



ACCIDENT DE LA ROUTE A COTONOU : RESULTAT D'UNE DIVERGENCE DE LOGIQUES ENTRE ACTEURS ?

(1)- SAHGUI* Mathieu, TOSSOU Rigobert Cocou

*Doctorant en sociologie du développement à l'EDP/FLASH,
Laboratoire de Sociologie de Vulgarisation Rurale (LSVR) /UAC,
sahgui01@hotmail.com*

*(2)- Dr. TOSSOU Rigobert Cocou, Maitre de Conférence des
Université du CAMES, enseignant-chercheur à la FSA-UAC, Directeur
du LSVR*

Résumé

Les accidents de la circulation routière constituent l'un des facteurs de mortalité de la population active au Bénin. En dépit de l'existence des textes et des structures en charge de leur gestion, les accidents de la route persiste. La ville de Cotonou, enregistre à elle seule plus de la moitié des accidents enregistrés au Bénin. La collecte des données empiriques n'a été possible que grâce à une démarche méthodologique basée sur l'approche compréhensive, avec trois techniques d'échantillonnage (accidentel, choix raisonné et boule de neige). Les données ainsi collectées ont subis un traitement manuel et analysé grâce à l'analyse systémique. Des données empiriques, il ressort que la persistance dans accidents de la route à Cotonou est due à une divergence des points de vue par rapport aux causes traditionnelles des accidents de la route entre les acteurs institutionnels (agents du CNSR, DGTT et Police) et certains usagers de la route (conducteurs).

Mots clés : *Cotonou, analyse systémique, accidents de la route, divergence de logiques.*

Abstract :



The road traffic accidents are one of the mortality factors of the working population in Benin. Despite the existence of texts and in charge of their management structures, road accidents persist. The city of Cotonou, records at alone more than half of the accidents registered in Benin. The collection of empirical data was possible only through a methodological approach based on the comprehensive approach, with three sampling techniques (accidental, purposive and snowball). The data collected have suffered a manual treatment and analyzed through systemic analysis. Empirical data shows that persistence in road accidents in Cotonou is due to a divergence in relative perspectives to traditional causes of road accidents between institutional actors (agents of the NSRF, DGTT and Police) and some road users (drivers).

Keywords: *Cotonou, systems analysis, traffic accidents, logical divergence.*

INTRODUCTION

L'insécurité routière est préoccupation ancienne et toujours d'actualité. Depuis le 17 août 1896 à Londres où il fut signalé le premier accident automobile, la question de l'insécurité routière fut considérée comme une préoccupation fondamentale. Ainsi, « Selon les témoins dudit accident, le véhicule roulait à une "vitesse énorme", probablement 12,8km/h au lieu de 6,4km/h qu'il n'était pas censé dépasser » (OMS, 2004). Cet événement s'est reproduit plus de dix millions de fois au point qu'en 1974, l'assemblée mondiale a adopté la résolution WHA 27. 59 déclarant que les *accidents de la route constituent un problème de santé publique, une crise de développement* et a appelé les Etats à réagir. La situation est tellement préoccupante qu'en dehors des tués, on estime qu'entre 20 millions et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans les accidents de la circulation (Murray et Lopez, 1996). Et face à l'ampleur du problème, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) y a consacré une journée dite "*la journée mondiale de la santé*", célébrée tous les 7 Avril. En 2004, le thème développé fut : « *L'Accident de la route n'est pas une fatalité* ». Toutefois, il faut signaler que les taux



de décès et d'incapacités permanentes dus aux accidents de la circulation sont plus élevés dans les pays "pauvres" (Jacobs et al., 2000). Selon Nantulya et Reich (2003), 90 % des accidents mortels de la route surviennent dans ces pays et les usagers les plus vulnérables sont les piétons, les deux roues motorisées, les usagers des transports publics et en particulier les jeunes de sexe masculin (Nohan, 2000). Encore que dans ces pays, les statistiques de l'accidentologie ne sont pas toujours fiables et les causes de ces accidents ne sont pas toujours réellement clairement identifiées.

En effet, selon les statistiques fournies par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR), le Bénin en 2010, a enregistré 4.863 accidents routiers, en accroissement d'environ 5,7% par rapport à la situation de 2009. Ces accidents ont impliqué 9.297 véhicules et ont fait 760 tués, 2.108 blessés graves et 2.244 blessés légers avec un taux de gravité de 38% et un taux de mortalité d'environ 15%. Quant à la ville de Cotonou, elle a enregistré 2.413 accidents routiers en 2010 (soit presque la moitié nationale) avec 4.833 véhicules impliqués, 70 tués, 651 blessés graves et 772 blessés légers (CNSR, 2010). Face à ces statistiques sans cesse croissantes, il y a donc lieu de s'interroger sur les causes de cette situation.

Ainsi, selon les acteurs institutionnels (les agents CNSR, DGTT¹, Police, etc.), les accidents de la route sont dus en tout premier lieu à l'excès de vitesse, ensuite la conduite en état d'ivresse, bref, les comportements déviants du conducteur liés au non-respect du Code de la route. Partant de ces causes plusieurs actions sont menées (sensibilisations, répressions des infractions, etc.). En dépit de ces actions, les accidents de la route persistent et ne cessent d'augmenter au quotidien. Une exploration laisse penser à une incompréhension entre les acteurs. Alors, quelles sont les causes d'accident selon les acteurs ayant la route en partage à Cotonou ? Il y a donc lieu de se demander

¹ Direction Générale des Transports Terrestres.



comment chacun des acteurs du système des transports routiers s'explique les accidents de la route ?

Il s'agit donc d'identifier et analyser les causes d'accident routier selon les conducteurs et les acteurs institutionnels. Pour que cela soit possible, une démarche méthodologique a été adoptée. Ainsi, les échantillons accidentels, de choix raisonné et boule de neige ont été constitués. Des entretiens, observations et revues de littérature ont permis de collecter des informations. Les données collectées ont subi un traitement manuel et l'analyse systémique servi de modèle d'analyse. Les résultats obtenus se présentent donc comme suit :

1. Les accidents de la route : résultante des comportements de conduite dangereuse

Des entretiens avec les différents acteurs, il ressort que les comportements routiers des acteurs dépendent des explications qu'ils donnent de l'accident de la route. Ces explications diffèrent d'un acteur à un autre, ainsi, pour les agents du CNSR, de la police et de la DGTT interrogés les accidents de la route résulteraient des comportements de conduite dangereuse caractérisés par le non-respect des prescriptions du Code de la route. Mais pour les conducteurs interrogés réfutent et nuancent. Ainsi, selon ces derniers, « *si l'accident doit arriver quelles que soient les "prétendues"² précautions prises, il arrivera* ». Il y a donc lieu de relativiser car certains accidents puiseraient leurs explications dans les représentations magico-religieuses. Toutefois, il ne s'agit pas d'aborder dans le présent article cet aspect magico-religieux des accidents routiers. Il faut noter que les causes institutionnelles des accidents sont remises en cause par les conducteurs. Ce faisant, les mesures de prévention routière mises en place sur cette base par les pouvoirs publics comportent donc des limites. Alors que reprochent les

²C'est pour signifier que l'homme ne peut tout prévoir. Même les agents du CNSR et de la DGTT les plus cartésiens, ont toutefois laissé échapper cette partie de l'incertitude sur la maîtrise absolue de l'occurrence d'accident.



conducteurs aux causes institutionnelles des accidents de la route à Cotonou ?

1.1 - Le non-respect du couloir de circulation

Le respect du couloir de circulation constitue l'exception à Cotonou et le non-respect en constitue l'exception qui confirme la règle. Parfois cet état des choses est dû non seulement au défaut d'éducation routière (ignorance). Car dans leur grande majorité les usagers de la route ne connaissent pas le Code de la route. Mais d'autres fois, c'est simplement dû à l'ignorance, l'incivisme ou à l'effet de masse.

Par exemple, sur les tronçons où il n'y a pas de pistes cyclables (Carrefour cica toyota- Etoile rouge par exemple dans Cotonou), certains usagers de la route prétendant que le dépassement se fait à gauche se trouvent parfois au milieu ou à l'extrême gauche de la chaussée (surtout les motocyclistes). Par contre d'autres, pour éviter de se retrouver au milieu de la chaussée, préfèrent effectuer leur dépassement par la droite. Alors que pour d'autres le dépassement se fait du côté où la voie semble un peu dégagée. Du coup, à tout moment (et ce qui est fréquent dans la circulation), un automobiliste peut se voir dépasser simultanément à la gauche et à la droite par deux motocyclistes ou même par d'autres automobilistes. Des observations, il ressort qu'à Cotonou, le dépassement par la droite est le plus fréquent que ce soit entre les automobilistes eux-mêmes, ou entre automobilistes et motocyclistes. Ceci est dû au non-respect du couloir de circulation par les uns et les autres. Un véhicule roulant une certaine vitesse (faible) devrait occuper sa droite aux fins de céder sa gauche pour les dépassements. Mais hélas, tel n'est pas le cas dans la circulation à Cotonou. Quelle que soit leur vitesse (même si c'est 20km/h), les automobilistes pour la plupart préfèrent serrer leur gauche obligeant les autres à effectuer le dépassement par la droite. Les Photos 1et 2, en illustrent les affirmations.



1



2

Photo1&2 : non-respect du couloir de circulation / Tronçon : Etoile rouge/ Carrefour cica toyota

Source : Clichés SAHGUI, novembre, 2013

Les photo1 et 2 illustrent le non-respect des couloirs de circulation non seulement par les motocyclistes mais aussi par les automobilistes. Ils sont souvent nombreux ces automobilistes à emprunter le couloir destiné aux motocyclistes. On peut également constater l'absence sur la chaussée des signalisations horizontales. Du coup, les limites des couloirs de circulation de chacun des usagers de la route n'y figurent pas. Ceci favorise la circulation des motocyclistes en pleine chaussée. Encore que dans leur grande majorité, ces derniers ne connaissent pas le Code de la route. Prétendant d'ailleurs que rien n'indiquent qu'ils ne doivent pas emprunter la chaussée, ils affirment souvent avoir les mêmes droits d'user de la route que les automobilistes. On peut à la lumière des différents discours recueillis retenir que certains usagers de la route s'indignent du sort qui est le leur dans la circulation routière.

« Je ne comprends pas et d'ailleurs j'ai du mal à comprendre ces gens-là. Ils pensent que parce qu'ils ont de voiture, ils doivent nous brimer ? Ils ont leurs voitures et ils payent les impôts, nous avons nos motos et nous payons les impôts, mais au nom de quoi vont-ils nous demander d'emprunter le trafic local ? Ils nous demandent d'emprunter ce passage destiné aux riverains. Moi, par exemple, je réside à Calavi, mais pour aller à Cotonou, je dois emprunter le trafic local. De carrefour arconville jusqu'au niveau de l'échangeur de Godomey, il n'y a pas encore de problème. Mais après, franchement c'est de la merde. D'abord, il faut passer sur des pavés mal fait en plus non entretenu



comme cela se doit. Les conséquences, c'est que vous amortissez très vite votre moto, et le plus grave c'est que les secousses occasionnées par les pavés vous rendent malade. Pendant qu'ils sont tout peinards dans leur véhicule sur une voie bien lisse. Non seulement, ils ne connaissent pas de secousses mais aussi ils se rendent vite où ils veulent. Pendant ce temps-là, nous nous disputons avec les riverains pour nous frayer un passage. [...] c'est pour cela que pour me rendre à Akpakpa, pour éviter au maximum les pavés, j'emprunte après Etoile rouge, la voie de tokpa. Comme cela, je n'ai pas à emprunter une piste dite cyclable puisqu'il n'en existe pas.» (Aziz, 37 ans, usagers de la route, Cotonou, 12/3/2014,).

Ceci témoigne du malaise des usagers quant à l'emprunt de la piste dite cyclable par la Police Nationale. . Compte tenu de la non-conformité de l'architecture routière sur tous les axes, Certains usagers pensent que cette mesure ne résoudrait en réalité pas le problème car elle ne fait qu'accroître la vitesse sur certains axes routiers de la ville. Mais d'après les acteurs institutionnels, cette aurait permis de réduire le conflit entre automobilistes et motocyclistes aurait été sauf au niveau des carrefours. Car pour ces derniers, c'est le non-respect des couloirs de circulation qui crée de tensions entre les véhicules. Tensions qui finissent par se transformer en conflit occasionnant ainsi des accidents de la route..des observations de terrain, on peut affirmer que les accidents persistent toujours. Ce qui suscite d'autres interrogations. Mais alors quel était le niveau de conflit entre les différents usagers de la route pour susciter la prise d'une telle mesure ?

Une analyse de l'annuaire du CNSR sur la situation conflictuelle entre les usagers de la route en 2010 permet de conclure que le conflit entre les véhicules légers³ (VL) et les véhicules à deux roues (2R) est le plus important. Il est à la base de 1473 accidents contre 1052 accidents dus au conflit entre véhicules légers. C'est après cela que vient le conflit entre les véhicules poids lourd (PL) et les véhicules légers qui

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



provoquant 568 accidents. On peut donc affirmer que les conflits entre véhicules légers et les deux roues en dehors d'engendrer le plus d'accidents, occasionnent le plus de dommages : dommages matériels (3068 sont impliqués dans les accidents), dommages humains (843 blessés graves, 887 blessés légers et 163 tués). Ensuite, les conflits engendrés par les véhicules légers entre eux occasionnent également assez d'accidents (1052 accidents) et assez de blessés graves (147) et de blessés légers (222) mais moins de tués (36) en comparaison aux conflits entre 2R/Piéton (40), VL seul (44), PL/VL (63), 2R/2R (65), VL/Piéton (108), et enfin entre PL/2R (128). En définitive, les véhicules légers sont impliqués dans 3681 accidents, les deux roues dans 2178, les poids lourds dans 1302 accidents et les VBH dans 20 accidents. Après toute analyse de conflits d'accident, il ressort que les véhicules légers sont le plus en conflit avec les autres usagers de la route. Mais comment expliquer cette situation ? De façon globale, qu'est-ce qui peut être à la base de ses différents conflits ?

1.2- La vitesse comme facteur d'accident de la route à Cotonou

D'après les acteurs institutionnels (agents du CNSR et de la police) interrogés, l'excès de vitesse constitue la première cause d'accident de la route parce qu'elle provoque :

L'allongement de la distance d'arrêt du véhicule. Par exemple s'il y a une bonne d'adhérence pneumatique, une voiture qui roule à 40km/h a une distance de freinage de 10m alors que celle qui roule à 120km/h à 90m comme distance de freinage ; le rétrécissement du champ visuel du conducteur, ce qui affecte certains réflexes et conduit rapidement à la fatigue ; augmente les risques de gravité de l'accident de la circulation routière.

Par contre les conducteurs pensent le contraire. C'est qu'on retient des propos de Comlan.

«La route est glissante comme ça et vous souhaitez que je roule comme une tortue? Koï gnan ! Laissez tomber. La vitesse ne tue personne. Si non pourquoi le constructeur aurait-il mis ce niveau de vitesse ? Cela dépend de la circulation, si la circulation est fluide, rien n'empêche



donc d'accélérer mais si est n'est pas fluide, on peut réduire la vitesse. Sans quoi, il n'y a rien de plus plaisant que de mettre les plein gaz lorsqu'on est au volant. Il n'y a rien qui produit autant de plaisir que de filer. » Déclare Comlan, un conducteur de taxi inter urbain.

"La vitesse, là n'est pas le véritable problème" semble affirmer la majorité des acteurs interrogés. Presque tous les conducteurs de véhicule dépassent systématiquement la limitation de vitesse Cotonou. Pour la plupart, une fois que le véhicule est en "bon état", il n'a pas de problème à dépasser 50km/h en agglomération à Cotonou. D'ailleurs, faudrait-il d'abord connaître la réglementation en la matière. Si la réglementation en la matière était réellement appliquée au Bénin, neuf sur 10 conducteurs seraient toujours en infraction. Même ralentir aux intersections constitue un réel problème pour certains usagers de la route. Il ne faut donc pas situer l'excès de vitesse au niveau des seuls automobilistes. Lorsqu'on emprunte le tronçon Carrefour cica toyota - échangeur de Godomey, on constate que tous les conducteurs presque font de l'excès de vitesse. Les deux roux-motorisés ne sont pas du reste. Les observations et entretiens de terrain permettent d'affirmer que la vitesse moyenne demeure largement au-dessus de la vitesse réglementaire dans les petites agglomérations, et les entrées et sorties d'agglomération. Mais la particularité à Cotonou. C'est qu'en dépit de l'existence d'une réglementation en vigueur, de l'existence des panneaux de signalisation indiquant une limitant de vitesse à 50km/h, la tendance générale observée dans la circulation est l'excès de vitesse. Surtout aux heures où la circulation semble fluide. D'ailleurs, nombreux sont ces usagers de la route surtout dans les rangs des motocyclistes qui ignorent l'existence d'une limitation de vitesse à Cotonou comme en témoignent les propos d'un des enquêtés :

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



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

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

Ainsi, nombreux sont ces conducteurs qui tiennent les mêmes propos qu'Alfred. Du coup, cela confirme que l'excès de vitesse est une réalité patente et tangible à Cotonou et à Abomey-Calavi. Même s'ils prétendent que la vitesse n'est pas la cause principale des accidents de la route, ils ne sous-estiment pas ses effets dans la gravité des accidents routiers. La plupart de ces conducteurs affirment ne pas être victimes d'accidents, ce qui les amène à croire que conduire est sans risque. Et ce parce qu'en dépit des distances parcourues durant toutes ces années de conduite, ils n'ont pas eu d'accident (Svenson, 1978). Toutefois, certains et quelque rares conducteurs reconnaissent avoir été auteurs ou victimes d'accident de la circulation routière. Mais ils se déchargent toujours de la responsabilité de la survenance de l'accident comme l'affirme Arsène, un conducteur de véhicule administratif à Cotonou.

« J'avais toujours pensé que l'accident n'arrive qu'aux autres, jusqu'au jour ou malheureusement j'en ai fait les frais. Ce jour-là, comme d'habitude, nous allions en mission dans le nord. C'était tôt le matin, il y a de cela déjà 3 ans comme ça, aux environs de 7h, 7h30 par-là [avec un peu d'hésitation et des gestes de la main droite]. Au niveau du "carrefour la mort" ou si vous voulez "carrefour la vie". Je roulais



seulement à peine entre 90 et 100km/h. et je ne sais même de quel côté a quitté un zém qui voulait traverser la voie. Et s'est retrouvé face au par choc du véhicule qui l'a projeté par terre. » (Arsène, 42 ans, CVA, Cotonou, 6/6/2013).

Ils sont nombreux à estimer que l'accident est dû à l'autre. Comme Arsène, 80 à 100km/h n'est pas encore un excès de vitesse. Mieux c'est ne pas savoir conduire un véhicule que de rouler à une vitesse inférieure ou égale à 50km/h à Cotonou et à Abomey-Calavi. Mais, si pour certains usagers de la route, la vitesse produit du plaisir, elle permet de démontrer l'état de son véhicule (capacité, puissance du moteur, etc.), pour les conducteurs de taxis, l'excès de vitesse est en corrélation avec la recette journalière à engranger. C'est ce qu'affirme Jo un conducteur de taxi-interurbain.

« nous les conducteurs de taxi, sommes souvent obligés de faire de la vitesse parce que nous avons assez de charges. Le propriétaire du taxi doit prendre sa part, il faut mettre du carburant, il faut gérer les frais liés à la route et enfin rentrer avec de l'argent pour la maison ». (Jo 48ans, CTV, Abomey-Calavi), 9/7/2013

C'est donc aux fins d'engranger suffisamment de recettes afin de payer au propriétaire son dû, que certains conducteurs de taxi qui évitent la conduite de nuit se trouvent contraints de faire de l'excès de vitesse.

Quelles que soient les raisons qui poussent à l'excès de vitesse, est-il prudent de conclure à une corrélation systématique entre la vitesse et les accidents ? Tous les conducteurs interrogés s'accordent sur la violence des accidents dus à des excès de vitesse. Ils estiment que plus on roule à une vitesse trop élevée moins on a de chance de s'en sortir indemne en cas de collision.

« Quand on roule à 80km/h et on fait un accident, on a plus de chance de s'en sortir sans blessures que si l'on est au-dessus. [...] A partir de 120km/h, on a très peu de chance de s'en sortir sans séquelles. Mais ce n'est pas une raison pour rouler à 60km/h si on doit quitter Cotonou pour aller à Malanville. [...] quand on est habitué à faire de longs trajets, dès qu'on est en ville, la vitesse devient un réflexe. Parfois, je me surprends en train de faire du 120km/h. mais vite, je réagi promptement



pour revenir à moins de 100km/h car il y a assez de feux tricolores qui embêtent ». Ali, 41ans, CVA à Cotonou.

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

Toutefois, que l'excès de vitesse soit reconnu ou nié par les conducteurs en situation de contrôle routier, les conséquences de la vitesse sont évidentes pour tous. Mieux, les conséquences en ce qui concerne les usagers des deux roues motorisées sont davantage plus graves à cause de la vulnérabilité due à leur moyen de déplacement. On peut donc conclure que si la vitesse est fonction de plusieurs variables, ses conséquences requièrent l'accord de tous les acteurs ayant la route en partage.

1.3- La conduite en état d'ivresse source d'accident de la route à Cotonou

D'après les conducteurs, la consommation d'une bouteille de bière, d'un "*talokpémi de sodabi*"⁴, ou d'une calebasse de "*tchoucoutou*"⁵ ne saurait être considérée comme un problème d'ivresse. Mais, tous les organismes

⁴Boisson locale faite à base de vin de palme. Surtout produite au sud et au centre du pays.

⁵Boisson locale faite à partir du sorgho. Elle est surtout produite au nord et au centre du pays.



n'ont pas les mêmes taux d'acceptabilité d'alcool. Mais toujours est-il qu'il y a un taux d'alcool autorisé dans le sang. S'il est vrai que certains pays ont réglementé ce taux, au Bénin, c'est le Code Rousseau de la Route qui constitue la référence en la matière.

Les contrôles d'alcoolémie chez les conducteurs est rare à Cotonou sauf en cas d'accident grave. La fréquence des contrôles du CNSR et de la police est quasi nulle. Du coup, les conducteurs ayant été arrêtés et sanctionnés pour conduite en état d'ivresse durant ces contrôle ne représentent que la partie émergée de l'iceberg, ce qui rend très difficile l'évaluation de la partie immergée (Riley, 1985) parce que seule la déclaration des conducteurs sur leurs habitudes de consommation d'alcool et de conduite est connue. Plus de la moitié des conducteurs interrogés ont déclaré avoir pris au moins une bouteille de bière avant de se mettre au volant durant la période des enquêtes de terrain. Il n'est pas judicieux de faire précision en fonction des variables âge et sexe car les conducteurs de sexe confondu et tout âge estiment que les week end sont les moments propices à la consommation d'alcool à cause des cérémonies ou évènements organisés par ci et par là.

Il est fondamentalement difficile au conducteur de déterminer son niveau d'acceptation d'alcool. C'est dire entre autre que les conducteurs ont du mal à percevoir leur niveau d'ébriété. Ils sont nombreux ces conducteurs qui estiment que l'alcool et la conduite ne sont pas incompatibles. Au contraire, « *c'est après avoir bien consommé de l'alcool qu'on devient plus éveiller, plus prudent au volant* » affirment-ils. C'est qu'on peut retenir des propos de Pierre.

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

En effet, la majorité des conducteurs interrogés ne pensent pas que la consommation d'alcool constitue un problème de conduite. Mais c'est l'exagération dans la consommation qui constitue un problème. De plus,



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

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

Nombreux sont ces conducteurs qui estiment que boire une tasse de café, "red bulle, rox, xxl"⁶, prendre l'air ou prendre une douche froide suppriment les effets négatifs de l'alcool. Du coup, ils s'adonnent à la consommation illimitée d'alcool. Mieux, la plupart des conducteurs ne connaissent pas les limites légales de consommation d'alcool, que ce soit en termes absolus, ou en équivalence par rapport au nombre et au type de boissons consommées.

Il est donc possible que la réduction du seuil d'alcoolémie autorisée n'ait aucun impact significatif sur les comportements de ces individus. Mais que la généralisation et l'accessibilité des moyens de contrôler l'alcoolémie pourraient certainement rendre les résultats meilleurs (Riley, 1985). En d'autres termes, si le contrôle du taux d'alcoolémie se

⁶Ce sont des noms de certaines boissons énergisantes existant sur le marché béninois.



faisait régulièrement en dehors des contrôles occasionnels du CNSR ou de la police, on pourrait parvenir à une prise de conscience des conducteurs. Néanmoins, il faut souligner qu'un conducteur dont l'alcoolémie est inférieure à la limite pourrait être incité à consommer davantage. Il faudrait également à travers des sensibilisations de toutes sortes rappeler aux conducteurs les manifestations physiques d'un début d'ébriété.

La majorité des conducteurs interrogés pensent que ce n'est pas un problème que de conduire sous l'effet de l'alcool. Ils estiment que cela dépend de l'organisme de chacun. C'est peut-être pour cette raison que les accidents des week end paraissent être les plus nombreux et surtout les plus violents à Cotonou. Il n'existe en réalité pas un seul week end où il n'y a pas des cérémonies d'inhumation, des cérémonies de mariage, de baptême, etc. des manifestations au cours desquelles l'alcool s'érige en denrée principale à Cotonou ou des localités environnantes. Loin de ces cérémonies, il y a également les boites de nuits qui sont fréquentées surtout les vendredis et les samedis soirs. C'est aussi pour ces raisons que dans de nombreuses études, il est indiqué une surreprésentation des conducteurs en état d'ivresse dans les accidents de la circulation routière surtout très tôt les matins (Stein, 1989). Et l'explication logique qui découle de ce constat est qu'il y a une combinaison de facteurs tels que l'alcool, la fatigue et le manque de sommeil (Schwing, 1989) qui produisent certainement les accidents de la route.

Outre ces constats, l'inexistence de sanction explique également cette conduite sous l'effet de l'alcool. Si les contrôles réguliers et permanents n'existent point, alors comment la sanction peut-elle accompagner ?

1.4- L'hypovigilance comme facteur d'accident de la route à Cotonou

Nombreux sont ces conducteurs, dans Cotonou, qui conduisent bien qu'étant épuisés. Alors que la fatigue entraîne souvent l'hypovigilance voir même l'inattention. Tous les sens humains baissent d'aptitude et de tonicité sous l'effet de la fatigue. Ainsi, l'hypovigilance et l'inattention



sont souvent considérées comme facteurs majeurs de la survenue des accidents de la circulation routière. La fréquence des accidents dus à ces deux facteurs est particulièrement élevée dans des situations de conduite de nuit, de long trajet et monotone, etc. (Muzet, 1996). Le contexte économique Béninois est également favorable à une telle conduite sous l'effet de la fatigue. Nombreux sont ces conducteurs de taxi, qui se lèvent très tôt et se couchent très tard.

« Déjà à quatre heures du matin, je suis déjà en éveil, je travaille toute la journée sans répit jusqu'à 21h s'il n'y a plus de clients. Dès que je rentre chez moi à la maison, à peine je mange que je me couche et m'endors. [...] tout cela parce que le propriétaire du véhicule doit prendre sa part de la recette journalière. Quel que soit ce qui s'est passé dans la journée, les propriétaires n'entendent pas qu'on rate de leur payer ce qui leur ai dû. Si par malheur, un conducteur ne rend pas compte au propriétaire, c'est que dès l'instant là, il sait qu'il doit aller chercher un autre véhicule pour conduire. Il est vrai qu'il existe des propriétaires compréhensibles. Mais ces derniers sont très peu nombreux. Donc pour éviter tout problème et garder son job, on est obligé de se réveiller le premier et parfois se coucher le dernier. Certes, on est toujours fatigué mais on n'a pas le choix. Voilà que tu n'as pas ton propre véhicule. Et c'est le métier que tu connais et tu ne peux pas voler. Il vaut mieux faire souffrir le corps pour subvenir aux besoins de sa famille ». Dossou, 45ans, CT Abomey-Calavi.

Les conditions de vie des béninois favorisent souvent la conduite sous l'effet de la fatigue. Car les conducteurs, souvent à la quête de leur pitance quotidienne sont obligés d'exploiter leur organisme jusqu'à son extrême limite. De ce point de vue, tous les acteurs interrogés sont d'accords, mais la question c'est comment y mettre fin pour des raisons de sécurité routière ?

L'accroissement du parc automobile et motocycliste, l'amélioration des infrastructures routières, sont des facteurs qui poussent les usagers de la route à entreprendre des longs trajets. Or la multiplications des longs trajets ou des trajets de longue durée sont en partie à l'origine des accidents dus à la fatigue ou à la perte de vigilance (Charbit, 1997). La plupart des conducteurs de taxis sont concernées par cette entreprise de



longs trajets ou des trajets de longue durée. Car à la recherche de la pitance quotidienne, ils effectuent sans repos des distances incroyablement longues entre Cotonou. Il y en a qui font le tour Cotonou –Akassato (Abomey-Calavi) au moins une vingtaine de fois avant la nuit.

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

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

La fatigue reste et demeure un des facteurs importants dans la survenance des accidents, car elle a beaucoup d'autres effets sur le conducteur à savoir entre autre la perte de vigilance, la somnolence et l'inattention. On peut donc conclure que la fatigue provoque la perte de



plusieurs reflexes chez les conducteurs. Du coup, les actions qu'il pouvait mener en temps normal pour maîtriser son véhicule en situation de conduite lui échappe complètement quand il est épuisé. C'est ce que révèle un agent de police interrogé par rapport aux accidents dus à la conduite en état de fatigue.

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

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

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

Les problèmes familiaux, professionnels et autres occupations constituent souvent des soucis qui dérangent les conducteurs, que ce



soient les conducteurs de taxis ou de voitures particulières. Nul n'échappe aux soucis liés aux problèmes quotidiens. Ce qui a un impact sur l'acte même de conduite. C'est fort de ce constat qu'un agent du CNSR, affirme qu'on ne peut jamais avoir une situation avec zéro accident l'année quelques soient les dispositions de prévention routière mises en œuvre.

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

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

Toutefois les facteurs sus cités résultant de l'hypovigilance occasionneraient des délais de réactions plus longs face aux obstacles. Néanmoins, il importe de ne se contenter que des facteurs sus cités car la façon dont les individus se perçoivent le risque routier et les explications



qu'ils en donnent de l'accident de la route dépendent leurs comportements routiers.

1.5- Accident de la route résultat de l'incivisme des usagers de la route

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

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

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

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



Il y a également les gros porteurs et les conducteurs de camions qui sont décriés. Ils feraient preuve d'un « *incivisme violent* ⁷ ». Ils se croiraient les maîtres de la route. Parfois, ils agacent dans leurs attitudes routières. A en croire les propos des usagers de la route interrogés, pour la plupart, ces conducteurs ne sont pas souvent à jour mais ce sont eux qui ne respectent rien ni personne.

Il y a également les officiels qui font également preuve d'incivisme. Ils empruntent les sens interdits, les contre-sens pour éviter les « *bouchons* » sur les routes, ils font des stationnements inédits, bref, ils sont souvent cités comme exemples par les autres usagers. Certains jeunes interrogés, estiment que ce sont les officiels qui montrent l'exemple en matière d'incivisme. D'ailleurs toutes les catégories d'usagers de la route ont leur part d'incivisme qui diffère d'un acteur à un autre. La surcharge observée au niveau des taxis, et des véhicules de transport de marchandise est également un type d'incivisme. C'est cette attitude à « *violer violemment* ⁸ » la réglementation conduit inévitablement aux accidents routiers. D'où l'incivisme des usagers de la route est également une cause d'accident de la route.

1.6- Accident de la route produit de l'intolérance des acteurs

Tous les usagers de route sont toujours pressés, ils ne veulent pas céder le passage aux autres usagers avec lesquels ils partagent la route. Personne n'a le temps de personne, on dirait que la solidarité légendaire reconnue aux Béninois déserte le forum sur les routes. Comme le disent souvent certaines personnes c'est le « *tchédjinnanbiisme* ⁹ » qui caractérise la circulation routière à Cotonou. La circulation routière est caractéristique de l'environnement social au Bénin « *Tout pour moi et*

⁷L'expression d'un jeune policier interrogé à Cotonou le 14 mars 2014.

⁸Expression utilisée par un responsable de syndicat en parlant des respects des textes aux Bénin par les dirigeants.

⁹C'est un concept fon qui caractérise d'une certaine attitude à ne toujours penser qu'à soi d'abord.



rien pour les autres ». A travers les comportements routiers, la circulation dans Cotonou est caractérisée par une grande intolérance. Aucune catégorie d'acteurs ne peut être soustraite de cette réalité routière. Même les acteurs en charge de la circulation routière y font partie. Les observations de terrain permettent de corroborer les résultats des différents entretiens avec les usagers de la route en ce qui concernent l'intolérance. De l'intolérance à l'incivisme, le fossé n'est pas grand, l'un entraîne l'autre. L'usage abusif des gyrophares constitue une intolérance car il indispose les autres usagers de la route qui se sentent lésés dans leurs droits. C'est ce que révèlent les propos de Karim :

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

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



2. DISCUSSION

Les conducteurs ne nient pas que la vitesse constitue une cause des accidents de la route, mais ils estiment qu'elle ne peut à elle seule constituer un facteur. Avant qu'elle ne soit considérée comme facteur d'accident, il faut qu'elle soit associée à bien d'autres facteurs comme la non-maîtrise du volant, la conduite en état d'ivresse, l'hypovigilance, etc. Ainsi Pour ces derniers, l'on ne saurait détacher la vitesse des autres facteurs. Cette position des conducteurs vient corroborer une certaine littérature. Ainsi, pour d'après Charbit (1997), les statistiques révèlent que le taux d'accidents au niveau global semble décliné quand la vitesse augmente. Et ceci est dû à l'existence d'une corrélation entre les accidents, la densité de la circulation, le nombre de piétons et les caractéristiques de la route. Ces variables se trouvent être négativement liées à la vitesse : plus il y a de piétons, plus il y a d'accidents. Mais le fait de se trouver sur une route avec un nombre important de piétons signifie que la vitesse de circulation sur la route est réduite. A la suite de Baruya (1995), on peut donc affirmer que plus la circulation est dense moins, il y a d'excès de vitesse. Donc la vitesse est positivement corrélée à la fluidité de la circulation.

La conduite dans un état de consommation d'alcool au-delà de norme, est la règle et la conduite sans prise d'alcool est l'exception dans ces deux communes en particulier. Par ailleurs, de nombreux auteurs (Hedlund, 1995, Sweedler, 1995, Beirness, 1995) indiquent que, dans l'ensemble des pays développés, on assiste à une diminution de la conduite en état d'ivresse. Les raisons pouvant être à l'origine de ce déclin se trouvent dans l'efficacité des mesures de prévention routière ci-dessous, ainsi que dans la modification des attitudes relatives à l'alcool (Kroj, 1995). Cependant, la multiplication des dépistages, en particulier pour les conducteurs impliqués dans un accident, peut masquer l'étendue de cette diminution (Kroj, 1995). Du coup, il est quasi impossible d'avancer des statistiques des cas de conduite en état d'ivresse. Toutefois, la vente d'alcool constitue de plus en plus une activité qui prospère au Bénin surtout à Abomey-Calavi et Cotonou. Les observations de terrain permettent d'affirmer qu'une



bonne partie des conducteurs se livre à la consommation d'alcool. On constate une prolifération des débits d'alcool, de même une très grande fréquentation de ces lieux de vente d'alcool par des conducteurs de tout âge et sans distinction de sexe. Mais qu'est-ce qui poussent les conducteurs à prendre de l'alcool tout en sachant qu'ils doivent conduire ?

Outre ces facteurs, il y a également d'autres facteurs non moins importants comme l'usage du téléphone au volant qui est source d'accident. Du fait de ce qu'il provoque l'inattention, l'usage du téléphone au volant rend difficile la capacité à maintenir la trajectoire du véhicule ce qui du coup accroît les risques de heurter un autre véhicule, (Alm et Nilsson, 1995 ; Violanti, 1996) parce qu'il y a une augmentation de variance des mouvements du volant (Brookhuis, 1991). Cet usage de téléphone au volant peut être considéré comme un incivisme car la réglementation en vigueur l'interdit. Mais combien de conducteurs ont connaissance de cette réglementation ? Seulement que ceux qui ont réellement une connaissance du Code de la route savent que l'usage du téléphone au volant est une pratique fortement combattue.

Il importe de préciser au regard des observations et entretiens de terrain que l'intolérance routière n'est pas l'apanage d'une catégorie d'usagers de la route. Tous ces comportements routiers sus énumérés puisent leurs essences dans la matrice culturelle de chacun des usagers de la route. Donc seule l'éducation routière dans sa conception multisectorielle et pluridisciplinaire peut arriver à corriger ces comportements routiers. C'est donc à travers, les cadres sociaux d'apprentissage (les écoles, les centres de formation et de métiers etc.) que le problème peut être résolu. Toutefois, ceci n'est possible qu'à travers une détermination politique affichée de l'Etat visant à lutter contre l'insécurité routière par l'adoption d'une politique nationale de sécurité routière. Car tous les êtres humains sont des usagers de la route.



CONCLUSION

Les accidents de la circulation routière ont un problème multifactoriel et plurisectoriel. Du coup, toutes les dispositions actuelles mises en place par les acteurs institutionnels ne semblent constituées des solutions durables au problème. La persistance des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi est due entre autre d'une divergence de conception des causes traditionnelles d'accident. Ainsi, pour les acteurs institutionnels, les accidents de la route sont dus à des comportements déviants des conducteurs caractérisés par le non-respect du Code de la route (non-respect du couloir de circulation, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, intolérance, etc.). Ce qui de façon implicite laisse penser que tous les usagers de la route connaissent les règles de la circulation routière et pourtant ils ne respectent pas. Car l'on ne saurait violer ce qu'on ignore. Selon certains usagers (conducteurs), les causes ci-dessus énumérées par les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière, ne constituent pas toujours les vrais facteurs d'accidents. Pour tous les conducteurs interrogés, la vitesse ne constitue pas la première cause d'accident de la circulation routière. C'est plutôt la non maîtrise du volant à laquelle peuvent se greffer bien d'autres facteurs. Mieux, la consommation d'alcool ne signifie pas forcément un état d'ivresse, selon eux, il faut tenir compte du taux d'alcoolémie accepté par l'organisme de chacun. On ne décrète donc pas des causes d'accidents. Si les accidents perdurent encore au Bénin et à Cotonou, c'est peut-être que les véritables causes d'accidents ne sont pas encore cernées par les acteurs institutionnels. Et les stratégies élaborées pour lutter contre les accidents en se basant sur ces causes qui ne sont pas partagées par tous ne peuvent donc aboutir.

Il y a donc une divergence de point de vue. Ce qui permet de constater que d'une catégorie d'acteurs à une autre les points de vue sont différents. Les explications que chaque acteur donne des causes d'accidents dépendent de sa trajectoire de vie. Les avis sont partagés entre tous les acteurs du système des transports. Les conducteurs interrogés, relativisent, s'expliquent et se justifient. Si l'acteur chargé d'élaborer les politiques publiques de prévention routière n'a pas la



même perception de la sécurité routière que ceux pour qui ces politiques sont élaborées, on peut donc douter de l'efficacité desdites politiques. Pour donc comprendre les causes de l'inefficacité des différentes actions de prévention routière, il faut donc chercher à saisir les perceptions et représentations sociales que chaque acteur a des accidents de la circulation routière. Puisque ces perceptions et représentations sociales influent certainement sur leurs comportements routiers.

Alors que pour le conducteur est, toujours pointé du doigt par les acteurs institutionnels comme étant le seul auteur des accidents de la route, il importe de nuancer certains aspects desdites prescriptions du Code. En effet, combien sont ces conducteurs à connaître véritablement les prescriptions du Code de la route ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1- ALM, H.NILSSON, L. (1995), The effect of a mobile telephone task on driver behaviour in a car following situation, *VTI Rapport*
- 2- BARUYA A. (1995), An investigation of the effect of speed on accidents on UK urban roads, *TRL Annual Review*, 55-61
- 3- BEIRNESS, D., MAYHEW, D. SIMPSON, H. STEWART, D. (1995), Roadside surveys in Canada, 1974-1993, *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 13-18 août 1995, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 179-184.
- 4- BROOKHUIS, K. De VRIES, G. (1991), The effects of mobile telephoning on driving performance, *Accident Analysis and Prevention*, vol (23): 309-316
- 5- CHARBIT, C. (1997), Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, MAIF Fondation. Conférences Européennes des Ministres des Transports, (2006), Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité, Paris : éditions OCDE.
- 6- CNSR, (2010), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin



- 7- HEDLUND, J. MILLER, L. (1996), Graduated driver licensing for young novice drivers, United-States experience, *Transportation Research Circular*, n°458, 27-30.
- 8- JACOBS, G. et al (2000). *Estimating global road fatalities*, *Transport Research Laboratory* 445, Crowthorne.
- 9- KROJ, G. (1995), Recent developments in preventing drinking and driving in Germany, *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 13-18 août 1995. *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 341-346
- 10-MURRAY, C. LOPEZ, A. (1996), *the global burden of disease*, vol1. Cambridge, MA, Harvard University Press.
- 11-MUZET, A. (1996), Hypovigilance et sécurité routière, *Sécurité et Médecine du Travail*, (112) : 24-26.
- 12-NANTULYA, V. M. REICH, M. R. (2005), Equity dimensions of road traffic injuries in low - and middle - income countries. *Injury Control and Safety Promotion*X: 13 - 20.
- 13-OMS, B.M. (2004), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, Suisse.
- 14-RILEY, D. (1985), Drinking drivers, the limits to deterrence, *The Howard Journal of Criminal Justice*, vol 24(4): 241-255.
- 15-SCHWING, R. (1989), Exposure controlled highway fatality rates, temporal patterns compared to some explanatory variables. *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 5: 275-285.
- 16-STEIN, S. (1989), Risk factors of sober and drunk drivers by time of day, *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 5: 217-227.
- 17-SVENSON, O. FISCHHOFF, B. MACGREGOR, D. (1985), perceived driving safety and seat belt usage. *Accident Analysis and Prevention*, 17, 119-133.
- 18- SWEEDLER, B.M. (1995), The worldwide decline in drinking and driving, *Alcohol Drugs, and Traffic Safety*, 13-18 août 1995, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, vol 1, 493-497.
- 19-VIOLANTI, J. MARSHALL, J. (1996), Cellular phones and traffic accidents, an epidemiological approach. *Accident Analysis and Prevention*, vol 28(2): 265-270.