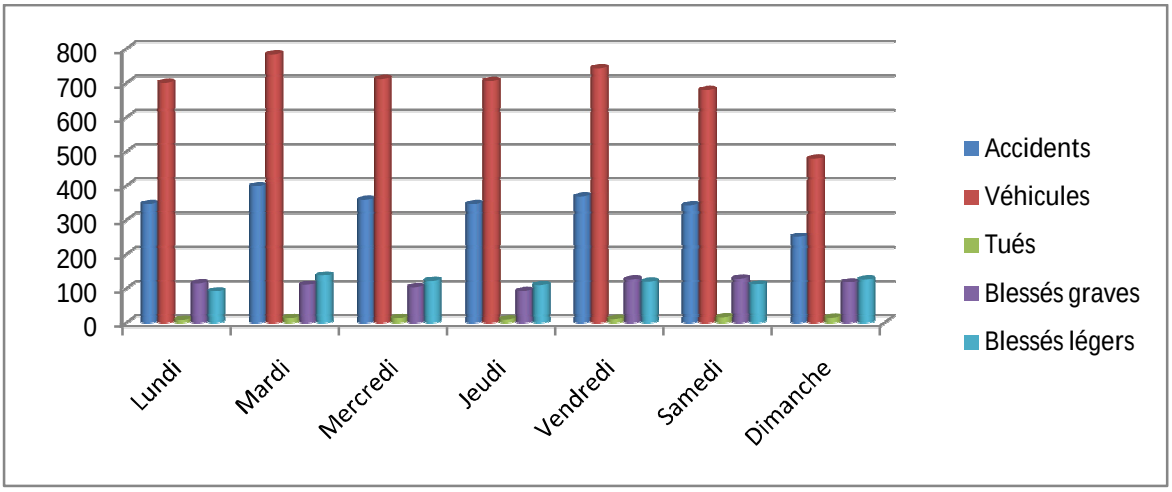
Source : réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP 2012

Il ressort du tableau X que les accidents de voie publique ont lieu à Cotonou tous les jours de la semaine et on y dénombre toutes sortes de victimes. Seulement que les accidents n'ont pas lieu au même taux par jour. Le nombre d'AVP par jour est plus important pendant les jours ouvrables tandis que celui des victimes tuées dans ces

[61] Moussa, instituteur à la retraite

AVP est plus important en week-end. L'histogramme suivant traduit mieux cette évolution.

Graphique 10 : Evolution des accidents de voies publiques à Cotonou par jour de semaine en 2011



Source : réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP 2012

Le graphe 11 indique que le nombre d'accidents de voie publique est plus important pendant les jours ouvrables que les week-ends. En effet à Cotonou, les voies publiques sont assez denses pendant les jours ouvrables du fait des nombreuses populations qui vont et viennent pour les différentes activités qu'on peut exercer dans une ville qui a le monopole des opérations économiques, administratives et politiques du pays. On donc que de jour comme de nuit les routes de Cotonou soient assez denses, et augmentent ainsi le risque d'AVP. Mais cette congestion qui règne les jours ouvrables sur les voies, ne permet pas aux divers usagers de la route, de conduire à grande vitesse. Beaucoup d'accidents se produisent donc, mais les dégâts enregistrés sont beaucoup plus légers. Mais il y a aussi des cas de blessés graves et des victimes tuées les jours ouvrables seulement que cela est moins important qu'aucours des week-ends.

Pendant les week-ends, la circulation est moins dense. Les fonctionnaires et autres travailleurs de la ville sont moins mobiles préférant ainsi se reposer. Ceci rend la circulation plus fluide surtout le dimanche et permet aux usagers de s'adonner à la vitesse. La conséquence est le taux élevé de victimes tuées enregistrées les week-ends, même si le nombre d'accidents est plus bas comparativement aux jours ouvrables. Il

faut également ajouter que les week-ends sont à Cotonou, des moments de cérémonies et de fêtes pendant lesquels les populations s'adonnent à l'abus de l'alcool et autres excitants qui ne vont pas de pair avec la conduite.

Si l'écart entre jours ouvrables et week-end en matière d'accident à Cotonou est nettement perceptible, la situation répond à d'autres dynamiques quand il s'agit des heures des accidents.

Tableau XI : *Répartition des AVP et victimes faites par tranche d'heure à Cotonou en 2011*

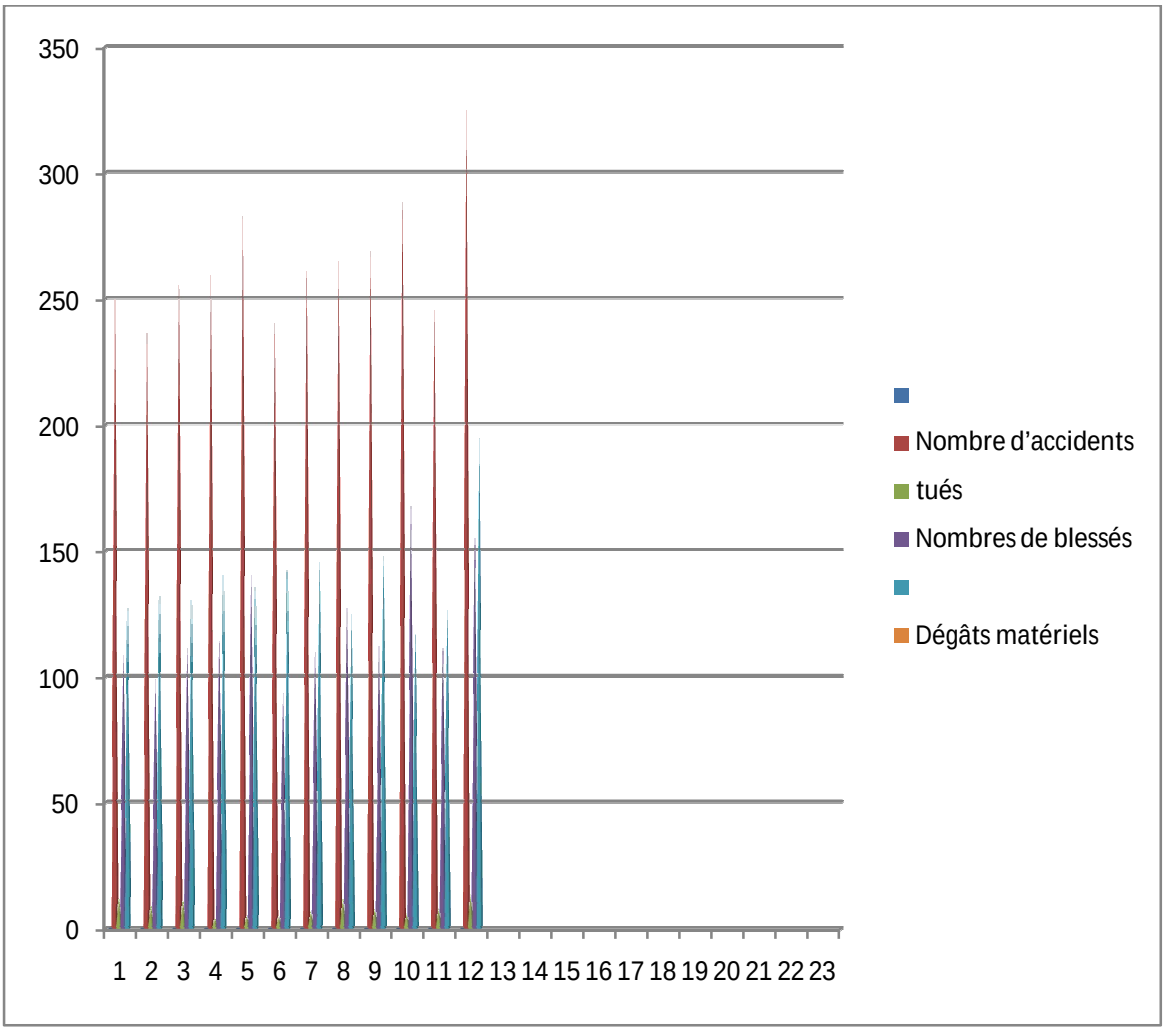
Tranche d'heures	Accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers
0	28	59	2	14	18
1	29	52	1	15	3
2	27	30	2	5	4
3	26	41	4	8	5
4	22	36	1	8	5
5	15	26	5	8	5
6	29	53	3	15	13
7	97	202	5	28	44
8	119	233	1	34	43
9	116	232	2	41	34
10	136	270	2	48	43
11	161	334	3	45	57
12	186	387	2	58	54
13	143	287	5	36	50
14	130	263	5	31	44
15	157	309	8	50	52
16	151	308	1	49	45
17	164	339	8	40	60
18	176	344	7	60	56
19	137	267	3	45	41
20	124	245	6	50	43
21	112	219	7	39	36
22	69	141	3	37	34
23	71	138	3	31	32

Source : réalisé à partir des données de terrain, 2012

Dans le tableau XI, les nombres d'accidents et de victimes faites sont répartis par intervalle d'une heure suivant l'heure à laquelle les AVP interviennent. Chacune des 24 lignes du tableau comporte la partie entière d'une tranche d'heure. Par exemple, la tranche d'heure de 0h à 0h 59 mn est représentée par le nombre zéro (0), la tranche

d'heure de 23h à 23h 59 est représentée par le nombre 23. Le graphique suivant explique mieux la lecture de ce tableau.

Graphique 11 : Evolution des AVP à Cotonou par tranche d'heures en 2011



Source : réalisé à partir des données de l'annuaire statistique des AVP 2012

Les données du graphique 12, indiquent que sur l'année 2011 en général, il n'y a pas d'intervalles d'heures où il ne s'est pas produit au moins une fois, quinze (15) accidents de voies publiques à Cotonou, qui n'aient pas entrainé au minimum une (01) victime tuée, 5 blessés graves, 3 blessés légers et n'aient pas impliqué au bas mot 26 véhicules. C'est le visage que présente la sécurité routière à Cotonou. Ces chiffres au-delà de leur simplicité, informent sur le nombre de ressources humaines que le Bénin perd par heure pour son développement. Cependant l'on est tenté de découvrir les

statistiques qui prouvent que les longs déplacements à l'intérieur de la ville favorisent l'insécurité routière.

2.2- Longs déplacements : sources d'insécurité routière à Cotonou

Les statistiques qui suivent ont été obtenues à partir des données collectées auprès de soixante et treize usagers de la route (31 motocyclistes, 20 automobilistes, 11 camionneurs, 8 conducteurs de bus et 3 piétons) ayant été victimes au moins une fois d'un accident de circulation dans la ville de Cotonou. En effet, il leur a été demandé de fournir des précisions sur le lieu de production de l'accident dont ils ont été victimes, ensuite le lieu de provenance et le lieu de destination prévue. Avec l'appui de quelques agents de la brigade de circulation du Commissariat Central de Cotonou et de l'Institut Géographique National (IGN), j'ai procédé à l'estimation des distances entre le lieu de provenance et le lieu de production de l'accident, ensuite entre le lieu de provenance et le lieu de destination prévue. Les précisions relatives au nombre de véhicules impliqués, dans chaque accident, ont été indiquées.

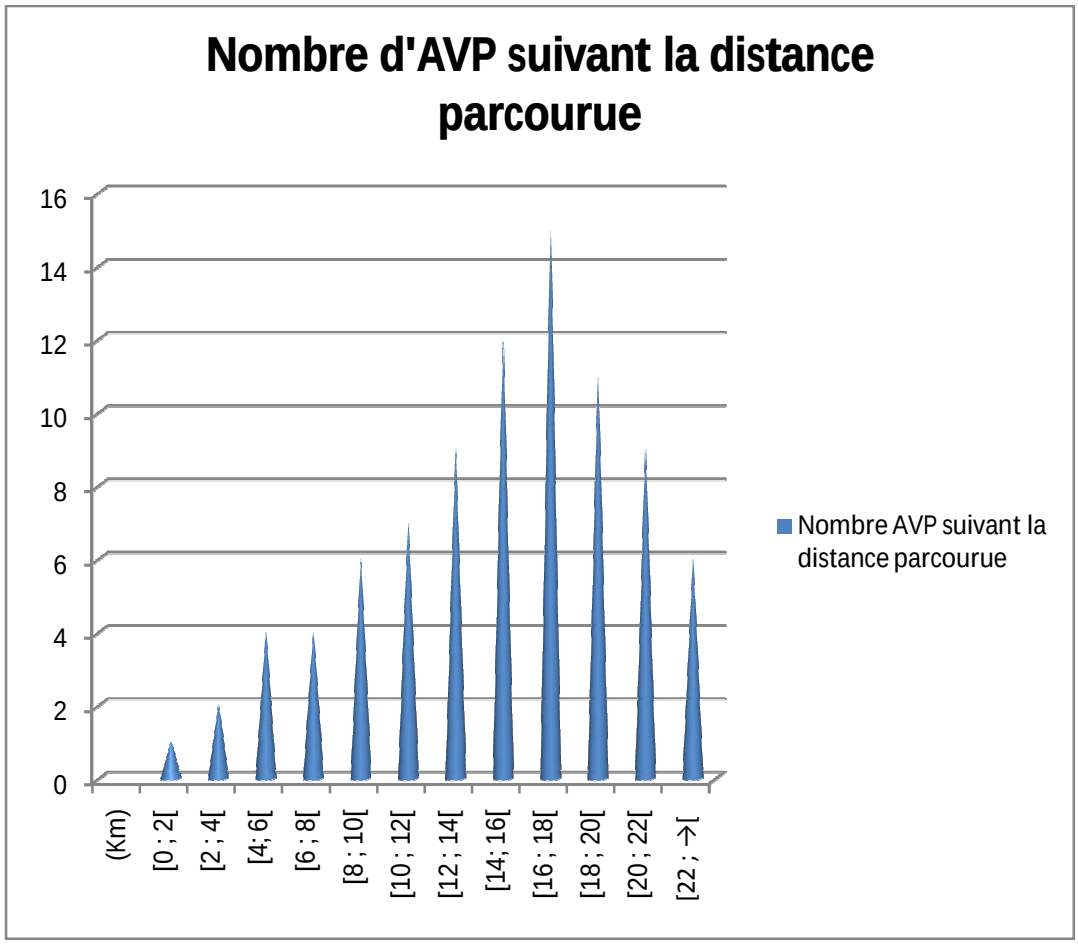
Tableau XII : ***Distances estimées entre lieux de provenance et lieux de production de quelques AVP à Cotonou en 2012***

Distances entre lieux de provenance et lieux d'AVP (Km)	Nombre d'accidents obtenus	Nombre de personnes impliquées
[0 ; 2[	1	3
[2 ; 4[	2	7
[4; 6[	4	9
[6 ; 8[	4	12
[8 ; 10[	6	11
[10 ; 12[	7	12
[12 ; 14[	9	13
[14; 16[	12	28
[16 ; 18[	15	35
[18 ; 20[	11	16
[20 ; 22[	9	15
[22 ; →[	6	11

Source : réalisé à partir des données de terrain, 2012

Ce tableau organise les distances entre lieu de provenance et lieu de production des AVP en intervalle régulier d'amplitude 1. Ainsi, le premier intervalle [0 ; 2[, concerne les AVP qui se sont produits à moins de deux kilomètres du lieu de provenance de la victime. L'intervalle [10 ; 12[, renvoie aux AVP ayant eu lieu entre 10 et 12km de distance du lieu de provenance. Les graphiques 13, 14, 15 et 16 traduisent de manière plus explicite ce tableau.

Graphique 12 : Evolution de quelques AVP suivant la distance parcourue en 2012



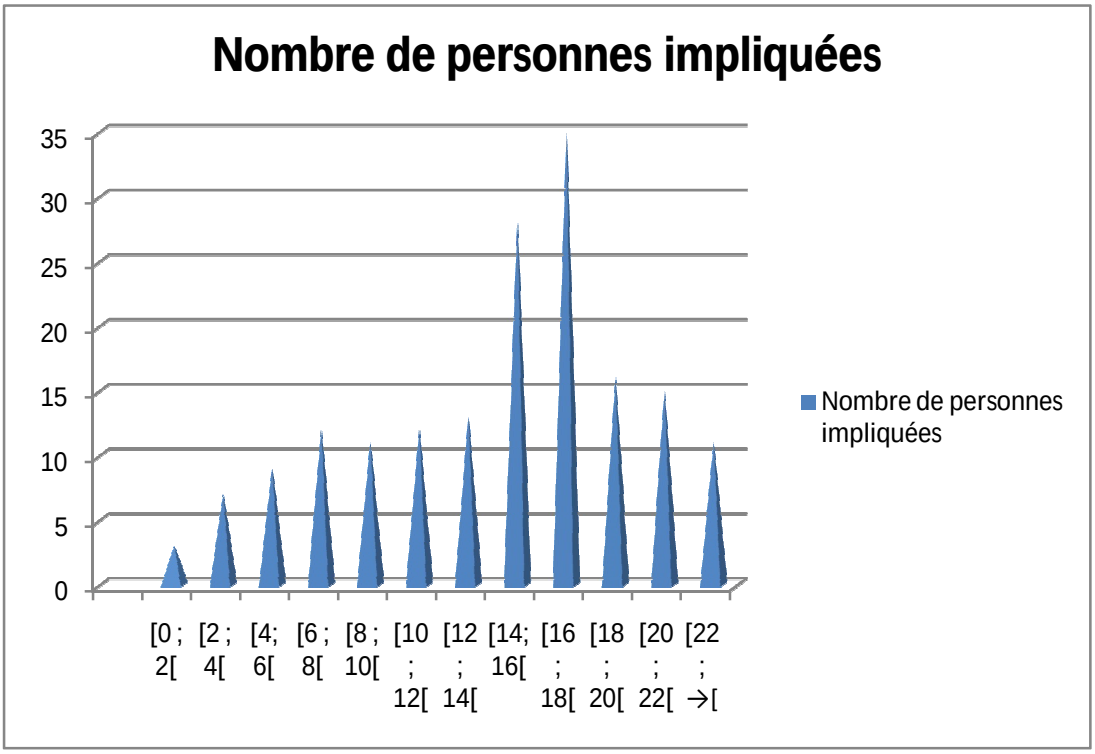
Source : réalisé à partir des données de terrain 2012

En lisant ce graphique qui traduit l'évolution du nombre d'accidents suivant la distance parcourue, on se rend compte qu'au fur et à mesure que la distance parcourue augmente, le nombre d'accidents aussi augmente. Le pic (le plus grand nombre d'accident) est obtenu entre 16 et 18 km. Des informations obtenues lors de la collecte de données, indiquent qu'il s'agit de la distance moyenne que parcourent les habitants

des périphéries Ouest (*Cocotomey, Cococodji etc*.), Nord-Ouest (*Womey, Tankpé, Calavi centre, zopah etc*.) et Est (*Epkê, Djèffa* etc.) de Cotonou pour se rendre dans la ville pour leurs activités quotidiennes. C'est donc sur le chemin (aller ou retour) d'une activité dans la ville que les accidents se produisent.

On remarque également qu'au-delà de dix huit kilomètres (18 Km) parcourus, le nombre d'accidents diminue. Cela s'explique par le fait que, les distances supérieures à 18km ne sont pas beaucoup pratiquées sur un même déplacement à l'intérieur de la ville. Il s'agit d'habitants des périphéries plus éloignées. Ils ne sont pas encore les plus nombreux. Mais avec l'extension progressive de la ville, si des mesures spécifiques ne sont pas prises, ces périphéries (*pahou, Akassato, Glo-djigbé, …),* lorsqu'elles seront plus peuplées et auront de plus en plus d'acteurs devant se rendre dans la ville de Cotonou pour leurs activités, on observera que le nombre d'accidents que subissent les populations de cette localité connaîtra une progression. L'allongement des distances augmente donc le risque d'accidents.

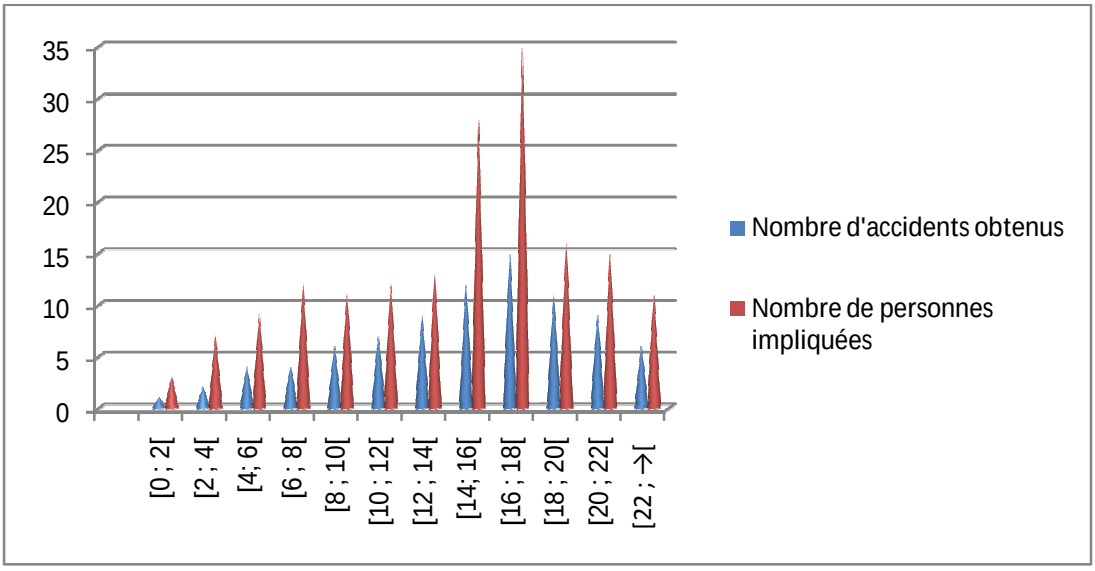
Graphique 13 : Evolution du nombre de personnes impliquées dans quelques AVP suivant les distances parcourues en 2012



Source: réalisé à partir des données de terrain 2012

Le graphique 13 indique une évolution progressive du nombre de personnes impliquées dans les accidents de circulation, suivant la distance parcourue. La classe modale est de 16 à 18km. C'est elle qui enregistre le plus grand nombre de victimes. Il s'agirait donc de distances sur lesquelles le groupe d'usagers rencontrés (motocyclistes pour la plupart) semble ne plus avoir une attention aigüe sur la voie. Au-delà de 18km, le nombre de victimes diminue, non pas parce que les usagers de la route y retrouvent une aisance de conduite, mais plutôt, que les distances supérieures à 18km ne sont pas autant pratiquées que celles qui y sont inférieures. Il existerait alors une certaine corrélation entre le nombre d'accidents et le nombre de victimes faites, dans leur rapport à la distance parcourue.

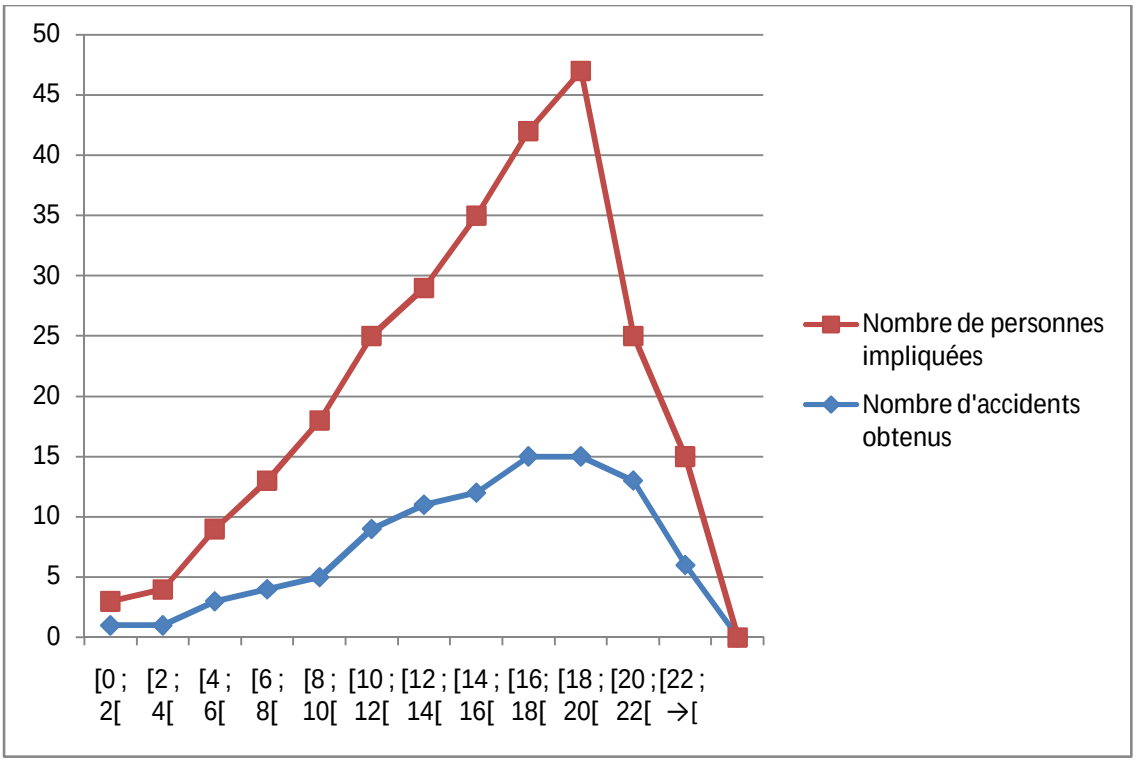
Graphique 14 : Evolution comparée de quelques AVP et du nombre de victimes faites suivant la distance parcourue à Cotonou en 2012



Source : réalisé à partir des données collectées, 2012

Comme l'indique le graphique 14, le nombre de victimes est toujours supérieur au nombre d'accidents. De plus chaque fois que le nombre d'accidents augmente sur une distance, le nombre de personnes impliquées aussi augmente aussi. La diminution du nombre d'accidents entraîne également la diminution du nombre de victimes. Ce lien entre ces deux variables est plus perceptible dans le graphe suivant.

Graphique 15 : Courbes de l'évolution comparée de quelques AVP et du nombre de victimes faites suivant la distance parcourue en 2012



Source : réalisé à partir des données de terrain 2012

Le graphique 15, traduit l'évolution du nombre d'accidents de voies publiques et celle du nombre de victimes faites suivant les distances parcourues. On y observe que la courbe rouge indiquant le nombre de personnes impliquées dans les AVP est au-dessus de celle bleue qui traduit le nombre d'accidents, tout le long des différents intervalles indiqués. J'en déduis que les accidents de voies publiques n'impliquent généralement pas une seule victime, mais plusieurs à la fois. Plus les distances évoluent jusqu'à un certain seuil autour de la ville, plus le nombre d'accidents augmente arithmétiquement tandis que le nombre de victimes faites croît géométriquement. Sur 01 accident qui se produit à Cotonou, il y a en moyenne 2, 27 personnes impliquées. Malgré cela, il arrive bien que l'usager de la route, sans entrer en contact avec un tiers, subisse un accident du fait d'une raison spécifique qui peut être humaine ou matérielle.

Au delà de 18 Km parcourus, on observe une diminution progressive du nombre d'AVP et de personnes impliquées. En effet, il s'agit de longues distances ralliant la

périphérie au centre ville. Le nombre réduit des accidents sur de telles distances ne témoigne pas d'une sécurité sur les longues distances. Il s'agit de déplacements plus longs qui commencent qui mènent au-delà des périphéries de Cotonou. Ainsi, ces distances sont très peu parcourues par les populations concernées par l'étude. Ceci justifie la baisse du nombre d'AVP et de victimes faits à ce niveau.

Le nombre d'accidents et le nombre de personnes impliquées ont donc toutes deux, une évolution similaire sur les mêmes distances. En dehors du fait que les distances supérieures à 18km ne soient pas des plus parcourues par les usagers de voies publiques, on peut retenir que l'allongement des distances augmente le risque d'accidents et le pourcentage de personnes impliquées. Cela pourrait se vérifier avec la prise en compte des destinations prévues par les informateurs accidentés ciblés.

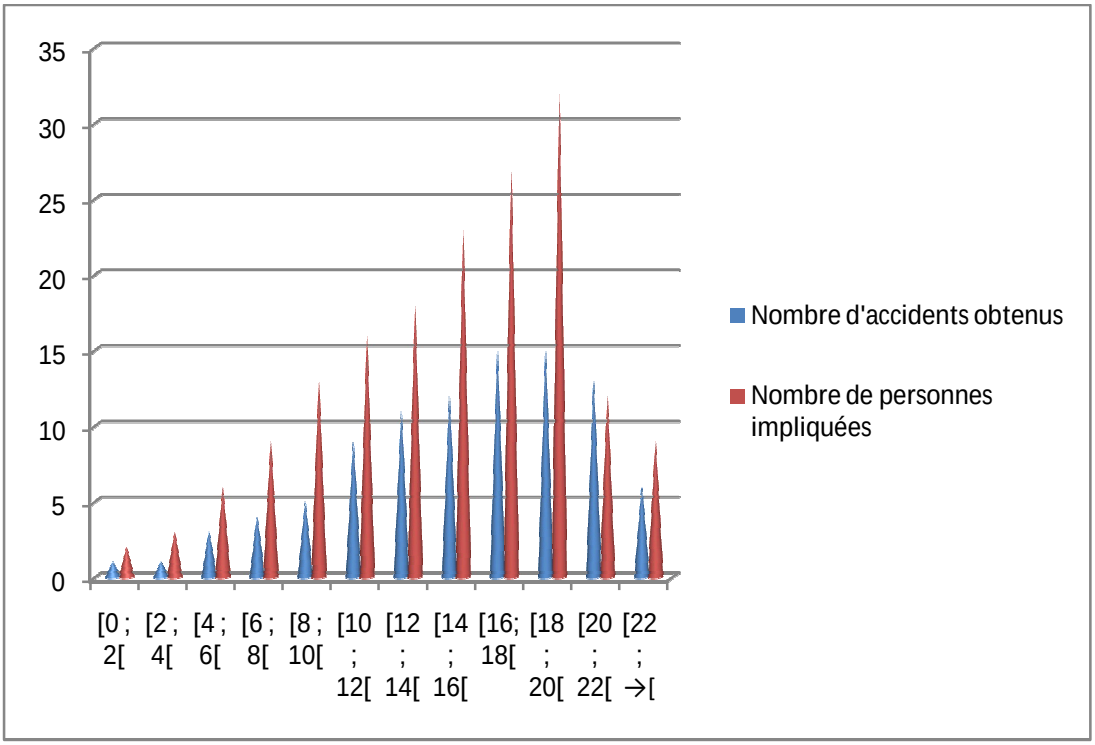
Tableau XIII : *Distance estimée entre lieux de provenance et destination prévue*

	Nombre d'accidents obtenus	Nombre de personnes impliquées
[0 ; 2[	1	2
[2 ; 4[	1	3
[4 ; 6[	3	6
[6 ; 8[	4	9
[8 ; 10[	5	13
[10 ; 12[	9	16
[12 ; 14[	11	18
[14 ; 16[	12	23
[16; 18[	15	27
[18 ; 20[	15	32
[20 ; 22[	13	12
[22 ; →[	6	9

Source : réalisé à partir des données de terrain, 2012

De même que les distances lieu de provenance à lieu de production de l'accident, les parcours lieu de provenance et destination prévue ont été organisés en intervalle régulier d'amplitude 1. Les données ont été produites sur les mêmes acteurs des cas d'accidents évoqués un peu plus haut. Le graphe suivant traduit la répartition de la survenance des accidents sur les parcours prévus par ces acteurs.

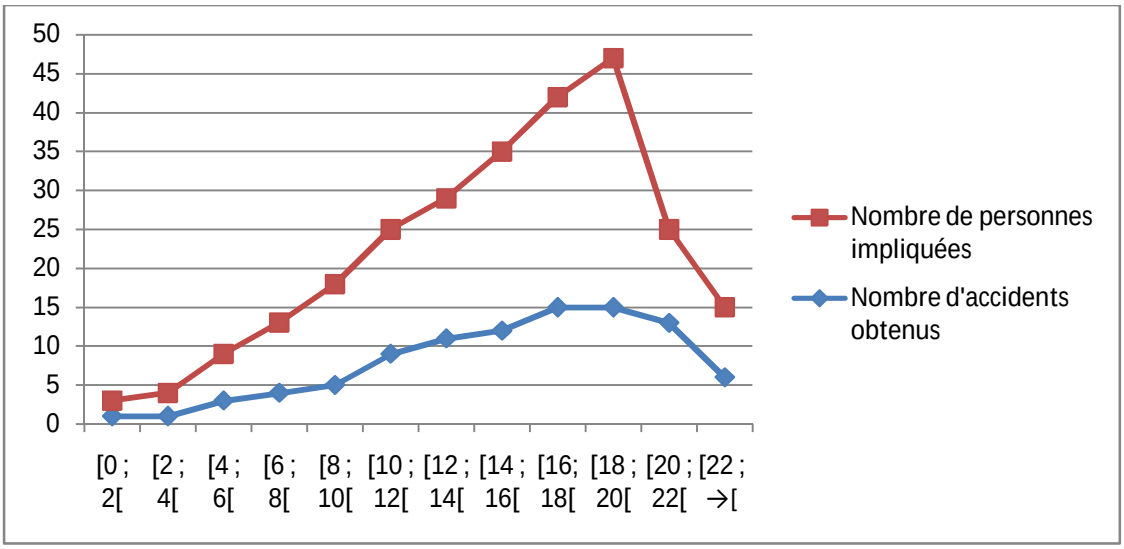
Graphique 16: Répartition du nombre d'AVP et de personnes impliquées suivant les destinations prévues



Source : réalisé à partir des données de terrain 2012

La répartition du nombre d'accidents et du nombre de victimes faits ne varie presque pas dans les deux cas ; qu'il s'agisse de la prise en compte de la distance lieu de provenance-lieu de production de l'accident ou de la distance lieu de provenance-destination prévue. En effet, on observe également que plus la destination prévue est distante, plus le nombre d'AVP et de victimes faites augmentent. Le plus grand nombre d'accidents et de personnes impliquées est obtenu entre 16 et 18 kilomètres justifiant ainsi le fait qu'à des distances plus longues, le risque d'accident est plus élevé. Au-delà de 18 kilomètres, on observe une diminution progressive dans l'évolution des deux variables. Le graphe suivant indique des courbes qui traduisent de manière plus explicite l'évolution de ces accidents et des personnes impliquées suivant les intentions de destination.

Graphique 17 : Evolution du nombre d'AVP et du nombre de victimes faites suivant les intentions de destination



Source : réalisé à partir des données de terrain 2012

L'évolution des deux courbes est invariablement la même hormis le fait que le nombre de personnes impliquées est resté supérieur au nombre d'accidents. Par ailleurs, on peut observer que même si les intentions de destinations vont souvent au-delà de 18 kilomètres (surtout pour les usagers allant ou venant des périphéries de la ville), les accidents sont enregistrés à partir de 1 kilomètre. Le risque d'AVP commence donc dès que l'usager de la route entre en circulation et croît jusqu'à 18 kilomètres puis diminue progressivement sans jamais s'annuler. On peut donc en déduire que sur les longs déplacements à l'intérieur de la ville, le risque d'accidents est plus grand. Les chutes observées à partir de 18 km justifient que cette distance constitue le seuil de dangerosité des voies publiques à Cotonou.

Conclusion

S'il existe aujourd'hui un paramètre qu'il faut prendre en compte dans la compréhension des territoires urbains contemporains, c'est bien celui de la mobilité (Chalas, 2000). Allongement des déplacements quotidiens : domicile-travail, domicile-étude etc., émergence de nouvelles notions telles que migrations *« pendulaires »*, *«alternantes »*, toutes ces mesures et notions relatives à la mobilité occupent une place fondamentale dans la réflexion sur la ville (Kassi, 2007). Sa connaissance passe

nécessairement par ce point qui est devenu « *un critère d'urbanité dans nos sociétés contemporaines* » (Chalas, 2000). C'est ainsi qu'en Afrique, le développement des villes résulte aussi bien de l'augmentation de la population urbaine que de l'étalement horizontal très marqué de l'espace urbain (Assogba 2008). En effet, cet étalement spatial qui désigne aussi « extension non contrôlée » éloigne de plus en plus les frontières de la ville, rallongeant les distances intra-urbaines.

Ce rallongement des distances intra-urbaines né de l'extension non contrôlée des villes, entraine des conséquences assez néfastes sur la sécurité routière. En effet, l'expansion de la ville n'est quasiment jamais suivie d'un plan d'aménagement cohérent de l'espace.

Les lotissements sont très souvent effectués dans les périphéries de la ville après que les populations aient construit leurs habitations et se soient installées. On assiste en conséquence à des opérations de recasement des habitations pour ouvrir les voies publiques. Autour de ces opérations, se développent de nombreux enjeux et intérêts stratégiques par rapport auxquels les acteurs concernés exercent des jeux de pouvoir. Suivant les marges de manœuvre déployées par chacun, la route à tracer subit des modifications par rapport à l'itinéraire idéal et les dimensions exactes. Les résultats indiquent des voies très tortueuses avec des dimensions réduites ne pouvant laisser circuler qu'un nombre assez réduit de véhicules en même temps. Au-delà de ces caractéristiques, lesdites voies (celles qui se retrouvent au cœur des quartiers périphériques) sont quasiment non bitumées et mal entretenues. A l'intérieur de la ville, les infrastructures routières (feux tricolores, panneaux de signalisation, balises…) sont insuffisantes et en état de dysfonctionnement régulier. Cette situation qui part de l'allongement des distances, ajoutée aux infrastructures routières quasiment inexistantes et compte tenu de la qualité vétuste du matériel roulant, augmente quotidiennement le risque d'accident aux usagers de la route qui circulent dans une insécurité grandissante. Cet état de chose confirme ainsi le premier postulat de la recherche qui stipule que l'allongement des distances augmente le risque d'insécurité routière pour les usagers de la route à Cotonou. Cependant, cette insécurité routière n'est que faiblement liée à la qualité des infrastructures routières et du matériel roulant. La plus grande part se retrouve au niveau des usagers de la route qui font des voies publiques un véritable espace d'observance d'incivilités et de déviances.

DEUXIEME PARTIE

INCIVILITES ET ACTEURS DEVIANTS SUR LA ROUTE A COTONOU

Chapitre 3 : Pratiques inciviles et déviances sur les voies publiques à Cotonou

Le concept d'incivilité renvoie dans cette recherche aux attitudes développées sur les voies publiques et que l'on peut qualifier de manquement aux règles de bienséance et de courtoisie sur la route. Je rejoins donc Bauer (1999) dans la définition de ce concept. Pour ce dernier, l'incivilité est un comportement sans-gêne et provocateur, source de perturbations et d'exaspérations dans la vie des cités. On peut alors comprendre que dans le cadre de l'espace urbain des voies publiques à Cotonou, les attitudes de violation du code de la route, d'endommagement des infrastructures routières, de violences verbales, d'absence de courtoisie et toutes les attitudes menaçantes pour la sécurité routière, soient considérées comme des incivilités. Lorsque ces attitudes (incivilités) se retrouvent chez un même acteur ou un même groupe d'acteurs, de sorte que la société reconnait ce dernier comme tel, et lui attache cette étiquette, alors lesdits comportements sont qualifiés de « déviance» et leurs auteurs sont des « déviants ». Toute attitude ou comportement qui occasionne un risque d'accident ou un accident de la route peut être qualifiée d'incivilité. Les accidents de voie publique ne constituent donc pas en eux-mêmes, des incivilités, mais les attitudes humaines qui les occasionnent sont des incivilités.

Le présent chapitre part de quelques résultats issus de l'observation des voies publiques de Cotonou, notamment des situations d'accidents de la route pour dégager les pratiques à risque qui en constituent les causes. Les causes humaines des accidents de la route sont donc perçues comme des incivilités. En effet, le bilan effrayant des accidents de circulation n'est pas dû uniquement à une méconnaissance du code de la route ou à des facteurs techniques. Il traduit également une réalité sociologique ; celle selon laquelle, seul le plus fort a droit de cité. « Ça se passe sans pitié sur les routes de Cotonou »[62].

Au premier semestre de l'année 2012, les voies publiques de Cotonou ont connu à la même période, plus d'accidents que l'an 2011. Selon un décompte des services des accidents et constats du Commissariat Central de Cotonou, 3.407 cas ont été enregistrés durant le premier semestre de l'année 2012 contre 2.719 accidents durant les 6 premiers mois de 2011. En plus d'une hausse de 688 accidents, la même source

[62]Propos d'Alex TONON, un artiste plasticien rencontré à l'Institut Français de Cotonou

précise que les dégâts et dommages enregistrés ont fait 159 morts et 5.637 blessés. Elle avertit également que si des mesures plus radicales de sensibilisation et de répression ne sont pas prises, le second semestre risque d'être des plus meurtriers d'autant que les chiffres du mois de juin 2012 font ressortir, par rapport à ceux de juin 2011, une augmentation du nombre d'accident : (+ 42) de morts, (+ 187) de blessés et que les fêtes de fin d'année, séquence propice à tous les excès pour les usagers de la route, sont déjà à nos portes.

Au palmarès des causes des accidents, l'excès de vitesse, les dépassements dangereux, le non respect de la distance de sécurité et du code de la route, la négligence et l'état des routes et des véhicules. Mais, il existe une autre raison que peu d'experts en accidentologie évoquent. Il s'agit de la « sociologie des chauffards »[63] de Cotonou. Selon le sociologue béninois Euphrème KONTI, interrogé sur la radio locale OCEAN FM[64], les routes de Cotonou et leur cortège de comportements déviants ne sont, ni plus ni moins, qu'un indicateur de la Sociologie du pays. La circulation routière et son théâtre de violences et d'incivilités traduisent, selon lui, la manière dont les relations sociales s'organisent dans le pays. C'est-à-dire avec violence et selon le principe que celui qui passe en premier rafle la mise… En utilisant une formule choc, «les habitants de Cotonou conduisent comme ils se conduisent», Euphrème KONTI rappelle certaines scènes, malheureusement fréquentes, de cortèges funèbres convertis en rallyes et en numéros de cascadeurs.

Il affirme, par cet exemple, que l'usage dangereux et pour le moins délinquant de la voie publique, par un nombre de plus en plus important d'automobilistes, révèle la nature des rapports de force et leur caractère impitoyable au sein de la société. «Chacun veut négocier son statut par rapport aux autres en position de force et sans penser à autrui avec une très grosse dose d'individualité », dit-il. En effet, les populations de Cotonou circulent sur la route de la même manière qu'elles ne respectent pas la file d'attente devant un guichet de la poste ou d'une banque. L'ordre n'est donc pas une réalité dans le quotidient des populations de la ville. Cela s'observe à travers l'indiscipline qui règne sur les voies publiques ; automobilistes et

[63] Euphrème KONTI, interrogé le 19-11-2012 sur la RADIO locale OCEAN FM
[64] Radio privée émettant en bande FM 88.6

motocyclistes circulent sur la même piste sans jamais accordés la priorité de passage aux piétons. Faut-il pour autant, dans les études sur les accidents, minimiser les facteurs tels que l'état des routes, la qualité des véhicules, la dévalorisation du permis de conduire soumis à tous les trafics ou la méconnaissance du code de la route ? Certainement, non. Mais, pour éviter que le contingent de victimes de la route soit plus nombreux chaque année, il faudrait qu'en plus des instruments de sensibilisation et de répression classiques, de nouvelles grilles soient produites pour analyser le sens des débordements hystériques et homicides des usagers de la route à Cotonou. Le chapitre 3 présente une description et une analyse des pratiques inciviles et déviantes développées sur les voies publiques à Cotonou. Mais avant d'y arriver, il est important de placer les incivilités développées dans la ville de Cotonou dans le contexte global de la délinquance urbaine.

3.1- Quartiers populaires et périphériques de Cotonou : la question de la délinquance invisible

L'aspect le plus en vogue de la crise des quartiers concerne l'augmentation de la délinquance et des incivilités. Selon la Direction Générale de la Police Nationale, globalement pour la ville de Cotonou, le nombre des crimes et délits répertoriés par le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique a été multiplié par dix en 50 ans. Mais, ce sont les marges urbaines qui sont créditées les premières d'une charge violente dans les faits comme dans l'imaginaire collectif, surtout depuis les incidents qui ont alerté le centre ville avec les braquages de banques (Diamond Bank et Ecobank, véhicules de transport d'argent) intervenus entre 2007 et 2010 et la série de braquages armés perpétrés régulièrement à Missèbo[65] et dans les quartiers périphériques tels que Vossa, Midombo, Avotrou, Cococodji etc.

Tout se passe comme s'il y avait une phobie des zones commerciales, au sens où l'on parlait des lieux qui associent insuffisances sécuritaires, péril social et danger politique. S'agit-il d'une résurgence de la violence, ou plus simplement d'un nouveau regard sur les exactions des populations ? En tout cas, le glissement sémantique qui a

[65]Quartier situé au centre de la ville prêt du marché Dantokpa et réputé être une zone d'insécurité du fait de la présence de beaucoup de jeunes commerçants nigérians

conduit à passer de la notion de "crime crapuleux" à celle de "violence urbaine" mérite qu'on s'y arrête. Le saut paraît non seulement qualitatif, mais aussi quantitatif ; il traduit l'ampleur de la crise du lien social, la résurgence de l'ostracisme vis-à-vis des marges urbaines, et surtout la transformation de la représentation de la ville longtemps considérée comme pourvoyeuse de civilisation.

3.2- Nécessité de replacer les incivilités dans une perspective historique

Le mot "incivilité" a toujours prêté à confusion dans la mesure où il peut recouvrir aussi bien des faits individuels que des situations collectives. Le Dictionnaire universel (2011) le définit de manière restrictive comme "une action, parole contraire à la civilité" et dont les manifestations s'observent à travers "brutalité, colère, fureur, irrascibilité…". Poser un acte incivil, c'est donc agir avec violence ce qui signifie "agir sur quelqu'un ou le faire agir contre sa volonté, en employant la force ou l'intimidation", la violence est perçue ici comme "l'acte par lequel s'exerce cette force".

> *Une lecture historique, comme celle que proposent le sociologue allemand Norbert Elias et, à sa suite, l'historien Robert Muchembled, montre précisément comment les quatre derniers siècles ont construit les incivilités sous leurs formes actuelles. Ces auteurs soulignent que la violence urbaine (forme d'incivilité), notamment la violence de sang, n'a cessé de régresser sur le long terme* (Vieillard-Baron, 2011, @).

Même si le sentiment d'insécurité est très fort dans les quartiers difficiles de Cotonou, le sang, toute proportion gardée, y coule peu. Il y a une sorte d'inversion structurelle : les crimes de sang ont considérablement diminué au cours de ces dernières années alors que les petits délits ont beaucoup augmenté.

Dans cette société profondément inégalitaire, l'usage personnel de la violence apparait comme une relation sociale ordinaire réservée au domaine privé. Elle s'exerce presque naturellement entre mari et femme, entre patron et apprenti, entre père et fils. En pratique, battre ouvertement son épouse n'a rien d'étonnant à Cotonou excluant la mise à mort. Il est vrai qu'aujourd'hui, l'idée que l'État pourrait intervenir en cas de

"blessure à sang", c'est-à-dire de brutalité conduisant à l'écoulement du sang est de plus en plus en vogue. Avec le temps, la violence va être recouverte de rituels multiples et son traitement monopolisé par la puissance publique. L'exercice parlementaire lui-même, en mettant en scène la parole, est censé réorienter la violence physique. Dans le cadre de "la civilisation des mœurs"par exemple, le système social européen exprime un idéal de politesse, mélangeant conventions, respect et mise à distance de l'autre, tout en visant la régulation politique par un encadrement très codé des élites. Ce système naît dans les Cours italiennes du 16ème siècle et se propage, comme le montre Norbert Elias, à la Cour de France sous le règne de Louis XIV, avec la "sur-sacralisation" du roi et l'instauration de l'étiquette. L'intégration sociale et politique passe désormais par l'obéissance au roi, et l'exutoire de la violence n'est plus représenté que par la guerre et le champ de bataille (Vieillard-Baron, 2011, @).

Ce système de contraintes va s'affirmer au 19ème siècle et au 20ème siècle, et donner un semblant d'unité aux élites qui se diversifient avec certains opérateurs économiques, les professeurs, les membres de la haute administration et de la sphère politique. Pour le peuple, ces contraintes sont vues de manière paradoxale ; elles représentent un idéal tout en étant contestée bruyamment par une culture verbale (Vieillard-Baron, 2011, @) empreinte de brutalité, d'injures ou d'insultes à tonalité scatologique comme « *à dou mi* » pour assimiler un vis-à-vis à un mangeur d'excréments. Cependant, comme en Europe, dans les villes africaines notamment à Cotonou, la brutalité régresse, y compris dans les couches populaires, et la violence, devenue anormale, est de plus en plus associée à la criminalité, à la délinquance et aux incivilités.

Dans les quartiers parcourus lors de la présente recherche, trois activités principales peuvent recouvrir la notion de trafic local. D'abord la "débrouille", souvent éloignée de l'intention délinquante, marquée surtout par des petits trafics de survie, la vente sur les marchés ou le porte à porte, et diverses formes ponctuelles de travail au noir (ménages, réparations domestiques ou automobiles, etc.). Ensuite le "business" qui repose sur des réseaux mieux organisés et procure des revenus plus importants (commerce d'objets usagers, de vêtements, de téléphones portables, trafic de cannabis). Enfin les incivilités de grande ampleur ou encore « Bize » (dans le jargon des jeunes) qui témoignent d'une véritable économie parallèle sous-tendue par des rapports de force et

de véritables réseaux mafieux (braquages de motos, recel, vente de drogues dures, etc.).

Il va de soi que les pouvoirs publics s'attachent à faire de la lutte contre ces pratiques un axe important de leur politique de sécurité. Mais la connaissance même du phénomène demeure très imparfaite. Il n'existe aucune synthèse scientifique sur ce sujet. Les évaluations de la police, de la gendarmerie mesurent mieux l'efficacité des services que la réalité de la délinquance. Avec les bailleurs sociaux que constituent les acteurs majeurs des localités populaires, la rumeur dans les quartiers constitue souvent la source d'information la plus explicite, avec tous les risques que cela comporte. Il convient à présent, de revenir aux incivilités développées sur les voies publiques et qui sont à la base de nombreux accidents de circulation à Cotonou.

3.3- Facteurs des accidents de la route à Cotonou

Les incivilités prennent aujourd'hui des proportions telles qu'elles échappent aux explications traditionnelles fondées sur les provocations de l'enfant visant à éprouver l'autorité des adultes, ou sur la dislocation précoce de la famille engendrant des troubles de la personnalité. Les causes sont évidemment complexes, multiples et entremêlées. Denis Salas[66], évoque l'émergence d'une "délinquance d'exclusion, fruit d'un décrochage des quartiers par rapport à la vie sociale, forme désespérée, chronique, autodestructrice et fortement territorialisée de survie avant tout collective" (Les Cahiers de la Sécurité intérieure, 1997). L'observation de cette délinquance à Cotonou, notamment sur les routes apparait en quelque sorte comme la contre partie du malaise social et économique qui affecte l'ensemble de la population, précisément celle qui vient des localités les plus sensibles. En effet, les quartiers sensibles sont ceux dans lesquels il y a une forte dominance de populations démunies qui se donnent à la débrouille pour pouvoir se sortir de la prauvreté et s'adonnent ainsi à des « trafics de survie ».

Par ailleurs, il est important de préciser que le tribut payé à la route n'a jamais cessé de grimper depuis que des statistiques existent. Il n'est en fait pas question de tomber

[66] Magistrat français

dans la chimère d'une route qui ne créerait aucune forme de dégâts : le risque zéro paraît ne pas pouvoir exister dans ce domaine.

En vérité, on s'est trop vite satisfait, après les mesures de modernisation du réseau routier de Cotonou pour ne pas en tirer aujourd'hui de leçons : faute d'une vigilance constante, l'amélioration s'est essoufflée ; elle ne s'est pas pérennisée. Il est possible de gagner des vies et de tomber bien en dessous de la barre des 700 à 1000 tués annuels, de même que de réduire les handicaps créés par la route.
Pour appréhender les moyens d'actions à développer, une observation des principales causes des accidents de la circulation a été faite. On pourra alors remarquer que les causes techniques et humaines sont souvent davantage imbriquées qu'il n'y paraît, que des avancées techniques peuvent avoir des effets pervers dans les prises de risque des conducteurs.

3.3.1- Facteurs globaux

3.3.1.1- Kilométrage parcouru

A Cotonou, le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules s'élève aujourd'hui à un peu moins de 90 000 km (DGTT, 2012). Il a eu tendance à augmenter au cours des dix dernières années en même temps que le bilan de l'accidentologie augmentait. Le nombre des victimes de la route a donc logiquement augmenté dans un contexte où la densité de circulation, potentiellement facteur d'accidents, est plus forte.
Si l'accroissement du taux des accidents est à mettre en relation avec l'augmentation de l'exposition au risque, il faut toutefois signaler que les dégradations ou les progrès de la sécurité routière ne sont pas absolument proportionnels au nombre moyen de kilomètres parcourus par les automobilistes. Ainsi, des recherches anglaises, dont il n'existe hélas pas l'équivalent au Bénin, ont montré que si le plus fort kilométrage était 28 fois supérieur au plus faible, pour autant la fréquence de l'accident parmi les conducteurs à fort kilométrage n'était que deux fois supérieures à celle des conducteurs à faible kilométrage.
Autrement dit, parcourir dix fois plus de kilomètres ne signifie pas encourir dix fois plus de risque d'être victime d'un accident ou d'en provoquer un. Les explications faites au chapitre 2 en consituent l’exemple ; plus la distance parcourue augmente,

plus le risque d'accident augmente également mais pas de façon exponentielle. En effet, en dépit du fait qu'il n'y a pas un rapport exponentiel entre le nombre total de kilomètres parcourus et le nombre des accidents, quand le premier augmente, le second augmente aussi, certes moins vite (Bruguière, 2004). Toutes choses égales par ailleurs, une réduction du kilométrage moyen et du parc des véhicules en circulation (les deux conjugués déterminant l'exposition au risque) conduirait donc à faire décroître le coût de la route en termes de victimes.

Si les conducteurs qui parcourent le plus de distance dans l'année ne sont pas ceux qui, proportionnellement (mais non en valeur absolue), encourent ou font encourir le plus de dangers, leurs "capacités" à maîtriser la route étant souvent meilleures que celles des conducteurs occasionnels, ils ne sont pourtant pas à l'abri des baisses de vigilance, consécutives de la fatigue par exemple. En outre, les conducteurs occasionnels, parce qu'ils ont exceptionnellement à conduire sur de longues distances et qu'ils ont peu de pratique de la route, peuvent développer involontairement des comportements à risque, sans nécessairement entrer en infraction au code.

Il est donc question d'un paradoxe**,** où d'un côté il faudrait inciter les gros utilisateurs de la route à réduire leur consommation de ce moyen de transport (pour reprendre une terminologie usitée dans le domaine des drogues), et de l'autre encourager les conducteurs novices ou occasionnels à parfaire leur connaissance de la route.

Si l'exposition au risque est donc une variable non directement liée aux déficiences humaines qui entrent dans les causes d'accidents de la route, potentiellement, elle peut produire aussi des erreurs individuelles, liées à la fatigue, à la panique, à l'agacement. Une des questions que pose l'exposition au risque, est celle de ses imbrications avec l'apprentissage de la route, au travers de l'obtention du permis de conduire, entre autres.

3.3.1.2- Répartition du trafic et les routes du danger

Les risques d'avoir un accident sont variables selon le type de routes empruntées. Connaître les routes du danger permet ensuite de relativiser d'autres causes d'insécurité, comme la vitesse.

En effet, selon les infrastructures routières, les dépassements de vitesse n'ont pas les mêmes conséquences en termes de tribut payé à la circulation. Ainsi, modifier ces infrastructures pourrait s'inscrire dans le cadre d'une prévention primaire des accidents de la route.

S'il n'existe pas des statistiques fiables dans ce domaine, il s'observe généralement qu'à Cotonou, les routes non couvertes connaissent moins d'accidents et de victimes que les autres types de voies publiques. Non seulement il s'agit de routes non bitumées, elles ne sont pas reprofilées et sont donc constituées de nombreuses crevasses. Ceci agace les usagers de la route qui se sentent obliger de ralentir afin d'éviter la dégradation de la carrosserie et des amortisseurs. Ces types de voies sont nombreux à Cotonou (près de 80% du réseau routier) et n'offrent pas du tout une aisance de conduite. Même s'il faut reconnaitre que les types d'accidents enregistrés sur ces voies sont rarement mortels parce que les usagers y roulent avec une faible vitesse, il faut néanmoins noter que, des accidents s'y produisent et causent d'importants dégâts matériels (notamment sur les véhicules). Ces accidents ont rarement lieu entre deux véhicules, il s'agit souvent de véhicules surpris de se retrouver dans un trou ou dans une boue ou plutôt des motocyclistes qui se retrouvent à terre du fait de la difficulté d'équilibre de leur moto dans le sable. Puisqu'il s'agit de voies que l'on retrouve dans les quartiers et qui desservent les habitations, il s'observe également un rétrécissement de la circulation du fait de l'occupation anarchique de la devanture des domiciles par des bonnes dames et artisans qui installent leurs boutiques ou ateliers aux abords des voies en disposant également de l'espace public. Il y a aussi à l'intérieur des quartiers, des populations qui installent devant leurs habitations des obstacles pour empêcher la circulation à leurs portails. Lorsque la chaussée est en mauvais état, les usagers de la route accourent vers les abords de voies pour pouvoir circuler. Ceci crée ainsi des dommages aux populations riveraines qui se trouvent contraintes d'empêcher la circulation aux limites de leur domicile.

Par ailleurs, les voies couvertes connaissent moins de risque d'accidents que celles évoquées ci-dessus. Par exemple, les voies pavées sont très souvent dans un état plus cyclable que les voies non recouvertes. Cependant, les pavés ont également leurs limites en matière de sécurité. Les usagers de la route roulent ici à une vitesse supérieure (relativement à la voie non couverte) et y provoquent ainsi des accidents

qui peuvent être de nature mortelle. Mais généralement à Cotonou, les voies pavées sont en de mauvais état. Réalisées pour la plupart depuis près d'une quinzaine d'années, les voies pavées de Cotonou sont aujourd'hui dans un état de délabrement parce que mal entretenues. On y rencontre des crevasses et des étangs d'eau qui rendent difficiles la circulation et sont à la base de nombreux accidents.

Photo 14: Etat d'une voie pavée au quartier Gbégamey à Cotonou



Source : cliché SINA, 2012

On observe sur cette image que l'entretien de la voie publique à Cotonou n'est pas encore une réalité car non seulement le curage des canalisations n'est pas régulier et entraine une stagnation de l'eau sur la voie, il y a aussi un défaut de nettoyage qui laisse cette infrastructure routière dans un état insalubre.

3.3.1.3- Effet nocturne

Après avoir décrit les lieux du danger routier, il importe d'observer une dernière variable non directement liée à des déficiences humaines (mais pouvant les provoquer) et qui influe sur les bilans de l'accidentologie : celle relative au temps. Je m'intéresse ici au temps qui passe, et dans la sous-partie suivante, le temps qu'il fait.

Comme transition avec la sous-partie précédente, il faut noter que si les piétons sont majoritairement tués en ville, les accidents mortels dont ils sont victimes dans les campagnes se produisent à plus de 70% la nuit, ce qui cette fois les fait quitter leur singularité. La nuit, proportionnellement à toutes les catégories d'usagers confondues, est plus dangereuse que le jour au regard des statistiques routières. Cette dangerosité plus forte de la nuit est vérifiée aussi bien dans les zones urbaines à l'exemple de Cotonou que dans les zones rurales.

En 2010, le quart des accidents sur le plan national se produit la nuit, occasionnant près de 35 % des tués alors que la circulation de nuit ne représente que 17% de la circulation totale (CNSR ,2011).

La nuit est donc proportionnellement davantage productrice d'accidents que le jour. Les efforts pour réduire l'insécurité routière paraissent donc s'être essoufflés. Et c'est ce qui intéresse ici. Les efforts n'ont pas réussi à produire une baisse significative du nombre de victimes de nuit par comparaison aux victimes du jour. Les variables, blessés et tués confondus, suivent une augmentation quasi similaire (confère graphique 11).

Contrairement à l'état des routes où une intervention directe de l'Etat et des collectivités locales est possible pour apporter des changements, il n'est pas possible pour les pouvoirs publics de modifier la succession des jours et des nuits. Il faut donc dans ce domaine faire porter une partie de la responsabilité à l'Etat qui doit éclairer les voies publiques. Les responsabilités restantes incombent aux usagers de la route qui doivent veiller à l'éclairage de leurs véhicules. Il s'agit notamment des jeunes puisqu'ils occupent proportionnellement plus souvent la route la nuit que les personnes des tranches d'âges supérieures.

Pour comprendre la dangerosité plus forte de la nuit et agir sur cette dangerosité, il faut prendre en compte quelques facteurs matériels mais surtout les facteurs humains. De ce fait, la visibilité est moins bonne la nuit que le jour et les routes étant plus désertes, sans dépasser nécessairement les limites autorisées, les vitesses sont plus élevées qu'en cas d'encombrement (les vitesses de nuit sont supérieures aux vitesses de jour quel que soit le réseau), provoquant des chocs plus meurtriers. Mais c'est aussi plus souvent la nuit, de retour des soirées par exemple, que les conducteurs ont consommé de l'alcool ou encore qu'ils sont davantage fatigués et donc moins vigilants.

3.3.1.4- "Effet météo" : prétexte pour discuter de la perception du danger

Si l'absence de statistiques ne permet pas de tirer de conclusions définitives, pour autant, "l'effet météo", par sa complexité, incite à proposer des pistes de réflexion.
De même que l'Etat ne peut intervenir sur le cours naturel du temps, il ne peut choisir le climat**.** Tout juste peut-il améliorer les revêtements des routes afin de parfaire leur adhérence. Dans ce domaine comme dans le précédent, c'est donc essentiellement sur le meilleur respect des consignes de prévention par les conducteurs qu'il faut compter pour réduire l'effet des intempéries dans les causes d'accidents.
Au Bénin, on ne dispose pas de statistiques fiables sur les incidences de la pluie, du vent sur le nombre des victimes de la route. Les accidentologues tendent à décrire l'effet de la météorologie sur la sécurité routière comme assez complexe.
A long terme, le mauvais temps pourrait avoir des conséquences positives en réduisant le nombre des véhicules en circulation, et si le système d'éclairage des voies publiques est renforcé, l'on assisterait à une plus grande fluidité de la circulation avec une aisance dans la conduite. Mais, le début des intempéries naturelles (les premières pluies par exemple) pourrait à l'inverse avoir des effets accidentogènes. Si les conséquences positives observées par certains lors d'un mauvais temps qui dure sont avérées, on peut s'interroger sur leurs raisons. La réduction du nombre des automobiles en circulation a déjà été évoquée, mais elle ne suffit peut-être pas de comprendre l'utilité d'un mauvais temps qui perdure. On peut alors se demander si conduire dans des conditions *a priori* dangereuses n'enjoint pas les conducteurs à davantage de prudence et de respect des règles de la sécurité routière.

3.3.2- Facteurs de risque liés au matériel roulant

Ces causes occupent une place non négligeable dans la survenue des accidents de voies publiques. Des statistiques Nord-américaines et françaises évaluent au plan national à **7%** la proportion d'accidents de voies publiques imputable à des vices techniques de véhicules. De même, le National Safety-council des USA estime à 2/5 le nombre des véhicules potentiellement dangereux dans le monde. Il est vrai

qu'aujourd'hui les progrès techniques ont réduit le nombre des accidents de la route imputable aux vices de fabrication et ont augmenté très notablement la sécurité des usagers de véhicules modernes. Mais, ils n'ont pas encore réussi à diminuer les risques imputables au vieillissement de ces véhicules. Les engins fabriqués dans les pays développés suivant des mesures précises sont transférées après quelques années d'usage (en moyenne 10 ans) vers les pays du tiers monde. A Cotonou, ces véhicules usagers sont appelés « venus de France » même si les constats faits sur le terrain indiquent que ces véhicules proviennent de toutes les capitales européennes et nord-américaines. Les populations béninoises aiment bien les utiliser malgré les éléments de défectuosité que présentent lesdits véhicules. Par ailleurs, il faut remarquer que la mixité du trafic routier où se côtoient piétons, vélomoteurs, pousse-pousses, cyclomoteurs et autre motocyclettes, fourgonnettes, camions et auto-bus influent sur les facteurs d'exposition. De plus, la conception d'un véhicule influence considérablement les blessures subies en cas d'accident. J'ai recasé quelques facteurs de risque dus à la conception de ces véhicules. Il est à préciser que selon les statistiques du CNSR, l'état du matériel entraine 10% des accidents de voie publique qui ont lieu dans la ville de Cotonou.

3.3.2.1- Caractéristiques des voitures en circulation

Les causes d'accidents déjà évoquées, mêlent en général des raisons techniques, ou du moins extérieures, avec des éléments de comportements humains. Les conducteurs, à titre individuel, n'ont toutefois aucun moyen d'action sur l'état des routes, le parc des automobiles en circulation, la succession des jours et des nuits, ou encore le climat. Certes, ils peuvent adapter leurs attitudes sur la route à leur contact, mais ils ne sont pas responsables des faits de structure qui les dépassent.

Par contre, pour les deux aspects qui vont être abordés maintenant, les automobilistes ont une prise directe, que ce soit par choix de leur véhicule ou de leur apprentissage de la route. La technique ou ses formes peuvent là encore se confondre avec des déficiences humaines pour expliquer les accidents de la route, du moins deviennent-elles contingentes et non plus inhérentes.

Tout observateur averti est assez conscient de la forte présence des motocyclistes notamment les conducteurs de taxi-motos dans les victimes d'accidents corporels sur la route à Cotonou.

Cette forte proportion des taxi-motos impliqués dans les accidents s'explique à la fois par leur présence massive et croissante sur la route, par la relative fragilité de leurs engins au regard des obstacles divers ou d'autres types de moyens de transport (comme les fourgonnettes, les poids lourds/camions ou encore les bus et autres cars), enfin par le fait que leurs conducteurs, indépendamment de leur non respect du code de la route, n'ont pas nécessairement une maîtrise parfaite de la circulation. Je reviendrai plus loin sur les questions relatives aux taxi-motos.

Dans la ville de Cotonou**,** les voitures particulières font partie des plus impliquées dans les accidents de voies publiques**.** Ici, ce n'est plus tant les organismes publics d'observation et de contrôle de la route qui fournissent les statistiques mais plutôt les sociétés d'assurance. Ces dernières aussi s'informent, car ce sont elles qui remboursent les dégâts causés aux véhicules.

La variable retenue ne mesure donc plus l'existence de victimes, comme c'était souvent le cas dans les données présentées jusqu'ici, mais la détérioration des voitures. La nuance peut être de taille, un accident matériel ne causant heureusement pas toujours de tués ou de blessés.

Malgré tout, une réduction de l'insécurité routière passe évidemment par une réduction du nombre des accidents, quelle qu'en soit la nature. En outre, plus il y a d'accidents, plus on compte de victimes humaines, matérielles ou au moins sociales et économiques. En effet, la perte ou l'immobilisation d'un véhicule peut avoir pour certains, les plus défavorisés en particulier, des conséquences désastreuses pour l'entourage. Peut-être ce sont les activités économiques de l'acteur concerné qui vont prendre un coût ou le transport des enfants pour l'école, ou la capacité de travailler de l'acteur concerné qui est atteinte. C'est pourquoi, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des coûts de la route et ne pas se contenter de ne médiatiser que les plus exceptionnels ou sanglants.

Les enquêtes conduites par les associations des sociétés d'assurance sur les types de voitures de tourisme les plus souvent impliquées dans des accidents indiquent contre toute attente, que les voitures les plus performantes et puissantes sont plus fréquemment accidentées que les autres.

De même, plus les véhicules sont récents pour leur conducteur, plus ils ont des risques d'être sinistrés dans l'année.

- ***Grosses cylindrées***

Il semble que la possession de voitures particulières de gros calibre (notamment les véhicules 4X4 et camions) crée un sentiment d'immunité chez leur conducteur. Pensant avoir une voiture qui "tient le choc", les conducteurs prennent davantage de risques et enfreignent plus que les autres le code de la route. Il s'agit là d'un comportement éminemment égoïste, puisque la variable qui conduit à ne pas respecter les règles se fonde sur la croyance que sa propre vie au moins est protégée par l'épaisseur de la taule, la taille de l'habitacle, l'existence d'airbag, voire le prix élevé qui a été investi dans l'achat du véhicule. Se sentant protégé, on se préoccupe peu alors de la protection des autres conducteurs. Une fausse impression de puissance, voire d'immortalité, pousse les propriétaires de grosses cylindrées à exploiter les capacités de leur véhicule à leur maximum, entre autres, en dépassant les vitesses autorisées. Ils peuvent en outre affirmer ne pas se rendre compte des risques pris : combien de fois n'a-t-on entendu un conducteur de voiture puissante dire qu'il ne s'était pas rendu compte qu'il roulait si vite. "La pédale d'accélération est tellement sensible" est une des phrases les plus récurrentes à cette occasion. Dès lors, si les voitures les plus performantes résistent souvent mieux, à choc égal, que les véhicules les plus légers, leur conduite provoque aussi des effets pervers qui finissent par mettre en cause les sentiments de fiabilité que leur possession provoque.

- ***Voitures dites neuves***

La valence différentielle qui existe entre les voitures particulières selon leur âge joue en partie sur le même tableau que celle relative à la puissance des véhicules.

Si c'est particulièrement lors de leur première année d'existence (entre les mains du propriétaire béninois) que les voitures encourent le plus de risque d'être sinistrées, c'est qu'il s'agit alors pour beaucoup de leurs propriétaires de "tester" les capacités de la machine, d'en sentir les limites. Ensuite, la voiture cesse d'être un gadget dangereux pour devenir, dans le meilleur des cas, un simple moyen de transport.

On remarquera que contrairement à une idée reçue, les voitures anciennes, que les discours populaires décrivent comme des "bombes roulantes", provoquent finalement assez peu d'accidents, et notamment peu d'accidents corporels graves. Il est vrai que n'étant pas ou plus performantes, leurs conducteurs ne peuvent plus s’adonner à des

excès de vitesse comme s'il s'agissait d'un véhicule qui avait encore tout son potentiel. En outre, le sentiment de dangerosité que peuvent provoquer ce que d'aucuns appellent les "poubelles roulantes", est susceptible de produire sur leurs possesseurs une plus grande vigilance, de même qu'il a été montré précédemment que "l'effet météo" pouvait enjoindre à une conduite plus responsable.

Ainsi, le rôle important que les voitures neuves (aux mains du propriétaire) ou les voitures puissantes, joue dans les accidents matériels est en partie lié à leur utilisation abusive, avec le sentiment qu'elles sont des jouets, et avec les fausses impressions d'immunité que leur possession semble induire.

3.3.2.2- Absence de protection anticollision intégrée aux véhicules

Dans les pays à revenu faible, la réglementation des normes de sécurité des véhicules automobiles n'est pas aussi systématique que dans les pays à revenu élevé. Beaucoup d'innovations techniques que l'on retrouve dans les véhicules vendus dans les pays à revenu élevé ne le sont pas automatiquement dans les pays à faible revenu. Ainsi à Cotonou, il n'existe pas de dispositions règlementaires obligatoires pour la configuration des véhicules. Il n'est pas rare de rencontrer des véhicules sans ceinture de sécurité ou des voitures sans pare brise ou dont la pare brise est cassée. J'ai eu à rencontrer plusieurs véhicules surtout des taxi-autos dont les portières fermaient à peine. La plupart des véhicules ne sont pas munis d'extincteur. Mais ceci n'est pas du fait du constructeur, car les véhicules utilisés à Cotonou étant généralement des engins usagers, ils ont donc servi à l'état neuf en Europe ou en Amérique avant d'atterir à Cotonou. Le Béninois, deuxième ou ènième utilisateur desdits véhicules devrait alors prendre le soin de leur assurer une maintenance entière avant de les mettre en circulation.

3.3.2.3- Utilisation de pièces de rechange non-conforme aux normes

Selon les informations obtenues auprès des services techniques du CNSR, la commercialisation des produits contrefaits est souvent fatale sur les routes. Plusieurs accidents de la route sont imputables aux fausses pièces de rechange.

Les experts estiment entre 30 et 45 le nombre de personnes qui meurent chaque année pour causes de fausses pièces de rechange. Les populations expliquent utiliser ces

pièces parce qu'elles coûtent jusqu'à 30% moins chères. Avec un parc automobile rempli de « véhicules deuxième main » (un nom donné aux véhicules usagers à Cotonou) et dont plus de **99%** des pièces de rechange sont importées, il ne peut en être autrement que d'utiliser de fausses pièces détachées de voitures. De plus, Cotonou est exposé à ce problème avec la proximité du Nigéria, d'où sont ramenées de nombreuses pièces de rechange non conformes déversées sur les marchés béninois.

3.3.2.4- Visite technique douteuse

Aussi paradoxale que cela puisse paraître, il est fréquent de constater la présence de nombreux véhicules aux pneus usés, sans phares ni système de freinage au point sur les routes de Cotonou. Selon un responsable du service des visites techniques du CNSR, moins de 70% des véhicules en circulation à Cotonou ont régulièrement leur visite technique à jour. Cette situation se justifie par le fait que dans une approche stratégique et économique, les conducteurs empruntent chez des tiers, les pneus de secours, extincteurs, triangles… pour effectuer le contrôle technique et retournent lesdites pièces à leur propriétaire après la visite technique. Ces pratiques sont plus souvent développées par les conducteurs de taxi-autos et camions poids lourds.

3.3.2.5- Surcharges de tout genre

Aussi bien au niveau des taxi-motos que des véhicules de transport en commun où de transport de marchandises, les surcharges constituent un véritable problème de sécurité routière à Cotonou, car elles sont à l'origine de déséquilibres des motos, de conduites nerveuses et d'usures d'autres pièces.

3.3.3- Facteurs de risques liés à l'état des infrastructures routières

Les accidents ne sont pas répartis uniformément sur l'ensemble du réseau routier de Cotonou. Ils se produisent par grappes aux mêmes endroits, sur certains tronçons de routes où un peu partout dans les quartiers populaires de Cotonou. Les techniques routières ont sensiblement aidé à réduire la fréquence et la gravité des accidents. Mais elles contribuent également aux collisions. Le réseau routier augmente le risque de collision parce qu'il détermine la façon dont les usagers de la route perçoivent leur

environnement et leur indique au moyen de signalisation et de contrôle routier ce qu'ils devraient faire.

Ainsi il a été remarqué que l'état des infrastructures routières justifie les accidents de la route à Cotonou. En effet, les chaussées sont exigües et ne supportent pas toujours le trafic dans la ville. Selon le service statistique de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, le parc automobile de Cotonou est passé de 11.187 en 1995 à 11.901 à 1996 et de 15.058 en 1997 à 32.482 en 2001. Le Ministère délégué auprès du Président de la République chargé des Travaux Publics et des transports estime en décembre 2012 à plus de 180.000 le nombre d'engins à deux roues et à plus de 27.000 le nombre de voitures en circulation dans tout Cotonou. Par ailleurs, il est à noter également l'insuffisance des feux tricolores surtout aux carrefours à sens giratoire et à l'intersection des voies secondaires. De même, il y a peu de panneaux de signalisation sur les voies et aux abords immédiats des écoles. A ce niveau, le rapport 2011 du Ministère en charge des Transports Terrestres et des Travaux Publics sur l'état des infrastructures routières au Bénin indique que le développement de la filière d'exportation des ferrailles favorise le vol des panneaux de signalisation, transformés en ustensiles de cuisine par les forgerons ou revendus par les exportateurs de métaux.Par ailleurs, il existe un paradoxe dans la circulation routière de Cotonou. Lorsque les usagers disposent d'infrastructures routières avec un niveau élevé de service, ils développent des comportements d'insécurité. Les nids de poule, les canivaux non recouverts et les canalisations ouvertes et non bouchées par la SBEE, la SONEB ou Bénin télécom favorisent dans une certaine mesure les accidents de la route au Bénin.

En résumé il faut retenir que, bien qu'il existe à Cotonou des facteurs de risque liés à l'état du matériel roulant, ou liés à l'état des infrastructures routières, la plupart des accidents de voies publiques de Cotonou sont dus aux comportements des usagers de la route. Ces usagers développent en effet de nombreuses pratiques, les uns par ignorance, les autres par inconscience. Ils n'ont souvent aucune connaissance du code de la route ; en outre le matériel roulant et les infrastructures routières présentent souvent des défectuosités.

3.4- Incivilités ou infractions des conducteurs

En 2010, le Centre National de Sécurité Routière (CNSR, 2011) a indiqué que plus de 65% des infractions donnant lieu à un accident de voies publiques dans la ville de Cotonou sont liées à un excès de vitesse et 23% à la circulation en sens interdit.

Ces pourcentages sont des indicateurs de l'existence d'infractions ou de délits commis sur la route, mais ils ne sont pas forcément significatifs d'une augmentation équivalente en l'espace d'une année de ces infractions ou délits.

A ce propos, il convient d'apporter une précision pour la lecture des statistiques, précision régulièrement soulignée par les chercheurs en sciences sociales, mais que les journalistes et acteurs politiques paraissent souvent ignorer quand ils rendent compte sans nuances des bilans de la sécurité routière. En effet, si des protocoles de mesure permettent de recenser avec une relative fiabilité le nombre des accidents, leurs catégories et souvent leurs causes (les "événements" ayant eu lieu), il en va différemment du dénombrement réel des non-respects des règles de sécurité (ces derniers ne donnant pas forcément lieu à un "événement").

Ainsi, l'augmentation des chiffres sur les infractions ou incivilités des usagers de la route indiquée par la police ou le CNSR peut-être seulement la conséquence de l'augmentation des contrôles routiers et non le signe d'un accroissement des infractions ou délits effectivement commis. En ce domaine, il est donc difficile de prétendre mesurer des évolutions toutes choses étant par ailleurs égales.

On pourrait alors encourager la création d'instances de mesure totalement indépendantes des structures qui dispensent des contraventions, surveillent les routes et fournissent ensuite des chiffres à partir de leurs seules activités (lesquelles peuvent varier selon les contraintes et faire l'objet de changements d'objectifs prioritaires). Mais la création d'une structure indépendante ne permettrait toutefois que de corriger les évolutions statistiques au regard des modulations de l'activité des gendarmeries ou de la police.

Si cette formule serait à même de rendre plus fiables et lisibles les tendances à la baisse ou à la hausse des infractions commises, elle ne serait pas apte pour autant à fournir un tableau exhaustif et détaillé de la totalité de ces infractions. En matière de

contravention à la loi, la règle officieuse du "pas vu, pas pris"[67] empêche toujours une recension complète.

Les causes d'accidents ou les résultats de contrôles routiers dont il va être question maintenant ne sont alors que l'arbre qui cache la forêt : elles insistent sur les cas où l'infraction a causé "l'événement" et ignorent les autres cas où l'infraction est passée au travers les mailles du filet. Il convient donc de garder en mémoire que les données mentionnées dans les lignes suivantes ne disent qu'une partie de l'étendue du problème.

3.4.1- Excès de vitesse

Les populations de Cotonou roulent vite, trop vite à en croire les statistiques du Commissariat Central de Cotonou qui révèlent que 65% des accidents de la route à Cotonou sont dus à l'excès de vitesse. Mieux, les agents du Centre National de Sécurité Routière vérifient régulièrement cet excès de vitesse à travers des opérations pilotes, à savoir le respect des plaques de signalisation et de limitation de vitesse sur les routes de Cotonou où la vitesse est limitée à 60Km/h. Il est à noter que près de 90% environs des accidents de la route à Cotonou sont dus au facteur humain et parmi ces facteurs, figurent en première place l'excès de vitesse.

Il est lié au dépassement dangereux notamment sur les grandes routes (doubles voies bitumées) de la ville où l'on enregistre le taux le plus élevé d'accidents (54,66%). Il suffit d'un tour au cœur de la ville et de sacrifier quelques minutes de son temps à observer la circulation routière ; la vitesse à laquelle circulent les divers usagers de la route est impressionnante. Quand la circulation est fluide, tous les principaux usagers (motocyclistes et automobilistes) s'adonnent à leur exercice de la vitesse qui leur coûte souvent la vie. La vitesse semble être s'être inscite dans l'habitude des conducteurs de taxi-motos qui n'ont que seul objectif la rentabilité de la journée. Les jeunes conducteurs d'engins à deux roues appelés « zéwés »[68] font quant à eux un exercice de « *m'as-tu vu* ?» sur les routes alors que les conducteurs des véhicules en transit vers les pays de l'hinterland font un enjeu de rentabilisation financière et temporelle. Par

[67] Pratique des forces de l'ordre qui consiste à ignorer l'infraction commise moyennant un montant forfaitaire

[68] Conducteurs particuliers de motocycles qui se distinguent par une pratique forte de la vitesse et prises de risques spécifiques

ailleurs, quand la circulation est fluide, les conducteurs de camions n'hésitent pas à rejoindre cette « *course à la mort* » comme aiment bien le spécifier les populations de Cotonou. Pour ces catégories d'acteurs, le partage de la voie n'est pas un principe absolu. Leur seule motivation est le but qu'ils valorisent et l'intérêt recherché. C'est rare de les voir se soucier du passage des autres usagers. La tolérance n'est pas observée que vis-à-vis des officiels que constituent les véhicules de forces de l'ordre en mission, les ambulances, les Services d'Assistance aux Malades en Urgence ….S'il en est ainsi pour ces derniers, il s'impose donc que la tolérance ne soit pas effective vis-à-vis des simples usagers des voies publiques à Cotonou.

La vitesse n'est pas toujours le seul facteur en cause. En tant que facteur déterminant ou simplement aggravant, elle peut être mise en accusation dans un accident mortel sur deux. Bastid-Bruguierre (2004) observe que la vitesse est associée à une baisse de la vigilance dans 28% des cas d'accidents mortels, à de mauvaises conditions météorologiques dans 12% des cas, à une interdistance entre les véhicules trop faible dans 10% des cas, à un dépassement dangereux dans 22% des cas, ou encore à une alcoolémie positive dans 6% des cas.

Souvent, la présentation des statistiques sur l'insécurité routière se fonde sur les coûts en vies humaines et non en handicaps ou blessures plus légères. Comme le font remarquer les chercheurs comme Detognon (2009), ce n'est pourtant pas sur les voies de grandes vitesses que les excès de vitesse sont les plus dangereux. Ils provoquent des dégâts bien plus importants sur les petites routes d'agglomération ou sur l'ensemble des structures routières qui ne sont pas adaptées à la vitesse, que cette dernière soit cette fois excessive ou non.

On trouve d'ailleurs ici une explication de la dangerosité déjà observée des voies d'agglomération. Les causes d'accidents sont d'autant plus tangibles qu'elles s'exercent sur des surfaces inappropriées. Les limitations de vitesse variables selon les réseaux trouvent alors toute leur pertinence ; encore faut-il faire comprendre la relativité des risques liés à la vitesse et la légitimité des limitations distinctives en fonction de l'état des routes.

3.4.2- Consommation d’alcool

Il ressort d’une étude de contrôle réalisée au Michigan en 1964, connue sous le nom d’ « étude de Grand Rapids », que les conducteurs qui avaient consommé de l’alcool risquaient plus d’être impliqués dans une collision que ceux qui n’en ont pas consommé, et que ce risque augmentait en fonction de la quantité d’alcool consommée. Ces résultats ont servi de base dans de nombreux pays du monde pour fixer les limites légales de l’alcoolémie et du taux d’alcool dans l’haleine qui est généralement de 0, 8g/dl. En effet, des enquêtes menées dans des pays à faible revenu sur les conducteurs, il ressort que 33% à 69% des conducteurs tués au volant et près de 8% à 29% des conducteurs impliqués dans un accident non mortel avaient consommé de l’alcool.

A Cotonou, la conduite sous prise d’alcool est un véritable problème de société surtout lors des week-ends où les populations « pour oublier le stress de la semaine », organisent de petites fêtes en famille ou avec les amis. Lors de ces rencontres, elles n’hésitent pas à s’adonner aux boissons alcoolisées telles la bière, les boissons de vigne et le « Sodabi » (vin de palme).

Le rôle de l’alcool et des drogues telles le cannabis dans les accidents de la route ne fait pas encore l'objet de statistiques et l'intérêt récent pour le sujet ne permet pas de montrer des évolutions.

Toutefois, l'ensemble des spécialistes s'accordent à dire que les effets sur la conduite de la consommation de produits actuellement illicites et modifiant l'état de conscience sont importants.

Les conséquences sur la conduite automobile de certains médicaments de la catégorie des anxiolytiques ou des antidépresseurs ont également été démontrées, comme en témoignent les notices mêmes de ces produits qui déconseillent de prendre la route. Contrairement à la vitesse en matière de prévention primaire, ou au port de la ceinture de sécurité en matière de prévention secondaire, la consommation de produits psychotropes, qu'ils soient du registre des médicaments ou des drogues (alcool compris), n'intervient pas directement dans les accidents. Elle modifie en revanche le rapport à l'ensemble des variables susceptibles de causer ces accidents**.** Elle bouleverse la perception des risques. La consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments

qui modifie l'état de conscience, fait baisser la vigilance, augmente la fatigue, fait mal évaluer les distances de sécurité entre les véhicules et la vitesse des autres voitures. Elle peut affaiblir la vision par exemple la capacité de voir certains panneaux de signalisation, réduire la capacité de maîtrise du véhicule ou couduire à rouler à des vitesses inappropriées… la liste complète serait trop longue à énumérer.

3.4.3- Défaut de port de casque chez les utilisateurs de deux roues motorisées

Le défaut de port de casque est le principal facteur de risque chez les utilisateurs de roues motorisées. Selon le Professeur FAYOMI du service de traumatogie du Centre National Hospitalier Hubert Koutoukou Mamga, le port du casque réduit de 20% à 45% le nombre des traumatismes crâniens graves et mortels chez les motocyclistes et c'est la meilleure approche pour qu'ils ne se blessent pas. Mais cet état de choses ne semble guère préoccuper les motocyclistes de Cotonou dont la majorité continue de circuler dans la ville sans casque. En effet, le port de casque chez les conducteurs d'engins à deux roues surtout les « zémidjans » n'est pas encore automatique. Pourtant, le CNSR organise depuis plusieurs années des campagnes de sensibilisation dans ce sens. Dans la ville de Cotonou, une décision du Préfet des départements de l'Atlantique et du Littoral a rendu obligatoire le port de casque sur deux roues motorisées sur les voies publiques des localités sous sa juridiction à partir du 1er avril 2012. Malgré la campagne médiatique et les sensibilisations effectuées, la situation est restée préoccupante même s'il est à noter un léger changement à travers quelques acteurs qui mettent les casques. Il existe également un grand nombre d'usagers de la route, qui possède leur casque mais ne le porte que suit à une contrainte extérieure telle les forces de l'ordre. Les casques sont attachés aux engins plutôt que d'être portés sur la tête. Même si les motocyclistes semblent convaincus quasi unanimement de l'intérêt du casque pour leur sécurité, il n'en demeure pas moins que la majorité d'entre eux circule sans casque.

3.4.4- Défaut de port de ceinture de sécurité

Le défaut de port de ceinture de sécurité constitue un réel problème de société au Bénin. En effet, chaque fois que l'observateur de la route jette un coup d'œil dans les

automobiles qui circulent à Cotonou, le constat qui en ressort est que dans la plupart des cas, les occupants de ces véhicules ne portent pas de ceinture de sécurité, pire les chauffeurs n'en portent pas. Malgré les nombreux rappels des agents de la police et les sensibilisations du CNSR, le phénomène demeure, alors qu'il accroit les risques de blessures graves en cas d'accidents. En effet, le défaut de port de ceinture est un facteur de risque important pour les occupants d'un véhicule'' (Lewhe et Zemmour, 2009). Pour ces derniers, en cas de choc frontal, les traumatismes crâniens sont les blessures les plus fréquentes et les plus graves pour les occupants qui ne portent pas la ceinture de sécurité.

3.4.5- Non respect du code de la route

Les populations de Cotonou estiment que le code de la route limite leur liberté individuelle. Les statistiques sont ahurissantes. En effet, 64,04% des enquêtés ont confié ne pas respecter spontanément le code de la route et avouent ne pas tenir sérieusement compte de la signalisation routière, voire la transgressent violemment en l'absence d'un agent de l'ordre. De même, 69,44% des automobilistes questionnés n'hésitent pas à commettre consciemment une infraction au code de la route lorsque l'occasion le permet. Ainsi, le recours au code de la route n'est pas encore inscrit dans le quotidien des usagers de la route à Cotonou. Ils préfèrent y recourir en cas de contraintes. On s'aperçoit donc que l'usager de la route à Cotonou a une propension à confondre espace public et espace privé, puisque, une fois que ce dernier s'engage sur la chaussée, il la considère comme sa propriété et ne fait pas du tout preuve de partage de cet espace commun qu'est la route.

De l'autre côté, il faut rappeler que la plupart des motocyclistes rencontrés dans la circulation n'ont qu'une connaissance brève du code de la route. Chaque motocycliste conduit en prenant exemple sur les usagers qui l'entourent. Ainsi, les fautes comme le non respect des panneaux de signalisation, la violation de la priorité de passage, la violation du sens giratoire … sont commises simultanément par plusieurs usagers.

3.4.6- Téléphones cellulaires au volant ou au guidon

L'usage du téléphone au volant ou au guidon nuit à la conduite autant sur le plan physique qu'en ce qui concerne la perception et la prise de décision. En effet, l'usage du téléphone au volant vient corrompre l'attention requise du conducteur. Par

exemple, en composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. De même, avec le portable au volant, le conducteur sans s'en rendre compte, a un regard droit devant. Ce qui réduit sensiblement la fréquence moyenne de changement du regard. Par conséquent, le conducteur surveille mal son champ de vision périphérique. Les coups d'œil sur le tableau de bord ne sont plus réguliers. Le temps de réaction du conducteur augmente alors ; il ne réagit plus avec promptitude en face d'un danger et s'expose ainsi à de nombreux risques d'accidents.

Cependant, communiquer avec un cellulaire, au volant d'une voiture, d'un camion ou au guidon d'une moto est chose courante sur les divers axes routiers de la ville de Cotonou. Pour le commandant NOUROU DINE de la brigarde de circulation du Commissariat Central de Cotonou,

> « … *les populations sont bien informées du risque qu'elles courent en développant de telles pratiques…mais le phénomène demeure toujours et ce, malgré les nombreuses sensibilisations du CNSR et de la police nationale… seules les sanctions pourront contraindre les usagers au délaissement de ces pratiques, et les forces de l'ordre sont là pour assurer la répression jusqu'à l'instauration de ce principe dans le quotidien des populations*… ».

3.4.7- Gestion du passage à un carrefour à sens giratoire

Les carrefours à sens giratoire sont à Cotonou les lieux où l'on observe de nombreuses situations d'écarts entre le code de la route et les pratiques de circulation routière. La collecte de données effectuée dans le cadre de cette recherche a révélé que la plupart des usagers de la route respectent le sens giratoire presque partout où la route l'exige. A côté de cela, il arrive d'observer des motocyclistes et automobilistes violer le sens giratoire et tourner immédiatement à leur gauche. C'est le cas de quelques motocyclistes (13) et deux (02) automobilistes rencontrés le 20 juillet 2012 entre 10h et 17h 30 au « carrefour *cicatoyota* ». Au lieu de passer par leur droite pour contourner le terre-plein-central, ces usagers de la route tournent immédiatement à leur gauche pour faire demi-tour. Le même constat a été fait au carrefour de l' « étoile rouge ». Cette fois ci, ce sont des usagers (venant du quartier Wologuèdè par la double voie pavée) qui ont préféré tourner immédiatement à leur gauche pour emprunter la voie allant vers le carrefour Marina au lieu de prendre par le sens giratoire.

Ces cas d'infractions observées sont souvent à la base d'accidents de voies publiques à tous les carrefours à sens giratoire parcourus : Carrefour Cicatoyota, Etoile rouge, SOBEBRA, Dégakon, Abattoir et de la place des Martyrs. Au-delà de la violation du sens giratoire, il a été observé à ces carrefours un autre type d'infraction. Il s'agit de la violation de la priorité de passage. Malgré la présence de panneaux « stop » et « perte de priorité » indiquant le sens giratoire, on observe que la quasi-totalité des usagers entrant dans le giratoire brûlent la priorité à ceux qui y circulent déjà en ne leur cédant pas le passage. Par exemple au carrefour de la place de l'étoile rouge, les usagers venant de Vèdoko montent à vive allure dans le giratoire obligeant ceux qui y étaient déjà à ralentir et même à s'arrêter pour leur céder le passage contrairement aux prescriptions des panneaux qui sont implantés en bordures de la chaussée. Ce comportement augmente le risque d'accidents de la route. C'est également le cas des usagers venant du quartier Zogbo pour le carrefour du stade de l'amitié. Au lieu d'observer un arrêt à la fin de la voie pavée sur laquelle ils circulent (pour laisser passer les usagers (prioritaires) circulant sur la voie bitumée venant de Vèdoko pour le carrefour Godomey), les conducteurs d'engins motorisés montent à vive allure sur la voie bitumée en obligeant les autres usagers à s'arrêter au risque de produire des accidents de la route. Cet état de chose explique la multiplicité des accidents à ces carrefours à sens giratoire. Il faut également préciser la particularité de la circulation de Cotonou en ce qui concerne les traversées de voies. Les usagers de la route (cyclistes, motocyclistes, automobilistes) utilisent en lieu et place du clignotant la main ou le pied pour indiquer le sens dans lequel ils se dirigent. Il s'agit d'une attitude assez insolite qui s'observe généralement chez tous les usagers de voie publique à Cotonou notamment chez les motocyclistes. L'usage des feux de signalisation pour indiquer la traversée de voie apparait ne pas être une mesure sécuritaire pour les usagers de la route car ceux indiquent ne pas remarquer ni voir le clignotement desdits feux. Seul l'usage de la main et certaines fois du pied informe et rassure l'usager de la route à Cotonou d'une volonté de traversée de voie. Cette situation peut expliquer le fait que l'on retrouve dans la circulation des véhicules (à deux roues comme à quatre roues) qui ne disposent pas de feux de signalisation ou s'ils en disposent, ces feux souvent sont mal éclairés. Toutes ces pratiques qui paraissent sécuritaires pour les usagers de la route constituent des risques d'accidents. En effet en soulevant un bras

pour indiquer une traversée de voies, les motocyclistes ne tiennent le guidon que d'une seule main et ne réussissent plus toujours à maintenir leur moto en équilibre. De même, le conducteur de voiture qui tient son volant d'une main ne dispose plus d'une aisance pour la manœuvre. Il n'est donc pas dans les meilleures conditions pour éviter un obstacle.

3.4.8- Usagers de la route face aux feux tricolores

Si généralement, il s'observe que les usagers de la route essaient de bien se tenir face aux feux tricolores, il n'en demeure pas moins qu'ils développent beaucoup de pratiques illégales aux carrefours dotés de ces feux. Le code de la route en vigueur en République du Bénin dispose que « le feu orange annonce le feu rouge et à son signal l'usager de la route s'apprête à s'arrêter ». Les pratiques de circulation routière à Cotonou sont le contraire de cet énoncé du code de la route. En effet à Cotonou, à la vue du feu orange, le motocycliste ou l'automobiliste accélère sa vitesse pour passer avant le signal du feu rouge et même passer tout juste après le signal de ce dernier. « Il faut vite passer avant que le feu rouge ne s'allume », exclame un automobiliste rencontré au carrefour Sain Michel. Mais, le plus hallucinant n'est pas le comportement en face du feu orange, plutôt le non respect du feu rouge. J'ai rencontré de ces cas à tous les carrefours munis de feux tricolores parcourus lors de la collecte des données. Le verbatim suivant, observé au carrefour Cadjèhoun a personnellement retenu mon attention.

> *Le samedi 17 décembre 2011, j'étais aux environs de 14heures au carrefour de la mosquée centrale du quartier Cadjèhoun, quand les feux situés dans la direction du passage supérieur Houéyiho s'allumaient au rouge et les usagers s'arrêtèrent. Le feu s'est ensuite allumé vert pour les usagers situés sur la voie pavée venant de l'étoile rouge. Soudain un motocycliste (jeune homme, la vingtaine environ) venant de la direction du passage supérieur Houéyiho passait tous les usagers arrêtés devant le feu rouge et s'engagea dans le carrefour où il rencontra un véhicule Toyota Carina 3 roulant à vive allure qui le percuta. Le choc était si violant que le jeune motocycliste s'est gravement blessé, le sang giclait de sa tête et de ses pieds ; il ne cessait de crier oh secours ! Jusqu'à ce que les pompiers vinrent à son aide. La dame qui était au volant de la Toyota*

n'a pas eu de blessures apparentes mais son véhicule pris le choc tout comme la moto « djènanan Spark » du jeune homme.

Ce cas d'accident témoigne bien des impacts des cas de violation de feux tricolores qui ont lieu quotidiennement sur les routes de Cotonou. Un agent[69] de la brigade circulation rencontré expliquait :

Ce sont les jeunes qui violent plus les feux, parce qu'ils aiment jouer à la star. Or, çà se paie cash… La circulation routière n'a pas besoin de stars, elle n'a besoin que d'individus se conformant aux prescriptions du code de la route…il y en a même qui violent les instructions des agents de sécurité que nous sommes. Un jour je régulais la circulation au carrefour Unafrica. J'ai demandé aux usagers venant des quartiers Saint-Jean et Zongo de s'arrêter. Je voulais donner l'autorisation de circuler à ceux venant de Tokpa et à ceux qui y allaient, quand un véhicule 4X4 de marque Agura venant de l'étoile rouge s'est engagé dans le carrefour. Il voulait même me cogner, je lui ai demandé de s'arrêter et il s'est enfui mais j'ai noté son numéro d'immatriculation. Il fut arrêté ici même à Saint-Michel… Mes collègues m'ont dit qu'il leur a demandé pardon et expliqua que sa mère le punirait sévèrement si elle apprenait ce qui vient d'arriver… ».

Au cours de la présente étude, chaque fois que je me suis arrêté à un carrefour pour observer les comportements des usagers de la route face aux feux tricolores, j'observais en dix (10) minutes, au moins un cas de violation du feu rouge. Au total en vingt trois jours de présence aux carrefours munis de feux tricolores, j'ai enregistré cinq cent cinquante deux (552) cas de violation du feu rouge. La curiosité a été poussée plus loin mais les réponses obtenues sont toutes subjectives, « *ça me plait*», « *j'en ai envie* », « *je ne sais pas pourquoi* », « *je suis pressé* ». Cette dernière réponse est la plus recueillie mais elle ne satisfait pas toujours la curiosité.

La violation du feu rouge parait être à Cotonou un phénomène normal car elle est pratiquée par la majorité des usagers de la route. Par exemple, le 20 décembre 2012, j'étais au carrefour de la mosquée centrale de Zongo ; il était 17h 15 quand un camion venant du Port Autonome de Cotonou et allant vers le carrefour de la place de l'étoile

[69] Inspecteur BIAOU du Commissariat Central de Cotonou

rouge passa sans gêne malgré le feu rouge alllumé. Ce fut un incident étonnant à cause du gabarit du véhicule. Mais cela ne paraissait guère inquiéter les autres usagers qui voulaient traverser ledit carrefour. Pour eux, la violation du code de la route ne cause aucun problème tant qu'un agent de police ne vous arrête pas et que vous n'êtes pas victime d'accident. « *Quand un usager de la route ne respecte pas le feu rouge et ne se fait pas arrêter ou ne subit pas un accident, il oublie ce qu'il a fait et continue son chemin … Peut-être un accident ou un arrêt peut lui faire changer de comportements* »[70]. Ces propos indiquent que les usagers de la route ne veillent pas au respect scrupuleux du code de la route et n'y ont recours qu'en présence d'une contrainte notamment la présence d'un agent de la police ou du CNSR ou plutôt l'évidence d'un accident.

3.4.9- Traversée de voies par les piétons, les motocyclistes et automobilistes

Un des moments rendant la circulation routière difficile à Cotonou est la traversée de voies des piétons, motocyclistes et automobilistes.

Au cours de la collecte des données, il a été généralement observé que les usagers de la route ne font pas du tout preuve de générosité et de patience entre eux afin de laisser passer un autre usager qui veut traverser la voie. Cet état de chose est soutenu par le caractère « toujours pressé »[71] des usagers de la route. En effet, à l'approche d'un carrefour, les usagers de la route ne ralentissent presque pas. Le phénomène prend plus d'ampleur si les usagers se retrouvent sur une route prioritaire malgré la présence des panneaux de limitation de vitesse et de signalisation d'une intersection dangereuse. Dans ce cas, la traversée de voies devient un véritable calvaire pour les usagers venant de gauche ou de droite de la route prioritaire. En effet, il est recommandé qu'à une telle intersection que les usagers venant de la gauche ou de la droite de la voie prioritaire observent un arrêt en attendant que la voie soit libre pour passer. Mais la réalité est différente à Cotonou ; les divers usagers de la route n'observent pas cet arrêt. Ils montent progressivement sur la voie en demandant (par des jeux de klaxons et d'appui régulier sur le frein) ainsi aux autres usagers de s'arrêter. Quelques rares

[70] Propos de Agossou, conducteur de taxi auto
[71] Pour désigner l'attitude de celui qui roule toujours à vive allure

conducteurs patients observent l'arrêt mais les autres (la majorité) insistent à passer et créent souvent des bouchons ou des cas d'accidents de circulation. Ces phénomènes qui constituent le quotidien de la circulation routière à Cotonou sont facilement observables aux principaux carrefours de la ville surtout en cas de défaillance des feux tricolores et d'absence des forces de l'ordre. J'ai personnellement été témoin d'une de ces situations au carrefour Unafrica le vendredi 23 décembre 2011.

> *Jusqu'à 11h 30 ce jour, la circulation était encore aisée pour tous les usagers malgré leur effectif très élevé. Les uns allaient vers le marché Dantokpa, d'autres vers le camp Ghuézo et certains vers le port de Cotonou ou vers la place de l'étoile rouge. Vers 11h 32, les quatre feux présents à ce carrefour cessèrent de fonctionner. Nul ne savait quelle en était la cause. Mais deux minutes après, à 11h 34, la circulation à ce carrefour était déjà difficile. Je ne saurai décrire comment cela est arrivé. Ce dont je suis certain, c'est qu'à 11h37, le carrefour était rempli de véhicules (autos-motos). Seuls quelques motocyclistes arrivaient à se frayer un passage, mais cela n'était plus possible à 11h48 ; plus personnes n'arrivaient à circuler. C'était un véritable bouchon qui était créé à ce carrefour. La circulation est restée ainsi jusqu'à 11h58 avant qu'un agent de la police ne vienne restaurer l'ordre. Celui-ci obligea les usagers déjà engagés dans le carrefour à céder un peu d'espace afin de laisser passer les motocyclistes (présents dans le carrefour) ensuite les automobilistes (déjà engagés dans le carrefour) passèrent par la voie réservée au trafic local. Il se mit enfin au milieu du carrefour pour diriger la circulation. A 12h 27, la circulation était à nouveau aisée ; bien sûr sous l'autorité de l'agent de police. Les feux tricolores reprirent leur fonctionnement normal à 13h56, l'agent de police se mit de côté quelques instants après. Je me suis rapproché de lui afin de recueillir ces impressions. Il n'a pas tardé à dire : « cher ami, c'est le quotidien de mon boulot ; tant que le béninois ne comprendra pas que la route n'est pas sa propriété personnelle et que l'autre usager y a droit tout autant que lui et moi, nous n'aurons pas une circulation facile et l'agent de police n'aura pas la paix. »*

En parlant de la traversée de voies, il faut également souligner que les piétons connaissent également assez de difficultés pour traverser la voie. En effet les motocyclistes et automobilistes ne faisant généralement pas preuve de générosité entre eux, ils n'en font pas aussi preuve envers les piétons qui ont également droit à la circulation. Il faut dire qu'à l'instar des automobilistes et des motocyclistes qui ont leur piste de circulation, les piétons ont l'obligation de circuler sur le trottoir et pour traverser la voie, ils doivent prendre par le « passage clouté ». Les observations effectuées lors des enquêtes de terrain révèlent le contraire de ce que dit le code de la route. En effet, à Cotonou, pour traverser un carrefour, les piétons ne passent presque jamais par le « passage clouté ». Ils passent généralement par le milieu du carrefour croyant qu'ils seraient mieux visibles par les motocyclistes et automobilistes. D'autres choisissent de passer le plus près possible des motocyclistes et automobilistes. Par ailleurs, j'ai observé à plusieurs carrefours des piétons qui traversent la route sans que les feux ne soient allumés rouges pour les véhicules motorisés. Ces piétons se mettent ainsi dans des situations dangereuses qui accroissent leur vulnérabilité. En effet, le Centre National de Sécurité Routière a compté au cours de l'année 2008, 1622 piétons impliqués dans des accidents de voies publiques à Cotonou. Ces statistiques se répartissent en 891 blessés graves, 707 blessés légers et 24 piétons tués. Ces statistiques illustrent bien la vulnérabilité des piétons dans les accidents de la route à Cotonou.

Il a été également remarqué au cours des enquêtes de terrain que, bien que les usagers de la route à travers les incivilités qu'ils développent soient à la base de la majorité des accidents de la route, il existe également les agents du contrôle routier qui participent au développement desdites incivilités.

3.4.10- Le contrôle routier : un gage de développement des incivilités sur la route

Le contrôle est régulièrement assuré dans la ville de Cotonou par les forces de l'ordre notamment les agents de la police nationale et ceux du Centre National de Sécurité Routière. Le rôle de la Police est d'assurer la fluidité de la circulation en veillant au respect du code la route. Pour cela, elle utilise aussi la répression comme outil de changement de comportement. Le CNSR s'occupe de la sensibilisation des divers

usagers de voies publiques sur les pratiques de bonne conduite. On rencontre les agents du contrôle routier souvent aux grands carrefours de la ville de Cotonou, surtout aux heures de pointe. Ils interviennent plus pour sensibiliser, mais rarement pour réprimer. En lieu et place de la répression, ces agents des forces de l'ordre s'adonnent souvent au racket. Dans cette perspective, ils s'intéressent plus aux taxi-autos, camionneurs et taxi-motos qui ont souvent de difficultés à disposer de pièces à jour. D'un autre côté, il faut reconnaitre que le faible effectif des forces de l'ordre sur les routes fait qu'elles s'adonnent très peu à la répression. Ce qui fait qu'elles tolèrent de nombreuses pratiques illégales, telles les excès de vitesse, la violation des feux de signalisation, la circulation en sens interdit… Cet état de choses encourage les usagers de la route à développer quotidiennement les mêmes comportements, car il n'y a de situation explicite qui puisse les contraindre à se soumettre au respect du code la route. En effet, les forces de l'ordre sont souvent absentes et plus intéressées par le rançonnement des usagers de la route. Ces derniers préfèrent se rendre justice en instaurant dans la pratique un nouvel ordre de circulation dont le maître mot est la négociation du passage entre les acteurs en présence. L'échec de cette négociation se traduit par l'observation de l'intolérance dont l'expression renvoie aux échanges d'injures entre ces usagers.

On comprend donc que le mal du contrôle routier à Cotonou est lié comme partout dans les villes africaines, à l'environnement assez corruptogène (Bako, 2005) dans lequel évoluent les forces de l'ordre chargées de réguler la circulation. En effet pour Bako (2005), le pouvoir de contrôler la conformité des actes d'un usager à la réglementation en vigueur dans un secteur donné de l'activité sociale ou économique constitue un pouvoir de ponction potentielle dans des contextes où rares sont ceux qui sont en règle. En effet, dans le monde du transport urbain à Cotonou, peu de conducteurs ont des véhicules à jour, surtout les véhicules exploités à des fins commerciales. Pour les agents du contrôle de la route, exiger la mise en règle de tous les véhicules qui circulent est une tâche quasi impossible, qui risquerait de bloquer l'activité économique. Les syndicats des transporteurs et les conducteurs en sont conscients. Parfois, les agents de contrôle que sont les policiers font semblant de manifester de la compréhension à l'égard des conducteurs qui ne sont pas en règle, en admettant que leur travail représente souvent la seule source de revenu pour une

famille nombreuse. Aussi, le contrôleur et le contrôlé préfèrent-ils le plus souvent s'« arranger ». D'où les « frais de route » que les propriétaires des taxi-autos et camions remettent à leurs conducteurs au Bénin et au Niger pour faire face aux demandes des agents de contrôle routier, qui interpellent souvent les conducteurs en ces termes : « Qu'est ce qu'on t'a remis pour moi ? ». De toute façon, le contrôlé ne maîtrise jamais tous les paramètres du contrôle. On commence par demander l'assurance, la carte grise, le permis de conduire, la visite technique, le livret de bord, etc. (Bako, 2005). Si tout est à jour, on peut alors demander où est la boîte à pharmacie, l'extincteur, etc. Si exceptionnellement rien ne peut être pris en défaut, l'agent de contrôle peut abandonner la partie, ou alors changer de registre pour passer de la ponction/extorsion à la demande de faveurs : « je n'ai pas encore déjeuné» ou encore « fais quelque chose ! ». La demande de rétribution indue prend alors une forme de sociabilité ordinaire, celle de la sollicitation d'un cadeau, reconnue comme légitime par tous. L'usager peut donner dans ce cas « l'argent de la bière ».

Parfois, le contrôleur peut recourir au registre du pouvoir discrétionnaire, comme par exemple l'accusation d'offense à agent en service, pour faire monter les enchères. Il est en effet le seul à pouvoir apprécier s'il a été offensé ou pas. Un zémidjan rencontré au quartier Agla a confié par exemple qu'un de ses collègues s'est vu interpeller par un agent de la Police pour « utilisation abusive de la main du client comme clignotant ».Tous les moyens sont donc bons pour « coller le motif» selon Bako (2005), c'est-à-dire pour trouver ou inventer une infraction et obliger l'usager à négocier. Certains agents sont plus directs dans leurs exigences de corruption et déclarent souvent aux usagers qui leur présentent leurs pièces : « ce n'est pas les papiers qu'on mange ». Par ailleurs, lorsque les agents sont en mission de sécurité, et qu'officiellement ils n'ont pas le droit de faire de simples contrôles sur les routes, ils n'hésitent pas à déroger à la mission de base en rackettant les usagers de la route.

> *D'un autre côté, 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 » (les responsables et moniteurs des auto-écoles) qui jouent les intermédiaires entre les deux premières catégories d'acteurs. Entre les*

moniteurs et directeurs d'auto-écoles d'une part et les examinateurs de permis de conduire de l'autre, il existe une complicité de fait pour extorquer de l'argent aux candidats. 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 ». 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 et indiquent souvent aux examinateurs ceux qui ont payé, et ceux qui n'ont pas payé, lesquels 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 (les « PAC » comme on dit au Niger). Il existe de fait des tarifs qui varient entre 10 000 et 20 000 FCFA, perçus une ou deux semaines avant l'examen (Bako, 2005).

Tout ceci pour dire que toute la chaîne de contrôle routier, de l'examen du permis de conduite à la circulation routière est traversée de corruption empêchant ainsi une bonne sensibilisation des usagers de la route et une répression de ceux d'entre eux qui sont indélicats pour une amélioration du transport urbain à Cotonou.

A présent, il est nécessaire de découvrir les pratiques de circulation routière qui constituent des infractions au code de la route et des formes d'incivilités diverses.

Tableau XIV: *Répertoire des infractions ou incivilités observées sur les voies publiques à Cotonou*

Pratiques de circulation	**Fréquence d'observance des pratiques**			
	Jamais	Une seule fois	Occasionnellement	Toujours
Violation du feu rouge	36	3	199	69
Violation du feu orange	8	1	53	245
Circulation en sens interdit	31	5	271	0
Excès de vitesse	34	6	128	139
Téléphone au volant	21	2	174	110
Alcool au volant	98	87	106	11
Véhicule sans frein	73	47	122	65
Véhicule sans	98	25	104	80

phare ou mal éclairé la nuit				
Utilisation du bras pour signaler une traversée de voie	06	14	33	254
Utilisation du passage clouté par les piétons	147	2	79	79
Respect de la priorité à droite	18	1	193	95
Mauvais stationnement	14	09	152	132
Proférer d'injures à son vis-à-vis dans la circulation	21	4	176	106
Tolérer le passage à un vis-à-vis qui n'en a pas la priorité	189	7	95	291
Ne pas regarder dans le rétroviseur avant une traversée de voies	107	3	114	83
Etre interpellé par les forces de l'ordre pour infraction	33	125	24	125
Autre (à préciser)				

Source : données de terrain, 2012

Le tableau XIV présente un récapitulatif des incivilités développées sur les voies publiques de Cotonou. Il explique qu'à Cotonou, les usagers de la route ne perdent pas leur temps, le respect du code de la route n'y est pas la valeur la mieux partagée. Les usagers de la route préfèrent apprécier eux-mêmes l'environnement de la route pour décider de ce qu'il y a de mieux pour eux. En témoignent les chiffres de la colonne « occasionnellement », qui sont quasiment les plus élevés sur chaque ligne. Cela signifie qu'à chaque fois que l'usager de la route apprécie que la situation lui est favorable, il saisit l'occasion pour produire une incivilité. Ainsi en l'absence d'une contrainte externe (force de l'ordre) ou de la non évidence d'un accident de circulation (selon l'usager en situation), l'usager recourt rapidement à des pratiques inciviles. La colonne ''toujours'' quant à elle renvoie aux usagers qui développent les incivilités quotidiennement sur la route. Ils sont des déviants parce qu'ils préfèrent circuler en optant toujours pour les infractions en lieu et place de la norme. Les comportements

auxquels ils s'adonnent sont nombreux et ont été développés plus haut. Il s'agit de la non circulation à gauche ou au milieu de la chaussée, des dépassements par la droite, des stationnements anarchiques, de l'excès de vitesse, de la violation des feux rouge et orange, etc.

Conclusion

Les incivilités sont ainsi développées de jour comme de nuit sur les voies publiques à Cotonou. On dirait qu'il s'agit d'une culture des incivilités de la route qui s'est répandue dans les pratiques sociales. Tous les usagers de la route, adolescents, jeunes adultes ou vieux sont tous concernés. Cependant, il existe ceux qui sont en haut de l'échelle de production de ces incivilités. Ils sont appelés des acteurs déviants de la route.

Chapitre 4 : Déviances et déviants de la route à Cotonou

La déviance correspond dans cette étude aux attitudes développées sur les voies publiques et qui sont non conformes aux prescriptions du code de la route à Cotonou. Elle renvoie ainsi à un ensemble de pratiques inciviles régulièrement développées par des usagers ou groupes d'usagers de la route à qui la société porte l'étiquette de déviants. Ce chapitre s'intéresse à l'univers de ces derniers. Il s'agit de l'environnement de la déviance sur les voies publiques de Cotonou notamment les groupes d'acteurs identifiés comme déviants sur la route à Cotonou.

La catégorisation de la «déviance » par les sociologues interactionnistes a participé à un changement de la perspective théorique dans le champ des études traitant du rapport aux normes. Ainsi, « *on passe d'une définition «substantielle» des écarts normatifs à une définition « relationnelle »* (De Queiro, 1994 @). On s'écarte de l'idée plus communément répandue (du moins à l'époque) selon laquelle l'acte déviant serait le fait unique des caractéristiques de son auteur. Les interactionnistes marquent ainsi leur distance par rapport aux théories se référant aussi bien au déterminisme social qu'au libre arbitre individuel. « …*L'étude de la déviance ne consiste pas donc à saisir les raisons pour lesquelles un individu « passe à l'acte» (c'est-à-dire transgresse des règles) mais plutôt à analyser les processus par lesquels on désigne une transgression ou un transgresseur*… » (Aillet, Le Queau, 2000 @). C'est donc une «catégorie sémantique » à partir de laquelle des individus sont identifiés.

Partageant l'idée d'une construction sociale de la réalité basée sur l'interaction et l'expérience vécue, les interactionnistes mettent en cause la conception « naturaliste » de la déviance, considérée comme une donnée sans être questionnée dans ses fondements. Le bien fondé de cette posture théorique se justifie par l'énoncé d'une caractéristique fondamentale des actes jugés comme déviants: leur absence d'universalité. Si un même comportement peut être considéré par les uns comme « non conventionnel » et par les autres comme étant en accord avec les normes, c'est bien parce que ce n'est pas l'acte en lui-même qui est déviant de façon intrinsèque. L'analyse du processus qui aboutit au jugement (et plus encore de la variabilité de ces processus) trouve donc tout son intérêt.

La déviance est bien alors une notion relative dans la mesure où c'est la réaction qu'il provoque qui permet de définir un comportement comme étant déviant. Elle est le

produit d'un jugement, d'une réaction. Sa relativité tient également du fait qu'elle ne peut être considérée en dehors de son inscription historique. De ce fait, un acte sera jugé déviant à une certaine époque et pourra ne plus l'être un moment après. C'est dire qu'un individu violera de manière flagrante le feu rouge et attirerait la colère et la fureur des autres usagers de la route comme à un autre moment, pour le même acte, il attirerait leur admiration. Un comportement ne sera donc jamais déviant par essence.

Ce relativisme s'applique bien à la nature du comportement sanctionné et non à la notion de déviance. En effet, cette dernière est universelle. Dans toutes les sociétés des actes attirent la répression. Le crime existe partout et à toutes les époques, ce sont ses caractéristiques qui peuvent changer d'une société à l'autre ou d'une époque à une autre. Becker (1985) fait partie des premiers auteurs interactionnistes à avoir élaboré ainsi une définition de la déviance. Selon lui, *« …la déviance n'est pas une qualité de l'acte commis par une personne, mais plutôt une conséquence de l'application, par les autres, de normes et de sanctions à un transgresseur. Le déviant est celui auquel cette étiquette a été appliquée avec succès et le comportement déviant est celui auquel la collectivité attache cette étiquette* » (Becker, 1985).

L'acte déviant se définit alors comme étant une conduite qui est jugée par les membres d'un groupe non conforme à leurs attentes ou normes en vigueur, et qui suscite de leur part une sanction (de la simple réprobation à la sanction pénale). On voit à partir de cette définition à quel point cette notion peut s'appliquer à une diversité de comportements: de l'incivil au « petit perturbateur ». La catégorie manque donc d'homogénéité.

La réprobation provient alors d'une personne ou plus communément d'un groupe pour lequel certaines normes ont été transgressées. Mais il n'existe pas d'accord unanime sur la définition de ces normes (le code de la route en vigueur au Bénin fait-il vraiment l'unanimité dans le rang des conducteurs à Cotonou ?), celles-ci ne sont pas acceptées de façon consensuelle par l'ensemble des membres d'une société. De ce fait, tous les individus ne reconnaissent pas « l'étiquette » de déviant que l'on assigne à leur comportement. Pour 89% des informateurs rencontrés dans le cadre de la présente étude, l'on ne pourrait respecter scrupuleusement le « code Rousseau »[72] à Cotonou.

[72] Intitulé du document portant code de la route en France et qui est utilisé au Bénin dans les autoécoles pour l'enseignement du code de la route

Pour eux, l'on ne peut valoriser en tout lieu à tout moment ce code, car il ne serait pas conforme aux spécificités de la conduite à Cotonou. La conformité ou la non-conformité d'un acte est donc entièrement relative au groupe d'appartenance.

Les milieux urbains ne sont pas des organisations simples, d'où l'hypothèse de l'existence de sous-cultures et notamment d'une sous-culture de la sécurité routière (ou normes pratiques) trouverait sa pertinence. Cette approche n'implique pas qu'il faille faire l'économie d'une étude des actes dits « déviants ». Elle signifie simplement que c'est dans le cadre de la réaction sociale qu'ils doivent être appréhendés. Les interactionnistes ne considèrent pas que le comportement déviant n'existe pas, mais ils affirment que, c'est dans l'interaction entre les individus qu'il trouve son « origine » et qu'aucune analyse ne peut faire l'impasse de cet aspect. La déviance, dans cette acception, pourrait n'exprimer rien d'autre qu'une forme du rapport au monde, une expression de « l'être ensemble ». Il est donc important de toujours l'appréhender relativement en fonction du temps.

4.1- Prise en compte de la temporalité dans l'étude de la déviance sur les voies publiques

« La désignation sociale, constitutive de la déviance, n'est pas un acte simple et affectant une action bien délimitée. Son caractère relatif et la complexité des normes et règles auxquelles elle se réfère attestent de l'hétérogénéité de cette notion » (Aillet et Le Queau, 2000 @). Au-delà de l'action proprement dite, c'est aussi le critère de la temporalité qu'il est indispensable de prendre en compte. Pour ce faire, les études traitant de déviance (interactionnisme, structrofonctionnalisme) ont intégré un concept appartenant jusque-là au domaine des professions : la carrière. Le phénomène est alors analysé dans un modèle séquentiel, constitué d'une succession d'étapes. L'emploi du concept de « carrière » ne renvoie pas à l'idée de progression dans la gravité des faits, l'aboutissement se caractérisant par un degré ou niveau de déviance plus important. Il s'agit plutôt de décomposer un processus ou encore un parcours déviant. Becker (1985) distingue trois étapes différentes.

La première est constituée par la transgression d'une norme. Elle peut être non intentionnelle, liée à une ignorance de la norme. C'est souvent le cas sur les routes de

Cotonou puisque les usagers de la route n'ont généralement que quelques connaissances du code de la route. Outre les auto-écoles où les frais de formation sont élevés par rapport au revenu moyen du cotonois, il n'existe pas d'autres lieux formels d'apprentissage du code de la route. Dans ce cas, le rappel de la réprobation sociale de l'acte écourte en général la carrière. A l'inverse, lorsque la transgression est intentionnelle et répétée, elle implique un engagement s'accompagnant d'un ajustement identitaire. L'entrée dans la déviance a alors un sens (l'engagement dans la déviance répond à un intérêt, tout comme l'engagement dans la « normalité »), des motifs sociaux qui ont été intégrés au cours d'interactions (c'est l'exemple des conducteurs de taxi-motos qui se livrent à la déviance dans un but fonction de rentabilisation de la journée). La transgression d'une norme renvoie alors à un apprentissage, le plus souvent semble-t-il selon Becker, lors de contacts et d'expériences menées avec un groupe de déviants. Ainsi, lorsque l'acte est solitaire, il conserve des motivations à caractère social.

La deuxième étape entrant dans le processus de formation d'un mode de comportement déviant stable, concerne le moment de la désignation publique. Il correspond à l'acquisition d'un nouveau statut pour la personne, mais aussi à la réorganisation de l'ensemble des statuts qu'il avait déjà acquis. Dans ce développement, Hubert (1999) emprunte à Becker (1985) la distinction qu'il opère entre statut principal et statut subordonné. Le premier correspond à ce qui définit socialement en premier lieu la personne, par exemple la blouse jaune chez le conducteur de taxi-moto. Le statut de déviant relève alors de cette catégorie de statut principal. « *Ce statut est conféré à celui qui a transgressé une norme et la dépendance à l'égard de ce statut s'avère plus décisive que la dépendance à l'égard d'autres statuts. L'identification de l'individu comme déviant précède les autres identifications* » (Becker, 1985).

La troisième étape concerne l'adhésion à un groupe déviant organisé. Lieu de cristallisation de l'identité, il unifie ses membres dans leur rapport au monde social (du fait de l'unité de points de vue) et par un ensemble de pratiques déviantes. L'entrée dans un tel groupe offre deux types d'avantages. D'une part, elle permet d'accéder à un système d'autojustification des actes (les individus ainsi regroupés ont tendance à rationaliser leur position tels les groupes de jeunes conducteurs qui développent des incivilités sur la voie) renforçant leur légitimité, et d'autre part, elle facilite la pratique

des activités déviantes par le développement de protections face au regard des autres, grâce à l'expérience acquise par les membres les plus anciens du groupe et au savoir-faire accumulé.

Le parcours déviant tel qu'il est présenté ici correspond à un modèle qu'il faut se garder de considérer comme immuable et unique. Il est bien évident que tout individu commettant un acte déviant ne poursuit pas forcément ce modèle de « carrière ».

L'utilisation du concept de carrière renvoie à une conception dynamique de l'émergence des actes déviants. Son intérêt majeur consiste à permettre d'intégrer dans l'analyse, les données liées à l'interaction constitutive du phénomène. S'il y a bien une primauté accordée au jugement d'autrui dans l'explication de l'émergence de la déviance, ce modèle rappelle le processus d'engagement pris par l'individu. Il décrit ainsi autant la temporalité de l'élaboration du jugement que le rôle joué par chacun dans la construction du phénomène. D'un côté, l'individu « déviant » évalue lui-même la normalité de son acte, et de l'autre, les membres de la société partageant les normes sociales en vigueur jugent cette conduite comme étant répréhensible. L'interaction ne peut se réduire à un mécanisme de répression à l'égard de la personne considérée en infraction. L'individu se défend et déploie des tactiques de préservation de son identité. Englobant l'idée d'événement, de circonstances mais également de facteurs incitant à passer d'une position à une autre, la carrière possède l'avantage de rompre avec l'illusion de la synchronie des variables expliquant la déviance. Becker justifie ainsi son parti pris en formulant une critique envers les études classiques sur la déviance. Mais au-delà de la théorie, il est amené à remettre en cause l'option méthodologique adoptée par ces études : *« L'analyse multivariée présuppose […] que tous les facteurs qui contribuent à produire le phénomène étudié agissent simultanément, elle cherche à découvrir la variable, ou la combinaison de variables, qui "prédira" le mieux, le comportement étudié*» (Becker, 1985). Les notions de transgression, marginalité et incivilité participent des facteurs qui produisent la déviance.

4.2- Déviance : Diversité des types de transgression, marginalité et incivilité

Telle que définie par le courant interactionniste, la déviance semble être le concept qui rend le mieux compte du phénomène général d'écart à la norme (entendue au sens générique). On le considérera ici dans son acception générique. S'il a été très largement utilisé dans des termes négatifs, le déviant n'est jamais celui qui « respecte trop » les normes, on pourrait dire avec trop d'assiduité, mais toujours celui qui ne les respecte pas assez. De ce fait, la déviance n'est jamais considérée comme étant une caractéristique d'excellence, elle reste pourtant le moins connoté sans doute par son caractère justement hétérogène.

La marginalité caractérise la non-conformité dans laquelle se trouve une personne ou un groupe de personnes par rapport aux normes établies (ou pourrait-on dire dominantes). En cela, elle correspond bien à la définition de la déviance. La particularité du marginal est qu'il ne commet pas d'actes tournés contre l'extérieur (contre autrui). Le jugement porté sur lui repose sur le refus qu'il exprime face à la conformité. Ce qui le qualifie est donc autant la notion de manque que de menace qu'il fait peser sur son environnement. S'il rejette les codes communément admis, il se définit autant par le fait qu'il « n'est pas comme les autres », que par le fait qu'il perturbe ou entrave l'ordre.

C'est un style de vie subi comme celui du vagabond ou du Sans Domicile Fixe pour sa forme contemporaine. C’est le cas avec certains zémidjans que l’on retrouve de jour et de nuit aux abords des voies publiques, le long des murs ou sous des arbres ou sur des espaces publics en train de dormir ou pour passer.

Photo 15: Sans Domicile Fixe version cotonoise



Carrefour CODIAM, aux abords d'une voie publique, un zémidjan faisant sa sieste sur sa moto. Il ne passera certainement pas le repos au même endroit le lendemain. Selon le lieu ou il se trouve et il sent le besoin de sieste il changera d'abri

Source : images du Bénin, Cotonou, 2013

Mais ces figures constituent des formes de marginalité que l'on pourrait qualifier d'extrême dans la mesure où elles englobent la totalité de l'identité des individus. La marginalité est alors totalement structurante. On peut en effet admettre qu'une forme de « marginalité partielle » existe. C'est l'exemple des fonctionnaires[73] vivant dans des formes de cabane sur un terrain non enclos dans les périphéries de Cotonou. Leur marginalité sera si l'on peut dire uniquement résidentielle tandis que son inscription sur le marché du travail leur assure un statut conforme à celui du salarié.

On voit que l'on ne peut empêcher un chevauchement des concepts. Les frontières entre les différents types de déviance présentés ici étant difficilement discernables, tant elles sont fluctuantes et mouvantes.

C'est pour cela que l'intérêt de cette étude a porté sur les comportements incivils et la déviance. Mais, les incivilités sont des comportements qui se produisent dans l'espace public (rues, lieux publics, etc.…), et qui sont perçues par la population comme relativement peu graves. De ce fait, les incivilités sont perçues comme méritant peu d'être sanctionnées par les autorités. Dans cette optique, elles se distinguent des comportements déviants, définis comme des comportements plus graves, et conflictuels.

Le chapitre 3 a déjà fait le lit des différents comportements incivils développés sur les voies publiques de Cotonou. Si ces comportements constitués d'infractions au code de la route, d'actes marginaux et de délinquance se retrouvent généralement d'une

[73] Personne ayant un travail salarié stable

manière ou d'une autre chez la plupart des usagers de la route, ils sont beaucoup plus récurrents chez les groupes d'acteurs qui font carrières dans la délinquance et qui sont reconnus et étiquetés comme tels dans l'espace public de circulation routière à Cotonou. Ce sont les déviants de la route à Cotonou.

4.3- Déviants de la route à Cotonou

A la question : « de tous les usagers de la route à Cotonou, quels sont ceux qui dévient le plus des normes de circulation et produisent l'insécurité ? », les réponses obtenues sont invariablement les mêmes suivant le classement ci-après :

1- *zémidjans*
2- *zéwés*
3- conducteurs de véhicules en transit
4- camionneurs

Le tableau suivant indique les proportions suivant lesquelles ces groupes d'usagers de la route sont catégorisés de déviants.

Tableau XV : *Les Porteurs de l'étiquette de déviant de la route à Cotonou*

Groupes d'usagers déviants	**Proportions d'étiquetage (%)**
Zémidjans	47
Zéwés	21
Conducteurs de véhicules en transit	17, 3
Camionneurs	14,7

Source : données de terrain, 2012

S'il est vrai que dans la circulation routière à Cotonou, il n'existe pas de groupes d'usagers de la route qui soient reconnus comme modèles de la bonne conduite, il n'en demeure pas moins que la plupart des conducteurs de véhicules motorisés ou non essaient de conduire le mieux possible. Cependant, au cours de la collecte des données effectuée, sur les 307 informateurs interviewés, quatre groupes d'usagers de la route sont identifiés et étiquetés comme fauteurs de troubles sur la route. Les *zémidjans* sont indiqués comme en haut de l'échelle de production des incivilités. Pour quarante sept

pour cent (47%) des enquêtés, les *zémidjans* constituent le groupe d'usagers de la route qui dévient le plus des normes de circulation routière. Ensuite, viennent les *zéwés*, identifiés par vingt et un pour cent (21%) des informateurs comme auteurs de troubles dans la circulation routière. Puis viennent les conducteurs de véhicules en transit, désignés par dix sept virgule trois pour cent (17,3%) de la population enquêtée. La dernière place de la série est occupée par les camionneurs qui sont identifiés par quatorze virgule sept pour cent (14,7%) des enquêtés.

Zémidjans, zéwés, conducteurs de véhicules en transit et *conducteurs de camions* sont ainsi identifiés comme des acteurs classés en haut de l'échelle de production de l'insécurité routière à Cotonou. Il est important de les présenter dans ce travail et de déterminer les logiques suivant lesquelles ils fonctionnent sur les voies publiques.

4.3.1- *Zémidjans* à Cotonou

Ils sont appelés *Zémidjans*, ce qui signifie en langue nationale fongbé, « emmène-moi vite » ou encore « prends-moi brusquement ». Ils sont des taxi-motos que l'on retrouve avec ou sans client indépendamment de l'état des routes et de l'heure du jour ou de la nuit. D'autres les appellent « kèkènon » ou « zém » ces hommes vêtus de jaune dans les rues de Cotonou. Il suffit d'un signe de main ou de siffler aux abords d'une voie et ils viennent à vous pour vous emmener où vous désirez. Généralement les usagers discutent le prix avant de commencer le transport, autrement dit, cela peut devenir coûteux. Dans la ville, 100 FCFA à 400 FCFA environ suffisent selon la distance. Aussi, transportent-ils des bagages comme une chèvre ou des barres de fer. Tout est transporté selon le cas, parfois deux adultes derrière le zémidjan puis un enfant assis devant lui sur le réservoir de la moto.

''L'avantage des ***Zémidjans***, c'est qu'ils vous déposent devant votre portail ou vraiment à l'endroit où vous vous rendez. En saison pluvieuse par exemple ils sont prêts à vous emmenez dans les zones enclavées du fait de l'inondation. C'est un moyen de transport très pratique à Cotonou. Les ***zémidjans*** assurent quotidiennement le déplacement d'une frange importante de la population. En effet, on estime à quelques 2,4 millions le nombre de passagers transporté par les zémidjans qui sillonnent toutes les rues et ruelles de Cotonou (Noukpo, 2004). Ceci rappelle les

propos d'un artiste anonyme qui déclare sur une photo de « zémidjan » qu'il a faite et sur laquelle on pouvait reconnaître deux passagers européens : « A Cotonou, le *zémidjan* est aussi pratique que le métro à Paris ! ». Toutefois, si les ***zémidjans*** jouent un rôle primordiale dans la mobilité urbaine à Cotonou, il n'en demeurre pas moins qu'ils sont identifiés comme les principaux auteurs de la pollution athmosphérique dans ladite ville. Selon le Ministère de l'Environnement, il est émis chaque jour au Bénin 83 tonnes de monoxyde de carbone dont 49 tonnes émises par les deux roues (Lewhe et Zemmour, 2009). L'essence de contrebande, le « kpayo » en est la cause. En effet, 15% à 30% moins cher que le carburant à la pompe, le « Kpayo » est plus utilisé par les « zémidjans » qui sont toujours dans la dynamique de faire plus d'économie.

Les risques que les taxi-motos courent et font courir à la population sont élevés. Ils sont à l'origine de nombreux accidents de la route. Selon le CNSR (2011), les taxis motos sont impliqués dans près de 30% des accidents qui ont lieu dans la ville de Cotonou et en sont responsables à plus de 47%. Ils n'ont pas foi aux yeux et prennent des risques d'accidents comme s'il s'agissait d'un jeu. Remarquons cependant que le « zém » à Cotonou est un mal nécessaire, car comme le dit Romuald[74], Cotonou ne serait plus vivable le jour qu'il n'y aurait plus de « kékénon ».

Il est cependant nécessaire de documenter les origines et les conditions d'émergence de ce mode de transport artisanal.

4.3.1.1- Au commencement était le vélo-taxi : *taxi-kanan*

Sur le plan international, on estime que c'est dans les années 1970, en Asie, qu'il y a eu l'apparition des premiers taxis motos (Oyesiku, 2001, cité par Diaz Olvera, Plat et al, 2007). Ils étaient largement utilisés dans les cités vietnamiennes pendant longtemps (Guézéré, 2008). En Afrique, le taxi-moto est certes, de diffusion un peu récente mais son ancêtre rural, le vélo-taxi, était utilisé depuis des décennies pour le transport des personnes et des marchandises au Kénya, en Ouganda, au Sénégal et au Bénin. C'est à partir des années 1980 que le taxi moto a véritablement fait son apparition dans

[74] Un instituteur interviewé à Gbèdjromèdè, un quartier de la ville de Cotonou

plusieurs villes africaines avec des dénominations propres aux langues locales de chaque pays. Au Bénin le taxi moto s'est greffé à l'origine sur la pratique antérieure de vélo-taxi dit *taxi-kanan*[75] à Porto Novo et dans d'autres localités. D'après plusieurs manuscrits rédigés à l'Université d'Abomey-Calavi (Adoumngu, 1989 ; Agossou, 1997 et Houssou 1999), ***kanan*** encore appelé Akassa, base de l'alimentation des populations, était préparé dans tous les quartiers et villages et transporté sur les places publiques et dans les marchés.

> *« Pendant longtemps, ce sont les colporteurs qui assuraient le transport des paniers d'akassa vers les marchés. Avec l'apparition des bicyclettes, le colportage disparut. Chaque matin, avant le départ pour le champ, les propriétaires de vélo devaient déposer aux marchés les paniers de kanan de leurs épouses, de leurs mères ou de leurs sœurs. Très vite, quelques groupes d'individus fuyant le travail de la terre se consacrèrent uniquement à cette activité pour le bonheur des femmes vendeuses qui s'abonnèrent. Les relations entre Porto-Novo et les villages environnants étant intenses, l'approvisionnement de la ville en produits vivriers, en bois et charbon et le transport des personnes étaient assurés par les bicyclettes. De transport de marchandises, la pratique s'est ensuite transformée en transport de personnes lorsque les bicyclettes ont été remplacées par les motos, nouveau moyen plus stable et rapide* » (Guézéré 2008).

4.3.1.2- Ensuite l'essor du Zémidjan s'est lié aux contraintes politiques et économiques

Pour Noukpo (2003), « Porto-Novo est considéré comme le berceau du zémidjan ou le centre de diffusion et d'éclatement du premier niveau. Depuis ce noyau primaire, le zémidjan gagne les principales villes du pays ». Selon différentes personnes interrogées, l'essor du zémidjan, comme moyen de transport organisé professionnellement, remonte à 1977-1978. Il résulte de la conjugaison de plusieurs évènements politico-économiques. Le premier évènement est lié à l'agression du 16 janvier 1977 par des mercenaires étrangers qui voulaient déstabiliser le régime en

[75] En langue goun parlée dans l'Ouémé, *taxi-kanan* signifie la bicyclette qui transporte des paniers de *kanan* c'est-à-dire des boules d'akassa vers les marchés

place à Cotonou. Le Gouvernement béninois accuse sitôt son homologue gabonais d'avoir des accointances avec les commanditaires et d'avoir prêté main forte aux auteurs du coup de force. Par mesure de rétorsion, les béninois sont expulsés du Gabon en juillet 1978. Pour des raisons économiques, plusieurs autres béninois avaient déjà été expulsés du Congo Brazzaville en janvier et février de la même année. La crise économique du Nigeria provoqua aussi un reflux massif des Béninois entre 1983-1985. Tous ces rapatriés, généralement, détenteurs d'engins à deux roues, se lancèrent dans la pratique de zémidjan. Avec le succès de ces motos, ce moyen de transport fut élargi dès 1985 aux autres villes du Bénin. La diffusion proprement dite s'est effectuée que le *zémidjan* a véritablement émigré de sa « partie d'origine » (Noukpo, 2003) pour monter à l'assaut de la métropole économique, Cotonou.

En effet, entre 1987-1988, la crise économique et financière dans laquelle s'est empêtré le Bénin a atteint son paroxysme. Elle s'est traduite, entre autres, par le non-paiement des salaires des fonctionnaires durant plusieurs mois et par le gel du recrutement dans la fonction publique. Les fonctionnaires, les ouvriers et même les paysans trouvèrent une activité de survivance dans l'exploitation du zémidjan. Cette pratique sera intensifiée dans les années 1990 grâce à la libéralisation politique ayant accompagné la conférence nationale. La propagation s'est faite d'autant plus aisément qu'aucun obstacle institutionnel ou règlementaire ne pouvait plus handicaper le zémidjan. Dans ces conditions, ce nouveau mode de transport allait rapidement se propager en franchissant les barrières politiques selon les principes de l'école du diffusionnisme défendu par Raffestin (1990). Selon cet auteur : « la diffusion correspond à la transmission et à l'adoption graduelles dans le temps et dans l'espace de l'innovation. Ce processus peut évoluer soit par expansion, lorsqu'augmente le nombre de personnes qui adoptent l'information, soit par relocalisation, lorsque des personnes ayant déjà adopté l'innovation déménagent dans une autre aire ». La distance géographique ne constituant pas un obstacle réel à la diffusion, les taxi-motos se sont répandus partout en s'implantant dans toutes les communes du pays et même au Togo et au Niger. C'est ainsi, qu'ils sont aussi présents à Cotonou et jouent un rôle important dans le transport des personnes et des biens. Aholou (2008) dira à ce propos qu'ils "effacent" les distances qui existent entre le rural et le milieu urbain. Les allers et retours leur permettent de diffuser les mentalités citadines dans les zones rurales. Ce

faisant, ils participent au décloisonnement social, en luttant à leur manière contre les ségrégations et les différenciations spatiales. La capacité de chaque citadin à assurer ses propres déplacements révèle en effet sa position sur une échelle des hiérarchies sociales. En effet, les moyens de locomotion constituent entre autres un élément distinctif des différentes catégories sociales urbaines comme le dit bien le romancier : "*car dans la société actuelle, on vous situe selon votre moyen de déplacement. Les piétons ne comptent pas. Il y a donc, au bas de l'échelle, ceux qui pédalent ; en deuxième position viennent ceux qui ont un engin à deux roues à moteur et au sommet se pavanent ceux qui ont une voiture" (*Ilboudo, cité par Aholou (2008), p. 189*).* On retiendra donc que le *zémidjan* réussit là ou l'Etat a échoué en assurant tant bien que mal, la fonction sociale de transport des personnes et des biens. Bien qu'étant un moyen de transport de fortune, il est emprunté par toutes les classes sociales et desserre tous les quartiers. Cependant, dans la prise en charge de ce rôle, les zémidjans prennent beaucoup de risque et se hissent au cœur de l'insécurité routière.

A Cotonou, les zémidjans sont confrontés à un défi de taille, celui de la sécurité. Ils sont en effet au cœur de tous ou presque tous les cas d'infractions au code de la route et sont étiquetés comme des déviants.

4.3.1.3- *Zèmidjans* : une étiquette de déviance

« Ils sont responsables de la plupart des accidents dans lesquels ils sont impliqués »[76]. En effet les chiffres obtenus auprès du Commissariat Central de Cotonou font état de ce que les « zémidjans » sont responsables de près 47% des accidents de voies publiques dans lesquels ils sont impliqués. Les données recueillies sur le terrain confirment bien ce résultat, car sur les 55 *Zémidjans* rencontrés, 31 ont avoué avoir déjà été au moins une fois, victime d'un accident de circulation. S'ils n'avouent pas en avoir été responsables, la description qu'ils en font ne les laisse pas innocents. Ceci parait normal, car ces derniers passent toute leur journée et même certaines nuits à conduire. Ils constituent donc une catégorie d'acteurs plus accidentogènes.

Ces *zémidjans* qui, un jour, décident d'être conducteur de taxi-moto n'ont souvent pas de permis de conduire ; la plupart ne connaissent rien du code de la route et viennent

[76] Propos de VITODEGNI Nestor, responsable du service statistique au CNSR

très souvent des campagnes. En effet, sur l'ensemble des *zémidjans* rencontrés, 96,25% ont avoué ne pas avoir le permis de conduire et 33% ont confié avoir une connaissance sommaire du code de la route pour avoir suivi des séances de sensibilisation du CNSR et de l'ONG *Alinagnon.*

Les *zémidjans* se lancent donc dans le métier avec un maillot, un numéro d'identification, puis 7000 f à verser à la mairie. Ils se mettent dans la circulation avec une seule pensée en tête : « maximiser le gain de la journée », car il va falloir pour certains d'entre eux, verser en fin de journée, les frais de location de la moto. Ces frais sont souvent compris entre 2000 f et 3000 f /jour selon l'état de l'engin et le type de contrat passé. Cette quête effrénée de l'argent prend donc le dessus sur la vie des taxi-motos et des passagers qu'ils prennent. Il suffit de prendre quelques minutes à les observer sur l'axe étoile rouge-carrefour *Lègba*[77] ou l'axe carrefour SOBEBRA-carrefour Dédokpo pour les voir circuler. L'une de leurs caractéristiques dans la circulation est la vitesse. Il est rare de les voir rouler lentement, la plupart utilise des motos de marques chinoises (*Jincheng – Dayung …*) ou japonaises (Honda-Suzuki-Bajaj) communément appelées « Efrakata ou lakata»[78] . Ces motos sont dotées d'un moteur thermique dont la cylindrée va de 75centimètre-cubes à 400 centimètre-cubes, ce qui leur permet d'avoir cette grande capacité d'accélération dont ils abusent usent en défiant tous les autres usagers de la route par les nombreuses violations de priorité dont ils sont responsables. Ils sont des acteurs très dérangeants ; « *ils ne conduisent jamais comme il lefaut et on ne s'en prend pas à eux de peur de s'attirer la colère de leurs collèges qui leurs sont toujours solidaires* »[79]. Avec leur vitesse excessive, ils faufilent entre les voitures, mini bus, bus et camions au risque de leur vie et de celle de leur passager. Selon le CNSR (2007), la vitesse contribue à 80% environ aux accidents mortels à Cotonou. Au cours de l'année 2008, 05,3% de *zémidjans* ont été victimes d'accidents mortels (CNSR, 2009). Mais, cet état de chose n'émousse guère leur ardeur, car pour eux une bonne rentabilité de leur journée passe par là. En effet, la

[77] Nom d'un carrefour situé au cœur de la ville de Cotonou et au près duquel est implanté la divinité vaudoun Lègba

[78] Pour désigner la ressemblance avec la moto utilisée par la vedette congolaise de la musique « N'Dombolo » (Kofi OLOMIDE) dans le clip vidéo du morceau « Efrakata » de l'album du même nom

[79] Propos de Lucie enquêtée sur le parc ''morgue'' du champ de foire

rentabilité est le seul objectif du *zémidjan* quand il est en situation de circulation. L'exemple suivant en dit long.

> « *Je ne peux pas passer toute ma journée sur un seul déplacement … ; le zémidjan doit filer pour vite déposer son client et aller en chercher un autre,... C'est vrai que je file, mais je fais attention aux accidents, j'ai la maîtrise de ma moto…* »[80]**.** Mieux, « *il faut filer à Cotonou, car ici tout le monde est pressé ; si tu vas lentement tu vas barrer la voie aux usagers qui viennent de derrière* »[81].

Chacun y va donc de son explication. Et l'excès de vitesse demeure une véritable source d'insécurité. Les récentes estimations du CNSR (2012) révèlent que près de 80% des accidents de la route sont dus à l'excès de vitesse.

Au-delà de la vitesse, le non-respect du code de la route est également caractéristique de la circulation chez les taxi-motos. En effet, la plupart (72%) des taxi-motos interviewés affirment ne pas tenir compte sérieusement des signalisations routières, voire la transgressent violemment en l'absence d'un agent de police. De plus, ils affirment commettre consciemment une infraction au code de la route lorsque l'occasion le permet. On observe ainsi chez les zémidjans de Cotonou de pratiques telles la circulation en sens interdit, la violation de la priorité de passage, la violation du sens giratoire, le non respect de la distance de sécurité, le dépassement par la droite, le mauvais stationnement, les vitesses excessives, le non-respect de l'arrêt imposé par le panneau stop ou par le feu rouge fixe ou clignotant. Les raisons évoquées pour expliquer ces délits vont du « gain de temps » à « l'économie d'essence ».

Ces comportements résument le quotidien des zémidjans. En effet, chaque fois qu'ils arrivent à rentrer sains et saufs chez eux, ils devraient « *rendre grâce à leur Dieu pour les nombreux accidents auxquels ils auraient échappé de près* »[82]

> « Tous *les zém sont pareils* »[83]. Ce propos de résignation montre que c'est parce certains usagers n'ont pas le choix qu'ils empruntent encore les taxi-motos. « *Les zémidjans ne sont pas sérieux… Ils nous prennent d'importantes*

[80] Propos de Lolo, un zémidjan interviewé sur le parc Y sur stade de l'amitié à Cotonou
[81] Ibou, zémidjan à Zongo
[82] Père GOMEZ, rencontré au Collège Père Aupiais
[83] Urbain, Inspecteur de police au Commissariat de Sodjéatimè

sommes pour notre déplacement… Et après c'est pour filer et nous jeter sous les titans ou entre les mains des bandits »[84].

De tels points de vue sont développés dans les rues de Cotonou. Lors de la collecte des données, chaque fois que les objectifs de recherche sont présentés à un interlocuteur, celui-ci n'hésitent pas à indiquer les zémidjans comme des acteurs qui sont au premier rang de la production des infractions sur la route. En effet, à la question « de tous les usagers de la route, lesquels apparaissent comme commettant le plus de pratiques à risque ? » Les réponses sont presque unanimes sur le fait que les *zémidjans* apparaissent au premier rang. 47% des informateurs les identifient comme les acteurs entretenant le plus l'insécurité routière à Cotonou. Les *zémidjans* se reconnaissent eux-mêmes comme tels. En 2011, ils étaient impliqués dans près de 37% des A.V.P. qui ont lieu à Cotonou (CNSR, 2009) et en étaient responsables à plus de 40%. C'est dire donc que leur métier participe de la construction de l'insécurité routière à Cotonou. Cependant, les populations avouent ne pas pouvoir se débarrasser d'eux et les reconnaissent comme « un mal nécessaire dans la ville de Cotonou ». La photo ci-dessous illustre bien comment ils ne respectent pas les couloirs de circulation et circulent là où le chemin est ouvert en ne tolérant pas le passage aux autres usagers de la route à qui ils ravivent la vedette sur les voies publiques.

[84] Nanfi djodjo à Gbédégbé, un quartier de Cotonou

Photo16 : non respect des couloirs de circulation par les zémidjans



Cliché SINA, Cotonou (place de l'étoile rouge) 2012

La Photo 15 indique que circuler sur les routes de Cotonou est un véritable parcours de combattant. Les motos à deux roues notamment les zémidjans occupent tous les couloirs de circulation en foulant ainsi au pied les questions de priorité. Les *Zemidjans* caractérisent ainsi l'aspect terriblement non-durable de la mobilité urbaine de Cotonou, représentant l'omniprésence du transport motorisé individuel. Mais ils ne sont pas les seuls auteurs de troubles routiers à Cotonou. Il existe également une autre catégorie de véhicules motorisés individuels que l'on retrouve au cœur des déviances sur la route : ce sont les *zéwés*.

4.3.2- Les « zéwés » dans la circulation routière à Cotonou

« *Zé* » comme le *zé* de « zémidjan » qui veut dire « prendre » en langue nationale *fongbé* et « *wé* » qui signifie miroir dans la même langue, « zéwé » signifie le fait de conduire une moto sans ses rétroviseurs ou avec de petits rétroviseurs. Les pratiquants du « zéwé » sont également appelés « zéwés » et sont nombreux dans la ville de

Cotonou. On les voit sur toutes les voies publiques de la ville ; aux abords des carrefours, le long des rues, sur les places publiques, dans tous les quartiers.

4.3.2.1- Zéwé : une pratique de la jeunesse à Cotonou

Ils sont pour la plupart de jeunes hommes ; élèves, étudiants ou ouvriers dont l'âge est compris entre **15** et **30 ans**. Ils sont des motocyclistes, pas n'importe quels motocyclistes, ils utilisent presque tous, des « motos dame[85] » à « quatre temps » communément appelées « Djènanans ». Le type de « Djènanans » utilisés dépend de la période. « *C'est une question de mode* ». Actuellement les « zéwés » les plus remarquables de la ville utilisent les motos « Djènanans » de marque « Honda » ou « Dayang ». « Les *djènanans* de marque « luojia » et qui ont quatre clignotants font également l'affaire »[86]. On comprend donc que « zéwé » n'est pas seulement une manière de conduire, « *c'est avant tout un comportement, une moto en bon état, c'est-à-dire une moto neuve capable d'assurer une bonne vitesse sur la voie et qui possède un ronflement discret. Les jeux de phares doivent être au point et le système de freinage impeccable* »[87]**.** Par ailleurs, le « zéwé » est également reconnaissable par son style d'habillement. « *Il doit être à la mode sur tous les plans*''[88]**.** Actuellement la tendance vestimentaire des « Zéwés » est constituée de vêtements moulants tendant à « *bien serrer le corps de sorte à montrer la forme des muscles*». Ces vêtements sont appelés dans le jargon de ces jeunes, « *djangoun* » ou « *slim* ». Il s'agit de pantalons « Jean » de couleurs variées, des « tee-shirts » et des chemises de manches courtes ou longues. ''*On peut également porter des tenues traditionnelles, l'important c'est que l'ensemble soit djangoun* ''[89]. L'image ci-dessous est celle d'un zéwé rencontré dans une rue au quartier Agla à Cotonou.

---

[85] Pour désigner les motos en forme de canard de marque japonaise et chinoise que l'on rencontre un peu partout au Bénin et sont utilisées à la fois par des hommes et femmes mais qui sont à priori destinées aux femmes selon Etienne VLAVONOU promoteur des motos de marque SANYA à Zogbo (Cotonou).
[86] Foo Jo, déclarant en douane à Cotonou
[87] Adinon, étudiant en statistique à l'ENEAM
[88] Esther, journaliste stagiaire à la radio locale Océan FM
[89] Thibaut, élève en terminal au Collège Père Aupiais

Photo 17 : un zéwé en circulation à Cotonou



Cliché SINA, Cotonou 2011

Au-delà de l'état neuf de la moto et du style vestimentaire, le « zéwé » se distingue des autres motocyclistes de la ville par sa manière de s'asseoir sur son engin. Il s'agit d'une manière particulière en son genre car ‘'elle fait toute la classe du « zéwé »… Le style « zéwé » est un style de séduction …*Quant un « zéwé » passe, il doit attirer de l'attention, une attention d'admiration provoquée par tout le style qu'il porte*. En effet, quant on observe les *zéwés* dans la ville, on remarque qu'ils s'asseyent sur le bout avant du siège de la moto et plient les jambes de manière à tomber sur celles-ci. Les mains sont posées sur le guidon de la moto et les bras sont légèrement pliés de sorte à tirer le corps du conducteur vers l'avant. Par ailleurs, il faut dire que la moto d'un « zéwé » ne doit pas être munie de rétroviseur. Dans le cas échéant, le rétroviseur doit être de très petite taille de façon à procurer une manipulation aisée du guidon au conducteur qui veut slalomer entre plusieurs véhicules.

Photo 18 : Le style vestimentaire du *zéwé*



Cliché SINA, Cotonou 2011

Cette image dont la prise a été négociée avec cet usager (qui n'a pas souhaité décliner son identité) vise à présenter au lecteur le style d'habillement du zéwé, qui comparé à l'habillement d'un simple jeune béninois parait particulier.

Tel que présenté, le « zéwé » apparaît comme un mode de vie de la jeunesse « cotonoise » qui consiste à ne pas passer inaperçu partout où l'on se présente. Mais cette définition ne saurait s'arrêter à ce niveau sinon l'importance des « zéwés » pour cette étude ne serait pas indiquée.

4.3.2.2- zéwés : un pool de comportements déviants sur les routes de Cotonou

Ils sont facilement reconnaissables dans la circulation par leur moto démunie de rétroviseurs''et sont identifiés par la police nationale comme des auteurs d'insécurité dans la circulation routière. En effet, « l'absence des rétroviseurs augmente le risque d'accidents pour ces conducteurs qui n'ont plus les moyens d'avoir une idée de la circulation venant de derrière…

Les « zéwés » traversent la voie sans aucune précaution ; ils ne regardent pas la circulation venant de derrière ni celle venant de leur gauche ou de leur droite… Nous avons déjà recensé cette année de nombreux accidents de la route causés par ces motos sans rétroviseurs. En Novembre 2007, une opération mixte entre la brigade de circulation routière du commissariat central de Cotonou et le Centre national de sécurité routière a permis d'arrêter environs 500 motos « sans rétroviseurs » dont 300 ont été interceptées au carrefour Unafrica.[90]

Selon un rapport du CNSR datant de 2010, des 21% des motos à deux roues de Cotonou (les zémidjans exclus) impliquées dans des accidents de voies publiques, « les zéwés en sont responsables à 46% ». Le phénomène « zéwé » existe donc à Cotonou depuis quelques années, mais les répressions ne semblent guère changer les comportements de ces jeunes conducteurs qui depuis lors, ont développé un certain nombre de stratégies pour arriver à leur fin sans qu'ils ne se fassent arrêter. Les « zéwés » circulent à moto sans les rétroviseurs placés aux motox. Mais chaque fois qu'ils veulent sortir, ils prennent le soin de les garder souvent sur eux. Par exemple, pour leurs déplacements à Abomey-Calavi, les « zéwés » ne placent pas les rétroviseurs sur les motos et ne les gardent pas sur eux. Mais pour se rendre à Cotonou, certains prennent le soin de les garder sur eux. « *Je les mets au niveau du porte bagage de la moto ou sous la scelle »*[91]. D'autres préfèrent les mettre dans un sac qu'ils ont souvent au dos et prennent le soin de les placer à la moto dès qu'ils perçoivent de loin les agents des forces de l'ordre. Cependant, ils n'hésitent pas à les enlever dès qu'ils s'éloignent de ces derniers. En témoignent les propos d'un informateur qui affirme : « *Je les enlève dès que je les ai dépassés* »[92] . La mésaventure suivante a été vécue par un des « **zéwés** » rencontrés dans le cadre de la présente recherche:

''Un jour, je n'avais pas aperçu la présence des policiers au carrefour Vèdoko, donc je ne me suis pas arrêté pour placer les « rétro » avant de m'approcher d'eux. Sitôt arrivé au carrefour, j'ai été surpris d'entendre un coup de sifflet d'un agent de la police me demandant de m'arrêter, je n'avais pas le choix, j'ai

[90] Urbain VANTOURA, Inspecteur de Police au Commissariat Central de Cotonou

[92] Thibaut, élève au Collège d'enseignement Général (CEG) de Houéyiho

dû obéir. Bien que j'ai sorti les « rétro » pour les placer à la moto, il a insisté pour me prendre les frais de contraventions qui s'élevaient à 7000 FCFA. Je n'avais pas cet argent sur moi ; j'ai appelé ma sœur qui vend à Ganhi[93]*. Elle a eu la gentillesse de m'amener l'argent et j'ai été relâché. Arrivé au carrefour « la mort » je me suis arrêté pour enlever les « rétro » qui me gênaient déjà. J'étais encore occupé à cette tâche, quand à ma grande surprise, le même policier qui m'avait arrêté au carrefour vèdoko est venu se positionner avec sa patrouille. Dès qu'il me vit, il s'est visiblement énervé mais il n'a rien dit et me regarda partir…. »*[94].

Cette histoire montre comment ces conducteurs sont résolus à ne pas respecter les normes de la route.

Il existe une autre catégorie de « zéwés » qui à cause des arrêts de la police préfèrent utiliser de petits rétroviseurs qui ne débordent pas le guidon et ne les empêche donc pas de circuler comme ils le désirent. *'' Ainsi je n'ai plus de problèmes avec la police et je peux circuler aussi comme je le veux''*[95]. Mais en parlant ainsi des « zéwés », une question vient à l'esprit : En quoi les rétroviseurs empêchent- ils de bien circuler ?

''Les rétroviseurs empêchent qu'on se faufilent entre les motos et voitures car ils accrochent les autres motos ou leur conducteur en nous ralentissant ou en nous empêchant de passer par les petites issues qui peuvent se présenter en cas de «go slow »''[96].

En effet la voie que les « zéwés » préfèrent pour leur circulation est celle réservée aux véhicules à quatre roues. La piste cyclable à eux réservée ne les intéresse pas car elle serait « trop petite » et empêche l'accélération. Il suffit de les voir circuler pour les reconnaître, le petit espace restant entre deux véhicules circulant sur une même chaussée est le lieu où on les retrouve souvent avec une vitesse d'accélération très élevée pour cet espace et même pour un milieu urbain comme Cotonou. Faufiler entre

[93] Littéralement cela signifie marché de fer. C'est un marché situé au centre ville de Cotonou ou on vendait à l'origine des matériaux pour la contruction des maisons. Aujourd'hui on y vend un peu de tout, généralement les objets importés.
[94] Cosme, apprenti tailleur rencontré au quartier Sikècodji
[95] Adinon, étudiant en gestion d'entreprise rencontré au quartier Midombo
[96] Romaric, animateur de spectacle rencontré à Vodjè

les voitures et les camions est leur mode de conduite préféré. ‘’*Cela témoigne du courage du conducteur ; le « zéwé » adore être en tête de file dans la circulation… ça fait de moi le maître de la route aux yeux de mes homologues qui me respecteront désormais dans la circulation et qui ne me défieront plus* »[97]. Il suffit qu'ils aperçoivent un petit espace entre les véhicules et n'hésitent pas à y circuler à grande vitesse. *Il faut leur céder le passage sinon c'est des casses qui s'en suivent et il est quasiment impossible de les inviter à prendre conscience car ils n'hésitent pas à vous rappeler qu'ils sont sur l'espace publique et qu'ils sont libres de circuler comme ils veulent*[98].

Le « défi », ce mot résume la circulation des « zéwés ». En effet, ces motocyclistes considèrent l'espace de circulation, comme une « arène » de combat où l'enjeu est de défier les autres usagers de la route en les dépassant tout en les invitant à vous rattraper. Les zéwés ne tolèrent pas le passage aux autres usagers des voies publiques. Le vainqueur de cette arène est ici celui qui arrivera le premier à son lieu de destination sans se faire rattraper et dépasser. Aucune règle n'existe dans cette arène, ‘’*le code de la route peut être violé comme vous le voulez mais vous devez éviter les accidents de même que le fait d'être arrêté par les forces de l'ordre au risque de mettre fin à votre participation du jour*’’. Ainsi, ces jeunes élèves et étudiants mettent en jeu leur vie dans cette arène qu'ils se représentent au prix d'une quelconque gloire aux yeux de leurs camarades. Ils sont très nombreux à appartenir à ce qu'ils appellent « **clan** ». Pour les voir, il suffit de se mettre aux heures de sortie des cours aux abords des établissements secondaires tels que le CEG Gbégamey, les lycées ; Coulibaly et Père AUPIAS, le Cours Secondaire Protestant (CSP), le collège la Flèche ou l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management et le complexe scolaire LICA à Abomey-Calavi.

Ils sont connus comme tels par les populations de Cotonou, sauf qu'ils déclarent que leurs parents ne savent pas qu'ils développent de telles pratiques. Certains usagers de la route ont confié qu'ils leur cèdent la voie chaque fois qu'ils les voient venir. Tandis que d'autres ne le leur permettent pas, ce qui donne lieu à des échanges d'injures.

[97] Camel, étudiant à la faculté de droit
[98] Urbain, inspecteur de police

Mais *zémidjan* et *zéwé* ne sont pas les seuls acteurs déviants de la route à Cotonou. Il y a également les conducteurs de véhicules en transit.

4.3.3- Conducteurs de véhicules en transit : quand les exigences du métier créent la déviance ?

L'étalement spatial des agglomérations et les besoins de mobilité de plus en plus rapide ont fait de l'automobile plus qu'un objet de plaisir ou de luxe (Dupuy, 1999 ; CETM, 2002). Elle est devenue une nécessité (Comité des constructeurs français, 2005). L'économie de la distance se trouve alors au centre des préoccupations des gouvernants à la recherche d'un équilibre et d'une cohérence entre mobilité, sécurité et environnement au profit des populations de plus en plus pauvres (Émangard, 1995). Tandis que dans les pays développés, des efforts sont consentis pour lutter contre les changements climatiques en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, notamment le gaz carbonique et le monoxyde de carbone, etc. (Joatton, 1996), les pays en développement, au contraire, s'équipent de plus en plus en véhicules usagés importés des pays du Nord (Archambeau et Garcier, 2001 ; Battau, 2006). Ainsi, les pays côtiers africains sont devenus des dépôtoirs pour véhicules usagers. Le Bénin n'est pas épargné par ce phénomène et en fait même une des activités principales de l'économie du pays. Une partie des véhicules venus au port de Cotonou, reste dans le pays et est en conséquence taxé de frais de douanes et le reste des véhicules est convoyé vers les pays de la sous région. Ce sont les véhicules en transit qui traversent chaque semaine le pays et qui créent d'énormes dégâts aux populations locales. En attendant de développer cet aspect, il est important de présenter les caractéristiques de ces véhicules d'occasion que l'on retrouve à Cotonou et qui transitent par le pays.

4.3.3.1- Véhicules d'occasion : déchets en Europe et véritables moyens de transport en Afrique

Selon le laboratoire Syfia, en Belgique, le recyclage des pièces de voitures est remarquable. Ce pays disposerait de la meilleure technologie au monde en matière de

recyclage de voiture. Seulement que, détruire une voiture dans un centre agréé ne rapporterait que 40 € pour la ferraille, bien moins que de la revendre… Même dans un état pitoyable, un véhicule peut terminer sa vie en Afrique.

"En 2005, 262 000 véhicules ont été exportés des Pays-Bas, précise le laboratoire Syfia. C'est le seul pays à donner un chiffre exact. La Belgique estime qu'il y a 250 000 voitures exportées par an. De plus, ce pays constitue une zone énorme de transit des voitures allemandes et autrichiennes vers l'Afrique, notamment le Bénin.

Le port de Cotonou, est une des plaques tournantes du commerce de voitures d'occasion pour l'Afrique de l'Ouest. Des années durant, il a été le lieu de destination et de transit privilégié de la sous-région, avant que le port de Lomé ne gagne en influence. Chaque semaine, des milliers d'automobiles y sont débarquées.

Photo 19 : Parc MANANA à Cotonou : des véhicules d'occasion allignés prêts pour le transit vers l'hinterland



Cliché SINA, Cotonou 2012

> « *Des véhicules d'occasion généralement appelés « venus de France » sont alignés pour le transit vers des pays frontaliers». Des échanges eus avec le promoteur de ce parc, il m'est revenu que la quasi-totalité de ces véhicules sont importés de l'Allemagne.*

"Il y a eu un pic en 2001 avec près de 350 000 voitures, estime le Porte Parole de la douane au Bénin[99]. Puis, cela s'est tassé. Le marché reprend timidement." Celui-ci est essentiellement dominé par des hommes d'affaires libanais comme Hassan bosse au port depuis 8 ans. Le jour de l'entretien avec lui, il attendait 16 voitures. Le lendemain, huit autres débarqueront. Quel que soit son état, aucune voiture ne repartira avec le bateau. "En 2002, le gouvernement avait décidé que les véhicules de plus de 8 ans ne pouvaient plus venir au Bénin, a précisé le colonel ZANNOU. Mais la pression sociale a été telle que la décision n'a pas pu aboutir." Le Nigeria, lui, est en théorie plus strict : aucune voiture de plus de dix ans n'est censée y entrer, au nom de la lutte contre la pollution. Mais les quelque 800 km de frontières communes avec le Bénin sont poreux. À l'inverse du Nigéria, le Bénin encourage l'importation des vieilles voitures. Il perçoit ainsi les taxes avant que les véhicules soient réexportés en fraude. Pierrot est transitaire au port de Cotonou. Il règle les documents administratifs pour toutes les marchandises. "Pour une voiture neuve, les taxes peuvent atteindre deux millions de francs CFA. Pour une voiture de 15 ans, ce serait plutôt 538 000 francs CFA." Le commerce est tel que le port ne pouvait plus accueillir tous les véhicules. Il a été créé en conséquence, à 13 km de Cotonou, le MIVVO (Marché international de la Vente des Véhicules d'Occasion). Des dizaines de milliers de voitures y attendent. Une Golf de 20 ans, 203 000 km, est proposé à 800 000 FCFA. Un minibus Toyota de 1988 a été vendu 2 100 000 FCFA pour le Niger.

Chaque année, au Bénin, toute voiture, selon qu'elle est un poids léger ou lourd, est supposée passer un contrôle technique au Centre National de Sécurité Routière. "58 882 véhicules ont été contrôlés à Cotonou en 2005. 1.593 ont été rejetés (CNSR 2008). Mais beaucoup de propriétaires ne passent pas le contrôle, car ils n'ont pas les moyens d'assurer la maintenance", selon un responsable du service des statistiques et de la documentation du CNSR. Les émissions de gaz d'échappement y sont contrôlées, mais à titre purement indicatif. La voiture dont le niveau d'émission de monoxyde de carbone (CO) est supérieur à 3% reçoit un simple bulletin avec le résultat : de mauvais à très bon. En Europe, une directive impose à tout véhicule d'être sous la barre des 0,5 %. "*Nous savons que la norme de 3 % est élevée, précise le responsable du Service des exploitations au CNSR, mais nous devons prendre en compte la réalité du pays.*"

[99] Le Colonel ZANNOU, Porte Parole de l'administration douanière au Bénin

Une interprétation des normes que ne partage pas Benjamin Fayomi, professeur à la Faculté des Sciences de la Santé, à Cotonou. "*Dans la philosophie des pays en développement, on essaie de majorer les normes parce qu'on sait qu'on ne pourra pas les atteindre. C'est une erreur. Une norme doit avoir une valeur internationale. La pollution n'a pas de frontière*".

Prête à passer le test des gaz d'échappement au CNSR, une Peugeot 305 GL blanche de 1983, venue de France, vient se positionner devant le capteur. Le résultat du contrôle donne un taux de 8,67 monoxydes de carbone qui ne l'a pas empêché de reprendre la route. Jusqu'en 2006, des agents du Ministère de l'Environnement faisaient des contrôles, à l'aide d'appareils mobiles et pénalisaient les pollueurs. "*Ces contrôles inopinés étaient dissuasifs. On recevait alors beaucoup de monde…''*, rappelle le responsable de la lutte contre la pollution de l'air de Cotonou au ministère en charge de l'environnement. « *Ces mesures avaient modifié les comportements, et le nombre de pollueurs tendait à diminuer. Mais faute de moyens, ces opacimètres prennent la poussière depuis un an* ».

Aujourd'hui, la pollution atmosphérique asphyxie de plus en plus les populations de Cotonou. Mais cela ne semble guère influencer la volonté politique car les véhicules d'occasion continuent d'être convoyés au Port de Cotonou et aucune rigueur n'est encore de mise quant à l'état des véhicules admis dans la circulation. Les véhicules d'occasion constituent une importante manne financière pour l'Etat central qui ne peut s'en débarrasser au risque d'affaiblir son pouvoir a précisé le porte-parole de l'administration douanière.

Pendant ce temps, les véhicules d'occasion continuent de maintenir l'insécurité sur nos routes. Cette insécurité est accentuée avec les véhicules en transit qui développent tout un mécanisme de déviance lors de leur escorte vers les pays de l'hinterland.

4.3.3.2- Véhicules en transit ou véhicules d'insécurité ?

Le Bénin est confronté à de graves problèmes d'insécurité et de pollution en dépit des dispositions prises par l'Etat pour réglementer l'importation, la vente et le convoyage des véhicules d'occasion du Port autonome de Cotonou vers les pays voisins.

Le marché de véhicules d'occasion qui se développe à Cotonou depuis quelques années, crée des emplois et arrange ainsi la situation de beaucoup de Béninois sans-emploi. Les opérateurs économiques impliqués en tirent de gros bénéfices de même que l'Etat qui tire de cette filière une bonne part des recettes fiscales. Mais ce sont les conditions dans lesquelles l'activité d'importation, de vente et de convoyage s'exerce qui ne sont pas des meilleures. Elles constituent même souvent une véritable menace pour la sécurité et la santé des populations béninoises. Il est vrai que quelques dispositions ont été prises en ce qui concerne l'installation des parcs de véhicules d'occasion et leur escorte. Malgré cela, des problèmes existent et suscitent des interrogations. Que dire des véhicules d'occasion dépourvus de phares, de clignotants qui sortent du port, des problèmes que posent leur visite technique, de la qualité des chauffeurs qui les conduisent, de l'embouteillage sur les axes, des cas d'accidents, de vol, d'insécurité et de pollution ?

Cette question trouve réponse dans la logique purement économique des acteurs de cette filière qui semblent être obsédés par la maximisation du gain au détriment de la préservation du bien être et de la vie humaine. Ainsi, les pratiques que développent les conducteurs de véhicules en transit, une fois qu'ils sortent des parcs de convoi pour les pays de la sous région sont quasiment déviantes par rapport au code de la route en vigueur en République du Bénin. En effet, ces véhicules étant dotés d'une assurance dont la validité dure 03 à 05 jours et d'une douane de 24 heures pour sortir du pays, leurs conducteurs se livrent à un excès de vitesse qui ne dit pas son nom.

Généralement sous escorte douanière, les véhicules en transit partent des parcs de vente de Cotonou à partir de 22 heures 30 en direction du Nigéria ou du Burkina Faso ou du Niger. C'est donc dans la nuit que ces véhicules usagers, sont sortis de Cotonou avec le risque que certains soient démunis de phare, de frein ou de rétroviseur et parfois avec des dysfonctionnements au niveau du moteur. Au-delà de la défaillance mécanique qui caractérise ces véhicules, il convient de souligner que le déplacement s'effectue très souvent en convoi avec des chauffeurs recrutés sur le tas sur la base des permis de conduire. Aucune autre disposition n'est prise pour s'assurer de la maitrise du volant chez ceux-ci. Le maître mot est la maîtrise de la vitesse. Le type de contrat que le promoteur a avec le chauffeur est lié à la conduite du véhicule à bon port dans

un record de temps. C'est à l'arrivée que vous êtes payés, précise Moïse, conducteur de véhicule en transit au parc MIVVO. Il explique que le promoteur doit s'assurer de ce que le conducteur a quitté le territoire béninois avant l'expiration de la douane du véhicule sans dommage. Ce qui est souvent difficile, ajoute Moïse, car malgré le savoir faire du conducteur, certains véhicules ne supportent pas la vitesse nécessaire ou plutôt lâchent en pleine route du fait d'une panne.

Il convient de retenir que pour des contraintes structurelles et économiques, les conducteurs de véhicules en transit se livrent à des excès de vitesse en agglomération comme en campagne. Ils sont responsables de près de 67% des accidents mortels qui ont lieu entre 23h et 06h (CNSR, 2012) dans la ville de Cotonou. Pour pouvoir tenir longtemps au volant, ces conducteurs se livrent à la consommation de produits illicites tels que les drogues de toute nature. Ces conducteurs sont étiquetés comme auteurs de troubles dans la circulation routière par 17,3% de la population enquêtée. Après cette catégorie d'acteurs, viennent ensuite les conducteurs de camions.

4.3.4- Véhicules gros porteurs à Cotonou

Si les conducteurs de voitures peuvent être perçus comme maîtrisant mal la route, il en va à l'inverse pour les conducteurs de camions et de transports en commun, lesquels doivent passer un permis de conduire de catégorie supérieure. Ces derniers, qui font partie de ceux dont l'exposition au risque routier est la plus élevée (leur travail, c'est la route), sont pourtant en proportion moins impliqués dans des accidents graves. En tout cas, ils payent personnellement un tribut en vie humaine ou en handicap assez modeste. Les conducteurs de poids lourds causent par contre des dégâts en vies humaines et en matériel particulièrement importants quand ils interviennent dans les accidents. En 06 ans, les accidents impliquant des camions ont causé près d'un millier de morts sur les routes béninoises; les morts étant en grande majorité les passagers des voitures tierces, des taxis en général (CNSR, 2012).

Deux débats sociétaux contradictoires se télescopent à propos des poids lourds et des transports en commun, qui séparent d'un côté le transport de marchandises, de l'autre le transport des hommes et des femmes. Ainsi, le développement des trains pourrait diminuer la présence des camions sur les routes (mais cela suppose des coûts qu'il faut évaluer par comparaison à ceux du déplacement des marchandises par la route, et des

infrastructures ferroviaires existantes actuellement à Cotonou) ; tandis que le développement des transports en commun tend aujourd'hui a être préconisé pour réduire le nombre de voitures particulières en circulation et les risques d'encombrement et de pollution.

Il s'agit donc dans le premier cas de réfléchir à l'intérêt d'une diminution du parc des poids lourds, dans le second de penser les avantages d'une augmentation des offres de transport en commun. Ces deux modes de transports ne sont toutefois pas comparables à termes, déjà parce que, comme il vient d'être dit, ils ne véhiculent pas les mêmes choses, ensuite parce que c'est en dehors des villes que les camions créent le plus problèmes (hormis le cas spécial de Cotonou), alors que les transports en commun symbolisent majoritairement un mode de déplacement urbain.

En outre, les contrôles routiers devraient s'appliquer avec équité quel que soit le type de véhicule. Or, à ce jour, les voitures particulières et les taxis subissent davantage de contrôle technique que les camions, comme en attestent les bilans annuels publiés par le Centre National de Sécurité Routière. Cependant, l'univers des poids lourds notamment les camions est particulier dans la ville de Cotonou.

4.3.4.1- Univers des camions à Cotonou

Il suffit de faire un tour dans la ville de Cotonou pour remarquer que les conducteurs de camions participent également à l'insécurité routière qui règne dans cette ville. Ils viennent de l'intérieur du pays (Bohicon, Djidja, Savè, Parakou, Nikki, Banikoara, Natitingou, Djougou, Kandi, Gogounou, Malanville) et des pays frontaliers (tels le Niger, le Burkina-Faso, le Togo et le Mali) en direction du Port Autonome de Cotonou où ils viennent décharger des produits locaux (coton, acajou, ananas, noix de palmier, manioc) pour l'extérieur ou charger des produits venus d'ailleurs pour l'intérieur du pays et pour les pays de l'hinterland. Leur nombre à Cotonou est très impressionnant, car ils ont envahi toute la ville.

Titulaires presque tous des permis de conduire de catégorie C et/ou C1, ces conducteurs ont également le permis de conduire catégorie B affecté aux véhicules légers et dont la délivrance est conditionnée à la réussite à un examen écrit qui sert à évaluer la connaissance des prescriptions du code de la route. C'est dire donc que tous

les conducteurs de camions sont censés maîtriser le code de la route. Mais, j'ai également rencontré des conducteurs de camions qui se sont présentés comme des apprentis de conduite à qui leur patron laisse le camion pour des courses en ville. J'ai rencontré dans les alentours de la mosquée centrale de Zongo, deux jeunes hommes (l'un au volant du camion et le second lui servait de compagnon). Ils ont confié avoir laissé leur patron auprès de son épouse à Allada et qu'il les rejoindra plus tard au Port Autonome de Cotonou (P.A.C.), lorsque le chargement serait prêt. Ces genres «d'apprentis au volant », on en rencontre assez dans cet environnement des camions à Cotonou. Ainsi, il existerait au Bénin, très peu d'écoles où l'on apprenne à conduire les camions. Le mode d'apprentissage dominant dans ce domaine est traditionnel. Il faut suivre et accompagner un aîné qui maîtrise la conduite de cet engin et qui pourra au fil des années, passer la main.

Est-ce cependant, une raison valable pour laisser le volant de ces véhicules entre les mains des apprentis ? Encore que ces véhicules, surtout ceux articulés sont difficiles à manœuvrer pour les maîtres eux-mêmes. En témoignent les affirmations de certains maîtres conducteurs rencontrés lors de la collecte des données. En effet, 56,3% des conducteurs de camions enquêtés ont confié avoir été au moins 03 fois victimes d'accidents de la route avec leur véhicule.

Il faut également signaler la catégorie des conducteurs de camions qui transportent le sable des carrières (de sable) vers les chantiers de construction. Ils participent également à l'insécurité routière en mettant à mal les autres usagers de voies publiques chaque fois qu'ils sont en circulation. Ces camions étant souvent chargés hors gabarits, ils sont poussifs et brouillent la vue aux usagers de la route situés derrière eux.

Il convient de préciser que la majorité des conducteurs de camions rencontrés à Cotonou sont d'origine béninoise, nigérienne ou viennent du Burkina-Faso ou de la Guinée Conakry.

4.3.4.2- Conducteurs de camions et insécurité routière à Cotonou

Cités par 14,7% des enquêtés, comme des agents de l'insécurité routière à Cotonou, les conducteurs de camions sont fortement présents dans la ville de Cotonou avec des

camions qui sont pour la plupart en très mauvais état. Ces véhicules généralement en mauvais état du fait de leur vétusté, sont branlants et poussifs. Souvent enveloppés par la fumée toxique qu'ils dégagent, ils circulent sur toutes les artères de la ville de Cotonou en occupant la voie tout en tanguant, mettant ainsi en danger les autres usagers de la route. En effet, ces camions sont très souvent chargés de produits dont le poids total dépasse très souvent la limite exigée. Ceci met à mal les autres usagers de la route qui ne savent plus du tout où circuler sur la voie quand il y a présence de camions. Par exemple, des usagers de la route rencontrés ont affirmé qu'ils ne savent pas où circuler chaque fois qu'il y a un camion sur la voie. Ils s'expliquent en ces termes : *''en restant derrière le camion on est asphyxié et aveuglé par la fumée dégagée. De plus quand vous restez juste devant lui, vous courez le risque qu'il vous passe dessus ; leur système de freinage ne répond souvent pas automatiquement*'. Cet avis est partagé par plusieurs usagers qui avouent avoir peur de ces camions qu'ils s'amusent à appeler *okou*[100]. *''Et ils ont apparemment raison car ces camions dévient régulièrement sur les voies en ramassant tout ce qui traine sur leur chemin. ''Leurs conducteurs sont sans foi ni loi et jouent au roi de la forêt ''*. En effet dans l'émission radiodiffusée dénommée « insécurité zéro » (Océan fm) du 21 novembre 2011, un auditeur est intervenu en déplorant la terreur que les conducteurs de camions sèment dans la circulation, tout en invitant à un éveil de la conscience chez ces derniers.. En effet, plusieurs d'entre eux ne font pas régulièrement la visite technique qui pourrait renseigner sur la sûreté du moteur de leur véhicule. *J'ai arrêté cette année un camion dont la dernière visite technique remonte à 2005*» a indiqué Durand, un policier rencontré au quartier Sodjéatimè. Ils ''*violent régulièrement le feu rouge, consomment l'alcool et/ou de la drogue pour conduire, stationnent où il ne faut pas et circulent à des heures qui ne leurs sont pas permises*'', a-t-il précisé.

[100] Qui désigne la mort en langue *fongbé*

Photo 20 : Des véhicules gros porteurs occupant toute la chaussée en plein cœur de Cotonou



Cliché SINA, Cotonou 2012

> *« Au carrefour zongo, dans le périmètre portuaire, ces camions déjà chargés de marchandises destinées pour l'hinterland sont alignés et attendant d'être conduits à partir de 15h pour sortir de la ville de Cotonou. ''Et comme tous les jours, cela ne se passera pas sans dégâts'' a affirmé Hubert, un agent de la Poste du Bénin, rencontré sur les lieux ».*

Le stationnement des camions gros porteurs pose d'énormes problèmes à la mobilité urbaine dans la ville de Cotonou. Ainsi, le stationnement anarchique et encombrant des camions poids lourds dans la zone portuaire a de nombreuses répercussions sur le trafic routier dans la ville. L'influence de cette anarchie qui règne aux alentours du port est assez inquiétante, car elle paralyse à des moments donnés la circulation dans la ville. Il s'agit des camions poids lourds qui stationnent le long des trottoirs et même de la chaussée dans le rayon portuaire. Les conducteurs de ces camions jettent la responsabilité aux autorités portuaires qui peinent à leur faciliter l'accès au port de même qu'au mécanisme de chargement et de déchargement des marchandises. Malgré la construction d'un port sec dans la commune d'Allada et d'Akassato à Abomey-

Calavi, les camions continuent de faire la ronde devant le port. Dans tous les cas, le constat est alarmant et la circulation est périlleuse pour les autres usagers pour qui, il est impossible de circuler dans la zone portuaire à cause du stationnement abusif des camions.

Il faut également remarquer que les conducteurs de camions ne respectent pas les heures de circulation qui leurs sont réservées. En effet, il n'est pas rare de rencontrer entre 7h et 9h, 12h et 15h et même 18h et 21h des camions qui vont dans la ville ou en sortent en roulant à une vitesse non autorisée et échappant parfois au regard des forces de l'ordre bien placées pour les sanctionner. Quand c'est à une heure régulière (9h-12h, 15h-17h30 et 21h-6h) qu'ils roulent, ils sèment la peur sur les voies. En plein cœur de la ville, ils opèrent des dépassements et croisements dangereux aux risques des « insignifiants » qui sont dans la proximité.

Ils sont identifiés par la quasi-totalité de nos enquêtés comme des fauteurs d'insécurité routière et viennent dans la plupart des cas en quatrième position. Ils constituent une véritable menace à la quiétude des usagers des voies publiques de Cotonou.

« **Zéwés** », « **zémidjans** », « **conducteurs de véhicules en transit** » et « **conducteurs de camions** » sont donc identifiés par les populations de Cotonou comme les acteurs les plus infidèles au code de la route et intolérants dans le partage de la voie avec les autres usagers de la route à Cotonou. Ils sont impliqués dans la plupart des accidents de circulation qui ont lieu dans la ville et sont souvent à l'origine des bouchons les plus denses. S'ils se reconnaissent tous comme tels, leur présence dans ce groupe n'est pas sous-tendue par la même raison. De même, ils développent différentes stratégies dans la production d'infractions routières. Il en ressort donc que les statuts des usagers de la route influencent les comportements qu'ils ont sur la route.

Conclusion :

Même si les formes de déviance qu'ils développent sont diverses, variées et répondent à des logiques spécifiques, les attitudes des acteurs ci-dessus cités participent de la montée de l'insécurité dans nos villes. Faut-il donc craindre une plus grande montée de l'insécurité avec ses corollaires d'incivilités et de violence? Cette question est parfois réduite à celle de la fin de "la civilisation des mœurs". À l'évidence, la

politesse et le langage convenu qui ont façonné une société "policée" et construit un certain type de lien social concernent plus les jeunes des quartiers. Car, les différents groupes d'acteurs identifiés comme déviants de la route appartiennent majoritairement à la catégorie sociale de la jeunesse. Cependant, la présente étude ne saurait conclure à une identification de cette jeunesse comme celle des incivilités et de la déviance aux normes de la route. Les observations effectuées indiquent, qu'ils s'agissent de jeunes, d'adultes ou de vieux, tous développent des incivilités sur les voies publiques en foulant aux pieds à leur guise les normes de la route. Est-ce à dire que nous vivons aujourd'hui une rupture dans le processus de civilisation ? Les chaînes d'autorité qui s'articulaient traditionnellement de la famille à l'État, en passant par l'école, l'armée et le métier, ne fonctionnent plus pour impulser l'ordre sur la route. Les cadres qui donnaient à chaque individu un ensemble de sécurités et le moyen de répondre aux propositions des couches dominantes se sont très largement effondrés. Le défi aujourd'hui est d'une autre ampleur pour l'appareil répressif et d'abord pour les usagers et les groupes d'usagers de la route qui se rendent quotidiennement coupables de ces délits: les leçons de civisme ont disparu, la famille se dilue, les identités professionnelles se sont fractionnées et le travail n'est plus disponible pour tous. L'adhésion aux pratiques conformes aux normes sociales ne va plus de soi et même la tolérance a déserté le forum.

TROISIEME PARTIE

LA PRIORITE NE SE DONNE PAS, ELLE SE PREND : LES MANIFESTATIONS DE L'INTOLERANCE SUR LES VOIES PUBLIQUES DE COTONOU

Chapitre 5 : Incivilités en ville: vers les marqueurs d'(in)tolérance sur les voies publiques de Cotonou

Selon Franssen et al (2003 :73), les conduites violentes et les incivilités, ne sont pas des conduites purement « anomiques » ou « irrationnelles », mais plutôt l'expression d'une rationalité des populations. Ce positionnement ne suffit pas pour expliquer le surgissement concret des situations de violence. C'est ce type d'analyse que l'on retrouve chez Mucchielli (1999), Paugam (1996) et Rassart (2010) qui évoquent une "délinquance d'exclusion" liée à une situation de précarité socio-économique et soulignent la « sur criminalisation » dont font l'objet certains groupes plus visibles et surveillés (les *zémidjans*…), défendent un principe de "prévention radicale" (qui passe par l'amélioration de l'action de ces appareils de socialisation) ou proposent le recours au judiciaire en dernière instance pour répondre aux pratiques inciviles des acteurs qui dévient quotidiennement des normes de la route à Cotonou.

Les pratiques déviantes dont il est question consistent en des attitudes d'incivilités développées dans un esprit d'intolérance qui semble s'ériger en culture sur les routes à Cotonou. Ce chapitre vise à indiquer comment le développement des incivilités conduit à faire le lit de l'intolérance et vice-versa.

5.1- Peut-on ne pas être intolérant sur les routes de Cotonou ?

Qu'elles soient piétonnes, qu'elles circulent à deux ou quatre roues et qu'elles aient fini d'honorer leurs engagements de la journée à savoir aller au service, faire des courses, conduire, accompagner les enfants à l'école, etc., il est certain qu'une fois les domiciles regagnés le soir, les populations de Cotonou, si elles se posaient la question de savoir combien d'indignations et de stress elles ont vécu du fait de la mauvaise conduite et des infractions commises par le grand nombre des usagers de la route, elles s'apercevraient que la route est un lieu de danger continuel.

De combreux usagers de la route se comportent en toute méconnaissance des règles élémentaires du code de la route. Personne ne donne priorité à l'autre et tels des robots, chacun fonce vers son objectif sans peur du drame qui guette à chaque coin et à tout bout de champ.

Il s'agit de scènes parfois interdites aux malades de cœur. En effet, les conducteurs de véhicules semblent n'avoir aucune pitié et aucun respect pour les piétons qui peinent à traverser la route et qui se morfondent des minutes durant dans leur désir de rejoindre l'autre côté des voies à double sens ou à sens unique. A cause de l'inexistence ou de la rareté des passages cloutés et devant la dictature des conducteurs souvent trop pressés ne voulant concéder aucune chance aux autres usagers que sont les piétons et les conducteurs de deux roues motorisées, on observe un charivari total dans lequel chacun se cherche ou impose son veto dès qu'il en a l'opportunité parfois à ses risques et péril.

Dans ce fatras d'incohérences et d'incongruités, l'on est tenté de dire qu'à Cotonou, la priorité ne se donne pas mais qu'elle se prend. Les usagers des routes dans cette ville sont aujourd'hui qualifiés de tous les mots, ce qui veut dire qu'il faut être ''fou'' pour braver les incommensurables défis qu'impose la circulation routière au Bénin surtout dans la bonbonnière que constitue la capitale économique, Cotonou.

Est-ce un mal structurel ou de l'incivisme notoire ? Est-ce de l'indiscipline ou de l'intolérance? Force est de le reconnaître, ce pays vient de loin et depuis son accession à la souveraineté nationale et internationale, il est resté longtemps faible en matière de construction et de reconstruction des infrastructures routières.Il faut aussi souligner l'incivisme et les indisciplines des usagers de la route qui facilitent la dégradation des infrastructures disponibles. Au regard du zèle dont les populations font montre dans la circulation et dans la vie quotidienne, tout observateur est à même de se demander si la ville est-elle gouvernée ? Un informateur dit à ce propos, ''*c'est comme si Dieu aime autrement le Bénin. Considérant les comportements anarchiques et l'intolérance dont font montre les usagers qui prennent d'assaut les routes, sans peur du qu'en dira-t-on ? je suis surpris de l'inaction des autorités de la ville qui semblent se conformer à la situtation*''[101].

Sur les routes de Cotonou, l'intolérance s'observe davantage aux carrefours démunis de feux tricolores ou au cas où ces feux ne fonctionnent pas et en l'absence des forces

[101] Propos d'un universitaire anonyme interrogé à la Faculté des Sciences de la Santé à Cotonou

de l'ordre. Tout est donc fait pour que l'usager de la route ait le temps de choisir d'être tolérant ou pas. Il n'y a aucune contrainte physique qui l'en empêche.

5.2- Dysfonctionnement des feux tricolores à Cotonou : quand la circulation se transforme en une jungle ?

Les usagers de la route ne sont guère tolérants dans la ville de Cotonou. Le mauvais fonctionnement des feux tricolores ne fait qu'aggraver cette situation. Personne ne veut patienter quelques secondes, pour laisser passer un tiers.

Les feux tricolores installés un peu partout dans la ville de Cotonou fonctionnent à des jours et heures irréguliers. En l'absence de cet outil régulateur, la fluidifié de la circulation prend un sérieux coup. Impossible de passer par les carrefours sans difficultés tout simplement parce que les routes de Cotonou sont des endroits où tout le monde est pressé.

Photo 21 : Carrefour de l'étoile rouge : en l'absence de feux tricolores, personne ne veut céder le passage, les motos cherchent à faufiler



Cliché SINA, Cotonou 2012

Personne ne veut se laisser devancer par l'autre. L'intolérance qui s'en suit cause des bouchons à ne pas en finir sur les routes. Pour preuve, le mercredi 07 novembre 2012, cette situation a conduit les usagers du pont qui relie le marché Dantokpa au quartier Akpakpa à passer des moments difficiles.

> *En effet, ce jour vers les environs de 16 heures sur ledit pont, il était impossible de circuler. Dans cet environnement, seuls les conducteurs d'engins à deux roues arrivaient à se faufiler. Les voitures quant à elles devraient patienter du fait du mauvais fonctionnement des feux tricolores du au carrefour Midombo. Dans cette ambiance surchauffée, deux conducteurs de voiture ont failli en arriver aux mains. Le premier, au volant d'une voiture venant de Porto-Novo n'a pas voulu céder le passage à un vis-avis venant de la voie latérale située à sa droite. Les vingt minutes qui ont suivi ont été infernales pour les autres usagers. Certes, quelques secondes de patience auraient réglé le problème mais la réalité est qu'en l'absence des feux tricolores, les deux usagers se sont offerts en spectacle à travers des échanges d'injures créant en conséquence une congestion sur les lieux.*

Les routes situées dans les environs des quartiers Akpakpa et Dantokpa ne sont pas les seules sur lesquelles s'observe l'intolérance que crée le dysfonctionnement des feux tricolores à Cotonou. Au niveau des feux situés aux alentours du stade de l'amitié de *Kouhounou*, la situation parait pire. Dans la soirée du Vendredi 10 novembre 2012 au niveau des feux qui mènent au quartier *Mènontin*, il était quase impossible de circuler tout simplement parce que les feux tricolores n'ont pas fonctionné tout l'après midi. Cette situation, en plus de rendre la circulation pénible, cause des disputes entre usagers de la voie. Il est vrai, qu'à certains endroits à l'instar du carrefour Cica Toyota, les forces de l'ordre font des efforts pour qu'en l'absence des feux, certains usagers ne se croient pas en terrain conquis. Les agents de la police municipale nouvellement recrutés font aussi des efforts dans ce sens, seulement, ce n'est pas toujours suffisant dans la mesure où ils n'arrivent toujours pas à faire le poids en l'occurrence aux heures de pointes.

Photo 22 : **carrefour *Zongo* : le feu est au vert, les motocyclistes se ruent en tête de circulation**



Cliché SINA, Cotonou 2012

Comme l'indique la photo 21, au signal du feu vert les usagers de la route se ruent les premiers dans la circulation allant dans leur direction pour avoir le passage libre. On retrouve le plus souvent les motocyclistes dans cette dynamique puisqu'ils disposent de motos à faible cylindrée qui possèdent donc une facilité d'accélération au départ. Mais cette situation assez dérangeante pour les autres types de véhicules créent souvent des accrochages qui vont jusqu'à des échanges d'injures. C'est une expression de l'intolérance chez les usagers de la route à Cotonou.

5.3- Expressions et formes d'intolérance sur les voies publiques à Cotonou

L'intolérance est le manque de respect pour des pratiques et des croyances autres que les siennes ou un manque de respect pour les pratiques et les convictions d'autrui. Elle se manifeste lorsque quelqu'un refuse de laisser les autres agir de manière différente ou défendre des opinions différentes. L'intolérance peut se traduire par le rejet ou l'exclusion de personnes à cause de leurs pratiques, de leurs croyances religieuses, de leur sexualité, ou même de leur tenue vestimentaire ou encore de leur coupe de cheveux. L'intolérance n'accepte pas la différence. Elle est à la base du racisme, de l'antisémitisme, de la xénophobie et de la discrimination en général. Elle peut souvent entraîner la violence, les stéréotypes, les insultes, les préjugés, les plaisanteries, l'exclusion sur l'apparence physique, l'appartenance à une minorité, à un groupe. Selon la fondation de la tolérance (http://www.fondationtolerance.com/index1.htm, consulté le 14 mars 2012), le sexe, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique ou nationale, la langue, la religion, l'âge, le handicap, la condition économique, la condition sociale, les convictions politiques, la condition de santé, l'état civil, le lieu de résidence, etc., sont autant de manifestations individuelles d'intolérance.

Ceci dit, la tolérance n'est pas une attitude spontanée des êtres humains ; on pourrait dire que l'instinct fondamental d'auto conservation et de défense de soi qui caractérise tout vivant se manifeste chez l'homme comme une fermeture qui le conduit à considérer avec soupçon tout ce qui pourrait menacer ce qui lui appartient: sa vie, sa famille, sa propriété, mais aussi ses habitudes, ses mœurs, ses convictions, en bref tout ce qui entre dans la constitution complexe de son identité. Pour cette raison, l'homme voit dans ce qui est différent par rapport aux facteurs constitutifs de cette identité, des éléments négatifs, des réalités hostiles qu'il doit combattre pour se défendre. Cette réalité n'est ni complaisance, ni indifférence. Elle est respect mutuel des différences. En pratique, cela implique que les rapports avec d'autres humains ne se manifestent sous des formes conflictuelles seulement si ceux -ci «partagent» avec lui un nombre considérable de ces facteurs d'identité.

Par contre, les autres humains, ceux qui ne peuvent pas être considérés comme des «nôtres», deviennent des ennemis et, même si on n'arrive pas à les attaquer

physiquement pour les anéantir ou les soumettre, on considère «intolérables» les caractéristiques qui les font différents de nous et on assume de telles diversités comme des raisons ou des prétextes qui justifient notre hostilité envers eux. Si je considère la situation qui nous rappelle l' «état de nature» dont parlait Hobbes (1651) et l' «agressivité» fondamentale théorisée par Freud (1917), l'acceptation très diffusée de l'idéal de tolérance qui (au moins en principe) caractérise la civilisation actuelle, peut étonner tout observateur averti.

Rassart (2010) indique que la culture occidentale est parvenue à un tel résultat à travers un itinéraire exprimé en forme de paradoxe: on a accepté la tolérance à cause de l'intolérabilité de l'intolérance. Le paradoxe disparaît si on tient compte du fait que l'intolérabilité dont il est question a un sens strictement pratique et concret: l'intolérance religieuse avait donné lieu pendant la Renaissance, spécialement dans l'Europe nord-occidentale, à de telles atrocités (guerres de religion) que les esprits les plus illuminés commencèrent à proposer comme remède une attitude d'acceptation des différences dans les croyances religieuses au moins sur le plan politique. Il n'est pas difficile de voir ici une analogie avec ce que Hobbes (1651) avait soutenu à propos de l'état de nature, qui se caractérise par un « bellum omnium contra omnes »[102] : dans un tel état, les hommes se retrouvent dans une condition d'insécurité, ils mènent une vie «courte et misérable» et ils se rendent compte qu'il est mieux pour eux de renoncer à leur liberté d'action illimitée et de se soumettre à la protection de l'État auquel ils consignent l'autorité absolue. En utilisant une expression plus moderne je peux affirmer que la tolérance se présente comme une condition essentielle pour garantir la paix sociale et aussi bien toute une série d'avantages que celle-ci assure, y inclus le progrès économique et même technologique.

De ce qui précède on peut prétendre que la tolérance est un «prix à payer» en vue de nombreux avantages pratiques. Mais ces avantages restent douteux parce que, dans le langage commun, le terme «tolérance » a le sens de l'acceptation de quelque chose de négatif, qu'on se résigne à admettre pour des raisons plus ou moins fortes mais qui laissent subsister cette négativité. Voilà pourquoi la tolérance n'a pas été jugée d'une

[102] A l'état de nature, l'homme est un loup pour l'homme

bonne chose par nombre de personnes pour qui la loi de Talion est un principe absolu : « œil pour œil, dent pour dent ».

Même en dehors des références religieuses, on ne peut pas se passer de la tolérance. Celle-ci implique en même temps une attitude de rejet et une attitude d'acceptation, car il n'y aurait pas de tolérance si ce qu'on est disposé à accepter n'était pas aussi une chose sur laquelle on n'est pas d'accord.

L'acceptation se précise dans la notion de respect pour la personne qui exprime des idées, ou pratique des formes de vie, qu'on ne croit pas acceptable, sans que cela oblige à accueillir ou partager ces mêmes idées ou pratiques : la tolérance ne comporte donc pas, en première analyse, la coexistence d'idées opposées, mais la coexistence pacifique entre les personnes qui les soutiennent. Ceci, d'autre part n'empêche pas qu'on puisse essayer de défendre ses propres idées, de les communiquer et aussi de les faire accepter aux autres, pourvu que tout cela se réalise comme un effort de persuasion et de compréhension *mutuelle,* un effort inspiré par l'esprit d'accueil, d'écoute et de dialogue (qui doit aussi admettre que l'autre n'utilise pas nos méthodes de discussion et de dialogue, qui sont elles aussi relatives à nos pratiques de vie et à nos traditions culturelles). Dans ces conditions, on peut voir que la tolérance ne se confond pas avec le scepticisme et le relativisme.

Tout d'abord parce que celui qui est foncièrement «indifférent» envers des idées ou des formes de vie ne peut pas être «tolérant» dans un sens sérieux, car la tolérance exige qu'on soit disposé à respecter des différences qui sont en contraste avec ce dont on est vraiment convaincu. Par conséquent, l'individu tolérant est celui qui possède des convictions, qui est prêt à s'engager pour elles, qui les considère vraies, mais en même temps est capable de respecter autrui et à cause de cela arrive aussi à respecter ses convictions.

Sans être sceptique, l'homme tolérant est conscient que toute vérité est partielle, qu'il n'est pas en mesure de la posséder toute entière, que d'autres approches sont possibles et légitimes, qu'il peut s'enrichir en considérant sans préjugé les idées des autres, que la confrontation avec celles-ci peut en tout cas lui servir pour mieux comprendre les siennes. Même dans les sciences exactes, les controverses se sont révélées d'une

importance fondamentale et leur progrès a été assuré par l'existence de méthodes diverses et de théories rivales. Les analyses montrent que la tolérance est une conséquence du pluralisme ou, pour mieux dire, une attitude éthique correcte qui n'est imposée par la considération de la valeur intrinsèquement positive du pluralisme. Ceci explique pourquoi la tolérance est une «vertu» particulièrement précieuse à l'époque actuelle, dans laquelle le pluralisme a assumé des dimensions impensables, il y a seulement quelques dizaines d'années. La globalisation, qui ne se réduit pas à la simple globalisation économique et des marchés, mais celle de toutes les dimensions de la civilisation humaine, exige qu'on trouve des bases pour la «vie en commun» dans ce «village global» et ces bases ne peuvent pas être fournies par les valeurs d'une seule culture, ou par les moyens d'une forme particulière de rationalité. Seule la tolérance peut offrir l'instrument pour atteindre une vie paisible et sereine dans un monde où, des formes nouvelles d'intolérance (…) se manifestent partout et où même des formes anciennes (telles que l'intolérance religieuse) réapparaissent avec une force sinistre.

On peut donc se convaincre de ce que la famille est le premier noyau pour apprendre la tolérance, puisqu'il y a toujours des ajustements à faire pour vivre en harmonie avec les autres. L'école est le deuxième. Cela sous entend que la tolérance est mise à l'épreuve chaque jour de la vie. Ceux qui ont plus de difficultés à tolérer entretiennent habituellement en eux-mêmes un certain niveau de désapprobation. Le principe est de savoir utiliser le pouvoir de la tolérance comme un bouclier de protection afin de préserver intacte sa sérénité intérieure.

Pour Federico Mayor (UNESCO, 1994), la tolérance est cette force qui permet à l'individu d'affronter et de transformer les incompréhensions et les difficultés. La méthode consiste tout d'abord à user de discernement dans la prise de décision. Puis, en cherchant profondément dans sa conscience, il s'agit de déterminer si une décision est correcte ou non; si elle peut être bénéfique ou non; et si elle permet des acquisitions à court ou à long terme. Il en résulte des décisions prises en pleine connaissance de cause. Ce pouvoir de décision atténue les bouleversements de l'esprit, notamment ceux qui surgissent de l'opposition entre les émotions et la raison. Il ne peut alors exister de conflit avec soi-même ou avec les autres, puisque la tolérance sait fort bien apaiser l'obstination et l'emportement des autres. Même insulté, celui qui

incarne la tolérance n’est jamais découragé. Connaissance et compréhension profondes lèvent automatiquement le bouclier de la tolérance de sorte que l’individu reste comblé et contenté, sans jamais se sentir menacer par les autres ou par les circonstances. Une personne tolérante est semblable à un arbre couvert de fruits. Même sous les coups de bâton et les jets de pierres, l’arbre continue de donner ses fruits. Elle est pour ainsi dire, une valeur pour la société, celle là qui l’harmonise.

La tolérance ou son inverse hélas s’exprime dans les plus petites facettes de la vie courante qui sont les relations interpersonnelles. La tolérance n'est pas une fin mais un moyen. C'est la qualité essentielle minimale de relations sociales qui refusent la violence et la contrainte. Sans tolérance, il ne peut y avoir de paix disait F. Mayor (UNESCO 1994).

5.3.1- Quelques formes d'intolérance, avec les indicateurs de comportement correspondants

Il y a intolérance lorsqu'un groupe se considère lui-même ou considère ses croyances ou son mode de vie comme supérieur aux autres. Elle peut entraîner toute une gamme de conséquences, depuis le simple manque de courtoisie ou l'ignorance d'autrui jusqu'à des systèmes sociaux élaborés comme celui de l'apartheid ou jusqu'à l'anéantissement délibéré de l’autre. Tous ces actes ont pour origine le refus de reconnaître la valeur fondamentale de l’autre. Tout comme l'injustice et la violence caractérisées, la discrimination et la marginalisation sont des formes courantes d'intolérance. L’homme n’est pas violent par nature. L’intolérance n’est pas inscrite dans nos gènes, c’est la peur et l’ignorance qui en sont les racines.

La collecte des données effectuée lors des recherches de terrain relatives à la présente préoccupation a permis d’observer, d’identifier et de catégoriser une série de pratiques intolérantes dans la circulation routière à Cotonou. Les usagers se sont volontairement reconnus comme acteurs de ces pratiques. Le tableau suivant présente la situation statistique obtenue.

Tableau XVI: Les attitudes d'intolérance des usagers de la route de Cotonou

Attitudes d'intolérance	Ordre de choix							
	1ère attitude	2ième attitude	3ième attitude	4ième attitude	5ième attitude	6ième attitude	7ième attitude	8ième attitude
Langages	31	11	5	6	3	1	2	13
Ignorance	19	8	7	5	6	4	3	10
Moquerie	6	18	12	4	6	2	9	10
Désignation d'un bouc émissaire	1	9	9	12	6	11	9	8
Discrimination	2	3	7	10	12	7	9	14
Brimade	4	4	10	7	5	10	13	6
Répression	6	4	5	1	2	0	3	4

Source : Données de terrain, 2012

Le tableau XVI indique les différentes attitudes auxquelles ont recours les usagers de la route à Cotonou, chaque fois qu'ils se sentent empêcher de passage par un vis-à-vis ou en cas d'accrochage avec un autre conducteur. Le premier réflexe auquel ont recours 58% de la population enquêtée est le langage. Il s'agit de propos qui peuvent prendre la forme d'injures, de remontrance ou d'expression d'indignation. Ensuite il y à l'ignorance d'un vis-à-vis qui empêche une libre circulation. Cela est observé par 32% des enquêtés. Il y a ceux qui aussitôt qu'ils ont du mal à circuler librement ou perçoivent la présence d'un risque, n'hésitent pas à réprimer en s'imposant par la puissance de leur véhicule (4, 66%) ou brimer avec des propos humiliants (03, 32%), ou en mettant à l'écart le vis-à-vis (02,22%) en lui notifiant qu'il n'a pas droit de circulation. D'autres préfèrent discriminer (1, 36%) ou identifier un bouc émissaire (0,44%). Même si tous ici recourent au langage pour exprimer leur état d'esprit, il ne s'agit pas d'une simple information ou sensiblisation. Selon les cas, les propos visent une brimade, une mise à l'écart, de la discrimination et certaines fois la ségrégation.

L'ensemble de ces attitudes qui sont sans aucun doute des formes d'intolérance sont développées pour exprimer une colère ou un mécontentement à la suite de l'évidence

d’un risque d’accident pour le conducteur intolérant. Toutefois, l’expression d’une forme d’intolérance sur une voie publique peut entrainer d’autres insécurités.

On peut ainsi découvrir quelques éléments de manifestations d’intolérance sur les voies publiques de Cotonou. Ils se présentent ainsi qu’il suit :

***Langage**:* Dénigrement et expressions péjoratives ou d'exclusion qui déprécient la manière de conduire d’un autre conducteur, rabaissent et déshumanisent un groupe d’usagers de la route.

***Stéréotypes**:* Tous les membres d'un groupe sont décrits comme ayant les mêmes caractéristiques, d'ordinaire négatives. C’est le cas des *zémidjans*, *zéwés*, *conducteurs de véhicules en transit* et *conducteurs de camions* à Cotonou.

***Moquerie**:* L'attention est appelée sur l’état du véhicule d’un conducteur, caractéristiques et signes distinctifs du véhicule pour faire passer en ridicule le conducteur.

***Préjugé**:* Jugement établi sur la base de généralisations et de stéréotypes négatifs au lieu de reposer sur des faits réels ou sur le comportement particulier d'un individu ou d'un groupe.

***Désignation d'un bouc émissaire**:* On fait porter la responsabilité d’une situation d’insécurité ou d’un risque encouru à un usager de la route ou à un groupe particulier.

***Discrimination**:* Privation de la priorité de passage ou exclusion déguisée de la chaussée pour des motifs tenant essentiellement à la domination. C’est le cas des conducteurs de véhicules administratifs en mission ou non, des conducteurs de véhicules particuliers de haute gamme, des conducteurs de camions…

***Ostracisme**:* On se comporte comme si l'autre n'était pas présent ou n'existait pas. On refuse de lui céder le passage ou de le reconnaître comme un usager de la route tout comme soi même. C’est l’exemple des véhicules en transit et parfois des véhicules de pompes funèbres.

***Brimades**:* Comportements visant délibérément à intimider et à humilier les autres souvent dans l'intention de les forcer à quitter la route. *Elle est aussi l’*utilisation d'une force physique supérieure ou d'une supériorité numérique pour humilier les autres ou les priver de leurs droits ou priorité.

***‘’Profanation’’ et dégradation**:* Formes de profanation de la structure de la chaussée, des signalisations routières (feux tricolores, panneaux de signalisation, balises …)

visant à déprécier et à ridiculiser les croyances et l'identité de ceux pour qui ces structures et symboles ont un sens.

***Exclusion**:* On refuse aux autres (les conducteurs de véhicules non officiels ou de faible standing) toute possibilité de pourvoir pendant un temps X à leurs besoins de circulation et/ou d'aller et de venir pleinement sur une voie publique.

Certaines de ces manifestations apparaissent dans tous les groupes et milieux où l'intolérance peut surgir. Des variantes de ces comportements se rencontrent dans les écoles, à l'université, et aussi dans les entreprises et administration dans la société en général. Mais en ce qui concerne les voies publiques, la circulation routière est assez spécifique car la forme que prend l'intolérance ici est assez spécifique. Si dans la rue, le langage prend la forme d'injures et d'insultes, il est rare qu'il en soit ainsi dans les milieux véritablement organisés. En entreprise, à l'école ou à l'université, les expressions d'intolérances prennent rarement la forme d'injures ou d'insultes du fait de la prise en compte dans ces milieux des valeurs liées à l'ainesse et la hiérarchie. On suppose que la rue n'est pas organisée et qu'il y a de faibles chances de rencontrer demain ou après demain les mêmes usagers, soit dans la rue ou dans la vie quotidienne. Même si la probabilité existe, elle est assez faible précise, Guy, opérateur économique au Port de Cotonou.

On comprend donc que les différentes formes d'intolérance ci-dessus indiquées sont généralement développées dans la circulation routière à Cotonou, à travers des échanges d'injures ou insultes.

5.3.2- Echanges d'injures au cœur de l'intolérance sur les routes à Cotonou

Face à la recrudescence des accidents de circulation dans la ville de Cotonou, les usagers de la route déclarent prendre leur responsabilité en essayant d'éviter le mieux possible les chocs malgré les nombreux comportements à risques qu'ils développent. Cependant, chaque fois que ces usagers se sentent un peu gênés dans leur circulation par d'autres conducteurs, ou lorsqu'ils ne réussissent pas la négociation du passage (d'engins motorisés ou non), un conflit nait immédiatement entres ces derniers. L'enjeu de ce conflit est la persuasion de l'autre de la reconnaissance du « tort ». C'est peut-être un motocycliste qui est accroché par le rétroviseur d'un autre, cela

l'indispose et il n'hésite pas à proférer une injure à l'endroit de celui qu'il croit fautif qui, très souvent, n'accepte pas qu'il l'est et répond automatiquement par une injure également. Cette scène qui témoigne clairement de l'insuffisance de courtoisie et de tolérance sur les routes de Cotonou est vécue par presque tous les usagers de voies publiques de cette ville. Qu'ils soient jeunes, vieux, grands ou enfants rencontrés au cours de la présente étude, tous ont avoué avoir proféré au moins une fois d'injures en circulation et en avoir reçues également. Ce manque de tolérance sur la route parait être un problème de société dans la mesure où elle concerne toutes les populations de Cotonou. Les principaux acteurs de ces injures sont les *zémidjans* que l'on retrouve très souvent au cœur des échanges d'insultes. S'ils ne sont pas ceux qui en reçoivent, ils sont ceux qui en émettent. Ces insultes sont souvent des insanités ; des mots ou expressions renvoyant à la morale ou à l'intégrité de celui à qui ils sont adressés. Les usagers de la route sont en effet prêts à dire tout ce qui leur passe à l'esprit pour faire passer leur nervosité et pour exprimer leur indignation par rapport à un geste de circulation. Ce n'est pas une parole pour toucher la moralité du vis-à-vis mais plutôt une expression de frustration face au risque d'accident encouru à l'instant. L'injure est donc beaucoup plus liée au fait qu'à l'acteur. Du moment où elle est proférée sans ce qu'on dévisage l'acteur à qui elle est adressée. Il s'agit donc beaucoup plus d'une représentation que l'usager de la route se fait de l'autre en situation de circulation. Sur les voies publiques de Cotonou, l'autre est représenté et vu comme un acteur accidentogène. L'inconscient collectif a donc cette image de l'autre et forge en réponse en lui, un caractère d'intolérant qui s'exprime comme un réflexe. C'est parfois des échanges d'injures qui durent plusieurs minutes et qui débouchent parfois sur des échanges de coups de poings.

Toutes ces pratiques qui ont lieu dans la circulation à Cotonou, sont en effet le reflet des attitudes illégales que développent les usagers de la route. Les échanges d'injures sont par ailleurs les moyens auxquels recourent certains usagers pour cacher les erreurs ou fautes commises afin de ne pas accepter les reproches faits à leur endroit. Ainsi ils n'acceptent presque jamais la responsabilité du tort car c'est beaucoup plus pour eux une question d'orgueil ; « je ne peux accepter me taire face à de sales injures proférées à mon endroit », disent- ils. Il faut en fait remarquer que la forme que choisissent les usagers de la route pour ramener à l'ordre un vis-à-vis qui conduirait

mal, est souvent agressive car il s'agit d'insultes dont certaines sont adressées aux parents de l'acteur concerné. Les insultes sont alors plus de nature à frustrer. Mais il est à remarquer que l'intention première de l'usager qui profère l'injure n'est pas de frustrer son vis-à-vis. Mais il s'agit plutôt d'exprimer son mécontentement du fait qu'il se sent empêcher de circuler aisément sur la route.

Les usagers des routes de Cotonou essaient tant bien que mal de conduire le mieux possible pour parvenir à une circulation plus sécurisante. ‘’*Nul n'a dans ce domaine le monopole de la bonne conduite*’’. Tous les usagers sont concernés et au lieu de passer le temps à s'engueuler tout le temps ils devraient avoir d'empathie et plus de solidarité entre eux. En effet, les injures ne permettent pas de comprendre les fautes commises ; elles amènent plutôt à végéter dans l'ignorance car ‘’ *l'usager fautif croit qu'il est la victime simplement parce que son supposé coupable n'a pas pris le soin de bien lui parle*r’’. Ainsi ces échanges d'injures n'amènent pas les populations de Cotonou à changer les comportements illégaux et à risques qu'ils développent dans la circulation routière. Elles les maintiennent plutôt dans cette illégalité et font construire en conséquence l'insécurité routière.

5.3.3- Les jurons

Il a été recueilli au cours de l'enquête de terrain de la présente étude quatre-vingt et un (83) injures dont cinquante et sept (58) sont proférées dans les langues nationales du Bénin (le fongbé est dominant) et vingt-cinq (25) en langue « français ». Le tableau suivant présente un répertoire de ces injures et de la traduction correspondante à chacune elle.

Tableau XVII: Répertoire des jurons

N° d'ordre	*Injures*	*Transcription littérale*	*Traduction*
1	[*ā dò gã ɟi à yé*]	/tu/ es/ normal/ pas/ ?/	N'es tu pas normal ?
2	[à dó tā mɛ̰ă]	/Tu / possède /tête/pas/	Tu n'as pas la tête
3	[*àgākwé wɛ xɔ̀ a mã nã kǔ gbɔ̂ mɔ̰̌ à*]	En haut/argent/ c'est/ acheter/ tu/ne/vas/conduire/comme ça/pas/	C'est de l'argent de prostitution tu n ne peux le conduire que comme cela
4	[*àgā lɛ tɔ́*]	/En haut/ laver/ père/	Prostitué
5	[*à kpé ã tã nũ co: tɔ̃ sĩ xwégbé wɛya*]	/Tu/ rencontrer/ vin de palme/ /bouche/avant de/ sortir de/ / maison/ est-ce/ ?/	As-tu bu du vin de palme avant de sortir de la maison ?
6	[*àkóbá nɔ̰̀*]	/Danger/ mère/	Incitateur de danger
7	[*ā nũ ahầ wɛyà*]	/Tu/ boire/ boisson/ est-ce/ ?/	As-tu bu de l'alcool ?
8	[*àvũ*]	/chien/	Chien
9	[*ā tũ n'tíyă*]	/Tu/ connais/ rien/ pas/	Ignorant
10	[*àzɔ̃ nũtɔ́*]	/Tabac/ fumeur/	Fumeur de tabac
11	[*bɛ: hwidé*]	/Ramasse /toi-même/	Dégage !
12	[*blōdĕdɛ̄ kwɛ cɛ wɛ xɔ̀*]	/Fais/ doucement/ argent/ mien/ /c'est/ acheter/	Fais attention c'est mon argent qui l'a acheté
13	[*blɔ kɔ̃ nũ*]	/Homme/ mauvais/	Malfaiteur
14	[*bu: hwidé*]	/Perdre /toi-mê	Disparais !
15	[*klɔ́*]	/idiot/	Idiot !
16	[*ɟīdɔ́ adè mɔ̃*]	/Longue vie/ tu/ es/ ainsi/	Et tu vivras longtemps comme ça
17	[*ɟi makplɔ̃*]	/Naître /pas /apprendre /	Non éduqué !
18	[*do ayì xomɛ̃*]	/Sème/ esprit/ intérieur/	Corrige-toi

19	[*ēxɔ dó glwɛ núwe wè à mã̄ sĩ̄: kũ̄ dagbé tɔ̃ nɛ̃̄*]	/On/ acheter/ dessous/ pour toi//c'est/tu/ ne/ peux/ conduire//bien / son/ pas/	Où vas-tu papa, l'heure de ta mort a-t-elle déjà sonnée ?
20	[*été wé dò fú fú wé wè*]	/Qu'est-ce qui/entrain de /agiter/ toi/ c'est/ ?/	Qu'est-ce qui t'agite ?
21	[*fié xwè*]	/Où/ il/ va/ ?/	Où va-t-il ?
22	[*fí ā gosĩ̀*]	/D'où /tu /provenir/ ?/	D'où viens-tu ?
23	[*fí a xwè pāpā kú tówé gã̄ xo wɛà*]	/Où/ tu/vas/ papa/mort/pour toi// heure/ sonnée/ ?/	Où vas-tu papa, l'heure de mort a a-t-elle déjà sonnée ?
24	[*gbɛ̄ ē mɛ̃̄ ā na nɔ́ é nɛ̃̄*]	/Vie/ dans laquelle/ tu/ vas/ rester/ c'est ça/	c'est la vie dans laquelle tu vas rester ça
25	[*gbɔ̃̌*]	/Mouton/	Mouton
26	[*gùgùtɔ́nɔ̃*]	/Bête/mère/	Bête
27	*[ŋ̀ bɛ̌:]*	/Mère/ vagin/	J'encule ta mère
28	*[ŋ̀ fítí*]	/Mère /rectum/	Je sodomise ta mère
29	*[hwɛ tōwɛ́ wɛā a mã̄ tũ̄ kɛ̄kɛ́ kwɛ́ nɛ̃̄]*	/Faute/pour toi/ est-ce/ ?/tu/ ne/ /connais/ moto/ argent/ pas/	Ce n'est pas de ta faute, tu ne connais pas le coût d'une moto
30	[*hwɛ towe wɛ a fø mã̄ dò gleta nɛ̃̄*]	/Faute /pour toi/est-ce/ ? /feu/ ne /est /champ /pas/	Ce n'est pas de ta faute, il n'y a pas de feux de signalisation routière en campagne
31	[*kaji gbɔ̃̌*]	/Attention/ mouton/	Mouton de panurge
32	[*kɛkɛ towe nĩ̄ mã̄ sɔ́ mijó*]	/Moto/ pour toi/ que/ ne/ touche / moi/ pas/	Que ta moto ne me touche pas
33	[*kú dé wú*]	/mort /entrain/	Courage !
34	[*kɛ̄klɛ̃̄ ma hu mijó*]	/Pardon/ ne/ tu/ me/ pas/	pardon ne me tue pas
35	[*kútɔ́ nū jɛ̃̄ mi ka nã̄ nɔ̃ a*]	/Cotonou/est-ce que/vous/ quand même/ aller/	est-ce à Cotonou que vous devez rester ?

		rester/ ?/	
36	[*kpɔ̃ nù e nɛ̃ wɛ̀*]	/Regarde /cette chose /c'est/	Regarde, c'est cette chose là
37	[*mã̀ do atakɪ̂ miyo*]	/Ne/ sème/ attaque/ moi/pas/	Ne m'infecte pas du tétanos
38	[*mã̀ gbà hũ̀ ji n'tū céɔ̃́*]	/Ne/ répandre/ sang/ sur/ corps/ mon/ pas/	ne verse pas du sang sur moi
39	[*mãmã jī zé pāpā sĩ̄ kɛ̄kɛ̄ daji boji dizɔ̃lì*]	/maman/va /déposer/papa /de/moto/puis/aller/marcher/	Maman, va déposer la moto de Papa et marche
40	[*nɔ̃ wɛ̄ yɔmɛ̃́*]	/maman / toi /tombeau /dedans /	ta mère !
41	[*nṹkṹ titɔ̃ nɔ̃́*]	/œil/ percé /mère/	Aveugle !
42	[*nṹ é lɔ́ wɛ̀*]	/ chose/ cette/ c'est/	C'est cette chose là
43	[*pa:pa sà mɔ̃́:to boji pɛrmi nã̀*]	/papa/ vends/ voiture/ pour/ /prendre/ permis/ avec/	Papa, vends la voiture et prends le permis de conduire
44	[*pɛmi tō wējɔ́ axi mɛ̃́ wɛ aji déà*]	permis /tien /là /marché/ dans /est-ce/se trouver /? /	Est-ce dans un marché que tu as p pris ton permis ?
45	[*sà kɛkɛ boyi pɛmi nã̀*]	/vends/ moto/ pour/ prendre/ permis/ avec/	Vends ta moto et prends le permis de conduire avec
46	[*sà kɛkɛ bo xɔ fa: nã̀*]	/vends /moto /et /acheter /phare /na/avec/	Vends ta moto et achète les phares avec
47	[*sɛ̄ yì dɔ̃: āwóvì*]	/pousses/ là-bas/ diable/	Eloignes-toi diable
48	[*sɔ́ kɛ̄kɛ̄ dayi boyi cí gletā*]	/Dépose/ moto // et aller /rester /champ/sur/	Dépose la moto et vas rester au champ
49	[*sɔ́ zomɔ̃ dayi bo dizɔ̃lĩ̄*]	/dépose/ machine/ pour/ /marcher/	Dépose cette carcasse et marches !
50	[*cí*]		Expression de mépris

51	[tɛ̃ *mɛ̃ ka do gleta mɛ̃]*	pourtant/ exister //champ/ dans//espace/	Il y a pourtant d'espace au champ
52	[*tɔ̃xɔ́lú*]	/pigmé/	Pigmé
53	[*tɔ́ we yɔmɛ̃]*	/ père /toi /tombeau/dedans/	Ton père!
54	[*tɔ̃xɔ́lú*]	/pigmé/	Pigmé
55	[yɛyī nɔ̃]	/Esprit /va /rester/	Bête
56	[*yi sà kɛ̄kɛ̄ bó xɔ̀ frɛ̃*]	/vas /vendre/ moto/ pour /acheter /frein/	V Vas vendre la moto et achète les s freins avec
57	[*zã̄ mɛ̃ ā ka yi pɛmi jɔ̃ a*]	/nuit/ dedans/ tu /prendre/ /permis/le/ ?/	Est-ce dans la nuit que tu as pris le p permis ?
58	[*zĩ flu mɛ̃ a ka kplɔ̃ kɛkɛ kūkū dɛ̄ à*]	/obscurité/ dans/ tu/ apprendre/moto/ conduite /?/	Est-ce dans la nuit que tu as appris à à conduire ?
59	*Aveugle*	……	……
60	*Bête*	……	……
61	*Ca ne va pas chez toi*	……	……
62	*Chauffard*	……	……
63	*Conard*	……	……
64	*Idiot*	……	……
65	*Imbécile*	……	……
66	*Impoli*	……	……
67	*Inconscient*	……	……
68	*Fou le camp*	……	……
69	*Fils de pute*	……	……
70	*Je t'en cule*	……	……
71	*Mal appris*	……	……
72	*Niais*	……	……
73	*Salop*	……	……
74	*Soulard*	……	……

75	*Taré*	…….	…….
76	*Ta mère*	…….	…….
77	*Tu es malade*	…….	…….
78	*Tu ne vois pas bien*	…….	…….
79	*Ton père*	…….	…….
80	*Va te faire faire foutre*	…….	…….
81	*Villageois*	…….	…….
82	*Vaux rien*	…….	…….
83	*Veinard*	…….	…….

Source : Données de terrain

Les insultes inscrites dans le tableau ci-dessus sont des mots et expressions échangés souvent entre conducteurs d'engins à deux roues, automobilistes, piétons et conducteurs de camion. D'abord, les insultes dont le sens renvoie à l'ignorance des usagers de la route ont été identifiées. Il s'agit des insultes signifiant le manque de raison des usagers de la route concernée. Ainsi, il n'est pas rare d'observer à Cotonou, des usagers de la route se proférer des injures telles que ; [***yɛyī nɔ̃***] (pour vous dire que vous êtes un imbécile), [***klɔ́***] (pour dire idiot), [***gbɔ̌***] (pour vous comparez à un mouton), [***kaji gbɔ̌***] (pour vous assimiler à un mouton de panurge), [***gùgùtɔ́nɔ̃***] (pour dire bête). Des insultes comme [***cí***] (pour signifier que votre comportement est regrettable), ***[ɲi makplɔ̃]*** (pour vous dire que vous n'êtes pas bien éduqué [***ā tũ n'tíjă***] (ignorant), [***ā dò gã ɲi à jé***] ou [**à dó tā mɛ̀ă**] (pour vous assimiler à un fou). Toujours dans le même registre, il a été également noté : [***été wé dò fú fú wé wè***], [***ā nũ ahầ wɛyà***], [***à kpé ã tã nũ co: tɔ̃ sĩ xwégbé wɛja***] (que t'arrive-t-il ? tu as bu de l'alcool avant de sortir de chez toi ?), pour qualifier un comportement humain irrégulier dans la circulation.

Aussi, ai-je noté des insultes à portée ironique qui sont distillées dans la circulation. Par exemple [***yi sà kɛ̄kɛ̄ bó xɔ̀ frɛ̃***] (pour signifier que votre véhicule n'a pas de système de freinage et qu'il vaut mieux vendre le véhicule pour l'avoir), [***ji sà kɛ̄kɛ̄ bo ji permis nan***] (pour vous dire que vous n'aviez aucune connaissance du code de la route et qu'il vaut mieux de vendre le véhicule pour se former d'abord au code de la route), [***sà kɛkɛ boyi pɛmi nã***] (pour dire qu'il est nécessaire que votre moto ait de

phares), [***sɔ́ zomɔ̃ daji bo dizɔ̃lĩ***] (pour dire que votre engin est vétuste), « kou dé wou » (pour remercier d'avoir mal conduit).

Par ailleurs, des injures dont les sens n'ont aucune relation avec des évènements de circulation routière ont été également recensées. On entend les usagers de la route souvent dire [***nɔ̃ wē yɔmɛ̃***], [***tɔ́ we yɔmɛ̃***], [***tɔ̄xɔ́lú***], [***àgā lɛ tɔ́***] pour vous accuser de pratiques malsaines dont ils ne détiennent aucune information. Il s'agit de propos qui émanent du réflexe et qui n'ont pas forcément un sens dans le contexte mais auxquels les usagers de la route font recours pour exprimer leur désarroi.

Certaines injures font de manière imaginaire le lien entre l'origine des sous qui ont permis d'acheter l'engin et l'usage que le conducteur en fait. Il est arrivé que 'j'entende dire dans la circulation routière à Cotonou ; [***hwɛ tōwé̋ wɛā a mā tũ kɛ̄kɛ́ kwɛ́ nɛ̃***], [***ɛ̄xɔ dó glwɛ núwe wɛ̀ à mã sĩ: kũ dagbé tɔ̃ nɛ̃***] . Référence est faite en ce moment là à la manière dont le conducteur use du véhicule. S'il en est vraiment le propriétaire c'est qu'il n'a pas souffert pour se l'approprier. Il s'agit donc d'une moquerie qui a une finalité sensibilisatrice même si dans la forme elle est choquante.

Par rapport aux insultes véhiculées en langue française, elles sont pour la plupart, des mots comme *imbécile, idiot, aveugle, conard, salop, impoli, niais, bête* ou des expressions telles *fou moi le camp, va te faire foutre, fils de pute, je t'en cule, ton père !...* lancés pour se vider et par ailleurs exprimer son indignation à son vis à vis.

Il est intéressant de comprendre ainsi comment la forte pression ressentie par un usager de la route est liée aussi (comme toute interaction d'ailleurs) à la représentation qu'il se fait de l'autre, (je parle en fonction de ce que je me représente de l'autre et de ce que je me représente de ce que l'autre se représente de moi).

> *« Cette représentation pose l'autre dans des formes stéréotypées et réductrices, formes qui se rejouent et se reconstruisent sans cesse dans l'interaction (puisque tu es comme ça, je ne peux te parler autrement). Les représentations sont à la fois sociales et interculturelles et reposent inéluctablement sur la représentation identitaire de l'autre opposée au même (Fracchiolla, 2003). Ces représentations sont d'autant plus efficaces qu'elles sont réactivées, reprises par toute une production collective, qu'elles se diffusent au sein du groupe et le construisent*

dans des processus interactifs de catégorisation (ce qui « fait » élève, citoyen, client, etc.) (Mondada, 1998) et dans les discours rapportés en circulation. » (DIVRP/CAA, 2008).

La violence verbale pourra ainsi émerger dans des refus de catégorisation et dans des renégociations du sens attribué. Ainsi, on peut dire que les interactions construisent, à un niveau social plus large, des espaces discursifs idéologiques (Heller, 2002) qui servent la reproduction de l'ordre établi et les pouvoirs légitimés.

« *On sait alors que les interactions sont prises dans des formes d'interdiscursivité et dans des discours qui se répondent. Et pour suivre la citation devenue célèbre de M. Pêcheux (1975 :147), le propre de toute formation discursive est de dissimuler, dans la transparence du sens qui s'y forme […], le fait que « ça parle » toujours avant, ailleurs ou indépendamment. On peut alors reconnaître ce qui doit être des interactions entre un enseignant et un élève, entre un père et son fils (consensus idéologique construit par les discours en circulation autour de certaines notions comme la politesse, l'autorité etc.) et toute rupture des enchaînements interactionnels établis et attendus (non respect des tours de parole par exemple), si elle ne peut être renégociée dans l'interaction, pourra basculer dans la montée en tension »* (DIVRP/CAA, 2008).

5.3.4- Processus de violences verbales

Cette approche qui repose sur plusieurs niveaux d'analyse a permis de définir un processus global de violence verbale, la « montée en tension ». On peut la définir comme un processus marqué par des « déclencheurs » et des « étapes séquentielles » spécifiques qui s'inscrit dans des actes de paroles repérables, des rapports de domination entre les locuteurs, des télescopages de normes et de rituels, des constructions identitaires et idéologiques. Il s'agit de :

- **La montée en tension**

La violence verbale est inhérente au conflit qui est une divergence de points de vue, manifestes sur le plan interpersonnel et des normes sociales (il peut y avoir par

exemple divergence sur la notion de « respect » liée aux nuisances sonores de voisinage) et qui entraîne une forte tension entre les locuteurs.

> *« La violence verbale est d'autant plus « radicale » qu'elle s'inscrit dans une opposition caractérisée entre les interlocuteurs. Nous avons donc dégagé, suite à différentes analyses de situations de violence verbale, les étapes suivantes constituant une montée en tension dans les conversations »* (DIVRP/CAA, 2008).

1ère étape : *la violence potentielle*. La violence verbale est à relier au contexte général de communication, forme de climat général (Galatalo, Mizzau, 1998). On parlera de violence potentielle, liée à la personne elle-même, à son agressivité comportementale, ou liée à un contexte supposé violent, construit à travers des représentations comme celles que les populations se font généralement de la roue milieu à risque, espace dangereux, mouroir).

2ème étape : *la violence embryonnaire ou amorce de la violence verbale*. Il existe des éléments identifiables linguistiquement que des recherches qualifient d'amorce de la violence verbale. La DIVRP/CAA (2008) note parmi eux, l'agressivité avec changement prosodique et posture particulière du corps, le harcèlement verbal avec répétition interactionnelle dans différentes séquences conversationnelles, les joutes verbales caractérisées par des changements de registres verbaux. A ranger dans ces figures, toutes sujettes à l'intersubjectivité des locuteurs, les attitudes d'impolitesse et d'incivilité. On considère l'impolitesse comme une rupture des rituels conversationnels interpersonnels (refus de dire bonjour) tandis que l'incivilité serait à prendre d'un point de vue des codes sociaux (utilisation du téléphone portable au volant par exemple). L'amorce de la violence verbale est « lancée » par un locuteur A et va entraîner certains modes de réactions de la part du locuteur B.

3ème étape : *la violence cristallisée*. Face aux attaques de A, le locuteur B peut adopter différents comportements, notamment entrer résolument dans le conflit et prendre part à la montée en tension. Dans ce cas-là, il est fait usage de l'insulte, de la menace (souvent dans une forme d'injonction physique, « je vais te casser la tête »), du mépris, actes pragmatiques repérables dans le discours à forte valeur perlocutoire. ''La montée en tension se joue et se rejoue dans les différentes prises de parole des locuteurs sous formes de boucles interactionnelles où A et B interchangent leur place

dans une joute verbale'' (DIVRP/CAA, 2008). Cette entrée marquée dans la violence verbale peut être dépassée ou évitée à travers d'autres résolutions conversationnelles. Le locuteur B peut tenter de mettre un terme au conflit par la négociation, qui portera sur l'objet même du conflit ou sur la relation interpersonnelle (Ott, 1997). Dans ce cas, il faut que les deux locuteurs soient capables de « s'entendre » hors de tout sentiment d'atteinte à la face. D'une autre façon, le locuteur B peut décider d'opter pour la fuite ou l'évitement. La fuite consiste à se taire, voire à physiquement partir, ou à opter pour un changement thématique (« bon parlons d'autre chose »).

L'évitement consiste à rester dans la thématique sans contre-attaquer, par exemple avec des marques d'humour. Traverso (1996) parle pour l'évitement de dispute évitée quand il y a désaccord sans négociation ni explication, chacun des locuteurs restant sur ses positions ; on est dans un échange immobile.

4ème étape : *la violence physique*. Au-delà de la violence verbale, l'ultime recours pour se faire entendre est la violence physique dans une forme de passage à l'acte souvent annoncé pragmatiquement par la parole ou le gestuel dans les montées en tension (« si tu continues, ça va mal se passer »).

- **des déclencheurs de conflits**

Pour comprendre comment se met en place la violence verbale, c'est-à-dire une certaine montée en tension conversationnelle entre les locuteurs, il faut saisir ce que la DIVRP/CAA, (2008) appelle les déclencheurs de conflits. Il a été indiqué plus haut qu'ils étaient liés à différents aspects des conflits, liés aux relations interpersonnelles, structurelles ou culturelles. Les locuteurs sont en mésentente voire en opposition idéologique sur des représentations, des idées morales liées aux groupes sociaux ou ethniques. Les différentes appréhensions des universaux culturels – relation à la famille, au danger, à la mort, au travail… – peuvent entraîner, dans des situations extrêmes d'incompréhension, des situations de conflit. Le conflit structurel s'actualise dans la transgression des normes sociales qui maintiennent l'ordre établi et qui sont donc particulièrement identifiables dans les structures institutionnelles, système scolaire, entreprises, etc. Dans ces situations, les contrats de parole (rituels conversationnels implicites liés à un contexte particulier) sont malmenés par la violence verbale, rupture provoquée et engendrée par des sentiments d'injustice et de relations dominants/dominés. Le conflit interpersonnel repose sur une remise en

question de l'autre, dans un reproche de ce qu'il est, forme de conflit d'identité (Ott, 1997). On est dans le non-respect de la face, sans précaution locutoire et dans une recherche de l'avantage conversationnel pour un maintien ou prise d'une place haute.

- **Des actes de langage**

Toute montée en tension se caractérise aussi par des actes de langage analysables d'un point de vue linguistique. L'insulte apparait dans ce cas comme un acte pragmatique de dernier recours à la violence verbale. L'insulte ne peut donc exister qu'en situation interactionnelle pragmatique, et non pas seulement en langue.

> *« Merde », quelle que soit la forme de « transgression langagière », peut être à la fois mot grossier, juron et insulte, (Huston, 2002). Le gros mot jouera, en langue, sur la fonction référentielle du langage, fera référence donc à l'objet désigné (« la merde »). Le juron joue de la fonction expressive et sert le locuteur, pour ponctuer son discours, façon d'être dans l'emphase (« merde ! »). La transgression sera d'ordre scatologique, sexuel (« Putain ! ») ou sacré (« Nom de Dieu ! »). L'insulte seule vise l'interlocuteur dans une fonction impressive, « je te dis merde » ou même « tu es une merde », « espèce de merde* ».

5.3.5- Fonctionnement de l'insulte

L'insulte apparaît le plus souvent en situation dissymétrique comme dernier recours avant la confrontation physique. Elle est en revanche plus fulgurante dans les situations informelles telles la rue et joue de façon plus directe avec la négation de l'autre. « L'insulte est un acte de langage interlocutif ; elle porte une force émotionnelle, voire pulsionnelle, et vit l'autre dans la volonté de le rabaisser et de le nier ».

> « *Elle tient un rôle éminemment perlocutoire (« Parce que je te traite de vielle moche, tu vas te sentir comme ça »). Ce fonctionnement-là est rendu possible par des effets linguistiques. Parmi ces effets particuliers, il y a la valeur lexicale des lexèmes. Il semble évident que certains axiologiques négatifs puissent être réactivés pour faire insulte : « gros » sera plus activé que « mince » par exemple. Il y a la forme syntaxique aussi, le terme péjoratif étant alors employé en fonction vocative avec notamment des modalités de catégorisation comme « espèce de »* (DIVRP/CAA, 2008).

Il y a aussi l'intonation, tout terme, même neutre, pouvant se charger d'insulte par la simple force d'évocation, façon de passer du constat à l'énoncé injurieux. En ce sens, l'insulte aura toujours une force illocutoire, puisqu'un effet doit être produit sur l'interlocuteur. Mais pour que l'insulte fonctionne pleinement, encore faut-il que l'interlocuteur la perçoive comme telle, en bref qu'elle touche, qu'elle déstabilise et non qu'elle conforte l'autre dans ses croyances. Comme le montre Kerbrat-Orecchioni (1997), si je traite l'autre d'imbécile « imbécile ! », et s'il répond « parfaitement », l'effet souhaité est rompu. Finalement, l'insulte est identifiable linguistiquement dans sa forme et vise l'autre dans un effet illocutoire voire perlocutoire dégradant et à travers une subjectivité partagée. Ainsi, les vannes se situent en marge des insultes, parce qu'elles reposent sur une connivence partagée, un jeu quasiment rhétorique, des rituels établis, des codes. Mais c'est un jeu à risque, et quand elles sont perçues comme blessantes, les vannes peuvent basculer dans l'insulte.

Certaines formes d'insultes finalement n'en sont pas. Ainsi, la forme «***sin houn mon non***»[103] perd sa valeur illocutoire, pour servir de terme d'adresse, ou parfois, pour prendre la seule valeur de ponctuant du discours (Caubet, 2001). Dans une configuration dissymétrique, qu'elle soit institutionnelle ou interpersonnelle, où s'établit un jeu de forces symboliques, l'insulte a un rôle perlocutoire spécifique.

Contrairement aux fonctionnements entre pairs, l'insulte arrive généralement en clôture, en situation ultime de montée en tension ; c'est elle souvent, qui déclenche la décision de sanction. Elle vient même après toute autre forme d'acte de langage négatif, comme le harcèlement ou la menace. À travers les corpus d'interactions sur les voies publiques, il a été indiqué plus haut que l'insulte rend compte d'une transgression affirmée du rapport entre usagers de la route. On voit alors comment l'insulte surgit dans une montée en tension et vient, en dernier recours après d'autres procédés discursifs nombreux qui relèvent davantage de la joute verbale. L'insulte, en particulier, use de sa forme essentielle de façon radicale et réductrice dans les échanges en milieu informel, mais survient toujours après une certaine montée en tension. L'espace de la rue, a contrario, est caractéristique de la fulgurance de l'insulte. Il s'agit dans de telles situations soit d'exprimer une forme de tension (peur, par exemple), soit d'affirmer sa prise de pouvoir et de contrôle sur l'autre dans un effet

[103] Pour vous traiter de voyou en langue nationale fongbé

de négation radicale. C'est ce que l'on observe par exemple dans les altercations entre automobilistes.

5.4- Fondements magico-religieux des incivilités sur les voies publiques à Cotonou

Peuplée de milliers de motocyclistes qui circulent sur ces rues de jour comme de nuit, la ville de Cotonou connaît de par sa circulation routière très dense, un fort taux d'insécurité routière. Cette dernière, caractérisée par les nombreux accidents de voies publiques et les bouchons à n'en point finir est entretenue par presque tous les usagers de la route à l'intérieur de la ville. Mais spécifiquement, les populations de Cotonou ont étiqueté les taxi-motos communément appelés « zémidjans », les jeunes motocyclistes appelés « zéwés », les conducteurs de véhicules en transit et les conducteurs de camions comme des acteurs à l'avant-garde de l'insécurité routière à Cotonou.

Les agents de la police nationale, les responsables du Centre National de Sécurité routière et les membres des Organisations Non Gouvernementales telles les ONG « alinangnon » et « sécurité pour tous » sensibilisent régulièrement les populations de Cotonou sur les pratiques illégales développées sur la route et qui sont très souvent des facteurs de risques d'accidents de voie publique. Ces explications ne semblent pas convaincre « certains usagers » de la route qui estiment que la production d'un accident de voies publiques ne dépend pas des pratiques développées ni de l'état du véhicule ou de l'état de la route. En effet, le discours populaire émis à ce propos est que « l'accident de la route n'est pas une fatalité », « il peut arriver à tout moment et en tout lieu ». Certaines explications obtenues font état de ce que la production d'un accident de la route est *''liée au destin… Il arrive que des gens conduisent très bien et qu'ils en soient victimes, il arrive également que l'on conduise mal et qu'on y échappe. … Des gens sont assis dans leur maison et même dans leur chambre et des véhicules viennent les écraser…* » . Ces propos partagés par beaucoup d'autres usagers de la route indiquent que, bien que ces derniers soient conscients qu'ils sont chaque fois exposés à des A.V.P, ils ne peuvent rien pour empêcher celà ; « *si c'est le destin, on ne peut rien contre…il faut tout confier à Dieu* » précise Anatole, conducteur de taxi moto à Fidjrossè. Selon la conscience populaire, il convient de se résigner face

aux accidents de voies publiques car ils seraient liés au destin. Ainsi beaucoup préfèrent se confier à leur dieu qui serait « le seul », qui puisse les épargnér des accidents. C'est le cas des acteurs qui font un « signe de croix » au visage avant de se mettre sur la route ; *''c'est pour demander à Dieu de me permettre d'aller et de revenir sain et sauf''*. D'autres usagers préfèrent en plus du signe de croix qu'ils font, avoir à l'intérieur de leur véhicule ou coller à leur moto une image à l'effigie de « Jésus Christ » ou de la « vierge marie » ou plutôt quelques lettres écrites en langues arabes pour demander la protection divine. Plusieurs objets sont utilisés pour la protection contre les AVP. Tout dépend de l'appartenance religieuse du conducteur. Ces objets permettent aux conducteurs de renforcer leur protection car ceux-ci sont persuadés que « seul Dieu peut épargner des accidents de la route »**.**

Il existe également des acteurs de la route qui portent autour de la taille et du bras des « talisman » qui auraient pour effet de les protéger des accidents de circulation routière. C'est le cas de ***fifobô*** (gris-gris de disparition) qui serait un talisman permettant à son porteur de disparaître en cas d'accident pour se retrouver dans un autre lieu. C'est une pratique courante dans le rang des conducteurs de camions, des taxi-urbains et bus interurbains. La pratique du « ***fifobô*** » se fait en harmonie avec « *gou* » (Le dieu du fer au Sud du Bénin) qui protège contre les Accidents de Voies Publiques. Les discours obtenus font état de ce que cette divinité interdit la prise d'alcool en cas d'utilisation d'un objet contenant du fer comme la conduite d'un véhicule par exemple.

Ces pratiques ne font qu'augmenter le taux d'insécurité car en s'abandonnant à la seule croyance au destin et à la foi en Dieu, les usagers de la route ne font plus sufisamment attention aux prescriptions de code de la route. De même, ils ne font pas toujours preuve de tolérance sur la route et s'exposent ainsi à de nombreux risques d'accidents. Or *''ce qu'il faut faire, c'est de réduire le plus possible le risque d'accident et se confier également à son Dieu car il est aussi vrai que l'accident de la route n'est pas une fatalité''***.**

Conclusion :

En s'inspirant des relations entre usagers de la route qui peuvent conduire à produire l'insécurité routière, on s'aperçoit qu'à Cotonou; « zémidjans », « zéwés », « conducteurs de véhicules en transit » et « conducteurs de camion » sont les acteurs de la route qui tout en s'identifiant à leur corporation sont intolérants sur les voies publiques et se retrouvent ainsi à violer régulièrement les prescriptions du code de la route. De plus, dans une approche structuro-fonctionnaliste, les « zémidjans » dans leur circulation ne valorisent pas toujours les normes du code de la route et se définissent ainsi un nouveau but. L'enjeu de la circulation chez les ***zémidjans***, est la maximisation du gain de la journée. Cette analyse est valable également pour les conducteurs de véhicules en transit pour qui l'enjeu consiste parfois à faire le plus grand nombre de fois, en une nuit, le déplacement Sèmè Kpodji, frontière Bénin-Nigéria pour le transfert des véhicules. Par ailleurs, Les « zéwés » se représentent les voies de Cotonou comme une arène où circuler est un combat. L'enjeu de ce combat est d'être le meilleur conducteur en s'imposant en tête de file tout en évitant les accidents de circulation et les arrêts de la police. Dans cette arène les « zéwés » développent plusieurs stratégies, notamment la violation des prescriptions du code de la route pour parvenir à être le roi de l'arène du jour. Ainsi ces usagers de la route sont à l'origine du maintien de l'insécurité routière dans la ville de Cotonou. Je fais également remarquer que les comportements des usagers de la route n'expliquent pas tous les accidents de voies publiques qui ont lieu dans la ville ; il arrive que l'état du véhicule de même que l'état des infrastructures routières en plus des longs déplacements soient à l'origine des accidents de circulation. Dans tous les cas, les comportements humains paraissent le facteur le plus explicatif de ces accidents car en s'inscrivant dans une analyse causale, on peut s'apercevoir que les deux autres facteurs que sont l'état du véhicule et l'état des infrastructures routières sont dus également au facteur humain.

Quant aux injures et insanités distillées et échangées, il faut dire qu'elles sont pour la plupart puisées des langues nationales béninoises à travers lesquelles, l'éducation de base est véhiculée. En effet, dans les sociétés béninoises, les insultes sont des éléments couramment utilisés par les populations pour exprimer un mécontentement ou une

offense. Dans la plupart des cas, ces injures sont distillées sans qu'elles ne soient sérieusement réfléchies par la personne qui les utilise pour exprimer son état d'âme. Elles sont utilisées par toutes les franges des populations qui la servent à leurs concitoyens suivant les situations dans lesquelles elles se trouvent. Ainsi, jeunes, personnes adultes, vieux, enfants ont tous à leur bouche ces insanités qui renseignent sur les modèles éducatifs en milieu urbain. S'il s'agit d'un effritement des valeurs éducatives familiales ; il importe que la transition sociale que connait la société à travers les effets de la télévison et de l'inernet soit structurée pour éviter une déchéance éducative totale du fait de la modernité et de l'urbanisme.

On peut ainsi retenir que la circulation routière à Cotonou est riche d'une multitude de pratiques illégales qui sont construites et maintenues par des acteurs qui se construisent quotidiennement une carrière de déviant et d'intolérant. Mais l'on ne peut déduire pour cette raison que les pratiques de circulation routière à Cotonou dénotent d'une déviance des usagers de la route au code de la route. En effet, la plupart des usagers des routes de Cotonou n'ont aucune connaissance du code de la route et conduisent dans cet état, sur les mêmes routes avec les rares individus qui ont un permis de conduire pour leur engin. Les agents des forces de l'ordre qui sont appelées à aider par la régulation de la circulation et la sensibilisation desdits usagers ne sont malheureusement pas nombreux sur les routes pour cet exercice. Mieux, les rares forces de l'ordre qu'on y trouve sont beaucoup plus préoccupées par le rançonnement des usagers indélicats. La répression et la sensibilisation ne sont donc plus leurs objectifs absolus. Ils préfèrent négocier leur tolérance avec l'argent, amenant ainsi les usagers à régler par eux même leurs différents sur les voies publiques.

Pour parvenir à une libre circulation, les usagers des voies publiques circulent et obtiennent le passage en le négociant entre eux malgré le fait qu'ils ne respectent pas scrupuleusement les prescriptions du code de la route. On peut donc résumer qu'à l'exception des pratiques développées par les « zémidjans », « zéwés », « conducteurs de véhicules transit » et « conducteurs de camions », les pratiques de circulation routière à Cotonou dénotent d'une débrouille des usagers de la route qui développent ainsi sur les voies publiques de nombreuses pratiques intolérantes.

La tolérance est abstraite, elle est difficile à mesurer et à observer. L'intolérance, elle est facile à voir, surtout lorsqu'elle entraîne la violation des droits de l'autre. On peut évaluer aisément les conséquences de l'intolérance puisque celles-ci enveniment les rapports humains, provoque toutes sortes de discriminations sociales extrêmement néfastes et aboutissent à des conflits violents, parfois sanglants. Il n'en va pas de même de la tolérance car celle-ci, dans ses formes fondamentales, n'exige pas seulement les conditions observables décrites mais plutôt qu'on s'abstienne et qu'on se retienne pour éviter les conséquences humainement désastreuses de l'intolérance qui se manifestent à la fois dans les comportements individuels et dans l'attitude des acteurs domiants. La tolérance est ainsi donc au cœur même des responsabilités qui incombent à une société pluraliste. Ce sont les principes et les normes des droits de l'homme régissant les formes et les finalités de la responsabilité sociale qui déterminent les situations qui sont intolérables et les comportements qui doivent être refrénés.

Azouz Begag, sociologue et écrivain, au cours d'une présentation sur le thème : "La culture comme antidote à l'intolérance" lors du Séminaire organisé par le Conseil de l'Europe sur "Le patrimoine culturel et sa pédagogie un facteur de tolérance, de civisme et d'intégration sociale" à Bruxelles (Belgique), a expliqué qu' « on peut être milliardaire et ne pas être capable d'avoir de copains, d'amis sincères. Ne pas être aimé, par personne. Argenté mais exclu de la société, en pleine solitude. On peut au contraire être pauvre dans son porte-monnaie et ne pas être exclu, quand on a des voisins, une famille, des amis pour qui on compte, pour qui on est *quelqu'un.* » Ceci retrace la condition actuelle de nos sociétés où subsistent inégalement le riche et le pauvre dans un climat d'intolérance aigue. Lorsque le phénomène est observé sur les voies publiques surtout dans un environnement où les dynamiques urbaines sont de plus en plus difficiles à cerner, la nécessité d'une théorisation s'impose.

Chapitre 6 : Détermination psychologique, risque et mise en situation face à l'intolérance : entre le psychologique et le social

Le long de ce travail de recherche, l'objectif a été de comprendre les comportements intolérants des usagers des voies publiques de Cotonou. Deux grandes variantes ont été identifiées comme des éléments essentiels pour la compréhension de ce phénomène. Il s'agit d'abord de l'environnement (urbain et périurbain) de la ville, ensuite la prise en compte de l'insécurité routière produite dans la ville au travers des pratiques inciviles et déviantes des usagers de la route. Ainsi, cette thèse postule que l'(in)tolérance sur les voies publiques de Cotonou, ne peut se comprendre que par la prise en compte du contexte urbain/péri urbain de circulation (état des voies, état des infrastructures routières, état des moyens de transport) et des types de comportements des usagers de la route (incivilités et déviances). Ce chapitre partira des résultats empiriques obtenus et des angles théoriques retenus plus haut pour effectuer des discussions précises de chacune des variables de l'étude afin de proposer un essai théorique du fait observé.

6.1- L'étalement et l'éclatement de la ville de Cotonou crée un sentiment d'insécurité qui donne lieu à l'intolérance sur les voies publiques

Des démonstrations effectuées aux chapitres 1 et 2 sur le fait que les longs déplacements qu'entrainent l'étalement de la ville crée l'insécurité sur les routes, il ressort que le développement urbain de la ville a engendré une augmentation de la taille de l'espace fréquenté par les populations du fait du redéploiement géographique des territoires de vie vers Abomey-Calavi, Pahou et Sèmè-Podji. Cet étalement s'accompagne d'une forte utilisation de l'automobile et des motocycles. Les réseaux routiers deviennent alors essentiels pour garantir l'accessibilité des espaces.

Or, l'espace urbain est basé sur deux fonctions essentielles : le mouvement et le séjour (CERDA, 1979). La route englobe ces deux fonctions. Elle permet la communication avec le monde extérieur mais aussi avec les habitations privées. Elle relève du domaine de l'urbanisme et des transports. Mais ces deux domaines traitent souvent la route de façon distincte :

- pour l'urbanisme, le réseau viaire est un espace doté d'une forme qui résulte d'un jeu d'interactions ou de déformations avec d'autres constituants du tissu urbain comme le bâti ou le parcellaire, et d'où toute dimension circulatoire est absente.
- pour le domaine des transports, la route n'est vue qu'en tant que tuyau où circule un fluide, le trafic automobile, régi par des lois physiques, en général empruntées à l'hydrodynamique (Stransky, 1995).

Pourtant, ces deux aspects sont indissociables lorsqu'on traite de la voirie urbaine. La conséquence de l'incohérence entre ces deux domaines s'observe à travers les accidents de circulation qui ne relèvent pas seulement des comportements illégaux des usagers, mais également résultent des problèmes de perception et de compréhension de l'environnement routier. La sécurité routière doit être prise en compte par les concepteurs et gestionnaires du système de circulation.

En réalité, de nombreux auteurs, sociologues (Aholou, 2008) comme géographes (Kassi, 2007) ont insisté sur les logiques dominantes de l'urbanisation africaine. Ils ont montré que les pays africains se trouvent depuis plus de deux décennies engagés dans une urbanisation accélérée, mosaïque, intermittente, anarchique, mal négociée et mal construite. Les auteurs s'accordent sur la « crise de l'urbanisation» africaine, avec des «villes éparpillées », « villes poubelles », « villes insalubres ou poussiéreuses », « villes fragmentées », « disloquées » où des populations en provenance chaque jour des campagnes, font face à la grande pauvreté urbaine et inventent des réseaux et des pratiques illicites qui compromettent toute efficacité d'une réelle politique urbaine. Les regroupements ethniques et la réinvention des habitus communautaires sont visibles dans les quartiers populeux et entraînent une recréation des « villages dans les villes » (Young et Willmott, 1983). Les analystes soulignent une véritable « colonisation » des rues et des espaces vides qui sont transformés de façon anarchique en des lieux de la « débrouillardise » (Ela, 1998). La voie publique appartient à qui veut l'utiliser, les trottoirs sont « envahis » et servent de lieux privilégiés pour toute forme de « petits métiers » (Kengne Fodouop, 1991). Les violences et les crises sont récurrentes. Au quotidien, les citadins doivent faire face aux agressions, viols, injures, tueries et trafics de toutes sortes. Pour plusieurs auteurs, les villes africaines présentent des clichés très négatifs. Insécurité, pauvreté, insalubrité sont autant de caractères qui

leurs sont largement attribués. Les quartiers urbains africains fonctionnent comme des repoussoirs**.** Les villes africaines sont particulièrement affectées par la crise des complexes politico-économiques, avec un accroissement des dislocations, des fragmentations, des ségrégations et des ségrégations que les dynamiques citadines « du bas » ne parviennent plus à enrayer (Dubresson et S. Jaglin, 2002).

Pourtant, la ville africaine semble être aujourd'hui en pleine mutation, dans toutes ses dimensions. Cotonou bouge à la fois pour des raisons démographiques et pour les dynamiques plurielles créatrices des innovations sociales renouvelées et diversifiées. Elle n'est pas seulement un espace de violence, d'insécurité, de pauvreté et de crises. Elle est aussi le lieu de multiples métissages, de construction de réseaux sociaux et économiques, de nouvelles cultures urbaines, de solidarités innovantes et de syncrétismes créateurs. Cette analyse, loin de s'enfermer dans les discours classiques catastrophistes et réductionnistes, privilégie un espace urbain qui bouge plutôt qu'une Afrique ou la ville a été jusqu'ici qualifiée de « risque ». Il est important d'observer aujourd'hui les cheminements de l'innovation urbaine, et notamment d'être attentif à l'émergence de cheminements spécifiquement africains, concurremment à des influences extérieures souvent prépondérantes jusque là.

Entrés dans une longue phase de complexification, les villes africaines et leurs espaces sont aussi désormais inscrits dans une logique de différenciation forte. Quelques unes de ces images créatrices dans les villes africaines sont analysées dans les paragraphes suivants.

6.1.1- Eclatement de la ville dans les espaces communs (rue, gare routière, marché…)

Selon Feudjio (2008), l'éclatement des villes africaines notamment celui de Cotonou se lit aussi dans les différents espaces communs que sont la rue, les gares routières ou les marchés. Ces espaces projetés depuis plusieurs décennies comme des lieux de production de la violence, du conflit et de l'insalubrité, sont en réalité aussi des espaces sociaux de convergence, intensément vécus, de cristallisation de valeurs diverses, d'activités, d'échanges, de circulation de biens et de sociabilité (Djouda

Feudjio, 2008). La rue (Kaufmann, 2009)[104] apparait aujourd'hui comme un lieu matériel et immatériel, un lieu trivial où se joue et se construit l'une des facettes les plus importantes de la ville. En prenant de la hauteur face aux grilles théoriques (occidentales) qui ont présenté à tort ou à raison jusqu'ici la rue, en contexte urbain africain, comme un espace d'indiscipline, de désordre, de violence et d'insalubrité, il apparait que celle-ci est aussi le lieu véritable de la construction des dynamiques urbaines ; elle est un espace public où les différentes couches sociales manifestent une réelle possibilité d'action et de prise de parole.

Que l'on se retrouve dans les rues, dans les « maquis » de Cotonou, d'Abidjan, de Douala, ou dans les marchés Dantokpa de Cotonou, Sandaga (Sénégal), le constat le plus partagé est la dimension plurielle des interactions construites par des acteurs aux origines sociales diverses. Ces espaces sont ouverts à une grande intégration. Ils sont des lieux stratégiques, multifonctionnels au plan économique, social, culturel et religieux. Ils sont des lieux de survie et de créativité, des lieux d'affermissement des liens sociaux assurant l'insertion d'une frange importante de la société (les plus démunis quelsques soient leurs origines et provenances). Les équipements commerciaux sont complétés par une propension de boutiques, magasins d'alimentation (gros, demi-gros et détails), boulangeries, restaurants, quincailleries, pharmacies…. C'est aussi la présence de l'artisanat qui est visible avec des établissements de couture, de coiffure, cordonnerie, de menuiserie, de teinture éparpillés ici et là. Toutes ces réalités donnent à ces espaces communs, une configuration particulière qui doit être considérée comme étant propre et spécifique à la ville africaine. Globalement, ces espaces communs apparaissent comme de hauts lieux d'inventivité de la ville africaine. Ils sont le support de la sociabilité et de la construction de l'identité urbaine africaine. Ils constituent une sorte d'interface où s'associent, s'interagissent un ensemble d'acteurs aux logiques d'actions plurielles. Cependant, avec les dynamiques d'insécurité qui s'observent dans le domaine des

[104] Au sujet des enjeux de la rue dans la saisie des dynamiques urbaines, Kaufmann (2009) fait une analyse très importante. Il souligne que l'exploration des rues permet de prendre le pool d'une ville, de sa culture et de sa société locale. La rue a ceci de fascinant qu'elle est à la fois un objet très concret, solide, matériel, fait de pierre, de bitume, de sable ou de ciment, mais qu'elle est en même temps un révélateur social puissant des rapports sociaux entre hommes et femmes, entre riches et pauvres, jeunes et vieux.

transports notamment sur les voies publiques, cette sociabilité caractéristique de la ville africaine perd de son sens au profit d'une forme d'intolérance.

6.1.2- Des dynamiques urbaines liées au secteur du transport routier dans la ville de Cotonou

De véritables processus urbains sont aujourd'hui en construction dans les espaces urbains africains. Que le chercheur s'intéresse aux réseaux et mécanismes d'interdépendance entre les sujets citadins, aux jeux d'appropriation, de contrôle et d'accès aux espaces, aux processus même de transformations socio-spatiales ou encore aux systèmes de transport émergents, il est à retenir que ces différentes dimensions sont désormais marquées par des dynamiques impressionnantes (Koning, 2006). Parlant du secteur de transport urbain par exemple, les mototaxis, activité très présente dans la plupart des villes africaines (Cotonou, Yaoundé, Brazzaville, Abuja, Lagos…), sont devenues un phénomène très visible et incontournable dans les débats sur les questions urbaines. Konings (2006) a par exemple montré que dans un contexte de crise économique ou politique, les jeunes de New Bell à Douala, développent des réponses innovantes à l'exemple des conducteurs de mototaxis. A travers cette activité de subsistance, ces transporteurs émergents, de par leur force et leur nombre important, s'imposent désormais comme de véritables « *masters of the road* » ou « *masters of the city* ». A Cotonou où l'activité a une grande prépondérance, les « *Zémidjans* » constituent « *une solution* » et le « *moyen le plus sûr* » pour certaines familles de garantir le minimum vital journalier (N'bessa, 2000). Les données collectées révèlent que dans une dynamique socio anthropologique, ces mototaxis apparaissant en tant que processus urbains émergents, sont porteurs d'enjeux pluriels.

Les *zémidjans* apportent une nouvelle configuration du système de transport qui influence le devenir de la ville de Cotonou. Ces formes émergentes de transport, même si elles relèvent de l' « *univers de la débrouille* », constituent de véritables supports de la dynamique sociale. Ces « *arts de faire* » (N'bessa, 2000) traduisent les dynamiques qui marquent les nouveaux visages d'une Afrique urbaine engagée dans un vaste mouvement de restructuration économique et de recomposition sociale. Les conducteurs de mototaxis, loin d'être des « *victimes résignées* » de la crise économique, constituent une de ces catégories d'acteurs entrepreneurs (Warnier, 1993)

désormais visibles et incontournables dans l'espace urbain de Cotonou. Leurs activités influencent à la fois les palliers économique, politique, social et culturel. Les *zémidjans* contribuent à la croissance nationale et font vivre socialement des millions de ménages. En tant que moyen de locomotion prisé, ils sont devenus un fait culturel, ils sont un mode de transport urbain et contribuent au quotidien à une extension des réseaux de sociabilité urbains. Dans le champ politique, ils « *participent* » aux campagnes électorales ou aux mouvements de contestation. Il s'agit d'une nouvelle force sociale émergente, qui propage des idées et initie des luttes. Les mototaxis, à travers leurs réseaux, leur jeu de collaboration, d'alliance mutuelle, de contestation, de contrôle ou d'influence, intéressent à la fois par leur dynamisme, par leur utilité sociale et par la complexité de leur gestion administrative. Réponse sociale face aux crises de transport urbain, les conducteurs de mototaxis constituent de possibles « *catalyseurs de changement urbain* ». Par leurs mouvements et leur dynamisme, ces transporteurs rythment l'historicité de la ville de Cotonou, ils participent au processus de la « *mise en scène de la vie quotidienne* », au façonnement des nouveaux modes d'invention de l'espace urbain local. Ils favorisent la vie urbaine et montrent que la ville est aussi un cadre ouvert, pluriel, syncrétique, dynamique et porteur de changement. Sollicités par toutes les composantes de la population urbaine (commerçants, fonctionnaires, ménagères, élèves ou étudiants), ils contribuent à la socialisation urbaine et rendent possibles de nouveaux liens sociaux. Sous la grande impulsion de ces acteurs, l'urbanité se construit et s'invente au quotidien, même s'ils restent très souvent marginalisés et violentés dans les discours officiels/politiques.

C'est ainsi que les *zémidjans* sont jusqu'ici appréhendés sous le prisme de la déviance, de la marginalité et de l'exclusion. Les discours sociaux et nombre d'auteurs, dressent d'eux une caricature d'une jeunesse urbaine « vandale », « voyou », « irresponsable », « bandite », « prostituée » et « incapable ». Ces images déformatrices ou réductrices occultent pourtant la capacité intuitive et imaginative de cette frange de la population qui se montre entreprenante, courageuse, prête à travailler et qui ne demande qu'à être encadrée. A travers l'activité émergente des mototaxis, un nombre important de jeunes citadins montrent qu'il est temps de remettre en question ces discours scientifiques ou politiques qui ne voient en la jeunesse urbaine qu'une catégorie sociale marginale,

pauvre et dépourvue. A Cotonou, cette activité permet à de milliers de jeunes de construire leurs itinéraires sociaux et leurs repères de vie.

6.1.3- Sentiment d'insécurité routière

Le « sentiment d'insécurité routière » ne semble pas avoir fait l'objet de plusieurs recherches. Certaines analyses portent néanmoins sur le risque perçu ou le risque subjectif d'être accidenté et sur le rejet de ce risque par certains usagers. Le risque subjectif n'est pas l'explication d'une probabilité d'être accidenté, mais plutôt un sentiment global de danger. Le niveau de risque d'accident est fonction pour chaque individu, de trois éléments: l'expérience individuelle de l'activité de conduite, l'évaluation du danger associé à telle ou telle situation et, le degré de confiance en sa capacité à faire face à la situation (Barjonet, Fontaine-Martinez, Lescot, 1994). Bastid (2002) a démontré à cet effet que, la plupart des conducteurs surestiment leurs propres capacités de conduite. Cette surestimation serait la conséquence d'une auto-évaluation positive et/ou, au contraire, d'une évaluation négative des capacités des autres conducteurs. Près de 90% des conducteurs seraient en effet convaincus qu'ils conduisent mieux que la moyenne et, dès lors, qu'ils courent moins de risques d'accident (IBSR, 1999). De manière plus précise, l'évaluation positive de ses propres capacités serait un élément important du contrôle subjectif qui désigne la croyance selon laquelle on peut influencer favorablement l'occurrence d'un événement donné, alors même que la réalisation de cet événement pourrait échapper totalement ou partiellement à sa propre action (Delhomme, 1994). Il est également intéressant de constater que la confiance en ses capacités, impliquerait d'être moins attentif aux conséquences de ses propres comportements et donc d'accepter un plus haut niveau de risque. Celui-ci est d'autant plus important que la confiance accordée à ses propres capacités est supérieure aux capacités réelles de conduite. Cette confiance contribue donc à une mauvaise perception du risque, c'est-à-dire le fait de percevoir un danger mais de s'imaginer être capable de l'éviter ou ne pas percevoir un danger ou encore, le percevoir tardivement alors que le comportement adopté, comme la vitesse excessive, ne permet pas de faire face à la situation.

L'illusion de la maîtrise de la conduite résulterait d'une interprétation erronée du conducteur qui perçoit le hasard comme le résultat d'une adresse personnelle et dont

l'attente d'un aboutissement favorable est disproportionnée au regard des chances réelles d'obtenir l'aboutissement désiré (Le Breton, 1995).

Cette illusion alimente la résistance au changement qui renvoie au concept d'ancrage et qui explique que la perception du danger est fonction des expériences passées du conducteur (Perez-Diaz, 2000). Il semble par contre que les « autres » conducteurs soient souvent perçus comme la source majeure du danger que comporte le système de circulation. Ce sont le plus souvent des attributs personnels ou des traits de caractère qui permettent d'identifier ces acteurs dangereux : les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les inexpérimentés, les lents, les distraits, les stressés, les pressés, les agressifs et même parfois, ceux qui respectent scrupuleusement le code de la route (Toro, 2002). A contrario, une recherche sur le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs (Barjonet, Bernat, Devred, 1998) a permis de constater que le risque routier se présente, notamment pour les femmes, comme bien moins menaçant que le risque d'agression. En effet, la crainte de l'agression prendrait amplement le pas sur le danger de déplacement automobile et ce, indépendamment du risque objectif de subir un accident ou d'être agressé, au point par exemple de préférer la voiture au bus alors que le risque lié à la voiture en terme d'accident est plus élevé que celui lié au bus en terme d'agression. La cause d'une certaine « sérénité féminine » à l'égard de l'accident de la route, peut s'expliquer par le fait que le risque d'agression est constamment présent à l'esprit des femmes, au point d'annuler toute conscience minimale du risque d'accident. La voiture peut même être perçue comme source de sécurité dès lors qu'elle réduit fortement la probabilité d'une agression. La relation intersubjective n'est pas du même ordre selon que les personnes se trouvent ou non dans l'habitacle d'une voiture. La voiture peut donc être à la fois source de sécurité et de danger, selon les circonstances et la perception du conducteur.

On peut donc comprendre à partir de cette explication que l'intolérance nait à partir du sentiment d'insécurité qui anime l'usager de la route en situation de circulation. Le sentiment d'insécurité est en pratique, l'état d'esprit de l'usager de la route dès qu'il se trouve sur les voies publiques de Cotonou. En effet, le risque d'accident et d'agressivité habite en permanencel'usager de la route de Cotonou, du fait de la perception populaire selon laquelle les autres usagers de la route sont dangereux et conduisent mal. L'intolérance nait donc à partir de la représentation que l'usager de la

route a de « l'autre » quand il est en situation de circulation. Ainsi, selon l'évaluation qu'un usager de la route fait du danger associé à telle ou telle situation et de la perception qu'il a du conducteur en face (déviant), nait un comportement intolérant.

6.1.4- Evolution des incivilités et du sentiment d'insécurité

Le développement du sentiment d'insécurité s'observe à travers la détérioration de la qualité de vie dans les quartiers de Cotonou. Une enquête réalisée en 2000 par le Ministère de l'Intérieur montre que 67% des habitants de Cotonou estiment que l'insécurité est "très préoccupante", voire "extrêmement préoccupante", alors qu'il n'y a que 18,46% de la population à porter le même jugement sur leur quartier. L'effet de loupe produit par la médiatisation des faits incriminés peut sans doute expliquer le décalage entre l'insécurité ressentie et celle qui est subie localement. Il n'en reste pas moins que le quotidien des quartiers est parsemé d'incidents, de signes visibles d'agressivité, de manifestations d'incivilités et parfois d'actes de délinquance caractérisée. Si les crimes de sang n'ont cessé de régresser depuis un siècle, les "petites choses" (Vieillard-Baron, 2011, @) ont augmenté. L'ensemble des statistiques obtenues dans les sturctures officielles telles que la DGPN, le GNSP et le CNSR montrent effectivement que la courbe de croissance de la délinquance a connu une nette augmentation depuis environ 10 ans.

Cependant, il importe de souligner que lesdites statistiques officielles ne prennent en compte qu'une fraction des incivilités et de la délinquance, celles qui parviennent à la connaissance de la police ou de la gendarmerie, ou celles qui sont repérées par ces instances. Les statistiques officielles sont d'abord représentatives de l'activité des services et dépendent des procédures d'enregistrement. Il existe une partie cachée des actes incivils qui n'est pas connue du système pénal. C'est ce que les auteurs anglo-saxons Biederman et Reiss ont popularisé en 1967 sous les termes "the dark figure of crime", le "chiffre noir" de la criminalité (Vieillard-Baron, 2011, @).

Pour répondre à ces critiques, certains auteurs ont prôné, depuis les années 1950, une amélioration de l'instrument de mesure. Par exemple, l'Américain Sellin, ancien Président de la Société Internationale de Criminologie, a proposé en 1964, sous la

présidence Johnson, des éléments standardisés d'objectivation pour établir les catégories dans lesquelles doivent être classés les crimes. Il a défini également des critères de pondération pour déterminer le degré de gravité du délit. Une deuxième option, soucieuse de mieux cerner le fossé apparemment infranchissable qui sépare les incivilités apparentes de la criminalité cachée a conduit au développement d'instruments alternatifs pour estimer le taux de criminalité. C'est le cas des sondages de victimisation qui ont été institués aux États-Unis dès le milieu des années 1960 par la Commission Katzenbach (*President's Commission on Law Enforcement and Administration of Justice*) et reprises en France depuis une dizaine d'années par Philippe Robert sous le nom d'« enquêtes de victimation ». Il s'agit dans ce cas de traiter de la sécurité sous l'angle de la victime en procédant à des enquêtes directes auprès d'un panel d'individus en posant par exemple la question suivante : « Avez-vous été victime d'une agression ou d'un acte de violence au cours de l'année dernière, y compris de la part de personne que vous connaissiez ? ». Malheureusement, aucune disposition n'a été prise quant à la fiabilité des statistiques sur les crimes, délits et autres incivilités produits dans la ville de Cotonou. Il s'agit simplement des données produites à partir de cas de délits sur lesquels la police, la gendarmerie ou les sapeurs pompiers sont intervenus. L'effort de regroupement des données entre ces trois acteurs n'est pas aussi régulier. Ceci explique le fait que suivant les sources, les données de la même année relatives aux mêmes variables ne sont pas toujours les mêmes. Au final, tout chiffrage en matière d'insécurité doit être soumis à la critique, ce qui n'interdit pas, pour autant, de discerner les grandes tendances.

Parlant de la connaissance des délits et incivilités par les forces de l'ordre et par les populations, on peut indiquer « l'affaire Todjinou » qui a défrayé la chronique en septembre 2012 à Cotonou et qui a conduit à un débat entre les praticiens de droit. Il s'agit de l'arrestation de M. Pascal TODJINOU[105] pour défaut d'assurance de son véhicule impliqué dans un accident de circulation. Aussitôt arrêté par les agents du Commissariat Central de Cotonou, l'affaire a très tôt été diffusée avec des interprétations diverses. Beaucoup s'étaient étonnés de l'arrestation, car cela ne saurait constituer pour eux un délit pénal. Au cœur de la ville, le sujet animait l'actualité et

[105] Secrétaire Général de la Confédération Générale des Travailleurs du Bénin, personnalité très connue dans le pays

pour le commun des cotonois (habitant de Cotonou), c'était le moment de se rendre compte que réellement l'infraction incriminée est un délit pénal. Mais dans le rang des praticiens de droit, la discussion s'est faite plus houleuse, car si beaucoup reconnaissaient qu'il s'agit d'un délit, il y en avait pour qui (la défense de l'accusé), la pénalité de l'acte n'était plus fondée parce que abrogé par l'article 35 d'une convention internationale (code SIMA dans l'espace UEMOA) ratifiée par le Bénin. L'accusé a été relâché après paiement d'une amende, le défaut d'assurance a commencé dès lors à être pénalisé (exemple de Mme HOUNDETE, épouse d'un député de l'opposition, incarcérée durant six jours à la Prison Civile de Cotonou pour les mêmes causes).On retient qu'il a fallu qu'une personnalité soit arrêtée pour ladite incivilité pour que le commun des béninois se convainque de l'obligation de l'assurance véhicule dont le défaut constituerait une infraction pénale en cas d'accident de circulation. On peut donc comprendre que la conformité aux normes d'une société ne se pas fait toujours de façon enthousiaste, il faut de la contrainte sociale, pour voir les populations se conformer à ces principes sociaux. Malgré l'existence de la contrainte, les populations cherchent une marge de manœuvre qui leur permette de contourner (De Certeau, 1994) la norme. Il va de soi que les sources des statistiques n'appréhendent qu'une partie du phénomène, celle qui est enregistrée et traitée par la police à la suite d'un dépôt de plainte. Par exemple, les enquêtes de "victimisation", effectuées en France par l'INSEE et l'Institut des hautes études de la sécurité intérieure, et visant à estimer le nombre de personnes ayant réellement été victimes d'actes délictueux ou criminels, concluent que 80% de délits spécifiques (violences individuelles, petits vols ou "emprunts", par exemple) ne seraient pas signalés. On peut alors imaginer la réalité du Bénin où le système sécuritaire est moins structuré avec moins de moyens. Par ailleurs, il faut savoir que le champ statistique de la délinquance des adolescents ne couvre pas les contraventions, les actes de police administrative (traitements des fugues de mineurs par exemple...), les infractions liées à la circulation et les délits constatés par les administrations spécialisées (impôts, douanes, travail).

Malgré les lacunes et incertitudes statistiques, on observe globalement un changement de la nature de la délinquance des adolescents. D'abord, les délinquants apparaissent de plus en plus jeunes, comme on le découvre souvent dans les médias. Il s'agit

souvent d'adolescents et de jeunes âgés de 16 à 31 ans. Selon les chiffres fournis par la police nationale, en 2001, les adolescents de moins de 19 ans représentaient 17% des personnes interpellées et 24% des mis en cause. Certains d'entre eux ne distinguent pas nettement le permis du défendu. Plusieurs formes de délits (excès de vitesse, conduite au volant sans permis, circulation nocturnes sans pièces d'identité, non port de casque, non respect des signalisations, circulation en sans interdit…) sont banalisés à un point qu'ils ne sont pas perçus comme des infractions. *A posteriori*, toutes les justifications sont possibles de la part des plus grands, depuis la société qui "opprime", ou celle qui fait preuve de "discrimination", jusqu'à l'entreprise qui "exploite" (DGPN).

Les actes eux-mêmes ont tendance à évoluer. Entre 1997 et 2003, les coups et blessures ont progressé de 17%, les atteintes à la dignité de 36%, les destructions et dégradation de 11% environ (DGPN). Les agressions dans les lieux publics ont augmenté de 19% et celles à l'encontre du personnel de l'Éducation nationale dans les lycées et collèges de 21,5%. En dépit de ces évolutions, les vols et les cambriolages et braquages représentent encore 62% des faits de délinquance (DGPN). Les policiers ont constaté aussi qu'une criminalité de groupe « territorialisée », liée à un fort sentiment d'appartenance au quartier, se développe, sans reconstituer pour autant le problème des anciennes "bandes" à l'exemple des feuilletons *Nounbiyoyo*[106].

6.1.5- Modèle explicatif du sentiment d'insécurité

« Dans les périodes de crise sociale, économique, politique et culturelle, le recours à la violence s'affirme comme une tentation forte, parce que les gens ont de moins en moins prise sur le cours des événements » (Raphaël, 2002). Le sentiment d'insécurité naît de la constance des micro-violences (micro-agressions) et/ou de l'idée générale que chacun peut s'en faire à partir d'éléments aussi touffus qu'un fait-divers ou une agression dans la rue. Lorsqu'il s'agit des violences liées aux adolescentes, qu'on peut cerner sur une tranche d'âge allant de 13 à 20 ans, hors du champ scolaire, elles génèrent un sentiment d'insécurité continu que l'on ne peut facilement endiguer. Reste que ce sentiment est difficilement mesurable car il fait entrer dans sa définition une

[106] Pseudonyme d'un ancien voleur. Son nom désigne une attirance aux objets neufs en langue locale fongbé

série de paramètres subjectifs comme la notion de peur, de crainte, qui sont elles-mêmes reliées aux états psychologiques des individus. Si certaines personnes affirment ne pas avoir peur des jeunes, d'autres, à des degrés variables, confirment leurs craintes. Et comme on vient de le percevoir, ces craintes peuvent se transformer en alibi lorsque les enjeux portent, par exemple, sur le patrimoine foncier, ou la clôture d'un exercice comptable.

Avoir peur pour ces biens est une réaction légitime. Chacun peut souhaiter protéger sa voiture, son pavillon, ses biens les plus chers comme ses proches. Le besoin de sécurité est en cela un besoin fondamental, classé parmi les sept besoins élémentaires (Malinowski, 1979). Chaque société a élaboré des réponses culturelles particulières, toujours rendues publiques par l'établissement d'institutions, de codes et de normes sociales. La société possède ses lois et les institutions qui garantissent leurs applications. Lorsqu'il s'agit d'incivilités, la loi reste démunie, car pour le moment il n'existe pas de lois permettant la réglementation de ces actes. Pour autant, la justice n'est pas la seule institution régulatrice, et lorsqu'il s'agit de réguler des actes comme les incivilités, c'est avant tout vers la famille et la communauté qu'il faut se tourner. Lorsque les micro-agressions concernent la vie quotidienne, c'est à chaque membre de la société de faire en sorte de réguler ces éloignements à la norme dans le respect de tous. Encore faut-il avoir conscience d'appartenir à la société.

Or, on n'y arrive pas. Car, d'une part, les incivilités ne sont pas l'exclusivité des jeunes, loin de là. Les adultes (certains adultes) commettent des actes d'agression parfois plus violents. Pour preuve, cette anecdote rapportée par un riverain témoin d'une agression faite à des jeunes par un automobiliste adulte (professeur au collège) qui, alors qu'il empruntait un sens interdit, et s'étant fait reprendre par des jeunes, a eu pour réponse de « foncer sur le groupe de jeunes ». Ces actes répétés entretiennent chez les jeunes, sinon un sentiment d'insécurité, tout du moins une perte de confiance dans les adultes. D'autre part, les organes régulateurs, qui commencent traditionnellement avec la famille, sont visiblement en crise.

Par conséquent, le sentiment d'insécurité révèle une perte de confiance dans les institutions régulatrices, que sont la famille, l'école, la communauté et l'Etat. Toutes les démarches qui seront mises en œuvre afin d'inverser la tendance devront être concentrées sur le ré-ancrage identitaire, affectif et autoritaire (c'est-à-dire l'autorité

dans) de l'ensemble des institutions. Lorsque ces questions concernent la, c'est à cette échelle qu'il est important d'apporter des réponses.

6.2- A propos des marqueurs d'incivilités et de déviances sur les voies publiques à Cotonou

Pour Fransen et al. (2003), les usagers de la route sont-ils « délinquants » dès lors qu'ils commettent une infraction de circulation? Si cette figure n'est pas contestée, peut-elle pour autant être assimilée à d'autres types de délinquants ? Selon Davidovitch (1968), l'assimilation de la délinquance routière à la délinquance ordinaire ne va pas de soi car il s'agit avant tout d'une « criminalité dite d'imprudence » entraînant, dans le pire des cas, des blessures involontaires pouvant entraînées la mort et, dans le meilleur des cas, aucune conséquence particulière.

Par ailleurs, si le non-respect des limitations de vitesse ne provoque pas toujours d'accident, il relèverait néanmoins de l'incivilité automobile avec le renversement de l'association des signes distinctifs par rapport aux autres formes de civilités. Sur la route, « faire usage d'incivilité, c'est s'identifier aux élites » (Roche, 2003). Si l'on se penche par contre sur les représentations des acteurs déviants identifiés plus haut, on constate que la figure du « délinquant routier » est rejetée à l'unanimité : « la représentation dominante du délinquant ou de l'incivil est fondée sur l'image de la différence d'avec les autres membres de la société, sur celle d'une étrangeté, voire d'une monstruosité qui rend impossible le fait de s'identifier à lui » (Renouard, 2000).

Le non-respect des limitations de vitesse semble alors avoir été appréhendé par trois grands modèles explicatifs : le modèle étiologique, qui se focalise sur les différents facteurs liés au conducteur en termes de caractéristiques personnelles et socioprofessionnelles (facteurs de détermination de la conduite en excès de vitesse et d'explication de la difficulté à se soumettre aux limitations de vitesse); le modèle du risque qui définit les conduites hasardeuses et dangereuses susceptibles de provoquer des accidents et le modèle de la situation qui met en évidence l'intérêt d'indexer les comportements aux situations vécues par les conducteurs lors de l'activité de conduite (Fransen et al., 2003).

6.2.1- Flou des incivilités : entre visibilité et invisibilité

Au-delà des faits habituels, on constate partout une augmentation des incivilités qui apparaissent comme une menace pour la société dans la mesure où elles perturbent les rituels interpersonnels qui fondent l'interaction sociale. L'incivilité n'est pas clairement définie. Alain Bauer et Xavier Raufer la réduisent à "un comportement sans-gêne et provocateur, source de perturbations et d'exaspérations dans la vie des cités" (Que sais-je N°3421, PUF, 1999). Etymologiquement, le mot désigne l'inobservation des convenances en usage dans un groupe social, par exemple la politesse ou le respect des lieux. Mais on est plus au XVIIIème siècle où la gamme des faits et comportements désignés sous le vocable incivilités comprend des atteintes contre les personnes, contre des biens et des atteintes à la tranquillité publique, qui peuvent être ou non réprimées par le code pénal. Le mot recouvre ainsi les rassemblements gênants au pied des immeubles, les attitudes menaçantes, les nuisances sonores, les violences verbales, les dégradations d'équipements, les tags et graffitis, les dépôts d'ordures, etc.

6.2.2- Violences et langages : une approche sociolinguistique des incivilités dans l'espace public de la route

Si la question de la violence a été suffisamment abordée en sciences sociales ((*Debarbieux, 1990),* (*Paon, 1999), …)* elle a été moins appréhendée dans sa forme verbale. Selon Moïse (2001) «vivre dans le monde, c'est l'affronter et appréhender l'autre, c'est se prendre alors dans des formes de dominations symboliques (Bourdieu, 1984), mais également dans des dispositifs du pouvoir (Foucault, 2004) ». La violence construit en ce sens les rapports entre les hommes et sert à la construction des rituels humains.

Les sociologues la définissent en termes d'agressivité et de conflit. L'agressivité est considérée comme une réponse imprévisible, visant à nuire à autrui et disproportionnée par rapport à l'acte qui l'a initiée (Moïse, 2001). La réponse du destinataire s'actualise dans la fuite, la conciliation ou l'affrontement (Floro, 1996). La violence sera alors l'action à laquelle conduit l'agressivité ou le conflit non contrôlé (Tap, 1990). Dans cette optique Moïse (2001) précise que l'acte violent illustre l'échec de la rationalité, du dialogue, de la conciliation, de l'analyse de la situation vécue

(Chesnais, 1981). Mais la violence est aussi appréhendée dans sa dimension symbolique, elle émane d'un individu (Floro, 1996) ou de la société (Bachman et Le Guennec, 1996). Elle est toutefois toujours marquée par sa relativité. Ce qui fait violence ici ne l'est pas forcément ailleurs, ce qui faisait violence ne l'est plus nécessairement aujourd'hui. Ceci dit, la violence verbale peut-elle être également une réponse à la violence symbolique sociale ?

Le parler urbain se démarquerait fonctionnellement pour remplacer les langues ethniques disparues, inutiles ou d'usage limité au milieu familial (Calvet, 1994). Ces créations découlent de procédés sémantiques comme les emprunts à l'anglaise (go away, va au ciel). On trouve aussi comme procédés lexicaux des effets formels, comme l'utilisation du verlan [*sa toph* au lieu de sa photo), ou des apocopes et aphérèses *[blème* en lieu et place de *problème, lez* pour *balèze, tasse* pour dire *pétasse, zic* pour *musique* (cité par Moïse (2001) répétant Goudailler, 1987)].

D'un autre point de vue, les parlers urbains, notamment ceux qui ont cours dans les rues relèvent des fonctions déjà bien identifiées, fonctions cachées et fonctions ludiques. Plus forte sans doute reste aujourd'hui la fonction identitaire, quête d'une identité en marge et en perpétuel mouvement. Les pratiques langagières marquent les frontières des groupes, dominants et dominés (Bourdieu, 1982) et (Bres, 1994). Elles stigmatisent l'autre.

Les « bandes », « ceux qui sont dans le coup », « dans la rue » (Labov, 1978) détiennent et maîtrisent ce langage dit « de la rue». Dans cette optique, le langage est à considérer comme un outil complexe permettant au locuteur de se situer dans un environnement social et de façonner sa propre identité. De cette façon, la culture langagière se construit sur des effets lexicaux singuliers mais aussi sur des activités rituelles particulièrement riches et techniques, qui relèvent du jeu et des prouesses verbales entre pairs. On se retrouve donc en plein dans la sociolinguistique, notamment l'étude de l'influence des dynamiques sociales sur le langage. On peut donc retenir que le recours au langage ne peut nullement être dissocié des fonctions que ce dernier revêt.

La circulation routière qui accueille des acteurs issus de classes sociales différentes et diverses ne se heurte pas seulement à des usagers « difficiles » mais également aux « membres d'un univers social et culturel qui lui est relativement étranger et inconnu».

Par exemple, le langage traduit une vision du monde et des modes de socialisation propres à un groupe d'acteurs donné. Il est ainsi construit dans une relation d'interaction entre les ressources socioculturelles disponibles et leur appropriation, individuelle ou groupale, et il puise dans un répertoire commun qui constitue le capital socioculturel partagé par le groupe de pairs que sont ici les usagers de la route. Il est donc conféré au langage un pouvoir social très fort. La langue constitue un moyen permettant de s'imposer dans un univers socio langagier à l'écart du marché dominant, par le biais d'éléments contre-normés (insultes) qui protègent et reconnaissent une appartenance et des valeurs dévalorisées à l'extérieur. En tant que contre-légitimité, « la langue crée une subculture dotée de ses propres normes de référence, qui s'écartent ou qui vont à l'encontre de celles qui régissent la culture (Declercq, 2007). Au cœur de la violence verbale dans la circulation routière, il y a le maniement des insultes qui constitue une dynamique entière qui n'échappe à aucun observateur. Ces insultes qui renvoient souvent au père (*towéyom*è), à la mère (*nonwéyomè*), à l'appartenance ethnique (*noun kayikayi élowè*) fonctionnent comme des termes d'adresse et parfois avec des effets de théâtralisation de la parole pour impressionner les autres usagers de la voie publique.

Les réflexions théoriques sur les incivilités notamment les violences verbales orientent également la ville comme le lieu de production des violences langagières. L'exemple des chanteurs/danseurs du Hip Hop est souvent donné pour spécifier une musique urbaine dont les jeunes sont les principaux acteurs et qui vise à la dénonciation de la vie publique à travers une violence verbale hors norme. Moïse (2001) précise à ce propos que c'est dans la ville que les danseurs du hip hop ont construit leur danse; ils ont occupé l'espace comme les grafeurs se sont emparés des réseaux sociaux sur internet. Leur quartier d'origine et plus encore l'espace de la ville est source de création. Le hip hop a toujours amené ses membres à casser l'emprisonnement territorial des quartiers pauvres, il est mouvement, déplacement d'un point à un autre, de la périphérie vers le centre (Moïse, 2001), et les danseurs, très vite, ont été poussés à redéfinir les frontières de leur propre territoire de danse, à sortir de leur blocs d'habitats. La danse hip hop s'inscrit dans l'espace ouvert de la rue, dans les centres ville pour se donner à la vue de tous. L'espace urbain n'a donc pas de limites ici. Et c'est cette dynamique du Hip Hop qui emporte aujourd'hui la jeunesse. Elle s'identifie

à elle, dans la pensée, la marche, la parole, les vêtementas etc. Le caractère violent du langage Hip Hop est également une caractéristique majeure du langage de la jeunesse à Cotonou. Que ce soit dans les établissements scolaires, sur les airs de jeu, dans les rues, à la plage, le dialogue entre les jeunes est soumis à un langage qu'on peut caractériser de violent puisqu'il ne correspond pas aux valeurs sociales promues dans l'environnement traditionnel duquel ils viennent.

Ceci dit, dans le contexte de la circulation sur les voies publiques de Cotonou, on ne peut lier la violence verbale à la seule catégorie sociale que constitue la jeunesse. En effet les enquêtes exploratoires effectuées en prélude à la présente recherche révèlent que toutes les catégories d'acteurs sont au cœur des échanges d'injures sur les voies publiques à Cotonou. Qu'il s'agisse des adolescents, des jeunes, des adultes, des vieux, tous se retrouvent au cœur des échanges d'injures. Les résultats issus des recherches exploratoires ne permettent donc pas d'envisager la question de la violence verbale comme une question générationnelle liée exclusivement à la jeunesse comme le précisent les travaux de Declercq et El Karouni (2007), Moïse (2011), Petiteau (2008), Jablonka (2008), et Bedin et Dortier (2011). La présente recherche a ainsi évité d'aborder à priori les incivilités de la route comme une question générationnelle. Elles constituent plutôt un fait social total global appréhendé sur les voies publiques et qui intéresse tous les types d'usagers de la route. Cependant cette option n'occulte pas le fait qu'on puisse trouver les jeunes au cœur de la violence urbaine ou de la violence verbale sur les routes de Cotonou ; elle tient même compte de la vulnérabilité de cette catégorie sociale par rapport à ces faits urbains, mais refuse simplement l'option de réserver les incivilités, notamment les violences langagières à cette seule catégorie sociale construite.

6.2.3- Jeunesse en désarroi

« *Les incivilités…, j'en ai vu même aujourd'hui, et bizarrement c'était pas quelqu'un de jeune*. » Cette affirmation d'un étudiant dans les alentours du « stade l'amitié » montre à l'évidence que le terme d'incivilités ne peut être pris dans un seul sens.

> « *Il y a incivilités et incivilités, celles de la mère de bonne famille qui gare son quatre-quatre sur l'arrêt du car le temps d'aller chercher à la papeterie un*

nouveau cartable pour sa fille, et celle du jeune qui déborde d'angoisse devant la situation dramatique dans laquelle ses parents se retrouvent. Il y a les incivilités passives, que l'on commet d'un geste machinal comme quitter un stationnement sans clignotant ni un regard pour l'automobiliste qui arrive et freine en hâte, et les incivilités actives de celui qui veut se faire entendre et qui n'a trouvé d'autres moyens que d'alerter le monde en se commettant lui-même au risque parfois de sa vie » (Jouenne, 2006).

Entre ces deux pôles, on peut établir une échelle de valeurs et d'actes et se questionner sur les causes et les significations des ces « incivilités ». Puisqu'elles n'ont pas le même sens, ou tout du moins je peux poser cette hypothèse, c'est qu'elles ne sont pas produites par les mêmes individus, dans un même contexte ni pour les mêmes finalités. Outre les incivilités agressives comme les invectives sur la voie publique, la plupart des incivilités sont du domaine de l'interprétation subjective ou renvoient à un caractère moral qui ne fait pas consensus.

« *Il y a une différence entre le fait de trouver une canette de bière vide sur le sol, d'en trouver une dizaine, ou de trouver des morceaux de verre provenant d'une canette brisée. Pire, lorsqu'il s'agit d'une dizaine de canettes brisées, l'image renvoyée et qui reste subjective renvoie à une intention agressive de la part de ceux qui ont commis cet acte. Or, nous n'avons aucune information sur l'intention réelle qui peut parfois revêtir l'aspect du jeu* » (Jouenne, 2006).

Les actes d'incivilités entretiennent et nourrissent en effet des peurs à long terme. Si aujourd'hui, il est possible de faire face à un jet de pierre ou à une insulte proférée qu'en sera-t-il demain, lorsque la force de l'âge aura cédé sa place à la fragilité de la vieillesse et que les valeurs parties, les rapports entre jeunes et vieux ne seront plus que des rapports conflictuels où celui qui gagnera sera le jeune. Pour autant, les jeunes que j'ai rencontrés sur le terrain n'affichent pas cette prétention à la supériorité, mais plutôt une forme de désarroi qui pose question.

6.3- A propos de l'intolérance sur les voies publiques de Cotonou

Il est étonnant de constater à quel point la route est le lieu d'expression du mépris dans les sociétés normalement tolérantes et pacifiques. Alors que les valeurs familiales

condamnent la violence sous toutes ses formes, les populations subissent et commettent, sur le réseau routier, de multiples agressions. Gestes de mépris, insultes et même parfois attentats à la vie s'y produisent tous les jours. Tout cela semble aller de soi et nous n'en sommes pas choqués. Les uns diront qu'ils n'avaient jamais vu la situation ainsi, d'autres admettront qu'ils se permettent au volant des gestes et des paroles qu'ils n'oseraient jamais prononcer dans d'autres situations. Mais si on s'en tient au principe de l'humanisme, il s'agit bel et bien d'atteintes graves à la dignité humaine.

Qu'un incident routier laisse ou non des séquelles physiques permanentes, cela importe peu. L'outrage est le même que partout ailleurs. Aucun crime meurtrier, même ceux que l'on commet envers soi-même, n'est anodin. Alors pourquoi accepter de tels agissements dans le contexte routier et pas ailleurs? Le critère du respect de la dignité humaine n'est-il pas universel? Alors pourquoi tolère-t-on autant d'exceptions sur le réseau routier à Cotonou?

Il y a là un débat de société qui n'est pas encore fait. La route ne peut pas faire exception. L'humanisme, s'il est réellement fondé sur un critère universel, s'y imposera peu à peu comme dans tous les autres secteurs d'activité.

La présente recherche est un exemple de contribution pertinente à ce débat. Elle fait appréhender l'automobile et les motocycles comme un instrument de mépris envers autrui et envers soi.

6.4- Quels gages pour une circulation routière plus tolérante ?

Une étude de l'École polytechnique d'Oxford décrit l'automobile comme moyen d'exprimer la colère, l'agressivité et la frustration. On y examine l'auto comme ayant un statut particulier en tant que territoire, on décrit des situations d'invasion et des tactiques de défense. Selon eux, les jeunes sont ceux qui utilisent le plus l'automobile comme une arme, lorsqu'elle représente leur unique territoire personnel.

Toujours selon ces chercheurs, les gens s'identifient tellement à leur auto qu'elle devient un « objet signifiant», et représente une extension de la maison. L'auto donne aux automobilistes un ego plus important et des occasions d'user de contrôle et de domination. Pendant l'instant qu'il passe dans l'auto, l'automobiliste est aux

commandes de quelque chose, loin du patron, de la famille, des enfants, des parents etc.

Derrière le volant, tout ce qui est sur le chemin devient un obstacle. Le pare-brise devient presque un écran de télévision et l'autre est vu comme un objet, ce qui permet d'en oublier l'humanité, ouvrant la voie à une plus libre expression de l'agressivité. D'ailleurs, les êtres humains ont de la difficulté à garder éveillée la notion de risque lorsqu'il se situe dans une zone de probabilité faible. Ils n'arrivent pas à intérioriser l'expérience du risque pourtant documentée par les statistiques d'accident, et la perception individuelle du risque reste sous la réalité.

L'automobile est une des façons les plus efficaces et les plus sournoises d'intérioriser les valeurs individualistes du capitalisme. Car les formes les plus subversives de domination ne sont pas celles qui sont ouvertement brutales ou répressives, mais bien au contraire celles qui sont persuasives, que chacun prend à son compte, qui opèrent dans l'ombre aux confins d'un subconscient. Peu importe le tort infligé aux autres, la détérioration de leur habitat, l'atteinte à leur sécurité, le conducteur et ses intérêts personnels doivent passer.

Les individus à haut risque d'accidents montrent un piètre contrôle de l'agressivité, moins de facilité à tolérer des tensions émotives, de plus grands besoins de dépendance, un égocentrisme et une grande activité fantasmatique (Seltzer, 2001,@). L'automobile apparait donc pour certains une arme pour réaliser un suicide inconscient, par un accident routier. Cette thèse est apparemment confirmée par une étude de Chaunac et D'Orcival (1979), recensant chez les vétérans de la guerre du Vietnam un taux de mortalité excessif. Ils ont commis 49 % plus de suicide que le reste de la population, et ont été victimes de 65 % plus d'accidents mortels de la route. Il y a de bonnes raisons de ne pas chercher là l'effet d'une coïncidence.

Le laboratoire du médecin Seltzer (2001, @) a également mis en parallèle les attitudes fondamentales liées au tabagisme et celles des auteurs d'accidents de la route. On y examine le comportement de près de 4 000 conducteurs, pour constater que les fumeurs subissent 50 % plus d'accidents et commettent 46 % plus d'infractions au code routier que les non-fumeurs. Une tendance qui se maintient avec ou sans consommation d'alcool. L'étude conclut à une habitude plus fréquente, chez eux, de prendre des risques avec leur vie.

La tolérance fait partie de l'acceptation de l'un envers l'autre, mais l'acceptation doit toujours avoir la notion de respect. La tolérance, c'est accepter l'autre tel qu'il est, c'est accepter que l'autre ne fonctionne pas de la même façon que soi, c'est accepter qu'il agisse d'une façon différente. Cependant à partir du moment où l'action de l'autre devient du non respect, il faut en quelque sorte opposer une sanction, tout du moins, rectifier l'erreur de son non respect**.** La tolérance et l'intolérance souvent vont de pair. Il est important que chacun apprenne quel est son seuil de tolérance et d'intolérance. Pour chacun, ce seuil est différent**.** Ce qui paraît de l'intolérance pour l'un sera insignifiant pour l'autre, cela dépend du degré d'acceptation et également du degré de sagesse de chacun**.** Il en est de même pour le respect. Ce qui peut paraître totalement irrespectueux pour l'un ne le sera pas forcément pour l'autre. La tolérance n'est pas une fin mais un moyen. C'est la qualité essentielle minimale de relations sociales qui refusent la violence et la contrainte. Sans tolérance, il ne peut y avoir de paix disait F. Mayor (UNESCO, 1994).

L'acceptation (tolérance) ou non (intolérance) de celui qui est "étranger" (quelle que soit la norme d'étrangeté (nationalité, religion, ethnie, politique…) varie en fonction des valeurs culturelles sociologiques de l'accueillant. Pour Lemmel (http://www.lamed.fr/index.php?id=1&art=663), la tolérance n'est pas seulement un mot dont la définition sociologique puisse être univoque, car à chaque société, groupe ou modèle sociopolitique correspond un seuil de tolérance à l'égard de l'étranger. Ceci dans l'optique de toujours conserver la constitution de ces communautés et les bases de leur identité. Tout débordement met alors l'étranger en situation d'incompatibilité aux valeurs, normes et à la culture de la dite société.

« Il n'est pas possible de parler de la tolérance sans parler de l'intolérance.» Il y a intolérance lorsqu'un groupe se considère lui-même ou considère ses croyances ou son mode de vie comme supérieur aux autres. Elle peut entraîner toute une gamme de conséquences, depuis le simple manque de courtoisie ou l'ignorance d'autrui jusqu'à des systèmes sociaux élaborés comme celui de l'apartheid ou jusqu'à l'anéantissement délibéré d'un peuple par un génocide. Tous ces actes ont pour origine le refus de reconnaître la valeur fondamentale de la personne humaine. Tout comme l'injustice et la violence caractérisée, la discrimination et la marginalisation sont des formes courantes d'intolérance. L'homme n'est pas violent par nature. L'intolérance n'est pas

inscrite dans ses gènes, « c'est la peur et l'ignorance qui sont les racines de l'intolérance » (Rassart, 2010).

L'intolérance est un symptôme qui porte en lui les germes d'un mal social destructeur de vie. La violence est une ‘’pathologie’’ qui exige la mobilisation de tous les efforts possibles pour protéger la santé et le bien-être de la société..

On peut conclure à la lecture des diverses clarifications faites que la tolérance correspond au respect des normes que promeut la société alors que l'intolérance s'exprime par la négation desdites normes. Les incivilités sont donc des expressions de l'intolérance en ce sens que l'attitude qualifiée d'intolérante est celle qui valorise la négation des normes sociales, l'ignorance de l'autre et peut induire une perturbation dans l'ordre de la route. Elle trouverait sa source dans la représentation que l'acteur social se fait de l'autre quand il est habité par un sentiment d'insécurité ou qu'il perçoit un risque de danger.

Avoir donc une circulation routière où les usagers sont suffisamment tolérants entre eux supposent de leur part, une adhésion aux prescriptions du code de la route en y toujours conformant leurs pratiques de conduite. De plus, il convient que les infrastructures routières et leurs soient favorables à une aisance de conduite fournissent une meilleure sécurité aux conducteurs et aux passagers.

Dans ce sens, quelques pistes d'action sont à renforcer par l'ensemble des acteurs en charge de la sécurité routière pour une meilleure sécurisation du transport dans la ville de Cotonou. Il s'agit de :

- vulgariser le code de la route en l'intégrant comme une unité d'enseignement dans les établissements scolaires primaires et secondaires ;
- favoriser la conduite des engins motorisés à la seule condition de la détention du permis de conduire y correspondant ;
- renforcer le contrôle routier en sensibilisant les forces de l'ordre et en mettant à leur disposition les moyens nécessaires ;
- promouvoir le mode de transport en commun ;
- décourager les déplacements inutiles. Il s'agit de réduire le nombre de véhicules à moteur dans les zones où il y a beaucoup d'usagers de la route vulnérables. Cette politique consiste à, décourager ou à interdire l'entrée des voitures particulières dans les centres villes et campus universitaires et

à interdire la circulation des camions et des autobus de tourisme dans certaines zones et à certaines heures ;

- aménager des itinéraires plus courts et plus sûrs pour les usagers vulnérables de la route. Le trafic des véhicules à moteur devrait être autant que possible redéployé vers d'autres itinéraires dans les zones où les piétons et cyclistes sont plus nombreux ;
- limiter l'accès à certaines parties du réseau routier ;
- empêcher les piétons, les cyclistes et même parfois les véhicules agricoles et les engins de chantier circulant lentement d'emprunter les autoroutes et les voies routières classiques ;
- réglementer l'utilisation de véhicules à moteur par les jeunes conducteurs ;
- concevoir une politique routière au service de la sécurité et adaptée à la fonction de la route. Un réseau routier pensé en fonction de la sécurité comporte toute une hiérarchie de routes placées par catégorie, selon les fonctions auxquelles elles sont destinées. Chaque route devrait être conçue en fonction de sa destination particulière dans le réseau routier. Une des caractéristiques essentielles d'une route bien conçue incite les conducteurs à respecter naturellement la vitesse limite souhaitée ;
- prévoir des aménagements pour piétons et cyclistes. Les autorités de la ville de Cotonou devraient prendre leur responsabilité en dégageant les trottoirs pris d'assaut par divers marchands et commerçants. Ainsi les piétons pourraient circuler avec quiétude. De plus, des pistes cyclables devraient être intégrées aux voies de circulation ;
- faire respecter les limitations de vitesse. La configuration du réseau routier et l'aménagement des routes peuvent mettre les conducteurs mal à l'aise s'ils dépassent la vitesse autorisée. Des radars automatiques et mobiles peuvent être utilisés pour prendre en délit les conducteurs fautifs ;
- fixer les taux maximums d'alcoolémie et les faire respecter ;
- se préoccuper du problème de la fatigue des conducteurs ;
- imposer le port de ceinture de sécurité et de dispositif de retenu pour enfant ;
- imposer le port de casque pour les conducteurs des engins à deux roues ;

- faire respecter l'interdiction de la conversation téléphonique au volant et au guidon ;
- effectuer des recherches scientifiques dans le domaine de la sécurité routière. Toutes les interventions connues visant à réduire les risques d'accidents de la circulation et de traumatismes qui y sont associés sont le résultat de travaux scientifiques de recherche réalisés pour la plupart dans les pays du Nord. Des recherches visant à mettre au point de nouvelles interventions spécifiques à la circulation de Cotonou et à améliorer ou adapter les interventions existantes devraient être entreprises régulièrement pour la circulation routière de Cotonou. La recherche sur la sécurité routière devra donc porter sur : le véhicule (recherches techniques afin de le rendre plus fiable et d'en faire un outil de prévention plutôt qu'un facteur d'accident), le comportement de l'individu (recherches qui mobilisent les sciences humaines et la médecine dans l'optique d'analyser les réactions des conducteurs au cours de l'activité de conduite et selon la situation et l'environnement), l'infrastructure (afin de résorber les risques des endroits les plus dangereux du réseau routier par de nouveaux aménagements et de susciter une politique d'entretien permanent de la route). La recherche pourra également prendre en compte les différents niveaux de sécurité. La sécurité primaire qui vise à prévenir ou éviter l'accident, la sécurité secondaire qui tend à réduire les conséquences de l'accident, la sécurité tertiaire qui analyse les circonstances de l'accident ainsi que ses conséquences. Les différents types d'organismes dans lesquels ces recherches sont menées sont : les établissements publics nationaux, les services d'études techniques des ministères concernés par la mobilité et l'aménagement du territoire, la recherche universitaire, les constructeurs automobiles et les compagnies d'assurances (Toro, 2002).

6.5- Que retenir de cette réflexion sur les attitudes d'intolérance sur les voies publiques de Cotonou ?

Le développement de la ville de Cotonou a engendré une augmentation de l'espace fréquenté par les populations. Cet étalement allonge les déplacements dans un contexte urbain où l'offre en matière d'infrastructures routières ne sécurise pas les mouvements des populations. La ville de Cotonou est ainsi sujette à une insécurité routière qui n'est pas seulement liée à l'état de l'infrastructure routière, ni à la seule qualité du matériel roulant sur les voies publiques. Cette insécurité est beaucoup plus liée aux diverses attitudes que développent les usagers de la route dans cette ville. En effet, tout observateur averti qui s'intéresse à la ville de Cotonou, est forcément attiré par le nombre incroyable d'engins à deux roues et de véhicules usagers qui y occupent les voies publiques, avec au volant ou au guidon, des conducteurs qui peinent à se tolérer le passage et qui se livrent à des pratiques inciviles voire déviantes pour se frayer le chemin.

La présente thèse s'intéresse à l'intolérance sur les voies publiques de Cotonou, notamment aux pratiques d'incivilités et de déviances qui y sont développées. L'intolérance est ici perçue comme un manque de courtoisie et une ignorance de l'autre et des prescriptions du code de la route. L'intolérance est ainsi une expression d'incivilité. L'incivilité est dans ce sens un comportement sans-gêne et provocateur, source de perturbations et d'exaspérations dans l'ordre de la route (Bauer). Lorsque les attitudes d'incivilités se retrouvent chez un même acteur ou un même groupe d'acteurs, de sorte que la société reconnait ce dernier comme tel, et lui attache cette étiquette, alors lesdits comportements sont qualifiés de « déviance» et leurs auteurs sont des « déviants ». La présente recherche s'attache à décrire le mécanisme de production de l'(in)tolérance entre usagers de la route, sur les voies publiques de Cotonou. Deux types de données ont été collectés lors des enquêtes de terrain. Il s'agit des données de type quantitatif et celles de type qualitatif. La recherche documentaire, l'observation participante, l'entretien individuel et de groupe, le questionnaire et la photographie sont les techniques de collectes de données utilisées. Le modèle d'analyse utilisé est le constructivisme social abordé dans l'angle global de la sociologie et de l'anthropologie du développement. De manière spécifique, la

recherche combine les approches disciplinaires que sont celles de la sociologie urbaine, la sociologie et de l'anthropologie de la déviance et la sociolinguistique.

Les résultats obtenus indiquent que, s'il existe aujourd'hui un paramètre qu'il faut prendre en compte dans la compréhension des territoires urbains contemporains, c'est bien celui de la mobilité (Chalas, 2000). Allongement des déplacements quotidiens : domicile-travail, domicile-étude etc., émergence de nouvelles notions telles que migrations *« pendulaires »*, *« alternantes »*, toutes ces mesures et notions relatives à la mobilité occupent une place fondamentale dans la réflexion sur la ville (Kassi, 2007). C'est ainsi qu'en Afrique, le développement des villes résulte aussi bien de l'augmentation de la population urbaine que de l'étalement horizontal très marqué de l'espace urbain (Assogba 2008). En effet, cet étalement spatial qui désigne aussi « extension non contrôlée » éloigne de plus en plus les frontières de la ville, rallongeant les distances intra-urbaines. Ce rallongement des distances intra-urbaines né de l'extension non contrôlée des villes entraine des conséquences assez néfastes sur la sécurité routière.

Cette situation qui part de l'allongement des distances, ajoutée aux infrastructures routières quasiment inexistantes et compte tenu de la qualité vétuste du matériel roulant, augmentent quotidiennement le risque d'accident aux usagers de la route qui circulent dans une insécurité grandissante. Cet état de chose confirme que l'allongement des distances augmente le risque d'insécurité routière pour les usagers de la route à Cotonou. Cependant, cette insécurité routière n'est que faiblement liée à la qualité des infrastructures routières. La plus grande part se retrouve au niveau des usagers de la route qui font des voies publiques un véritable espace d'observance d'incivilités et de déviances.

Il s'agit des « **Zéwés** », « **zémidjans** », « **conducteurs de véhicules en transit** » et « **conducteurs de camions** » qui sont identifiés par les populations de Cotonou comme les acteurs les plus infidèles au code de la route et intolérants dans le partage de la voie avec les autres usagers de la route. Ils sont impliqués dans la plupart des accidents de circulation qui ont lieu dans la ville et sont souvent à l'origine des bouchons les plus denses. S'ils se reconnaissent tous comme tels, leur présence dans ces groupes n'est pas sous-tendue par la même raison. De même ils développent

différentes stratégies dans la production d'infractions routières. Il en ressort donc que les statuts des usagers de la route influencent les comportements qu'ils ont sur la route. Même si les formes de déviance qu'ils développent sont diverses, variées et répondent à des logiques spécifiques, les attitudes de ces acteurs participent de la montée de l'insécurité dans nos villes. À l'évidence, des attitudes liées à la violence verbale telles des propos injurieux, l'ignorance, la répression, les brimades, la discrimination, la mise à l'écart, la désignation d'un bouc émissaire sont des formes d'intolérance qu'ils développent pour exprimer une colère ou un mécontentement à la suite de l'évidence d'un risque d'accident. Les usagers de la route sont donc habités d'un sentiment d'insécurité qui est le risque perçu ou le risque subjectif d'être accidenté. Le risque subjectif n'est pas l'explication d'une probabilité d'être accidenté, mais plutôt un sentiment global de danger. Le niveau de risque d'accident crée donc le comportement intolérant chez l'usager de la route à Cotonou. Pour chaque individu, cette attitude est fonction de trois éléments: l'expérience individuelle de l'activité de conduite, l'évaluation du danger associé à telle ou telle situation ; le degré de confiance en sa capacité à faire face à la situation.

6.6- **Limites de la recherche et difficultés rencontrées :**

Puisque la circulation routière est un ensemble de faits essentiellement mobiles observés, quelques difficultés d'observation ont été enregistrées bien que des repères précis aient été définis dans la grille d'observation. En effet, je n'ai disposé pour certaines observations que de quelques secondes ; le temps que l'usager de la route passe le repère identifié. Il a donc fallu observer beaucoup d'attention et de concentration afin de pouvoir collecter au maximum des informations fiables.

Par ailleurs, des difficultés relatives à la qualité des informations recueillies ont été observées. En effet, certains usagers de la route ont voulu donner des informations pour le moins mitigées quant aux origines des accidents de la route et des arrêts dont ils ont été victimes. J'ai dû faire preuve de tacts dans le questionnement pour venir à bout des objectifs de recherche. Aussi, ai-je dû faire face aux problèmes de disponibilité de certains enquêtés (notamment les zémidjans avec qui il est difficile de conduire un entretien à terme s'ils sont approchés en ville). Ceci est lié à leur forte

mobilité. Mais la réorganisation de l'agenda d'enquête, a permis de surmonter cette difficulté.

Les limites du travail sont essentiellement de nature statistique. En effet, les chiffres sur l'insécurité routière qui ont été avancés dans le présent document sont issus essentiellement des informations collectées par la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale et le Groupement National des Sapeurs Pompiers et le Centre National de Sécurité Routière lors des constats effectués suite aux accidents de voies publiques à Cotonou. Il convient donc d'admettre que ces chiffres sont partiels car ils n'informent pas sur les nombreux accidents qui ont lieu ça et là dans les rues de Cotonou et qui n'ont pas bénéficié du constat d'un agent public. On pourrait alors dire que les statistiques réelles sur l'insécurité routière à Cotonou dépassent largement celles qui sont émises dans le présent document. Aussi faut-il préciser que de nombreux agents publics ne réussissent pas à remplir le Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC). Si ce n'est pas les précisions sur la date de l'accident qui ne sont pas données, ce sont les informations sur les catégories de personnes impliquées dans l'accident qui sont oubliées. Par ailleurs, les agents publics qui remplissent le BAAC ne prennent pas toujours le temps et la peine de suivre les cas de blessés graves qui sont transférés dans un centre de santé privé. Or, il est recommandé que dans un délai de sept jours maximum qu'ils se rendent dans le centre de santé pour prendre les informations complémentaires.

A plusieurs endroits, j'ai été perçu comme un agent du Centre National de Sécurité Routière et parfois de l' « ONG Alinagnon »[107], qui sont des organismes de contrôle et de sensibilisation sur les bonnes pratiques de circulation routière. Ceci a entrainé dans une certaine mesure la réticence des informateurs à se livrer à fond. Il a fallu que je précise correctement le contexte et les objectifs de la recherche avant de bénéficier de la confiance des informateurs.

[107] Il s'agit d'une Organisation Non Gouvernementale spécialisée dans la sécurité routière. Elle organise en effet des formations sur les bonnes pratiques de conduite et sur le code de la route à l'endroit des conducteurs professionnels de la ville de Cotonou. De même en collaboration avec le CNSR et d'autres ONG comme ''Sécurité Pour Tous'' elle effectue régulièrement des descentes sur la route pour sensibliser les usagers de la route à des pratiques saines comme le port de casque pour les condcteurs de roues, la mise de la ceinture de sécurité pour les passagers des voitures etc.

Autre limite de la présente étude est la non actualisation des chiffres avancés. Il faut dire que les chiffres sont pour les plus récents ceux de l'année 2011. En effet, le CNSR n'ayant pas encore fini de traiter les données statistiques des années 2012 et 2013, je n'ai pas pu y avoir accès. Toutefois, l'analyse des données statistiques sur l'insécurité routière à Cotonou depuis 2005 permet de se rendre compte que ces chiffres sont en nette progression. Cela permet alors de conclure que si les données de 2012 étaient connues, elles ne viendraient que pour préciser les synthèses faites ici.

Conclusion :

Les incivilités s'inscrivent dans le registre de la civilité, puisque « la civilité comporte sa part d'exclusion » (Raphaël, 2002). Or, les incivilités sont la part de l'exclusion des valeurs et des normes sociales, celles-là qui fondent le degré de civilité d'un groupe. « À l'attention portée à l'autre, qui définit la civilité, s'oppose soit l'indifférence et l'évitement, soit l'agressivité et la violence ».

« Il n'est pas sain pour une société d'être confronté à l'indifférence, car ce phénomène urbain est classé parmi les valeurs de l'individualisme. Si « la civilité c'est aussi la reconnaissance par l'homme de ses limites et de son incomplétude », alors les incivilités sont cette part du refus du monde civilisé, de la survalorisation des limites de l'homme, et une forme de négation de la société et des valeurs qui la fondent. » (Jouenne, 2006).

De ce point de vue, cette recherche incline une attention particulière à toute forme de manifestations inciviles, de la part des jeunes comme des adultes, car elles sont autant de signes d'un état social fragile.

La civilité et la politesse s'inscrivent pour Norbert Elias dans le prolongement de l'étiquette de cour et participent d'un « mécanisme de régulation, de consolidation et de surveillance ». Il est donc primordial de mener des actions en vue de renforcer ces mécanismes.

« *Par exemple, le fait que mon fils dise bonjour à mon voisin autorise ce dernier à confronter son point de vue lorsque mon fils s'écarte de la norme. Mon voisin pourra le reprendre comme si c'était son propre enfant car les conditions nécessaires au maintien du mécanisme de régulation sociale sont en place. Les preuves de civilités sont des arguments en faveur d'une autorégulation sociale. Nous trouvons ce type de*

fonctionnement dans les sociétés dites « traditionnelles » où les enfants sont sous la responsabilité de tous. Dans un quartier ou dans une rue, chacun a prise sur l'autre, mais avant cela, chacun aura respecté les règles du maintien des règles tacites en matière de vivre ensemble » (Jouenne, 2006).

En conclusion, les incivilités observées sur les routes, qu'elles soient matérielles ou humaines, sont des signaux d'alarme pour l'individu qui les perçoit (Goffman, 1968). Si l'ordre public n'est pas respecté, si tout le monde peut se permettre de faire n'importe quoi, on en vient à avoir peur des autres. L'individu interprète alors son environnement et, s'il y perçoit des incivilités, il ressent de l'insécurité et déduit, qu'il est peut-être en danger. Et c'est là qu'intervient sa réaction qui prend une forme d'intolérance.

CONCLUSION GENERALE

Il est vrai que le contexte de la mobilité urbaine dans les villes africaines pose des problèmes et des défis qui ne peuvent trouver leur solution qu'à travers une réinvention du transport urbain. Avec la pression démographique, l'Afrique a dépassé le milliard d'habitants et d'ici 2020 plus de 60% des habitants résideront en milieu urbain (Guézéré, 2008). Cette urbanisation s'accompagne d'un étalement urbain qui se traduit par une augmentation des besoins de mobilité et un allongement des déplacements. Ceci pose la question de l'organisation des transports'' (Mezghani, 2001). Malheureusement, mise à part quelques exceptions, on note une faiblesse voire une absence du cadre institutionnel et règlementaire régissant les transports urbains. La multiplicité des acteurs et des niveaux d'intervention (national, régional, local) crée des chevauchements de responsabilités ou des vides organisationnels. La cohabitation de plusieurs modes et types d'exploitation (artisanal et informel, professionnel et règlementé), ne répondant pas aux mêmes critères règlementaires, entraine une désorganisation du marché des déplacements, une dégradation de la qualité de service et une concurrence déloyale voire sauvage entre les exploitants, souvent sans l'intervention de l'autorité publique.

La vétusté des parcs automobiles, la dégradation des infrastructures et le non respect du code de la route favorisent l'insécurité routière dans nos villes. L'Afrique compte 28 décès pour 1000 habitants dus à la route soit quatre fois plus qu'en Europe (Mezghani, 2001). A Cotonou 02 personnes en moyenne meurent chaque jour sur les voies publiques (CNSR, 2012). A cela, il faut ajouter le dificit d'infrastructures routières et la mauvaise utilisation de l'espace public où marchands ambulants, piétons, véhicules en circulation ou en stationnement se disputent la chaussée et les trottoirs. La principale conséquence étant la congestion du trafic malgré un taux de motorisation très faible, mais très élevé pour les dimensions des chaussées dont dispose la ville. Les problèmes de financement et le faible engagement des autorités publiques se traduisent par l'insuffisance de modes de transport collectifs de masse alors que la demande potentielle est considérable. Cette inadéquation de l'offre à la demande conjuguée aux coûts élevés des trajets (selon une estimation de l'IREEP, le poste ''déplacements'' représente 25% du budget des ménages à Cotonou) exclut une

partie de la population du transport public et l'empêche d'accéder aux services urbains.

Face à ces problèmes, des initiatives importantes doivent voir le jour pour la résolution des dynamiques autour de l'insécurité dans la ville de Cotonou. Cependant, le présent travail de recherche n'a pas étudié les dynamiques de circulation routière autour de la seule dimension de l'impact de l'éclatement de la ville. En effet, à l'aide des observations effectuées, des questionnaires administrés et des entretiens réalisés, il a été identifié quatre (04) catégories d'acteurs qui développent les incivilités sur les voies publiques à Cotonou. Il s'agit des conducteurs de mototaxis communément appelés « zémidjans », des conducteurs de deux roues motorisées appelés « zéwés », des « conducteurs de véhicules en transit » et des « conducteurs de camions ». Ces divers usagers de la route sont impliqués dans presque tous les accidents de voies publiques qui ont lieu à Cotonou et ne respectent pas les prescriptions du code de la route. Bien qu'ils ne soient pas les seuls acteurs à être impliqués dans les accidents de voies publiques, ils sont identifiés comme des « individus déviants » parce que, étiquetés comme tels du fait des multiples comportements à risque qu'ils développent et se retrouvent ainsi en haut de l'échelle de production de l'insécurité et de l'intolérance à Cotonou.

Par ailleurs, il faut préciser que les comportements illégaux développés par les usagers de la route ne sont pas les seuls facteurs explicatifs des accidents de la route. Il y a également les attitudes des forces de l'ordre. A propos du contrôle routier, les données collectées font état de ce que les forces de l'ordre ne sont pas nombreuses sur les voies de Cotonou. Ceci fait qu'on ne les retrouve pas à toutes les intersections de voies où leur présence savère utile. Aussi, ces agents publics sont-ils visiblement très peu intéressés par la réduction des comportements à risque développés par les usagers de la route. Ils s'adonnent plutôt à des pratiques de racket des usagers n'ayant pas leurs pièces à jour. Cet état de chose fait que la répression qui devrait être un moyen de changement de comportement dans le rang des usagers de la route, laisse place aux pratiques de corruption. Les usagers de la route sont alors amenés à se rendre justice pour pouvoir obtenir le passage. Place est ainsi donnée à l'intolérance. Dès lors, l'obtention du passage est conditionnée à l'expression d'un rapport de force qui conduit à user abusivement des klaxons, du ronflement des véhicules ou à recourir aux

langages notamment à des échanges d'injures. La présente étude a permis de répertorier quatre-vingt et trois (83) injures comme des discours sociaux favorisant les comportements développés dans la circulation routière de Cotonou.

Les injures et autres attitudes d'intolérance constituent les formes d'incivilités autour desquelles la présente recherche s'est appesantie pour une théorisation de l'intolérance sur la route. C'est pour cela qu'il a été important d'identifier les critères spécifiques qui devraient orienter le fonctionnement dans les espaces publics.

De toute évidence, le principe humaniste surpasse toujours en importance tous les autres principes étudiés le long de ce travail de recherche. Cela se constate aussi bien sur la route qu'en tout autre domaine d'activité. On imagine mal, qu'un État se donne un code de sécurité routière purement libertaire. Une telle gestion de la conduite automobile deviendrait vite chaotique et certaines libertés auraient l'effet paradoxal de compromettre l'un ou l'autre des droits fondamentaux. Il en serait de même pour un Code de la sécurité routière purement hédoniste. La situation sur le réseau routier deviendrait scandaleuse dès que les plaisirs des uns empièteraient sur les droits fondamentaux des autres. Le subjectivisme ne pourrait pas aussi fournir les fondements d'un code de sécurité routière car tout jugement personnel qui menacerait les droits humains fondamentaux de quiconque serait vite contesté. Seule une attitude humaniste de tous les usagers de la route pourrait donc fournir, de manière conséquente, les fondements d'un code de la route qui soit vraiment viable. Voilà pourquoi, en toute logique, les priorités de toute politique de sécurité routière concernent bien sûr le droit à la vie, à la santé et à la sécurité. Mais la société doit avant tout prévenir les accidents en éveillant la conscience subjective des usagers de la route par des moyens de sensibilisation et d'éducation qui consistent essentiellement à promouvoir un usage des libertés individuelles qui soit compatible avec les droits fondamentaux. Je ne peux imaginer un seul instant notre société faisant tout à coup la promotion des principes hédonistes, libertaires ou subjectivistes sans que cela ne suscite de vives protestations de la part des citoyens. En invoquant des choses aussi fondamentales que la vie, la sécurité, la santé, ces slogans expriment chez tous l'épanouissement en situation de circulation routière. J'entends par épanouissement le plein développement des capacités distinctives de l'humanité. L'impératif catégorique de Kant est à retenir comme la première expression claire et rigoureuse de ce

fonctionnement : «*Agis de telle sorte que tu traites l'humanité aussi bien en ta personne que dans la personne de tout autre, toujours en même temps comme une fin, et jamais simplement comme un moyen*».

Des actions comme *conduire à plus* de 50 km/h devant une école, à l'intérieur de la ville, *effectuer des démarrages « spectaculaires » aux intersections, zigzaguer dans la circulation ou pratiquer n'importe quelle autre acrobatie*, peuvent procurer un plaisir intense à ceux et celles qui se considèrent comme des « sportifs» de la route. Mais il va sans dire que ces mêmes comportements, parce qu'ils risquent de causer des blessures graves ou la mort, provoquent la terreur, l'inquiétude ou la colère chez les autres usagers de la route (les passagers, les passants, les cyclistes ou les autres conducteurs de véhicule). Chaque individu s'adonnant aux pratiques mentionnées ci-dessus sera aussi obligé d'admettre que sa définition actuelle du plaisir n'est que temporaire et qu'elle changera bientôt en fonction de nouvelles responsabilités familiales et professionnelles. Des actions comme *rouler à la plage, sur une voie décongestionnée* …sont des actions qui procurent probablement du plaisir (cela reste à vérifier, car certains inconvénients techniques désagréables peuvent se présenter…) mais un plaisir singulier qui ne peut être généralisé et qui cessera d'en être un, à partir du moment où tout le monde voudra exercer le même genre d'action dans un même lieu.

Je rappelle à ce propos que l'ensemble du réseau routier (ruelles, rues, routes, autoroutes, etc.) est le plus vaste ensemble d'espaces publics accessibles à tous et à usage partagé. Même si chaque individu possède son propre véhicule et s'y sent isoler de la masse, il n'en demeure pas moins qu'il circule avant tout dans un espace public.

Les accidents enregistrés à la suite des pratiques à risque des usagers de la route représentent un coût économique et social qui devra être assumé par l'ensemble de la société. Toutes ces actions entraînent des coûts supplémentaires en surveillance policière, en administration de la justice, en soins d'urgence, en soins de santé prolongés (pensons, par exemple, aux coûts d'indemnisation, de réadaptation et de soutien pour une seule victime de 18ans qui en a encore pour une cinquantaine d'années à vivre au crochet de la société…) et à la perte de productivité que peuvent représenter, pour une ville comme Cotonou, plus de 700 morts et 24 000 blessés par an (CNSR, 2012). On comprend donc que l'hédonisme ne fait pas le poids en

comparaison du critère d'utilité publique. Jamais nous ne verrons une société affirmer par la voix de ses politiciens ou de ses instances administratives : « Peu importe les coûts, ce qui compte c'est le Plaisir! ». Une telle politique serait impensable et serait immédiatement dénoncée. Un certain cynisme pourrait faire dire, qu'après tout, les excès des uns sont le gagne pain des autres… Mais alors, il va falloir répondre qu'au-delà de l'utilité publique et des impératifs économiques, il y a le respect des droits humains de tous les usagers de la route, tant ceux qui prennent des risques démesurés que ceux qui subissent, bien malgré eux, les conséquences de ces pratiques excessives. Les statistiques indiquées plus haut convainquent à propos de l'ampleur du drame humain qui se joue sur nos routes.

Nous conduisons avant tout par nécessité, parce que c'est utile et l'utilité devrait être la finalité principale de tous nos déplacements. Parce que nous sommes nombreux à partager un même réseau routier, les interactions inévitables obligent au plus grand respect mutuel. Le plaisir qui peut facilement revendiquer la première place dans la plupart des activités quotidiennes, vient toujours en dernière position dans le contexte routier. Il convient alors de se demander pourquoi l'hédonisme est si important pour tant d'usagers de la route?

Réfléchir, parler, agir sur les violences, sur l'insécurité est donc un véritable défi, car ces violences sont en écho avec l'état de la société et des institutions. La violence est présente sous toutes ses formes dans l'ensemble du corps social: xénophobie et violences dans les entreprises, violence économique et sociale, violences institutionnelles, violences familiales….Pour aborder la question des violences urbaines, il y a obligation de mêler toutes les approches et toutes les logiques pour tenir compte de la complexité des situations. C'est en combinant les différentes stratégies que les partenaires et les intervenants avec les habitants peuvent travailler ensemble pour inventer des solutions. On multiplie ainsi les angles d'attaque et les possibilités de réussite.

Cela prévient les effets pervers de chaque système et pousse à l'engagement personnel et au changement des institutions. Cela redonne le goût de l'engagement dans la vie publique, vecteur de démocratie et de justice. Les collectivités locales ne doivent pas être jugées sur le nombre de policiers supplémentaires ou le nombre d'emplois jeunes sur le terrain mais sur leur capacité à s'entendre avec tous ceux qui peuplent leurs

quartiers. Il s'agit de créer des synergies et de construire ensembles des projets humains, concrets qui placent sur le même plan le droit et la justice, la vie collective et le projet individuel.

Pour rompre avec cette culture de violence, il faut combattre la dérive idéologique véhiculée par les seuls médias qu'assimilent des jeunes les plus en difficulté: publicité, jeux vidéo, slogans médiatiques, séries télévisées… Les valeurs transmises sont : la loi du plus fort, le fonctionnement du caïdat, la débrouillardise individuelle, tous ces messages sont renforcés par le travail marketing des plus gros annonceurs en direction de la jeunesse mondiale: Nike, Adidas, Nitendo, PlayStation...

L'insécurité et les violences soulignent le dysfonctionnement de la société qui développe trois pathologies importantes : la dépression, l'indifférence à l'autre et la paranoïa (victimisation, persécution, dissolution des responsabilités).

Pour ce qui concerne la dépression, elle se manifeste par le fait que beaucoup de personnes (jeunes et adultes) dans nos sociétés se sentent inutiles, sans valeur, sans projet, sans avenir. La conséquence est un état de dépression caché, latent ou reconnu, un recours à diverses formes de pratiques nuisibles. Ce sentiment d'inutilité touche notamment des jeunes de quartiers populaires qui ont vécu l'échec scolaire, professionnel, le mépris, l'exclusion, et qui vivent dans des familles frappées par les conséquences d'une très difficile sortie du fonctionnement traditionnel.

A propos de l'indifférence à l'autre, le climat de compétition et la "lutte des places" induisent des comportements caractérisés par une forme d'égoïsme, d'indifférence aux autres et d'absence d'empathie. De plus, l'attrait de la société de consommation est un terrible piège qui se referme sur de nombreux jeunes attirés par le mirage d'une société sans autre perspective que l'argent.

En ce qui concerne la paranoïa, de plus en plus de personnes dans nos sociétés se sentent impuissantes et réagissent à cette impuissance par un sentiment de persécution, une méfiance et un ressentiment à l'égard des autres, une haine portée à d'autres déclarés responsables de leurs malheurs ou de leurs frustrations. Chez certains jeunes, cette victimisation va s'exprimer par l'intolérance, la haine des institutions qui représentent la société, par la méfiance et le ressentiment envers le monde extérieur, par le besoin de reconnaissance et de revanche. Les ségrégations, les discriminations réelles vont provoquer chez les personnes les plus fragiles des sentiments de

persécution, un mécanisme de défense préventive à l'égard de l'hostilité qui ne va pas continuer à apaiser les tensions. C'est ainsi que ce travail de recherche explique les attitudes d'intolérance qui ont lieu çà et là dans les rues de Cotonou. Ces attitudes au-delà de toutes approches contextuelles, prennent forme à partir d'une dépression sociale, de l'indifférence à l'autre ou de la paranoïa.

Pour finir, il serait incohérent de ne s'intéresser qu'aux constructions sociales ou idéologiques de l'insécurité en " faisant comme s'il n'existait pas de réalité substantielle ", en faisant comme s'il n'y avait pas des personnes qui souffraient (Fransen, 2003). Il serait aussi incohérent de ne s'intéresser qu'aux expériences vécues sans chercher à identifier la genèse de leur construction sociale, les relations sociales et les rapports sociaux dans lesquelles elles interviennent. Comprendre l'insécurité nécessite donc un travail circulaire qui mette constamment en tension ce qui est de l'ordre de l'expérience vécue et ce qui est de l'ordre de la construction sociale. C'est au sein de cette tension que l'on pourra au mieux faire un état des lieux de l'insécurité ou, plus précisément des insécurités. Ainsi, on l'a vu, les recherches les plus fécondes sont celles qui réussissent à « nouer les deux bouts », d'une part à accorder suffisamment d'attention aux expériences vécues des individus ; d'autre part, à relier ces expériences aux différents contextes culturels, sociaux, institutionnels dans lesquels elles interviennent.

Toute démarche qui se voudrait novatrice et poursuivant une éthique méthodologique ne peut se contenter d'une approche quantitative. Les enquêtes sur les accidents de voies publiques, maintiennent une approche purement comptable et individualisée de l'expérience de l'insécurité. Or, ce qu'il importe également de saisir, c'est le sens vécu et les logiques d'action des individus et des groupes, dans les interactions avec les institutions (le code de la route et les forces de l'ordre).

Pour autant, une démarche qui serait basée sur des entretiens ou des groupes de parole s'exposent également à certains risques, en particulier celui d'entretenir le discours de la plainte et d'enfermer les « témoins » dans une attitude de pure victime ou à l'inverse de les figer dans le rôle de « menaçants ». La question de l'insécurité peut donc être une porte d'entrée féconde pour aborder les questions plus générales de vivre ensemble, mais il ne s'agit pas de « rester coincé dans la porte ».

Pour éviter la reproduction d'un discours stéréotypé ou purement idéologique, il est nécessaire non seulement d' « entendre » les acteurs, mais également de les amener à s'interroger sur des pseudo-évidences, en organisant la confrontation des points de vue, en instruisant les divergences et les convergences, en nommant les enjeux. Il importe également de se donner le temps. Puisqu'en fonction du temps qui est accordé à la rencontre, les choses se déclinent de la peur de l'agression à la précarité de sa trajectoire sociale en passant par les dérangements. Il est donc important d'introduire dans toute démarche une dimension temporelle, en « allongeant le temps de pause » que ce soit pour analyser l'évolution de la dynamique d'une trajectoire, d'un quartier, d'un groupe d'habitants ou d'une « bandes de jeunes ».

Il importe également d'entendre toutes les catégories de populations et non seulement les populations dites " insécurisées " ou potentiellement menacées, mais aussi les populations dites ''déviantes'', " dérangeantes " ou menaçantes ; ainsi que d'autres populations qui ne sont peut-être pas ciblées par les discours et les pratiques actuelles sur l'insécurité, mais qui n'en ont pas moins leur mot à dire.

Références Bibliographiques :

1. AGIER M., 2000, « Banlieues, townships, invasions et favelas », Amsterdam, Archives contemporaines, in CHALAS, Y., 1999, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 30p.
2. AGBO F., 1985, *Le phénomène de périurbanisation à Cotonou: cas des quartiers Vossa, Awansori-Agué*, Towéta1 et Ladji; 128 p.
3. AGOSSOU N., 2004, *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et cotonou*. *autrepart* (32), pp. 135-148.
4. AHOLOU C., 2008, *Proximité spatiale, distances socio-culturelles à Cotonou (Bénin) et à Lomé (Togo). Etude comparative,* thèse de doctorat, Universtité Paris X-Nanterre (Paris Ouest), 300p.
5. AILLET V., LE QUEAU P., OLM C., 2000. « De l'anomie a la déviance : réflexions sur le sens et la mesure du désordre social », CRéDOC, Cahier de recherche n° 145, 83 p.
6. AKA KOUADIO A., 1988, *L'organisation des transports collectifs à Abidjan*, Thèse de doctorat de l'université de Paris X – Nanterre (Géographie Humaine), 333 p.
7. ALAIN E. C., 1970, *La Pléiade*, TOME II. Édition de Samuel Sylvestre de Saey, Collection Bibliothèque de la Pléiade (No 217) Gallimard, 1408 p.
8. ALLAIRE J., 2006, *Choisir son mode de ville, formes urbaines et transports dans les villes émergentes*, Cahiers de global chaance, 21p.
9. ALOKO N'GUESSAN J., 1999, *Les taxis communaux ou « woro-woro » et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé*, Abidjan, Côte d'Ivoire, In *Géo-Eco-Trop*, n°23, pp. 143-159.
10. ALOKO N'GUESSAN J., 2002, *Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké*, Recherche Transports sécurité, n°74, pp. 67-84.
11. ALOKO N'GUESSAN J., AKA KOUADIO A., 1996, « Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-villes ou « woro-woros » à Abidjan-Cocody », *Revue tunisienne de géographie*, n°29, pp. 41-64.
12. ALOKO-NGUESSAN J., 2001, *Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux,* Revue Ivoirienne des lettres et Sciences Humaines, pp 117-132.
13. AMOUZOUVI D. M. (2007-2008), *Le rapport de C2 du mémoire présenté à mon étudiant(e),* Université d'Abomey-Calavi (U.A.C.) : les éditions du P.I.E, pp 6-11.
14. AMOUZOUVI D. A. H., 2005, *Le marché de la religion au Bénin,* Verlag Dr. Koster, 291 p.
15. ASCHER F., 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme,* La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube. pp 17-36.
16. ASSAILLY J.-P., 1992, *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident,* Paris, Vigot, pp 49-96.

17. ASSAILLY J.-P., 1995, « Les jeunes, l'alcool et la conduite: un risque pris, non perçu ou...accepté? », Recherche Transports Sécurité, n° 49, pp. 43-50.

18. ASSAILLY J.-P., BIECHELER M.-B., 2002, *Conduite automobile, drogues et risque routier*, Les collections de l'INRETS, Synthèse n° 42, pp 17-22.

19. ASSAILLY J.-P., 2001, *La mortalité chez les jeunes*, Paris, 2001, pp 32-77.

20. ASSOGBA C. 2006, *Sécurité routière au BENIN : le téléphone portable fait des contrevenants*, COTONOU, pp 17-38.

21. GUEZERE A., 2008, *''OLEYA'' (TAXI MOTO) : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, thèse de doctorat de l'Université de Lomé*, (Géographie humaine), 457p.

22. ATKINSON J.-W., 1957, *Motivational determinants of risk-taking behavior*, Psychological Review, n°64, pp.359-372.

23. BACHMANN C. Le GUENNEC, 1996, *Violences urbaines : ascension et chute des classes moyennes à travers cinquante ans de politique de la ville*, Paris, Albin Michel.

24. BACHELARD G., 1971, *La formation de l'esprit scientifique*, Vrin, Paris.

25. BAKO A. N., 2005, la corruption dans les transports et la douane au Bénin, au Niger et au Sénégal, études travaux N°1, LASDEL, Niamey, Niger, pp 6-17.

26. BALANDIER G., 1985, *Sociologie des Brazzavilles noires*, Paris, PFNSP, pp 17-36.

27. BAMAS S., 1995, *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : la recherche d'une Articulation*, Université Bordeaux III, 356 p.

28. BARE, J.-F, 1991 « L'aide au développement est bien humaine. Propos d'étape sur une recherche », Chroniques du SUD n°6, ORSTOM, Paris, pp 151-159.

29. BARE, J.-F, 1992 « L'économie décrite en tahitien. Quelques remarques », *L'Homme*, Paris, 121. pp 143-163.

30. BARE, J.-F, 1994 « Une pensée positive ? Anthropologie sociale et développement rural » *L'Homme*, Paris, 131, pp 129-136.

31. BARE, J.-F, 1995 a, (Dir), Les applications de l'anthropologie. Un essai de réflexion collective depuis la France. Karthala, Paris. 282 p.

32. BARE, J.-F, 1995b, « Le champ de l'anthropologie. De quelques indécisions », in *Les applications de l'anthropologie*. Un essai de réflexion collective depuis la France. Karthala, Paris, pp 27-48.

33. BARE, J.-F, 1995 c, « En quoi peut bien consister une anthropologie appliquée au développement » in, Les applications de l'anthropologie. Un essai de réflexion collective depuis la France. Karthala, Paris, pp 141-178.

34. BARE, J.-F, 1996, Compte rendu de J-P. Olivier de Sardan 1995a, in *l'Homme* 140, Paris, pp 178-181.

35. BARE, J.-F, 1997a, « Que se passe-t-il dans les politiques de développement ? », *Introduction à*

Regards interdisciplinaires sur les politiques de développement, L'Harmattan, Paris, pp 9-17.

36. BARJONET P.-E., (sld), 1990, *La vitesse: entre technique et culture*, Caen, Paradigme, coll. Transports et communications, pp 36-72.

37. BARJONET P.-E., 1984, « Le risque et ses représentations. Eléments pour une approche psychosociologique », Recherche Transports Sécurité, n° 1, pp 29-33.

38. BARJONET P.-E., 1988, *Vitesse, risques et accident; psychosociologie de la sécurité*, Caen, Paradigme, coll. Transports et communications, pp 19-21.

39. BARJONET P.-E., 1991, « Risques encourus, risques perçus: les personnes âgées, l'automobile et la sécurité», Recherche Transports Sécurité, n° 29, pp 39-46.

40. BARJONET P.-E., FLEURY, D., PEYTAVIN, J.F., 1986, « Déterminants sociaux de la prise de risque dans les données détaillées d'accidents », Paris, INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), pp 18-39.

41. BASTID-BRUGUIERE M., 2002, l'insécurité routière, les accidents de la route sont-ils une fatalité ?, académie des sciences morales et politiques, 110 p.

42. BAUER A., RAUFER X., 1999, Violences et insécurités urbaines, Paris, PUF, Coll. « Que sais-je ». pp 13-47.

43. BAUER A. et RAUFER X., 2002, *Violences et insécurité urbaines*, Coll. Que sais-je? Paris : PUF, 125 p.

44. BAYART J.F., ELLIS S., HIBOU B., 1997, *La criminalisation de l'Etat en Afrique*, Bruxelles, Editions complexe, 167p.

45. BEAUCHEMIN C., 2002, « Des villes aux villages : l'essor de l'émigration urbaine en Côte d'Ivoire », *Annales de Géographie*, Paris, Armand Colin, n°624, pp. 156-178.

46. BEAULIEU A., 2005, *Michel Foucault et le contrôle social*, Mercure du Nord, Québec : Presses de l'Université Laval, 322 p.

47. BECK U., 2001, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, pp 59-63.

48. BECKER H., 1974, "Labelling Theory Reconsidered", in Rock, P. and Mcintosh, M. (Eds), *Deviance and Social Control*, London: Tavistock Publications, pp. 41-66.

49. BECKER, H., 1985. *Comment on devient fumeur de marijuana*. Extrait d'Outsiders. Études de sociologie de la déviance. Paris. Métailié. Édition originale 1963, pp. 64-81.

50. BEDIN V. et Dortier J-F (Éds**).,** 2011, *Violence(s) et société aujourd'hui*, Paris, Éditions Sciences Humaines, pp. 21-37.
51. BELLOT C. (sous la direction de), 2003, *La tolérance zéro*, Numéro thématique, les politiques

sociales, 1 et 2, revue. Bruxelles, 141 p.

52. BERGER P. L. et LUCKMAN T. N., 2008, , *La construction sociale de la réalité*, traduit par Pierre Taminiaux, Armand Colin Editions, Amsterdam, 357 p.

53. BERNOUILLI D., 1738, *Exposition d'une nouvelle théorie sur la mesure du risque*, Paris, pp 126-163.

54. BIECHELER M.-B., CAUZARD, J.-P., 1999, *Conducteurs et réglementation : le cas de l'alcool au volant en Europe*, Paris, INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), Outils et méthodes n° 8, pp. 26-49.

55. BIECHELER-FRETEL M.-B. e**y** MOGET-MONSEUR, M., 1985, "*Le comportement de base du conducteur*", Cahier d'étude ONSER, n°64, Arcueil, pp. 66-71.

56. BIECHELER-FRETEL M.-B. ; PEYTAVIN, J.-F., 2001, *Répression des alcoolémies routières et amélioration du recours au réseau de soin : l'expérience du Val d'Oise (1996-2000*), Rapport INRETS, pp. 88-117.

57. BIECHELER-FRETEL M.-B., 2001, *Vitesse et action réglementaire. A propos de la mesure prévoyant le retrait du permis pour un excès de vitesse de plus de 40km/h*, Rapport DERA n°2001-06, pp 17-31.

58. BIKANDOU G, 1993, Accidents de la circulation à Brazzaville, Médecine d'Afrique**,** XI, pp 542 - 544.

59. BODY-GENDROT S., 1998, *Les villes face à l'insécurité : des ghettos américains aux banlieues françaises*, Paris, Bayard., pp 26- 67.

60. BODY-GENDROT S., 1998, *Les villes face à l'insécurité*, Paris : Bayard, 300 p.

61. BONELLI, L., 2001, *Des quartiers en danger aux « quartiers dangereux »*, Paris : Le Monde diplomatique, pp. 18-19.

62. BOUDON R. 1992, *Sociologie de l'action, in traité de sociologie*, Paris, P.U.F, pp 16-78.

63. BOUDON R. et BOURRICAUD. F., 1982. *Dictionnaire critique de la sociologie*, Paris : Presses Universitaires de France, 651 p.

64. BOULLANT F., 2003, *Michel Foucault et les prisons*, Paris Presses universitaires de France, 127 p.

65. BOURAÏMA A., 1993, *Analyse des facteurs d'accidents de la circulation routière dans le département de l'Ouémé et de l'Atlantique*, mémoire IRSP, Cotonou, pp 32-74.

66. BOURDIEU P., 1982, *Leçon sur la leçon*, Coll. Minuit. Paris : Éditions de Minuit, 55 p.

67. BOURDIEU P., 1982, *Ce que parler veut dire : l'économie des échanges linguistiques*, Paris, Fayard, pp 13-22.

68. *BOURDIEU P., 1984, « La « jeunesse » n'est qu'un mot », in Questions de sociologie*, Éditions de Minuit, Ed. 1992 pp.143

69. BOURDIEU P., 2001, *La culture est en danger*, Édition Raisons d'agir. 2001, 114 pages. P. 75-92.
70. BRENAC T., 2004, « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention », *Espaces et sociétés*, n° 118, pp. 113-132.

71. BRENAC T., Millot M., 2002, « Incidences des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière, revue critique de quelques résultats », in : Fleury, D., (sous la direction de), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement*, Actes INRETS 86, INRETS, Arcueil, pp. 41-52.

72. BRENAC T. et YERPEZ J., 1997, « Scénarios types d'accidents de piétons », Communication à la journée d'études sur les accidents de piétons, Paris La Défense, 18p.

73. BRES, J. (dir.), 1994, *Le récit oral : colloque international Montpellier, 24*

74. BRIOD P. et Milbert I. (dir), 2011, Les *Zemidjans* de Cotonou, un obstacleà une mobilité urbaine plus durable ? Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale, Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement, 25p.

75. BRODEUR, J.-P., 1984, *La délinquance de l'ordre*, Collection Cahiers du Québec, Droit et Criminologie, Montréal: Hurtubise (H.M.H.) 370 p.

76. BURLOT, A., 1936, « Etude sur la fréquence des sinistres dans l'assurance automobile », *Bulletin de l'Institut des actuaires*, n° 164, pp. 53-78.

77. CALVET, L.-J., 1994, *Les voix de la ville*, Paris, Payot, pp 13-19.
78. CAMPENHOUDT, V. & QUIVY, R., 1995, *Manuel de recherche en Science Sociale*. Paris, DUNOD, pp 23-57.

79. CAPO A., 2008, *Urbanisation et risques naturels: Cas de la ville de Cotonou en République du Bénin. Contribution à la prévention et à la gestion des risques naturels en milieu urbanisé*, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme d'Ingénieur de l'ESGT, Le Mans, 56p.

80. CARLOS J. 2008, *L'enfer sur l'axe routier Cotonou Porto-Novo*, chronique du 17 mars, la nation, pp 11-47.

81. CARTUYVEL Y., 2003, « Séminaire Interdisciplinaire d'Etudes Juridiques », in FUSL, 2003, Insécurité : un premier état des savoirs, Fondation Roi Baudouin, pp. 42-47.
82. CAUBET, D., 2001, « Du baba (papa) à la mère, des emplois parallèles en arabe marocain et dans les parlures jeunes en France », Cahiers d'études africaines (Langues déliées), pp163-164, pp 735-748.

83. CAUZARD J ;-P., 1996, *Les comportements de conduite européens*, Les cahiers de la sécurité intérieure, n° 24, pp. 35-44.

84. CAUZARD J.-P., 1990, « Des 'pour' et des 'contre' : attitudes et opinions à l'égard de la vitesse et de sa limitation », in BARJONET, P.E., (sld), La vitesse: entre technique et culture, Caen, Paradigme, coll. Transports et communications, pp. 89-96.

85. CAUZARD J.-P., 2000, *Les comportements et les habitudes des conducteurs français comparés à ceux des européens*, Rapport sur convention DSCR/99 70013 (étude n°6), pp 31-73.

86. CEE, 2003, *Programme d'action européenne pour la sécurité routière. Réduire de moitié le nombre des victimes de la route dans l'UE d'ici 2010 : Une responsabilité partagée.* Brucelles, p.23.

87. CERTU, 1994, *Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Réalisations, évaluations*, Lyon, CERTU , pp 11-29.

88. CHALAS Y., 2000, *L'invention de la ville*, Paris, Edition Economica, 195 p.

89. CHALAS Y., DUBOIS-TAINE G. (dir), 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, pp 47- 55.

90. CHAMBOREDON J.-C., 1971, *La délinquance juvénile, essai de reconstruction d'objet*, Revue française de sociologie, no. 12. Paris : Éditions Ophrys, pp. 335-377.

91. CHANDON-MOET B., 1998, « Le risque de la ville en Afrique» in Violences urbaines au Sud du Sahara, Yaoundé, Cahier de l'UCAC, pp7-19.

92. CHARMES E., 2005, *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris : L'Harmattan, pp 77-89.

93. CHAUNAC ET D 'ORCIVAL, 1979, *Les Marines à Khe Sanh,* éditions Presse de la Cité, 177p.

94. CHAURAND N. ET BRAUER M., 2008, La déviance. *Revue électronique de Psychologie Sociale*, n°3, pp. 9-23.

95. CHEKARAO, B. & LASSARRE S., 1991, *Les accidents de la route au Niger : Analyse pour la conception d'une stratégie d'action de sécurité routière*. Document INRETS, Arcueil France, pp 58-63.

96. CHESNAIS J.-C., 1981, *Histoire de la violence en Occident de 1800 à nos jours*, Collection Les hommes et l'histoire. Paris : Robert-Lafond, 436 p.

97. CHESNAIS J.-C., 1996, *Histoire de la violence en Occident de 1800 à nos jours*, Paris, Hachette, coll. « Pluriel ».

98. CL AIN O., 2005, *La médicalisation de la déviance dans le monde contemporain*, Entrevue dans Synapse, Journal de psychiatrie et système nerveux central, no. 215. Paris, pp. 9-14.

99. CNSR & DGTT, 1985, *Manuel du candidat à l'examen du permis de conduire*, Maison Eco'com, pp 12-17.

100. CNSR, 2009, *Annuaire statistique des accidents de la voie publique*, Cotonou, Bénin, pp 9-47.

101. CNSR, 2009, Carrefour d'expériences : *ce que les automobilistes reprochent aux piétons et vice versa*, Cotonou, pp 7-38.

102. CNSR, 2011, Guide de remplissage du Bulletin d'analyse des accidents constatés BAAC, Cotonou, Bénin, pp 10-15.

103. COBAMIDE C.-R., 2009, *Contribution à l'amélioration de la gestion de la circulation dans la ville de Cotonou*, UAC/ENAM, 87p.

104. COHEN, A. 1971, *La déviance*, Belgique. Gembloux : Duculot, 239 p.

105. COHEN, S., DUVAL, H., LASSARRE, S., ORFEUIL, J.-P., 1998, *Limitations de vitesse. Les décisions publiques et leurs effets*, Paris, HERMES, coll. Transports et sécurité - INRETS, pp 42-76.

106. COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (CEA), 1997, *Study on the Improvement of Pedestrian and child Safety in Urban Areas.* Addis Abeba, 69pages.

107. COQUERY-VIDROVITCH C., 2008, *Histoire urbaine africaine: un bilan*, New York, Cambridge University Press.

108. COUTANT, I., 2005, *Délit de jeunesse. La justice face aux quartiers*, Paris : La découverte, pp 49-83.

109. CROZIER, M. ET FRIEDBERG, E., 1977, *L'acteur et le système*. Paris, le seuil, pp 23-69.

110. CUSSON M., 1999, *La Criminologie*, in: Le Masson et Rodrigue (eds.), Sciences sociales, Sirey, pp 57-79.

111. CUSSON, M., 1974, *La resocialisation du jeune délinquant*, Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal. 160 p.

112. DAMON, J., 2000, *Les incivilités : Problèmes politiques et sociaux* (Vol. 836). Paris: La documentation française, 64 p.

113. DAMON, J., 2005, *Les incivilités*, Paris, La Documentation française, pp. 221-245.

114. DEBARBIEUX, E., 1990, *La violence dans la classe, ESF*.

115. DE BRUYN T., 1998, *Diversité, stigmatisation, discrimination et vulnérabilité, VIH/SIDA et discrimination : Réseau juridique canadien VIH/SIDA et Société canadienne du Sida*, Montréal, 13 pages.

116. DE CERTEAU, M., 1994, L'invention du quotidien, Tome 1 : Arts de faire, 1990, 347 p. Tome 2 : Habiter, cuisiner, 1994,415 p. Paris : Gallimard.

117. DE CERTEAU M., 1994, La prise de parole. Et autres écrits politiques**,** Ed. établie et présentée par Luce Giard, Seuil, Paris, 216 p.

118. DE ROCKER C., DE CLERCQ R., 2000, « Het projet 'nul-overlast' te Lokeren : een 'ruk naar rechts' of community policing in de praktijk ? », in Actes des Ateliers de la prévention (mars 2000), pp. 135-139.

119. DECERTEAU M., 1980, « L'invention du quotidien », Tome 1, Les arts de faire, (Paris, Gallimard).

120. DELAPORTE, Y., 1993, « D'un terrain à l'autre. Réflexion sur l'observation participante », in *Ferveurs contemporaines, textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gutwirth*, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte, Paris : L'Harmattan, pp. 321-341

121. DELEUZE, G., 1986, *Foucault*, Paris : Les Éditions de Minuit, 144 p.

122. DELHOMME, P., 1994, *Liens entre la surestimation de ses propres capacités, l'expérience de la conduite et l'activité de conduite*, Paris, INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), pp 7-21.

123. DELHOMME, P., 1995, « Evaluation de ses propres capacités de conduite et activité de conduite », Recherche Transports Sécurité, n° 48, pp. 39-51.

124. DEPELTEAU F., 2002, *La démarche d'une recherche en sciences humaines. De la question de départ à la communication des résultats*, in : Zinmonsè E. (2008). l'organisation sociale des femmes du marché Dantokpa face à l'insécurité, mémoire de maîtrise, U.A.C : FLASH/D.S-A. (Bénin), pp 17-42.

125. DESIRE, J-C., MONTEL, M.-C., 2001, *Gestion de la ville et sécurité routière*, Rapport INRETS 238, INRETS, Arcueil, pp 22-38.

126. DETOGNON E., 2009, *Problématique du stationnement des véhicules dans la ville de COTONOU : cas du 5 arrondissement*. UAC/ENAM, pp 17-39.

127. DIAZ OLVERA L., 1998, *les déplacements quotidiens des Niaméens : un état des lieux*, Lyon, LET, 126p.

128. DICTIONNAIRE UNIVERSEL, 2012, Paris, Hachette Edicef, 1702 pages.

129. DION ET LADWEIN, *2005, La photographie comme matériel de recherche*, Conservatoire National des Arts et Métiers, IAE de Lille, EREM – CLAREE, 18pages.

130. DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DEVELOPPEMENT MUNICIPAL (DPDM), 2008, *Plan de développement de la ville de Cotonou*, Cotonou, pp 57-79.

131. DIVRP/CAA, 2008, *la violence verbale*, MSH, Paris Nord, 12p.

132. DONZELOT, J., 2004, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *Esprit*, mars, pp. 14-39.

133. DORRESTIJN, S., 2006, *Michel Foucault et l'éthique des techniques. Histoire et Philosophie des Sciences* : Université Paris, 103 page.

134. DRAY, D., 1999, *Victimes en souffrance. Une ethnographie de l'agression à Aulnay-sous-Bois*, Pairs : LGDJ, pp 31-72.

135. DUBET FR., LAPEYRONNIE D., 1992, *Les quartiers d'exil*, Paris, Seuil, pp 89-124.

136. DUPONT V. et al., 1984, les *villes en Afrique, leurs rôles et leurs fonctions dans le développement national et régional*. Le Togo, ORSTOM, 97page.

137. DUPUY, G., 2005, « Ville et automobile : du libre choix à la dépendance », *Pouvoirs locaux*, vol. 66, n° 3, pp. 79-84.

138. DURAND, J.-P. Dir., 2006, .*Sociologie contemporaine*, Paris, éditions Vigot, France,pp 46-59.

139. DURKHEIM, E., 1937, Les règles de la méthode sociologique, Paris, PUF, p. XXII.

140. DURKHEIM, E., 1985, le Suicide, Paris, PUF, pp 36-59.

141. DURKHEIM, Emile, 1968, *Règles relatives à la distinction du normal et du pathologique, Les règles de la méthode sociologique*, Paris : PUF, p. 47-75.

142. EHRENBERG, Alain, 2000, *La Fatigue d'être soi, Dépression et société*. Paris : Poches Odile Jacob, 414 p.

143. ELA, J.-M., 1983, la ville en Afrique noire, Paris, Karthala, 1983.

144. ELIAS, N., 1973, *La civilisation des mœurs*, Paris : Ed. Calmann-Lévy, 447 pages.

145. ELVIK, R., 2002, How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prévention*, 32; 849 - 851.

146. ESTERLE-HEDIBEL, M., 1996, « Le risque, la norme et le groupe », Les cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, pp. 19-34.

147. ESTERLE-HEDIBEL, M., 2001, *Jeunes, incivilités, violences, quels constats ? Quelle prévention*, coll. Mardis de Chaligny, Paris : DASS, pp 17- 75.

148. ETIENNE J. & al, 2004, Dictionnaire de Sociologie, Paris : Haitier.

149. ETIENNE, J. et MENDRAS, H., 1999, *Les Grands thèmes de la sociologie par les grands sociologues*, France, Armand Colin, 256 p.

150. FANON, F. 2002, *Damnés de la terre*. Paris : La Découverte, p. 29.

151. FERREOL, G., 1995, *Dictionnaire de sociologie*, collectif, Philippe Cauche; J-Marie Duprez; Nicole Gadrey ; Michel Simon, Coll. Cursus; Armand Colin, Masson, Paris, 300p.

152. FEUDJIO Y. B. D., 2008, *Comprendre autrement la ville africaine*, Département de Sociologie Université de Yaoundé I (Cameroun), page 12.

153. FITOUSSI, J.P., LAURENT, E., MAURICE, J., 2004, *Ségrégation urbaine et intégration sociale*, rapport du Conseil d'analyse économique, Paris, La Documentation Française, pp 79-124.

154. FLORO, M., 1996, *Questions de violence à l'école*, Paris, Eres, coll. « Pratiques du champ social ».

155. FORTIN, P., 2007, *L'oeuvre de soi*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 129 p.

156. FOUCAULT, M., 1966, *Les mots et les choses*, Paris : Gallimard, p. 31.

157. FOUCAULT, M., 1971, *Création d'un Groupe d'Information sur les Prisons*, La Cause du peuple, numéro 35. Paris : Esprit, p. 531.

158. FOUCAULT, M., 2004, *Surveiller et punir : Naissance de la prison*, Coll. Hautes Études. Paris : Seuil/Gallimard, pp. 123, 201, 260, 277, 282, 327.

159. FRACCHIOLLA, B., 2003, *Ecologie et altérité : du discours de valeurs au discours de droits, thèse pour le doctorat*, dir. M. Abdallah-Pretceille, université de Paris 3.

160. FRANÇOIS, B., NEVEU, E., 1999, « Pour une sociologie politique des espaces publics contemporains », in : François, B., Neveu, E., (sous la direction de), *Espaces publics mosaïques. Acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 13-58.

161. FRANSEN A. et al., 2003, *Insécurité : un premier état des savoirs*, Fondation Roi Baudouin, Paris, 149p.

162. FREUD, S., 1917, Introduction à la Psychanalyse, (Microsoft Encarta 2009, Microsoft Corporation 2008)

163. FRÉTIGNÉ, C., 1999, *Sociologie de l'exclusion*, Paris : L'Harmattan, pp 59.

164. GALATALO, R. et R. MIZZAU, 1998, « Conflit conversationnel et malentendu : quelques relations possibles », La linguistique, pp 151-164.

165. GALLAND, O. 1991, *Les jeunes et la violence*, Coll. Les Cahiers de la sécurité intérieure, Jeunesse et Sécurité no. 5. Paris : IHESI, p. 13-25.

166. GALLAND O, 2011**,** *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 2011, 256 p.

167. GAUDRY, M., VERNIER, K., 2000, *Effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité*, Les collections de l'INRETS, Rapport n° 224, pp 98-123.

168. GBADAMASSI F., 2004, *Le racket qui excède. Chronique d'une pratique qui empoisonne la vie*, In afrik.com, Jeudi 12 février 2004,

169. GBEYI, B. C., 2004, *Le transport routier de marchandise sur l'axe Nigéria - Bénin -Togo : Aspects juridiques et problèmes.* DESS en droit des affaires, FADESP, Université Abomey Calavi, pp 6-13.

170. GENARD, J-L., 1992, *Sociologie de l'éthique*, Coll. Logiques sociales. Paris : L'Harmattan. 269 p.

171. GENTILE, F., 1994, *La sécurité routière*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je ?

172. GERVAIS-LAMBONY P., 1994, *De Lomé à Hararé : le fait citadin*, Karthala, Paris, 475p.

173. GODARD X., 2002, *les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, 408p.

174. GODARD X., HENRY E., 1997, *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Journées spécialisées INRETS 30-31 janvier 1997, Actes n°55, juin 1997.

175. GODARD, X., 2008, *Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable*, Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains, 29p.

176. GODARD, X., 2009, « Variété des systèmes de mobilité urbaine face aux enjeux de développement et d'environnement », *Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents.* Ghardaïa, Algérie: INRETS, pp 27- 41.

177. GODARS X., 1990, *Mobilité et transport dans les villes en développement, transfert de modèles échanges économiques Nord-Sud*, l'Harmattan, 237p.

178. GOFFMAN, E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Coll. Le sens commun. Paris : Éditions de Minuit, 256 p.

179. GUILBOT, M. et FERRANT, V., 2004, « L'insécurité routière : quel coupable devant le juge pénal ? » *Espaces et sociétés*, n° 118, pp. 149-167.

180. GUILBOT, M., 2008, *Accidents de la route, infrastructure et responsabilités*, Paris, La Documentation Française.

181. GURVITCH G., 1950, La vocation actuelle de la sociologie, Paris, PUF, pp 59-77.

182. HABERMAS, J., 1987, *Théorie de l'agir communicationnel*, Coll. L'espace du politique. Paris : Fayard, 480 p.

183. HADDEN, JR. W., 1968, *The changing approach to the epidemiology, prévention, and amelioration of trauma: The transition to approaches etiologically rather than descripvely based.*

Journal américain de santé publique, n°58 : 1431 -1438.

184. Hall, E., 1986, Foreword, in Collier J. et Collier M., *Visual anthropology – photography as a*
185. *research method*, University of New Mexico Press.
186. HELLER, M., 2002, *Eléments d'une sociolinguistique critique*, Paris, Didier, pp 9-17.

187. HOBBES, T., 1651, *le Léviathan ,(Microsoft encarta 2009, DVD, Microsoft corporation 2008)*.
188. HOUSSAY-HOLZSCHUCH M., 2002, « Ségrégation, déségrégation, reségrégation dans les villes sud-africaines : le cas de Cape Town », in Bart, F. et al., Regards sur l'Afrique, Union Géographique International/ Comité National Français de Géographie/IRD, pp 31-38.

189. HOUSSOU C., 1999, *Impact des taxis motos « zémidjan » dans la circulation urbaine de Porto-Novo*, mémoire de maitrise, FLASH-UNB, 94p.

190. HUBERT H.-O., 2000, « Ce que les 'incivilités' ne comprennent pas : Déconstruction d'un concept et de ses implications », in Van CAMPENHOUDT L. et al, Réponses à l'insécurité. Des discours aux pratiques, Labor, Bruxelles, pp. 245-264.

191. HUBERT H.-O., 2000, « Les incivilités ou pas de quartier dans les quartiers », in Actes des Ateliers de la prévention (mars 2000), pp. 126-130.

192. HUBERT H.-O., 2000, « Littérature belge en matière de violence et de criminalité urbaines, insécurité et politiques préventives et policières : présentation dans le contexte d'émergence des nouvelles politiques socio-surveillantes », in *Violences urbaines en Europe* : *Bilan des connaissances en Angleterre, Belgique et Espagne, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité*

193. HUBERT H.-O., 2000, « Politiques et délinquances urbaines en Belgique (1980-2000) », Les Cahiers de la sécurité intérieure, 40 pp. 171-194.

194. HUBERT H.-O., 2002, *L'Etat surveillant. Les politiques belges de sécurité au regard de la sociologie du risque*, Thèse de doctorat en sociologie, Bruxelles, U.L.B.

195. HUBERT H.-O., 2002, *Synthèse sentiment d'insécurité*, rapport à la Fondation Roi Baudouin, 2002, 36 p.

196. HUBERT H.-O., 2003, « Les contrats de sécurité et les incivilités comme contentieux entre adultes et jeunes d'origine immigrée », Actes du colloque 'Dix ans de contrats de sécurité. Evaluation et actualité' du 19 juin 2002 à l'ULB, Bruxelles, Bruylant, pp 45-61.

197. HUBERT H.-O., LACROIX J., TANGE C., 1999, "*Des incivilités aux incivilités. Du contrôle d'identité comme technique de gestion de l'espace et des interactions et résistances sociales*", R.D.P.C., fév. 1999, pp. 214-235.

198. HUBERT H.-O., LACROIX J., TANGE C., 1999, "Des incivilités aux incivilités. Du contrôle d'identité comme technique de gestion de l'espace et des interactions et résistances sociales",

R.D.P.C., pp. 214-235.

199. HUGO V., 1993, *Les misérables – Extraits,* Coll. Les Grands Classiques Nathan. Paris: Éditions Femand Nathan, 76 p.

200. HUSTON, H., 2002, Dire et interdire, Paris, Payot, pp 11-12.

201. INRETS-LET-CEDRES, 1992, *Organisation des transports urbains,* les acteurs, les méthodes, Ouagadougou, 225p.

202. JACOBS G. & al, 2000, *Estimatinf global road fatalities.* N° 445, Transport Research Laboratory, Crowthorne, 23p.

203. JABLONKA F., 2008, la violence verbale esthétisée et sa dimension interculturelle, in Mankou B. (dir), Racisme, discrimination : sources violences urbaines, Paris, Publiboock, pp 35- 58.

204. JACQUARD A., 1993, *Un monde sans prisons ?* Coll. Points virgule no. 124. Paris : Éditions du Seuil, 224 p.

205. JAILLET M.-C., 2004, « L'espace périurbain, un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, mars, pp. 40-62.

206. JOUENNE N., 2006, *Une certaine jeunesse : Incivilités et sentiment d'insécurité en milieu rural périurbain,* les Marches du Velay, 112 pages.

207. KANE, C., 1999, *Représentation spatiale et mobilités des jeunes à Dakar, thèse de doctorat, Université d'Utrecht,* 231 p.

208. KANT E., 1991, *Fondements de la métaphysique des moeurs,* Paris, Librairie philosophique J.Vrin, pp 17-36.

209. KANT E., 1993, *Anthropologie*, Flammarion, Paris, p.55.

210. KAROLIEN D. et EL KAROUNI, S., 2007, « Violence de la jeunesse/violence sur la jeunesse : regards croisés sur la perception de la violence langagière de populations scolaires issues de l'immigration », *société et jeunesse en difficulté*, revue pluridisciplinaire de recherche, Varia, n°3, 21pp).

211. KASSI I., 2007. *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan,* thèse de doctorat de l'Université de Bordeaux III, (Géographie) 311 page.

212. KAUFMAN, V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Suisse, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 252p.

213. KAUFMANN V., 2009, « Avant propos » in CHENAL J., PEDRAZZINI Y., CISSE G.et Vincent KAUFMANN (eds), Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott, (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de Sociologie Urbaine (Lasur), p.7.

214. KELLENS G., 2002, « Les incriminations de circulation routière », in MUCCHIELLI, L., ROBERT,Ph., (sld), *Crime et sécurité : L'état des savoirs*, Paris, Editions la découverte, 2002, pp. 93-100.

215. KELLENS G., PEREZ-DIAZ, C., (sld), 1997, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales », pp 17-29.

216. KELSEN H., 1996, *Théorie générale des normes*, Collection Léviathan. Paris : PUF, 616 p.

217. KERBRAT-ORECCHIONI, C., 1997, L'énonciation, Paris, Armand Colin, p 21.

218. KHADIYATOULAH F., 2007, *les limites de la tolérance*, UQAC, Québec, pp 33-48.

219. KHLIFI T., 1999, « Le risque routier et les autres préoccupations dans la société », in *Sécurité et sûreté dans les déplacements*. Congrès international francophone, Paris, 27-29 janvier.

220. KI-ZERBO J. (dir), 1989, *La natte des autres : pour un développement endogène en Afrique*, actes du colloque du Centre de Recherche pour le Développement Endogène (CRDE), Bamako, Paris, Dakar, KARTHALA/CODESRIA

221. KLETKLEN A., 2003, « Le code de la route et le comportement des conducteurs français », Revue de la gendarmerie nationale, Dossier « Sécurité routière », n° 207, pp. 103-106.

222. KLETZLEN A., 2000, *L'automobile et la loi. Comment et né le code de la route* ?, Paris, L'Harmattan, Coll. « Logiques sociales ».

223. KONING, S. P., 2006, "Solving transportation problems in African cities: Innovative responses by the youth in Douala Cameroon" in Africa today, n°53: pp35-50.

224. KRUG E. (Ed), 1999, *Injury, A Leading cause of the global Burde of disease*: Word Health Organization, violence and injury prevention, Geneva, pp 16-29.

225. LABOV W., 1978, *Le parler ordinaire : la langue dans les ghettos noirs des États-Unis*, Paris, Éditions de Minuit. Traduction française de *Language in the Inner, City*, 1972.

226. LAGRANGE, H., 1995, *La civilité à l'épreuve. Crime et sentiment d'insécurité*, Coll. Sociologie d'aujourd'hui. Paris : PUF, 310 p.

227. LAGRANGE, H., 2001, *De l'affrontement à l'esquive : Violences, délinquances et usages de drogues*, Paris : Syros, 250 p.

228. LAGRANGE, H., 2002, « Les délinquances des jeunes. Dans Crime et sécurité l'état des savoirs », par Laurent MUCCHIELLI, Philippe ROBERT. Paris : Éditions la découverte, 444 p.

229. LARE, L. Y., 2008, « Mobilités spatiales et dynamique des milieux péri urbains : l'exemple du canton d'Agoenyive, banlieue nord de Lomé ». *Recherches Africaines*, numéro 8, pp 22- 41.

230. LATOUR, B., 2006, *Changer de société, Refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 401p.

231. LE BRETON, D. 2004, *L'interactionnisme symbolique*, Coll. Quadrige. Paris : PUF, 249 p.

232. LE BRETON, D., 1995, *La sociologie du risque*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je ?

233. LE GUENNEC, N. & HERROU, M., 1998, *Mission sur les violences urbaines,* Coll. La sécurité aujourd'hui. Paris : La Documentation française. 155 p.

234. LE MASSON, E. & RODRIGUES C. (eds.), 2000, *Sciences sociales,* Sirey, pp 19-29.

235. LEGBANON C. 2002, *Vers un système durable du transport public en commun à Cotonou,* UAC/FLASH.

236. LEMERT E. M. 1951, *Social Pathology : A Systematic Approach to the Theory of Sociopathic Behavior*, New York : Mc Graw-Hill Book Co, 459 p.

237. LEMERT E. M., 1967, *Human Deviance, Social Problems and Social Control*. Englewood Cliffs. N.J.: Prentice-Hall, 277 p.

238. LENOIR (R) (sous la direction de), 1996, "Michel Foucault, *Surveiller et punir : la prison vingt ans après. Sociétés et représentations,* n° 3, CREDHESS, 443 p.

239. LEPOUTRE, D., 1997, Coeur de banlieue. Codes, rites et langages, Paris, Odile Jacob, pp 67-93.

240. LES CAHIERS DE LA SECURITE INTERIEURE, 1996, « Délinquances quotidiennes, des incivilités aux infractions, pp 11-223.

241. LEWHE M. J. & ZEMMOUR O., 2009, *Accidents de la route et identification des facteurs de risque : étude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du CHU d'Anaba à propos de 236 cas*, thèse de doctorat de médecine, Université Badji Mokhtar (Algérie), pp 32-122.

242. LEWIN K., 1997, *Field theory in social sciences*, New York: Harper and Row, 422 p.

243. LOIMER H. & AL, 1996, Accidents and acts of God: a history of terms. *American journal of Public Health,* 86, 101 - 107.

244. MAFFESSOLI M., 1979, *La conquête du présent. Pour une sociologie de la vie quotidienne*, Paris, PUF.

245. MALINOWSKI, Bronislaw. *Une théorie scientifique de la culture*, Paris : Seuil, 1979

246. MALOCHET, V., 2006, *Les polices municipales : polices des villes ou polices des maires* ? Les Cahiers de la sécurité, 61, 2e trimestre. Paris : PUF, p.31-53.

247. MARGUERAT Y., 1989, « Dynamique sociale et dynamique spatiale d'une capitale africaine : Lomé » ; in Tropiques, lieux et liens, Paris, éd. de l'ORSTOM, coll. Didactiques, 1989, pp 341-349.

248. MARINE M., 2003, « L'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ?

L'exemple du pays salonais » in Les cahiers scientifiques du transport, N° 43, pp. 85-118.

249. MAUGER, G. 2009, La sociologie de la délinquance juvénile, La Découverte, coll repères, 128p.

250. MAUSS M., 1950, *Sociologie et Anthropologie*, Paris, PUF, 281p.

251. MAXFIELD M., 1984, « The limits of vulnerability in explaining fear of crime: a comparative neighbourhood analysis », Journal of research in crime and delinquency, pp. 233-250.

252. MENDRAS, H., 2001, *Eléments de sociologie*, Paris : Armand Colin, pp 43-72.

253. MERTON R. K., 1998, *Eléments de théorie et de méthode sociologique* (chap. V ; structure sociale, anomie et déviance), Paris, Plon, 514p.

254. MERTON R.K., 1971, *Déviance et criminalité*, In : Le Masson & Rodrigue (eds.), *Sciences sociales*, Sirey, pp 27-48.

255. MICHAUD Y., 1998, « La Violence : Une question de normes », Revue Sciences humaines, no 89, déc. 1998.- p. 20-27.

256. MICHEL J.-E., 2007, *Environnements routiers et vitesses des véhicules impliqués dans les accidents*, Rapport, Université de Caen Basse-Normandie, INRETS, Arcueil, pp 13- 42.

257. MILBRURN P., 2000, « Violence et incivilités: de la rhétorique experte à la réalité ordinaire des illégalismes », In: Déviance et société. 2000 - Vol. 24 - N°4, pp. 331-350.

258. MILGRAM S., 2002 (1974), *Soumission à l'autorité : un point de vue expérimental*, Paris, Calmann-Lévy, coll. "Liberté de l'esprit", 268 pages.

259. MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS, 2006, *Stratégie pour le développement des infrastructures routières pour l'atteinte des OMD au Bénin.* Porto-Novo: République du Bénin, pp 14-38.

260. MOCK, CN. et al., 2003, Economic consequences of injury and family coping strategies in Ghana. *Accident Analysis and Prevention,* 35, 81 - 90.

261. MOHAMED M., 2011, « Le transport public : un enjeu vital pour les villes d'Afrique sub–saharienne », l'Association internationale de transport public, *page 5.*

262. MOHAMED, R. T., 1999, *Les accidents de la voie publique : Aspect épidémiologiques et problématique au C.H.U Ignac Deen de Conakry*, Thèse de doctorat faculté de médecine, université de Conakry, pp 19-32.

263. MOÏSE C., 2001, « violences verbales et banlieue en France : des pratiques langagières à la création artistique », Francophonie d'Amérique, N°12, 12 pages

264. MONDADA, L., 1998, « De l'analyse des représentations à l'analyse des activités descriptives en contexte », *Linguistique et représentations*, Cahiers de praxématique, Université Paul Valéry,

n°31, Montpellier III, pp 115-148.

265. MUCCHIELLI, A., 2004, *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales,* sous la direction de. 2e éd. mise à jour et augmentée, Paris, Armand Colin, 303p.

266. MUCCHIELLI, A., 2001, *Violences et insécurité : Fantasmes et réalités dans le débat français,* Coll. Sur le vif, Paris : La Découverte, 142 p.

267. MUCCHIELLI, L. 2000, *La violence menace-t-elle notre société ? Alternatives Économiques,* Hors-série n°44. Paris, p. 44-46.

268. MUCCHIELLI, Laurent. 1999, « La déviance : normes, transgression et stigmatisation », Dans Sciences Humaines : Normes Interdits Déviance n° 99. France : Sciences humaines (1989), pp. 20- 25.

269. MURRAY, C. & LOPEZ, A., 1996, *The global burden of disease,* vol1. Cambridge, MA, Harvard Uniersity Press? 129p.

270. N'BESSA B., 2000, « L'économie informelle à Cotonou (Bénin). Aspect social et économique » in Kengne Fodouop et Metton, A. (eds), Economie informelle et développement dans les pays du Sud à l'ère de la mondialisation, Yaoundé, PUY, 168-178.

271. N'DA P., 2002, *Méthodologie de la recherche*: *de* la *problématique à la discussion des résultats,* EDUCI, pp 28-39.

272. NGA NDONGO V., 2007, *Violence, délinquance et insécurité à Yaoundé (information générale),* Université de Yaoundé, Cameroun, 23 pages.

273. OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), 1999, Stratégies de sécurité routière en rase campagne, Paris, OCDE, Recherche en matière de transport routier et intermodal, pp 12-56.

274. OCDE, 1973, *Rapport du groupe de recherche (S6) sur les effets de l'application des lois et règlements sur le comportement des usagers de la route et sur les accidents,* Paris, France

275. OCDE, 1999, *Stratégies de sécurité routière en rase campagne*, Paris, OCDE, pp 48-79.

276. OCEAN FM, 2012, « *Insécurité zéro »*, émission radiodiffusée, informations relatives à l'actualité de la sécurité routière et sensibilisation sur la prévention routière. Produit par Cnsr et Océan FM

277. OGIEN, A., 1989, « La décomposition du sujet », Dans Le parler frais d'Erving Goffman. Paris : Ed. de Minuit, 328 pages.

278. OLIVIER DE SARDAN, J.-P., 1995a, Anthropologie et développement. Socio-anthropologie du développement et du changement social, Karthala, Paris 202 pp.

279. OLIVIER DE SARDAN, J.-P., 1995b, « La politique du terrain ». *Enquêtes.* EHESS, Marseille, n° 1.

280. OLIVIER DE SARDAN, J.-P., 2003, « Les trois approches en anthropologie du développement », Revue Tiers Monde, XLII, n° 168 Paris

281. OMS, 1975, L'épidémiologie des accidents de la route. *Publications régionales série européenne*, II, pp4 -7.

282. OMS, 1984, *Les accidents de la route dans les pays en développement.* Rapport technique N° 703, Genève, Suisse, pp 17-40.

283. OMS, 1989, *L'amélioration de la sécurité routière : Nouvelles approches.* Rapport technique N° 781, Genève, Suisse, pp 19-83.

284. OMS, 2003, L'accident de la route n'est pas une fatalité, Bulletin d'information sur la sécurité routière, Novembre 2003, pp 14-32.

285. OMS, BM, 2004, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, Suisse, 306p.

286. ORFEUIL, J.-P., 2000, L'évolution de la mobilité quotidienne : Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Les collections de l'INRETS, Synthèse n° 37, pp 7-19.

287. ORTB/tv & Canal3/tv, 2012, « Les maîtres de la route » émission télévisée, information sur la prévention routière, produit par Cnsr & Osiris production

288. ORTB/tv & Canal3/tv, 2012, « Les maîtres de la route » émission télévisée, information sur la prévention routière, produit par Cnsr & Osiris productionOcéan FM, « *Insécurité zéro »*, émission radiodiffusée, informations relatives à l'actualité de la sécurité routière et sensibilisation sur la prévention routière. Produit par Cnsr et Océan FM

289. OTT, H., 1997, « L'approche constructive des conflits », Cahiers de la Réconciliation, n° 1-2, pp 9-11.

290. PAON, A., 1999, *Face à la violence, Michèle - Cahiers pédagogiques.*

291. PARSONS T., 1951, *Toward a general theory of action,* in : Etienne H. & Mendras, *Les grands thèmes de la sociologie par les grands sociologues*, Traduction (H.M.), pp 13-48.

292. PARSONS, T. 1951, *"L'institutionnalisation des normes et valeurs"*, in Toward a general theory of action, Harvard University press, pp. 16-128, reproduit in ETIENNE et MENDRAS, op. cit. pp. 135-136

293. PAUGAM, S., 1994, *La disqualification sociale : essai sur la nouvelle pauvreté,* Paris : PUF, 254 pages.

294. PAUGAM, S. 1996, *L'exclusion : l'état des savoirs*, Paris : La Découverte, 582 pages.

295. PECHEUX, M., 1975, *Les vérités de La Palice. Linguistique, sémantique, philosophie*, Paris, Maspero, pp 21-27.

296. PEDEN, M.et al., 1996, Injured Prédestrians in Cape Town: the role of alcohol. *South African Medical journal,* 16, pp 1103 - 1105.

297. PEDRAZZINI Y. et al., 2009, « Recherche sur l'espace public africain : des « brazzavilles noires » à l'urban studio of Abidjan » in Jerôme CHENAL et al., Quelques rues d'Afrique, Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott, (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de Sociologie Urbaine (Lasur), 17-32, p.18.

298. PEREZ-DIAZ, C., 1998, *Jeux avec des règles pénales. Le cas des contraventions routières,* Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques Sociales », pp 77-139.

299. PEREZ-DIAZ, C., 2000, « Comportements des conducteurs et modèles du risque », Déviance et société, vol. 24, n° 2, pp. 187-208.

300. PESSIN, A., 2004, *Un sociologue en liberté,* Lecture de Howard S. Becker. Québec: Presses de l'Université Laval, p.17.

301. PETITEAU, N., 2008, « Violence verbale et délit politique. 1800

302. PIERMAY J.-L., 2002, « L'invention de la ville en Afrique sub-saharienne » in Bart, F. et al., Regards sur l'Afrique, (Union Géographique International/Comité National Français de Géographie/IRD, 2002), pp 59-66.

303. PILLON, V., 2003, *Normes et déviances,* Collection Thèmes & débats. Rosny-sous-Bois : Bréal, 125 p.

304. POUGET P.-M., 2002, *La lanterne de Diogène : l'incertitude d'être un homme, éditions du madrier,* Rubrique Ethique, p.8.

305. RAPHAEL, F., 2002, « Du bon usage de la civilité. Une lecture des travaux de Norbert Elias », Civilité incivilités, *Revue des Sciences sociales,* n° 29, pp 7-13.

306. RASSART M., 2010, *la tolérance zéro, l'intolérance construit la déviance. L'intervention auprès des toxicomanes judiciarisés, un regard sur le contrôle social* ; manuscrit de philosophie, Université laval ; 250 pages

307. REIGNER H. ET AL., 2004, *Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables,* PUF, page 32.

308. REMY, Jean (sous la dir.). *Georg Simmel, 1995, ville et modernité,* Paris : L'Harmattan, pp 123- 149.

309. RENAHY, N., 2005, *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale,* Paris : La Découverte, pp. 74- 87.

310. RENOUARD, J.-M., 1997, « Les représentations de la circulation, des infractions et des sanctions chez les conducteurs condamnés », in ROBERT, Ph., SOUBIRAN-PAILLET, F., VAN DE KERCHOVE, M., (sld), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des*

frontières. Tome II, Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales », 1997, pp. 199-210.

311. RENOUARD, J.-M., 2000, « *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, Paris, l'Harmattan, coll. Logiques sociales, pp 57-86.

312. RENOUARD, J.-M., 2002, « La délinquance routière », in MUCCHIELLI, L., ROBERT, Ph., (sld), Crime et sécurité. L'état des savoirs, Paris, Editions la découverte, pp. 215-222.

313. République du Bénin, Ministère des travaux publics et des transports**, 2012,** *Etude diagnostique et formulation d'une nouvelle politique du sous-secteur de transport terrestre et sécurité routière au Bénin*, PNUD BENIN, 105 pages.

314. REY-DEBOVE J. & REY A. 2007, *Le nouveau Petit Robert de la langue française 2007*, le Robert, pp 103-123.

315. REYNAUD, J.-D., 1997, *Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin/Masson, coll. Cursus, série « Sociologie », pp 83-157.

316. REYNAULD J.D. 1997, *Les règles du jeu*, in : Le Masson et Rodrigues, *Sciences sociales*, édition. Sirey, pp 17-23.

317. RICHARD, D. et J.L. SENON, 1999, *Dictionnaire des Drogues, des toxicomanies et des dépendances*, Paris : Larousse-Bordas, p. 129-142.

318. ROCHE S., 1988, « Insécurité, sentiment d'insécurité et recomposition du social : deux fins de siècle », Revue internationale d'action communautaire : « repenser les solidarités étatiques», 19-59, automne, pp. 11-20.

319. ROCHE S., 1990, « Intervention publique et sociabilité. Essai sur le problème de l'insécurité en France », Déviance et société, 14-1, pp. 1-16.

320. ROCHE S., 1991, « L'insécurité : entre crime et citoyenneté », Déviance et société, 15-3, pp.301-313.

321. ROCHE S., 1993 a, *Le sentiment d'insécurité*, Paris, PUF, 114 pages

322. ROCHE S., 1993 b, « Incivilités et désordres : lectures française et américaine de la décomposition de quartiers urbains », L'Année sociologique, 43, pp. 509-521.

323. ROCHE S., 1994, « Les incivilités, défis à l'ordre social », Projet, 238, pp. 37 -46.

324. ROCHE S., 1994, « Les incivilités, défis à l'ordre social », Projet, 238, pp. 37-46.

325. ROCHE S., 1996 a, La société incivile, Paris, Seuil., pp73-85.

326. ROCHE S., 1996 b, « Les incivilités vues du côté des institutions : perceptions, traitements et enjeux », Les Cahiers de la sécurité intérieure : « Délinquances quotidiennes, des incivilités aux

infractions », 23, pp. 86-99.

327. ROCHE S., 1996 b, « Les incivilités vues du côté des institutions : perceptions, traitements et enjeux », Les Cahiers de la sécurité intérieure : « Délinquances quotidiennes, des incivilités aux infractions », 23, pp. 86-99.

328. ROCHE S., 1998 a, Sociologie politique de l'insécurité. Violences urbaines, inégalités et globalisation, Paris, PUF.

329. ROCHE S., 1998 b, « 'Tolérance zéro' : est-elle applicable en France ? », Les Cahiers de la sécurité intérieure, pp 3-34.

330. RICHE, S., 2000, « La théorie de la « vitre cassée » en France. Incivilités et desordres en public », In: Revue française de science politique, 50e année, n°3, pp. 387-412.

331. ROCHE, S., 1993, *Le sentiment d'insécurité*, Paris : PUF, 311 pages, p. 112.

332. ROCHE, S., (sld), 2003, *En quête de sécurité : causes de la délinquance et nouvelles réponses*, Paris, Armand Colin, pp 31-77.

333. RODGERS, M.-D., BLANCHARD, R.-E., 1993, *Accident proneness: a research review*, Report DOT-FAA-AM-93-9, Office of aviation medicine, Washington D.C., pp 19-42.

334. SAAD, F., 1988, « Prise de risque ou non perception du danger », Recherche Transports Sécurité, n° 18-19, pp. 55-62.

335. SAHABANA M., 2006, *Les autobus en site propre intégral, une solution à la crise des transports dans les grandes agglomérations subsahariennes*, thèse de doctorat des sciences économiques, mention économie des transports, Université Lumière Lyon 2, 324p.

336. SAINSAULIEU R., 1997, *Sociologie de l'entreprise* : *Organisation culture et développement.* in : Le Masson & Rodrigues, *Sciences sociales*, ed Armand Colin, pp 11-32.

337. SAQ, 2002, Philosophie et sécurité routière, Bibliothèque nationale du Québec, pp 23-56.

338. SARTRE, Jean-Paul. 1984 (1943), *L'être et le néant, essai d'ontologie phénoménologique*, Coll. Tel. Paris : Éditions Gallimard, 266 p.

339. SCHUTZ A., 1994, *Le chercheur et le quotidien : phénoménologie des sciences sociales.* Paris : Méridiens-Klinckneck, pp 13-48.

340. SEHOUETO L., 1996, Savoirs locaux ou savoirs localisés ? La production et la diffusion des savoirs agricoles paysans au Bénin : éléments empiriques pour une anthropologie sociale des ''locaux''… , thèse de doctorat, Université libre de Berlin, pp 43-106.

341. SETBON, M. 1995, *Drogue, facteur de délinquance ? D'une image à son usage. Revue française de science politique*, vol. 45, n° 5. Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p. 747-774.

342. SINA, I., 2011, *Towéyomè », « Nonwéyomè » : Eléments empiriques pour une socio-anthropologie de l'intolérance chez les usagers de la route à Cotonou*, manuscrit, UAC/FLASH/EDP/SA

343. SITRASS, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry : Rapport final*, SSATP, 142p.

344. SPINOZA, B., 1966, Lettre LVIII à G.H. Schuller, trad. Ch. Appuhn, Garnier-Flammarion, 1966, pp.304-305.

345. SUISSA, J.A. 1998, *Alcoolisme, boire contrôlé et abstinence : fondements scientifiques et enjeux sociaux*, Psychotropes. Revue internationale des toxicomanies. Revue internationale francophone, Vol. 4 No.3. Bruxelles : de Boeck, p. 35-55.

346. TAYLOR, C, 1992, *Grandeur et misère de la modernité*, Québec, Bellarmin, «Essentiel », 152p.

347. TAP P., 1990, « Crise personnelle et conflits d'intégration sociale », dans Armand TOUATI (dir.), *Conflits : origines, évolution, dépassement*, Marseille, Le journal des psychologues, Hommes et perspectives (Septième forum des psychologues, Montpellier, 15

348. TERJE A., 1998, *La sécurité routière en Afrique : Evaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays africains*, Région Afrique Banque Mondiale. SSATP, pp 48-79.

349. TORO F., 2002, « Le non-respect des limitations de vitesse. Au-delà du constat d'échec d'une norme arbitraire, argumentaire du discours de contestation et analyse d'une régulation informelle substitutive », Revue de droit pénal et de criminologie, n° 2, pp. 154-179.

350. TOSSOU C., 1996, « Accès et traversée de Cotonou », in CODATU VII, New Dehli, PII-70

351. TRAVERSO, V., 1996, La conversation familière, Presses universitaires de Lyon, pp 184-193.

352. TREMENTIN J., 1998, *La théorie de la vitre cassée*, Lien social, n° 450. Paris : Éditions Lien social, p. 5.

353. UNESCO, 1994, *La tolérance, porte ouverte sur la paix :* Manuel éducatif à l'usage des communautés et des écoles, (Version partielle et provisoire), Paris, U N E S C O, pp 12-38.

354. VAN CAMPENHOUDT et al., 2000, Réponses à l'insécurité. Des discours aux pratiques, Labor, Bruxelles, pp 39-47.

355. VOYÉ, L., 1998, *Sociologie: construction du monde, construction d'une discipline*, Bruxelles : Boeck et Larcier, 221p.

356. WACQUANT L., 2003, « Sur la 'vitre brisée' et quelques autres contes sécuritaires venus d'Amérique », Les politiques sociales, mai, 1-2.

357. WACQUANT, L., 1998, « L'ascension de l'État pénal en Amérique », Actes de la recherche en sciences sociales, no 124. Paris : p. 7-26, 27-35, 114, 124.

358. WACQUANT, L., 1999. *L'idéologie de l'insécurité. Ce vent punitif qui vient d'Amérique,* Le Monde Diplomatique. N° 541. Paris : SA Le Monde diplomatique, p. 1-24-27

359. WACQUANT, L., 1999, *Les prisons de la misère,* Paris : Raisons d'agir, 189 pages.

360. WACQUANT, L., 2001, *La machine à punir : Pratiques et discours sécuritaires,* Bonelli L. et Sainati G. (dir.) Editions l'Esprit Frappeur, Paris, 320 p.

361. WACQUANT, L., 2008b, « Ordering insecurite: Social polarization and the punitive upsurge », *Radical philosophy review*, vol. 2, pp. 9-27.

362. WATZLAWICK, P., HELMICKIN B.et JACKSON D., 1972, *Une logique de la communication,* Paris : Seuil, 280 p.

363. WEBER, M., 1995, *Économie et société*, Coll. Pocket, « Agora », tome 1 Les catégories de la sociologie et tome 2 L'organisation et les puissances de la société dans leur rapport avec l'économie. Paris : Pocket, Tome 1,411 pages, Tome 2,425 pages.

364. YOUNG M.et WILLMOTT P., 1983, *Le village dans la ville*, (Paris, Centre de création industrielle.

365. ZAUBERMAN, R. 1982. cité par Roche, dans «Le sentiment d'insécurité », p36.

366. ZHOU, Y. et al., 2003, Productivity loses from injury in China. *Injury Prevention*, IX, pp 17-43.

367. ZIMBARDO, P. 1970, “The Human Choice. Individuation, Reason, and Order versus deindividuation, impulse and chaos”, in Arnold J.& D. Levine (Eds.), Nebraska symposium on motivation, pp. 237-307.

368. ZINMONSE E. 2008, *L’organisation sociale des femmes du marché Dantokpa face à l’insécurité* (mémoire de maîtrise) U.A.C : F.L.A.S.H/D.S-A. (Bénin), pp 19-53.

369. ZOHOUN, T. B. et coll, 1993, Les accidents du trajet, un enjeu socio sanitaire au Bénin à propos de 1995 cas déclarés en 1990, *Médecine d'Afrique Noire,* XI pp 545 - 547.

Bibliographie électronique :

1. AGONE, 1999, Philosophie Critique & Littérature, numéro 22, [En ligne]. http://www.lisez.com/agone (Page consultée le 19 avril 2010)

2. BAILLY, D. 1999, *Comment prévenir les rechutes.* Eurêka. n°44, juin 99, p.53, tiré de « Devient-on "accro" à l'insu de son plein gré ? » [En ligne]. http://gisme.free.fr/docs/text/Alinsura.pdf (Page consultée le 16 mai 2011)

3. BELLEAU, N., 1997, *Les droits à la vie privée et à la dignité des personnes assistée sociales au Québec et les mécanismes de contrôle et de surveillance du Ministère de l solidarité sociale,* [En ligne http://www.er.uqam.ca/nobel/iuris/memoires/proiets/belleaun.html (Page consultée le décembre 2011).

4. BERNARD, C., 2011, sine data, *Cerveau et conscience : bilan et perspectives,* [En ligne]. http://www.asmp.fr/travaux/gpw/philosc/rapport3/81ambert.pdf (Page consultée le 27 janvier 2011).

5. BIGO, D., 2003, *La Mondialisation de la sécurité? Réflexion sur le champ des professionnels de la gestion des inquiétudes à l'échelle transatlantique et sur ses implications,* Cultures et conflits, 52. 2003. En ligne : http://www.conflits.org (Page consultée le 14 novembre 2012)

6. BLAIN, J., sine data, *Les anormaux Michel Foucault,* [En ligne]. http://www.lire.fr/critique.asp/idC=35752/idR=210/idTC=3/idG=7# (Page consultée le 12 mars 2011).

7. BORN E. et AULET-PUCCINI S., 2007, *Les catégories problématiques, des catégories médiatrices ? La fabrique de populations problématiques par les politiques publiques.* Colloque international Nantes — 13, 14 et 15 juin 2007 p.3. [En ligne], http://www.msh.univ-nantes.fr/82807978/0/fiche pagelibre/&RH=l 173180801684 (Page consultée le 6 décembre 2011)

8. BRICMONT, Jean et Julie FRANK, 2006, *Quand les journalistes (et leurs favoris) falsifient l'analyse critique des médias ?* Serge Halimi & Arnaud Rindel Janvier 2006.

© L'Herne. Publié avec l'autorisation des auteurs, ce texte est extrait des pages 233-243 de : Jean Bricmont et Julie Frank (sous la direction de), Chomsky, 2007, Cahier de L'Herne, Paris, 356 p. [En ligne]. http://www.homme-modeme.org/societe/media/halimi/conspiration.html, (page consultée le 22 mai 2012)

9. BRODEUR J-P, Surveiller et Punir, 1976, « Revue Criminologie, vol. 9, no 1-2, 1976, pp. 196-218. » . Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal. [En ligne]. http://classiques.uqac.ca/contemporains/brodeur jean _paul/surveiller et _punir/surveiller et_punir. html (Page consultée le 6 décembre 2010).

10. CASTEL R., 2001, *L'insécurité sociale, qu'est ce qu'être protégé* ? [En ligne]. http://www.oboulo.com/details.php?action=details&idDoc= 13050 (Page consultée le 3 février 2010).

11. CASTELLA, P., 1995, *Le degré zéro de la tolérance*. [En ligne]. http://www.oulala.net/Portail/article.php37id article=264. (Page consultée le 20 mars 2012).

12. CHANEL, A., sine data, « Citoyenneté et civilité aujourd'hui ». [En ligne], http://www2.ac-lyon.fr/enseigne/ses/ecis/chanel.html (Page consultée le 13 novembre 2012).

13. CHIARELLO A.-L., 2007, *La production de la déviance. Réflexion sur le modèle inclusion/exclusion. La fabrique de populations problématiques par les politiques publiques*. « Colloque international Nantes — 13, 14 et 15 juin 2007 p.10. » [En ligne]. http://www.msh.univ-nantes.fr/82807978/0/fiche pagelibre/&RH=1173180801684 (Page consultée le 6 décembre 2011).

14. CLAIN O., 2005, Université Laval. Entrevue : *La médicalisation de la déviance dans le monde contemporain. Synapse, journal de psychiatrie et système nerveux central,* Paris, no. 215, pp. 9-14. [En ligne], http://www.soc.ulaval.ca/site/document/pdf/Textes%20professeurs/Clain/Entrevue%20Synapse%20 -%20D%C3%A9viance.pdf(Page consultée le 18 mars 2011).

15. COMBESSIE, P. 2005. *Vingtième anniversaire de la mort de Michel Foucault. Notes*

de lectures. [En ligne], http://classiques.uqac.ca/ (page consultée le 23 août 2011).

16. DIEU F., 2007, *Incivilités et théorie de la «vitre cassée»*. « Revue militaire suisse, juillet-août 2007 » [En ligne], http://www.revuemilitairesuisse.ch/node/288. (Page consultée le 10 mai 2011).

17. DOUCET J-P., Dictionnaire de droit criminel. [En ligne]. http://lcdroitcriminel.free.fr/dictionnaire/lettre c/lcttrc c co.htm (Page consultée le 10 octobre 2011)

18. DORMAN T., sine data, Royaume-Uni. [En ligne]. http://www.droitshumains.ca/dsm experts.htm (Page consultée le 2 juin 2012).

19. DROIT R.-P. 2004, « Les confessions de Michel Foucault, Un entretien inédit avec l'un des grands penseurs du XXe siècle. » Le Point.fr. N° 1659, juillet 2004 [En ligne], http://www.lepoint.fr (Page consultée le 10 mars 2011)

20. DURAND S., 1983, La peur du crime dans un quartier de Montréal : Côte-des-Neiges. Criminologie, vol. 16, n° 1, 1983, p. 85-99 [En ligne].

21. ELCHARDUS, M., et al, 2000, *À l'écoute du sentiment d'insécurité. « Sentiments d'insécurité- une étude de la littérature. Rapport général sur le sentiment d'insécurité*, pi22 Une publication de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode 21 à 1000 Bruxelles site internet [En ligne]. http://www.statbel.fgov.be/studies/thesis_fr.asp?q= 16 (Page consultée le 17 mai 2011).

22. FAUCONNET, P. et MAUSS M., 1901, *La sociologie : objet et méthode. Article « Sociologie » extrait de la Grande*, Encyclopédie, vol. 30, Société anonyme de la Grande Encyclopédie, Paris, http://classiques.uqac.ca/classiques/mauss marcel/essais de socio/Tl la sociologie/la sociologie, pdf. (Page consultée le 16 mai 2011).

23. FENECH G., 2005, le chef de la police new-yorkaise. « Le Figaro, 5 novembre ». [En ligne], http://www.conscience-politique.org/2005/fenechtolerancezero.htm (Page consultée le 21 mars 2011).

24. FONDATION ROI BAUDOUIN. *À l'écoute du sentiment d'insécurité*. [En ligne]. http://www.prouv.net/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB Sentimentlnsecurite.pdf

(Page consultée le 12 avril 2005) et http://statbel.fgov.be/studies/thesis fr.asp?n=141 (Page consultée le 4 septembre 2011).

25. FRANSSEN, A., et al., 2003, *Insécurité : Un premier état des savoirs.* «Synthèse bibliographique » [En ligne]. http://centres.fusl.ac.be/CES/document/WEBCES/DocsProiets/SAV%20Insecu/INSECURITEAVOIR-FRB2003.pdf (Page consultée le 10 septembre 2011).

26. FRANSSEN, A. et al., 2003, *Insécurité : un premier état des savoirs.* [En ligne]. http://www.prouv.net/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB 1587 Sentimentlnsecurite.pdf (page consultée le 12 avril 2011).

27. GANDHI M. K., (1869-1948). [En ligne]. http://www.freewarriors.org/gandhi.swf (Page consultée le 23 novembre 2011)

28. HARCOURT B., 2006, La "tolérance zéro" est-elle la solution pour les problèmes de sécurité? « Humanité des débats ». [En ligne].

29. HOUSSET F., *La philosophie de la guerre prépare-t-elle la paix* ? 2006-2008. [En ligne]. http://www.issv.eom/index.php/fr/content/download/l 612/1378 l/version/2/file/guerre+prepare+t+el +le+la+paix.doc (Page consultée le 4 janvier 2012) .

30. HUBERT H-O, 2003, *INSECURITE ET INCIVILITES tiré de INSECURITE : UN PREMIER ETAT DES SAVOIRS,* Synthèse bibliographique, Abraham Franssen Yves Cartuyvels Hughes-Olivier Hubert Sybille Smeets Fiorella Toro André Lemaitre, Hougardy.

31. INSTITUT MONTAIGNE, 2001, *Management public et tolérance zéro.* [En ligne]. http://www.institutmontaigne.org/medias/IM Rapport-Management-public-tolerance-zero.pdf (Page consultée le 24 novembre 2012).

32. LA COMMISSION DES CITOYENS POUR LES DROITS DE L'HOMME DE QUÉBEC[En ligne], http://www.droitshumains.ca/index.htm (Page consultée le 11 avril 2012)

33. LACROIX, Jean. La signification de la folie selon Michel FOUCAULT. La page de

Jean Lacroix. [En ligne], http://www.girafe-info.net/iean_lacroix/foucault.htm .(Page consultée le 10 novembre 2011)

34. LAURENT J., 2000, *Quelles réponses politiques locales à l'insécurité ? Originalités et ambiguïtés d'une nouvelle dynamique partenariale* : Saint-Denis. Sous la direction de François Dieu. [En ligne]. http://www.sciencespo-toulouse.fr/IMG/pdfyLAURENT Julie.pdf (Page consultée le 10 octobre 2011)

35. MONNET C., 2002, *Citation de Loïc Wacquant tiré de LA GRANDE ESCROQUERIE,* Cabiria rapport de synthèse, [En ligne], http://www.passant-ordinaire.com/revue/44-515.asp (Page consultée le 4 octobre 2011)

36. MUCCHIELLI L. 1999, *La déviance : normes, transgression et stigmatisation, « Sciences Humaines,* (99), p.20-25 » [En lignel.http://laurent.mucchielli.free.fr/deviance.htm. (Page consultée le 22 décembre 2011)

37. MUCCHIELLI L., 1999, *La déviance : normes, transgression et stigmatisation. Sciences Humaines.* No. 99, pp. 20-25. [En ligne]. http://laurent.mucchielli.free.fr/deviance.htm#K (Page consultée le 22 mai 2012)

38. IEDNOIR J., 2007, « Les jeunes de banlieues»: population et approche répressive problématiques. « Colloque international Nantes p.6 ». [En ligne], http://www.msh.univ-nantes.fr/82807978/O/fiche pagelibre/&RH=l 173180801684. (Page consultée le 21 janvier 2011).

39. POLLIEN A., 2006, *Entre sens et habitude, les régulations de l'usage de drogue et d'alcool. Enjeux de la classification des produits psychotropes.* Université de Lausanne, [En ligne]. http://www.sfa-ispa.ch/DocUpload/pollien site.pdf (Page consultée le 3 mars 2011)

40. PRAIRAT E., 2006, *Discipline, indiscipline et sanction*. [En ligne]. http://www.ac-reims.fr/ialO/ien.troves.adioint/pedagogie/conference prairat.pdf (Page consultée lel 1 octobre 2011).

41. RIPOCHE S., 2002, *People, Culture et Société Ceux qui payent prendront le train,*[En

ligne], http://www.technikart.com/article.php37id article=8 (Page consultée le 26 septembre 2011).

42. ROBERT P., 2001. *Le citoyen, le crime et l'État.* « Sociologie et *sociétés*, p.33 (1) » [En lignel.http://www.erudit.org/revue/socsoc/200l/v33/nl/001644ar.pdf. (Page consultée le 12 février 2011)

43. SAULNIER N., 2011, *Le fiasco de la « tolérance zéro.* [En ligne]. http://www.humanite.fr/ioumaiy2001-07-19/2001 -07-19-247626 (Page consultée le22 mars 2011).

44. SELTZER, 2001, Shift frequency, http://shiftfrequency.com/tag/dr-seltzer/ consulté le 04 avril 2012
45. SINGLY F, 2011, http://shiftfrequency.com/tag/dr-seltzer/ consulté le 04 avril 2012

46. SIGMUND F., 1917, Introduction à la psychanalyse, http://www.pas-philo-psychamalique-sant-ordinaire.com/art/revue/44-515.asp (Page consultée le 4 octobre 2010)

47. TELLER M. et ALBERS C., (rédacteurs), 2010, *À l'écoute du sentiment d'insécurité. Rédigé à la demande de la Fondation Roi Baudouin*, p. 98 [En ligne]. http://www.prouv.net/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB 1587 Sentimentlnsecurite.pdf (Page consultée le 12 avril 2011)

48. THOMAS O., 2007, *La fabrique et la catégorisation de populations problématiques par la politique de la ville : l'exemple du contrat de ville de l'agglomération caennaise.* Colloque international Nantes — 13, 14 et 15 juin 2007 p.7 [En ligne]. http://www.msh.univ-nantes.fr/82807978/0/fiche pagelibre/&RH=1173180801684 (Page consultée le 6 décembre 2011).

49. WACQUANT L., 2004, *Punir les pauvres : le nouveau gouvernement de l'insécurité sociale*. « Punir les pauvres ou le degré zéro de la pensée gauchiste» [En ligne]. Champpenal.revues.org/document21 (Page consultée le 11 mars 2011)

50. WACQUANT L., 2010, *La mondialisation de la« tolérance zéro* », [En ligne] http://www.homme-modeme.org/societe/socio/wacquant/montoler.html. (Page

consultée le 18 avril 2011).

51. WACQUANT, L., 2002, Sur quelques contes sécuritaires venus d'Amérique. « Le monde Diplomatique ». [En ligne] http://www.monde diplomatique.fr/2002/05/WACOUANT/16519. (Page consultée le 13 novembre 2011).

52. WATERMAN, D., 2006, *Violence institutionnelle dure : L'orange mécanique d'Anthony Burgess ou l'hôpital psychiatrique et la fin de l'esprit humain*. (Université de La Rochelle - I.U.T.) [En ligne]. http://web.univ-pau.fr/psd/waterman.pdf (Page consultée le 12 octobre 2006)

53. WIKIPÉDIA, L'encyclopédie libre. [En ligne]. http://fr.wikipedia.org/wiki/Doctrine. (Page consultée le 12 septembre 2010).

54. WIKIPÉDIA, L'encyclopédie libre. [En ligne] http://fr.wikipedia.org/wiki/Th%C3%A9orie_scientifique. (Page consultée le 12 septembre 2010).

55. WIKIPÉDIA, L'encyclopédie libre. [En ligne]. http://fr.wikipedia.org/wiki/Th%C3%A9orie sociologique. (Page consultée le 12 septembre 2010).

56. ZIN, J., 2007, *La production de soi, Michel Foucault*. Pouvoir et subjectivité, [En ligne]. http://jeanzin.fr/ecorevo/philo/foucaul2.htm (Page consultée le 14 novembre 2010).

ANNEXES :

Les Outils de collecte de données

A- Guide d'entretien avec les conducteurs de taxi-motos, taxi-autos et camions

Date et lieu d'entretien :

Nom de l'enquêteur :

I-Identification

1- Nom et Prénom
2- Age
3- Niveau d'instruction
4- Profession principale
5- Profession secondaire
6- Emploi antérieur
7- Poursuivez-vous toujours les études ?
8- Ancienneté dans le métier de taxi
9- Situation matrimoniale
10- Nombre de personnes à charge
11- Ethnie
12- Quartier de résidence

II-Situation dans le métier

1- Pour quelles raisons faites-vous du taxi ?
2- Marque de la moto/auto utilisée habituellement
3- Pensez-vous abandonner ce métier?
4- Si oui, que comptez-vous faire après ?
5- Nombre d'heures de travail par jour
6- Durée moyenne d'une course
7- Nombre de pauses par jour
8- Durée moyenne d'une pause
9- Avez-vous un jour de pause ?
10- Avez-vous un suppléant ?
11- Etes-vous propriétaire du véhicule ?
12- Si non combien payez-vous (par jour/semaine/mois) au propriétaire ?
13- Combien de litre de carburant consommez-vous par jour ?
14- Recettes journalières
15- Payez-vous les taxes ?
16- Aviez-vous souscrit à une assurance ? (si oui laquelle/lesquelles)

17- Etes-vous affiliés à un syndicat ?

III-Pratiques de circulation routière

1- Avez-vous un permis de conduire ?
2- Quelle catégorie ?
3- Ou aviez-vous appris à conduire ?
4- Aviez-vous fait une fois un accident de circulation à Cotonou?
5- Si oui, où l'accident s'est-il produit ?
6- D'où veniez-vous ?
7- Où alliez-vous ?
8- Cause de l'accident
9- Dégâts causés par l'accident ?
10- Aviez-vous été interpellé une fois par les forces de l'ordre sur la route ?
11- Pour quelles raisons ?
12- Aviez-vous reçu une sanction si oui laquelle ?
13- comment vous vous en êtes sorti de la sanction ?
14- Respectez-vous toujours le code de la route ?
15- Si oui pour quelle(s) raison(s) ?
16- Si non dans quel cas ignorez-vous le code ?
17- Vous arrive-t-il de proférer des injures à un vis-à-vis en situation de circulation ?
18- Dans quel cas ?
19- Exemples d'injures proférées et significations
20- Vous est-il arrivé de recevoir des injures dans la circulation ?
21- Description d'une situation ou cela est arrivé
22- Cédez-vous toujours le passage aux usagers de la route qui vous le demandent ?
23- Si oui pourquoi ?
24- Description des relations de cession de passage que vous aviez avec les autres usagers de la route
25- Si non dans quel cas cédez-vous le passage et dans quel cas ne le cédez-vous pas ?
26- Comment se fait la négociation de passage avec les autres usagers de la route ?

IV-**Perceptions sur l'insécurité routière**

1- Que pensez-vous de l'insécurité sur les voies publiques à Cotonou

2- Quels types d'usagers de la route produisent cette insécurité sur la route
3- Description des pratiques que développent ces usagers
4- Perceptions sur la sympathie entre conducteurs sur la route
5- Perceptions sur l'intolérance de passage observée entre usagers de la route
6- Perceptions sur le rôle des forces de l'ordre sur les voies publiques
7- Nature des relations avec les forces de l'ordre sur la route

V-compléments d'entretiens

1-Des pratiques suivantes lesquelles reconnaissez-vous comme de vos attitudes :

Pratiques de circulation	**Fréquence d'observance des pratiques (cochez dans la case ou vous vous reconnaissez)**			
	Jamais	Une seule fois	Occasionnellement	Toujours
Violation du feu rouge				
Violation du feu orange				
Circulation en sens interdit				
Excès de vitesse				
Téléphone au volant				
Alcool au volant				
Véhicule sans frein				
Véhicule sans phare ou mal éclairé la nuit				
Utilisation du bras pour signaler une traversée de voies				
Non Utilisation du passage clouté au cas vous êtes pieds				
Non Respect de la priorité à				

droite

Mauvais stationnement

Proférer d'injures à un vis-à-vis dans la circulation

Tolérer le passage à un vis-à-vis qui n'en a pas la priorité

Ne pas regarder dans le rétroviseur avant une traversée de voies

Etre interpellé par les forces de l'ordre pour infraction

Autre (à préciser) :

2- Suivant l'ordre d'importance, auxquelles des attitudes suivantes recourez-vous, en situation de contrariété avec d'autres usagers de la route pour une mauvaise conduite

Attitudes auxquelles ont recours les usagers de la route	Ordre de choix							
	1er	2ième	3ième	4ième	5ième	6ième	7ième	8ième
Langages (injures)								
Ignorance								
Moquerie								
Désignation d'un bouc émissaire								
Discrimination								
Brimade								
Ségrégation								
Répression								

Autre (à préciser)

B- Questionnaire standard à l'endroit des usagers de la route à Cotonou

I-**Identification**

1-Nom et Prénom

2- Sexe : M :___ ; F :__

3- Age : -25: ___ ; 25- 50 :___ ; +50 :___

4- Profession :

5- Lieu de travail :
Commune :_____ ;Arrondissement :_____;
Quartier :_____

5- Lieu de résidence : Commune :_____ ; Arrondissement :____ ;
Quartier_____

5- Moyen de déplacement habituel à Cotonou :

Pieds :__ Zémidjan : __ Taxi-Auto : __ Bus:_ Moto privée :__ Auto privée/publique :__ Camion_

6-Possession d'un permis de conduire: Oui (Préciser la catégorie):__ Non___

II- **Pratiques de circulation**

1-Des pratiques suivantes lesquelles reconnaissez-vous comme de vos attitudes :

Pratiques de circulation	Fréquence d'observance des pratiques (cochez dans la case ou vous vous reconnaissez)			
	Jamais	Une seule fois	Occasionnellement	Toujours
Violation du feu rouge				
Circulation en sens interdit				
Excès de vitesse				
Téléphone au volant				

Alcool au volant				
Véhicule sans frein				
Véhicule sans phare ou mal éclairé la nuit				
Utilisation du bras pour signaler une traversée de voies				
Non utilisation du passage clouté pour traverser la voie au cas vous êtes pieds				
Non Respect de la priorité à droite				
Mauvais stationnement				
Proférer d'injures à un vis-à-vis dans la circulation				
Tolérer le passage à un vis-à-vis qui n'en a pas la priorité				
Ne pas regarder dans le rétroviseur avant une traversée de voies				
Etre interpellé par les forces de l'ordre pour infraction				
Autre (à préciser) :				

3- Aviez-vous fait une fois un accident de circulation à Cotonou?
Oui :____ ; Non :_____

4- Si oui, où est ce que le dernier accident s'est-il produit ?
_____

5- D'où veniez-vous ?
_____

6- Où alliez-vous ?
_____
_____

7- Cause de l'accident :
état de la voie :_____ ; état du véhicule :_____ ; violation du code de la route (préciser le type) :_____; autres à préciser :_____

8- Dégâts causés par l'accident ?

Blessé grave :____. Blessé léger :_____ ; Mort d'homme :____ ; Véhicule à réparer :____ ; Véhicule irréparable :_____ ; Infrastructures routières endommagées :_____

9- Vous arrive-t-il de proférer des injures à un vis-à-vis en situation de circulation

Oui :___ ; Non :__

10- Si oui, Dans quel cas en proférez-vous ?

_____

_____

11- Exemples d'injures proférées et significations

_____

_____

12- Vous est-il arrivé de recevoir des injures dans la circulation ?
Oui :___ ; Non :____

13- Description d'une situation ou cela est arrivé :_____

_____

_____

_____

14- Cédez-vous toujours le passage aux usagers de la route qui vous le demandent ?

Oui :___ ; Non :____

15- Si oui pourquoi ?

_____

_____

_____

16- Si non dans quel cas ne le cédez-vous pas ?

_____

_____

_____

17- Comment négociez-vous le passage avec les autres usagers de la route ?

1er 2ième 3ième 4ième 5ième 6ième 7ième 8ième

Langages (injures)

Ignorance

Moquerie

Désignation d'un bouc émissaire

Discrimination

Brimade

Ségrégation

Répression

Autre (à préciser)

2- En situation de contrariété avec d'autres usagers de la route pour mauvaise conduite, quelles réactions aviez- vous ? (marquez les cellules)

C- Guide d'entretien avec les agents en charge du Contrôle routier et de la sécurité routière : (police centrale et municipale-gendarmerie- pompier-CNSR)

Nom et prénom

Age

Profession

Lieu de résidence

Lieu de travail

Différentes formes de pratiques réprimées chez les usagers de la route

Pratiques de répressions

Différentes formes d'incivilités constatées souvent chez les usagers

Attitudes des usagers de la route face au contrôle routier

Perceptions sur la négociation de passage entre usagers de la route

D- Grille d'observation des incivilités et de l'intolérance sur la route :

1-Jour

2-heure d’arrivée

3-heure de départ

3- lieu d’observation

4-Objet d’observation :

- Composantes de l’infrastructure routière en présence
- Types d’usagers de la route passant
- Présence de forces de l’ordre
- Différents faits observés par rapport à l’objet identifié
- Autres faits/pratiques observés

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE....2
DEDICACE....3
REMERCIEMENTS....4
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS....6
LISTE DES TABLEAUX....8
LISTE DES GRAPHIQUES....9
LISTE DES FIGURES....10
LISTE DES PHOTOS :....11
Note à l'attention du lecteur....12
Résumé :....13
Summary:....13
INTRODUCTION GENERALE....14
1-Cadres théorique et conceptuel....14
1.1- Contexte de l'étude....14
1.1.1- Aucune société ne peut se développer sans un minimum de cohésion entre les membres qui la composent....14
1.1.2- (In) tolérance entre anthropologie du développement et sociologie du développement....16
1.1.2.1- De l'anthropologie au développement et vice-versa....16
1.1.2.2- De la sociologie au développement et vice-versa....18
1.1.2.3- (In)tolérance : une préoccupation de la sociologie et de l'anthropologie du développement....18
1.1.3- (In)sécurité routière : une conséquence de l' (in)tolérance sur les voies publiques ?....19
1.2- Enoncé du problème du problème de recherche....21
1.2.1- Insécurité routière à Cotonou....21
1.2.2- Incivilités et déviance dans les rues de Cotonou....23
1.2.3- Brouillage espace public-espace privé sur les routes: facteur d'intolérance ? 24
1.3- Problématique de l'étude....26
1.3.1- Hypothèses de recherche....26
1.3.2- Objectifs de recherche :....27
1.4- Revue documentaire....27

1.4.1- Des incivilités urbaines à l'(in)tolérance : la position de Goffman 27
1.4.2- (In)tolérance : une perception de l'autre 30
1.4.3- Jeunesse entre déviance et intolérance 35
1.5- Cadre thorique de référence 37
1.6- Définition des concepts 38
1.6.1- Insécurité et insécurité routière: un effet de la ville 38
1.6.2- De l'incivilité aux incivilités 42
1.6.3- (In) tolérance : une expression d'incivilité ? 45
2-Approche méthodologique 52
2.1- Recherche essentiellement qualitative 52
2.2- Ville de Cotonou comme cadre d'étude 52
2.3- Le chercheur dont j'ai pris le rôle 56
2.3.1- « Ni pour », « ni contre » l'intolérance : la neutralité méthodologique comme principe de base 57
2.3.2- Méthode de travail et techniques de collecte des données 57
2.3.3- Techniques d'échantillonnage 59
2.3.3.1- Echantillonnage des sites de recherche 59
2.3.3.2- Echantillonnage des personnes enquêtées : 61
2.3.4- Variables de l'étude 62
2.3.5- Informations recherchées 62
2.3.6- Dépouillement et traitement des données 62
2.4- Etapes de la recherche 63
PREMIERE PARTIE 64
Chapitre 1 : Urbanisation et extension spatiale de la ville de Cotonou 65
1.1- Organisation spatiale et fonctionnelle de la ville de Cotonou 67
1.2- Structure et forme de la ville 70
1.3- Type d'habitat 72
1.4- Trame urbaine de Cotonou 77
1.5- Système de transport 79
1.5.1- Répartition modale 79
1.5.2- Véhicules utilisés à Cotonou 80
1.5.3- Voirie urbaine : 83
1.5.4- Transport et mobilité urbaine à Cotonou 84
1.6- Croissance démographique et extension spatiale de la ville de Cotonou 87

Conclusion.....98
Chapitre 2 : Insécurité routière à Cotonou : un effet des longs déplacements à l'intérieur de la ville.....99
2.1- Circulation et accidentologie à Cotonou : des chiffres qui parlent d'eux-mêmes ? 104
2.2- Longs déplacements : sources d'insécurité routière à Cotonou.....123
Conclusion.....130
DEUXIEME PARTIE.....132
Chapitre 3 : Pratiques inciviles et déviances sur les voies publiques à Cotonou.....133
3.1- Quartiers populaires et périphériques de Cotonou : la question de la délinquance invisible.....135
3.2- Nécessité de replacer les incivilités dans une perspective historique.....136
3.3- Facteurs des accidents de la route à Cotonou.....138
3.3.1- Facteurs globaux.....139
3.3.1.1- Kilométrage parcouru.....139
3.3.1.2- Répartition du trafic et les routes du danger.....140
3.3.1.3- Effet nocturne.....142
3.3.1.4- "Effet météo" : prétexte pour discuter de la perception du danger.....144
3.3.2- Facteurs de risque liés au matériel roulant.....144
3.3.2.1- Caractéristiques des voitures en circulation.....145
3.3.2.2- Absence de protection anticollision intégrée aux véhicules.....148
3.3.2.3- Utilisation de pièces de rechange non-conforme aux normes.....148
3.3.2.4- Visite technique douteuse.....149
3.3.2.5- Surcharges de tout genre.....149
3.3.3- Facteurs de risques liés à l'état des infrastructures routières.....149
3.4- Incivilités ou infractions des conducteurs.....151
3.4.1- Excès de vitesse.....152
3.4.2- Consommation d'alcool.....154
3.4.3- Défaut de port de casque chez les utilisateurs de deux roues motorisées.....155
3.4.4- Défaut de port de ceinture de sécurité.....155
3.4.5- Non respect du code de la route.....156
3.4.6- Téléphones cellulaires au volant ou au guidon.....156
3.4.7- Gestion du passage à un carrefour à sens giratoire.....157
3.4.8- Usagers de la route face aux feux tricolores.....159
3.4.9- Traversée de voies par les piétons, les motocyclistes et automobilistes.....161

3.4.10- Le contrôle routier : un gage de développement des incivilités sur la route163
Conclusion.....168
Chapitre 4 : Déviances et déviants de la route à Cotonou.....169
4.1- Prise en compte de la temporalité dans l'étude de la déviance sur les voies publiques 171
4.2- Déviance : Diversité des types de transgression, marginalité et incivilité ..174
4.3- Déviants de la route à Cotonou 176
4.3.1- *Zémidjans* à Cotonou 177
4.3.1.1- Au commencement était le vélo-taxi : *taxi-kanan* 178
4.3.1.2- Ensuite l'essor du Zémidjan s'est lié aux contraintes politiques et économiques 179
4.3.1.3- *Zèmidjans* : une étiquette de déviance 181
4.3.2- Les « zéwés » dans la circulation routière à Cotonou.....185
4.3.2.1- Zéwé : une pratique de la jeunesse à Cotonou.....186
4.3.2.2- zéwés : un pool de comportements déviants sur les routes de Cotonou.....188
4.3.3- Conducteurs de véhicules en transit : quand les exigences du métier créent la déviance ?.....192
4.3.3.1- Véhicules d'occasion : déchets en Europe et véritables moyens de transport en Afrique.....192
4.3.3.2- Véhicules en transit ou véhicules d'insécurité ?.....195
4.3.4- Véhicules gros porteurs à Cotonou.....197
4.3.4.1- Univers des camions à Cotonou 198
4.3.4.2- Conducteurs de camions et insécurité routière à Cotonou 199
Conclusion :.....202
TROISIEME PARTIE.....204
Chapitre 5 : Incivilités en ville: vers les marqueurs d'(in)tolérance sur les voies publiques de Cotonou 205
5.1- Peut-on ne pas être intolérant sur les routes de Cotonou ? 205
5.2- Dysfonctionnement des feux tricolores à Cotonou : quand la circulation se transforme en une jungle ? 207
5.3- Expressions et formes d'intolérance sur les voies publiques à Cotonou 210
5.3.1- Quelques formes d'intolérance, avec les indicateurs de comportement correspondants.....214
5.3.2- Echanges d'injures au cœur de l'intolérance sur les routes à Cotonou.....217
5.3.3- Les jurons.....219
5.3.4- Processus de violences verbales.....226

5.3.5- Fonctionnement de l'insulte....229
5.4- Fondements magico-religieux des incivilités sur les voies publiques à Cotonou231
Conclusion :....233
Chapitre 6 : Détermination psychologique, risque et mise en situation face à l'intolérance : entre le psychologique et le social 236
6.1- L'étalement et l'éclatement de la ville de Cotonou crée un sentiment d'insécurité qui donne lieu à l'intolérance sur les voies publiques....236
6.1.1- Eclatement de la ville dans les espaces communs (rue, gare routière, marché…)....238
6.1.2- Des dynamiques urbaines liées au secteur du transport routier dans la ville de Cotonou 240
6.1.3- Sentiment d'insécurité routière....242
6.1.4- Evolution des incivilités et du sentiment d'insécurité....244
6.1.5- Modèle explicatif du sentiment d'insécurité....247
6.2- A propos des marqueurs d'incivilités et de déviances sur les voies publiques à Cotonou....249
6.2.1- Flou des incivilités : entre visibilité et invisibilité....250
6.2.2- Violences et langages : une approche sociolinguistique des incivilités dans l'espace public de la route....250
6.2.3- Jeunesse en désarroi....253
6.3- A propos de l'intolérance sur les voies publiques de Cotonou....254
6.4- Quels gages pour une circulation routière plus tolérante ?....255
6.5- Que retenir de cette réflexion sur les attitudes d'intolérance sur les voies publiques de Cotonou ?....261
6.6- Limites de la recherche et difficultés rencontrées :....263
Conclusion :....265
CONCLUSION GENERALE....267
Références Bibliographiques :....275
ANNEXES :....305
A-Guide d'entretien avec les conducteurs de taxi-motos, taxi-autos et camions **....305**
B-Questionnaire standard à l'endroit des usagers de la route à Cotonou**....309**
C- Guide d'entretien avec les agents en charge du Contrôle routier et de la sécurité routière : (police centrale et municipale-gendarmerie- pompier- CNSR)**....312**
D-Grille d'observation des incivilités et de l'intolérance sur la route : **....312**
TABLE DES MATIERES....314