



# Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)



## HARIS MARS 2025

N°16

Editée par le Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO)

Université Alassane OUATTARA

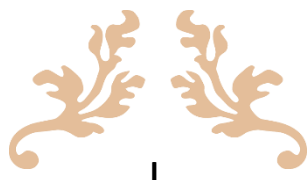
ISSN: 2709-5053

Histoire et Analyses des Relations  
Internationales et Stratégiques  
(HARIS)

N°016 Mars 2025

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



## Indexations internationales



<https://reseau-mirabel.info/revue/19498/Haris>

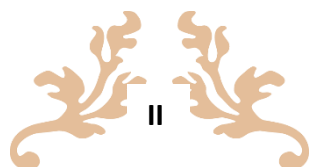


TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23388>

**auréHAL**  
accès aux données  
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/224412>



## Administration de la Revue

**Directeur Scientifique :**

Professeur M'BRA EKANZA  
Simon-Pierre (Professeur  
Emérite du CAMES,  
Université Félix Houphouët-  
Boigny)

**Directeur de Publication :**

CAMARA Moritié (Professeur  
Titulaire d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Directeur de Rédaction :**

KOUAKOU N'DRI Laurent  
(Maître de Conférences  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Coordonnateur de**

**Publication :** SILUE Nahoua  
Karim (Maitre-assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Trésorière :** YAO Elisabeth  
(Maître-assistante en Histoire  
économique, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Chargés de diffusion :** KEWO

Zana (Maitre-Assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Péleforo Gon Coulibaly, Côte  
d'Ivoire),

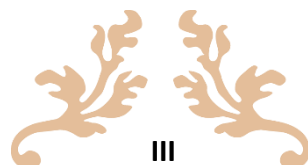
KPALE Boris Claver (Maitre-  
Assistant d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Webmaster :** Kouakou  
Kouadio Sanguen (Assistant  
Département de  
Mathématique et  
Informatique, Université  
Alassane OUATTARA)

**Éditeur :** Laboratoire  
d'Histoire des Relations  
Internationales, des Études  
Stratégiques et Politiques  
(LAHRIESPO), Université  
Alassane OUATTARA)

**Website :** <http://www.revue-haris.org>

**Courriels :** [cerriua01@gmail.com](mailto:cerriua01@gmail.com) / [asriesa2012@gmail.com](mailto:asriesa2012@gmail.com)



## Comité Scientifique

**-M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Jean-Noël LOUCOU**, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-Francis AKINDES**, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

**-SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

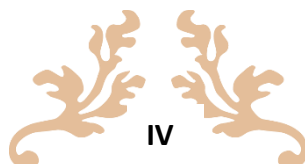
**-Ousseynou Faye**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Samba Diakité**, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

**-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

**-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-GBODJE Sékré Alphonse**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



## Comité de Lecture

**-BATCHANA E**ssohanam, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

**-AKROBOU A**gba Ezéquier, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

**-CAMARA M**oritié, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

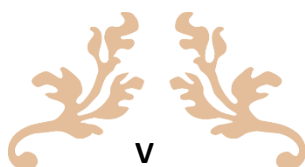
**-GUESSAN B**enoit, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-N'Guessan M**ohamed, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-Ernest YAOBI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

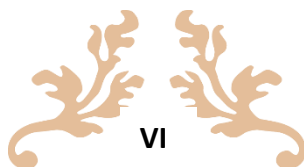
**-GOLE A**ntoine, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

**-BAMBA A**bdoulaye, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



## **Adresse aux auteurs**

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue <http://www.revue-haris.org>). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



# Sommaire

## **Mahamoudou OUBDA**

Analyse des relations franco-africaines telles que perçues par Nobert Zongo à travers le feuilleton de folembroy.....9-23

## **Aristide EDZEGUE MENDAME**

La Diplomatie Numérique, nouvel enjeu des relations internationales...24-36

## **Éric Inespéré KOFFI**

Mondialisation Américaine et crise Africaine de la Démocratie.....37-50

## **Issaka K. SOUARÉ, PhD**

Les relations bilatérales entre la Guinée et la France,1958-2024 : Les dynamiques d'un rapport complexe.....51-67

## **Aurelia Kihla BAMWAI (PhD)**

Traditional classes of Sheey title holders in the Nso Fondom and their impact in post-colonial cameroonian society.....68-85

## **Aïcha PEMBOURA**

Relations civilo-militaires et formation d'institutions démocratiques durables en Afrique : Une réflexion axée sur les pays du Sahel.....86-101

## **KACELLA Titus**

Les Secrétaires Généraux de l'Assemblée Nationale dans la diplomatie parlementaire au Cameroun : Cas de Samuel Efoua MBOZO'O et Victor Yene OSSOMBA.....102-116

## **Ezéchiél SAWADOGO & Salif KIENDREBEOGO**

La coopération bilatérale, moteur de développement du football au Burkina Faso (1970-2017).....117-132

## **ATSE Jeofroid**

La Côte d'Ivoire dans le conflit angolais de 1975 À 2002.....133-148

## **Kouakou Roméo Yannick DAPA**

Cerveau-esprit et réseaux sociaux : Une lecture neuropsychologique des enjeux des nouvelles modifications des algorithmes .....149-162

## **Abou DAPPAH**

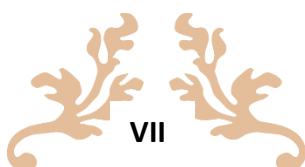
L'intérêt national dans la politique étrangère du Ghana : Un déterminant diversement apprécié sous Nkrumah et Rawlings.....163-178

## **Dr Hasan Yavuz & Dr DOUMBIA Ali & Dr DIAKITE Brahim**

Le Parti de la Justice et du Développement (AKP) : Vecteur du dynamisme de la Turquie et de son influence en Afrique Subsaharienne (1998-2017).....179-196

## **Arnaud Noel VOULA EMVOUTOU**

Les cercles concentriques des turbulences de la géopolitique d'Israël en Afrique : Grammaire d'une théorie de l'incertitude complexe.....197-213





**Cyrille Aymard BEKONO**

Libre circulation des personnes et intégration sous-régionale en Afrique Centrale : Le cas des universitaires (de l'UDEAC à la CEMAC).....214-228

**MOKAM David**

Les accords de Londres du 20 Juillet 1922 et le mandat de la Société des Nations (SDN) sur le Cameroun et le Togo sous administration française.....229-241

**DIBY Kouadio Jean**

La chute du Chancelier Otto Von Bismarck et l'exacerbation des rivalités politiques en Europe (1890-1914).....242-254

**Donatien SOKOU**

Recrudescence des accidents de circulation au Bénin : Eléments d'analyse pour une sociologie des déviances.....255-268

**Guy Christophe ELOUNDOU ONGUENE**

Injonction paradoxale schizophrénique en santé communautaire dans un territoire subsaharien : Théorie d'une double contrainte dans les pratiques biomédicales.....269-284

**Lamine MANSARÉ & Sidiki KOUROUMA**

Mares et communauté maninkas de Baro et de Huré -Kaba en Guinée.....285-297

**Ilyass SINA DOUNHOUIROU**

Le phénomène talibé à Djougou: Une tendance en pleine expansion..298-310

**KOFFI N'GBOTTI RICHARD**

Le Chemin de Fer dans les mutations socio-économiques du Moronou Ouest (1908-1945).....311-324





## **RECRUDESCENCE DES ACCIDENTS DE CIRCULATION AU BENIN : ELEMENTS D'ANALYSE POUR UNE SOCIOLOGIE DES DEVIANCES**

**Donatien SOKOU**

Département de sociologie et d'anthropologie du Centre Universitaire d'Adjarra (Université d'Abomey Calavi)

E-mail: [sokoupremier@yahoo.fr](mailto:sokoupremier@yahoo.fr)

### **Résumé**

En dépit de l'ensemble des efforts consentis par l'Etat béninois et les acteurs de la société civile pour une meilleure sécurité routière, il est noté un accroissement des cas d'accidents de circulation. Cette situation a suscité la présente recherche qui s'est donnée pour objectif d'examiner les facteurs explicatifs de la récurrence des cas d'accidents de la circulation au Bénin. Pour y arriver, il a été emprunté une approche méthodologique mixte combinant les méthodes qualitatives et quantitatives. Cela a permis d'aller enquêter 139 acteurs aux profils divers sélectionnés à l'aide des techniques de choix raisonné et d'échantillonnage aléatoire. A l'issue des travaux, il ressort que l'excès de vitesse sur les axes routiers, la conduite sous l'emprise de produits psychotropes et les stationnements défectueux expliquent la recrudescence des cas d'accidents de circulation au Bénin.

**Mots clés :** recrudescence, accidents, sécurité routière, Bénin.

## **INCREASE IN TRAFFIC ACCIDENTS IN BENIN: ELEMENTS OF ANALYSIS FOR A SOCIOLOGY OF ROAD TRAFFIC**

### **Abstract**

Despite all the efforts made by the Beninese government and civil society to improve road safety, there has been an increase in the number of traffic accidents. This situation gave rise to the present research, which set out to examine the factors explaining the recurrence of traffic accidents in Benin. To achieve this, a mixed-method approach combining qualitative and quantitative methods was adopted. This involved surveying 139 stakeholders with diverse profiles, selected using reasoned choice and random sampling techniques. At the end of the study, it emerged that speeding on the roads, driving under the influence of psychotropic substances and defective parking explain the upsurge in traffic accidents in Benin.

**Keywords:** recrudescence, accidents, road safety, Benin.

## INTRODUCTION

Tout Etat a pour obligations, entre autres, d'assurer la sécurité des personnes et des biens, de même que leur libre circulation. L'un des acteurs importants de cette mission régalienne est la police de la circulation routière dont le rôle est d'assurer aux usagers de la route une circulation libre et sécurisée. Le transport, la circulation libre et sécurisée est capitale pour toute économie qui se veut prospère ; car les activités économiques sont limitées sans le transport (une bonne circulation routière), même si de plus en plus, le monde se digitalise. Quand la circulation est entravée, l'Etat perd non seulement en ressources humaines (accidents corporels ou mortels) mais aussi financières (pertes économiques) ; ainsi « la sécurité routière est un problème de société majeur » (UE, 2024, p.5).

Au regard de l'importance des transports pour le développement de toute nation et pour éviter le piège d'une mauvaise circulation routière, faille fatale pour le développement, la République a mis en place des politiques publiques de circulation routière aux fins d'assurer à ses habitants, une sécurité efficace sur les différents axes routiers. Désormais, au Bénin, « la sécurité routière est assurée par un système complexe associant des actions sur les usagers (éducatives, informatives ou contraignantes), les infrastructures et les véhicules. Les interactions entre ces trois facteurs sont permanentes » (C. Got, 2012, p.3).

D'abord, il est mis en place depuis quelques années, une politique de développement de routes. Cela consiste à construire sur toute l'étendue du territoire national, des routes de toutes catégories afin de permettre aux différentes contrées de

communiquer facilement. Ainsi, plusieurs localités sont raccordées par des routes bitumées à travers tout le pays. De même, grâce à plusieurs projets, assez de voies intra urbaines sont construites. Par ailleurs, nombre de pistes rurales ont été réalisées.

Ensuite, toute une politique de circulation routière est élaborée et mise en œuvre par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR). Cette institution a pour ambition d'assurer aux usagers de la voie, une sécurité routière efficace. Pour ce faire, il s'occupe plus de la prévention des déviances sur les axes routiers. Ainsi, il organise des campagnes de sensibilisation au profit des différents usagers de la route.

Par ailleurs, l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT) s'occupe de la formation des différentes catégories de conducteurs en organisant des examens pour évaluer les conducteurs candidats formés par les écoles de formations agréées par cette agence.

Enfin, la Police républicaine organise des activités de la Police de Circulation Routière pour non seulement la prévention de l'insécurité routière mais surtout pour la répression de la délinquance routière. Les textes législatifs et réglementaires en la matière sont respectés par l'activité de la police de la circulation routière. En effet, les contrôles d'excès de vitesse, de non port de casques, de non port de ceintures de sécurité, etc. sont effectués par les agents de police qui répriment les usagers non conformes aux règles de la circulation routière.

L'ensemble de ces mesures est destiné à assurer une circulation routière libre et sécurisée à toutes les catégories d'usagers de la route.

Malheureusement, en dépit de ces dispositifs, les accidents de voie publique s'enregistrent de plus en plus au point de dévier toute la stratégie de sécurisation routière mise en place. Ainsi, les trois dernières années, 2020, 2021 et 2022 ont connu respectivement 6557, 7215 et 6582 cas d'accidents de circulation sur toute l'étendue du territoire national. Ces chiffres qui représentent la délinquance routière apparente ne prennent pas en compte les chiffres noirs<sup>1</sup>.

Au regard de ces constats, il se dégage une question fondamentale : en dépit de toutes les dispositions prises par l'Etat béninois pour sécuriser la circulation routière, comment expliquer, ces dernières années, la récurrence des accidents de circulation sur les axes routiers au Bénin ?

Pour répondre à cet étonnement scientifique, il a été adopté une méthode, des matériels et un modèle d'analyse adéquat.

## **1. MÉTHODES, MATÉRIELS ET MODÈLE D'ANALYSE**

En sciences sociales, la rigueur méthodologique est l'un des piliers permettant d'asseoir la scientificité d'un travail de recherche. Alors, pour rester dans cette logique, l'approche méthodologique a consisté à déterminer

d'abord la nature du présent travail, les groupes cibles et leur taille, ensuite élaborer les outils ayant permis de collecter les données. Enfin, il a été construit un modèle aux fins d'analyse des données recueillies.

La nature de la présente recherche étant mixte, il a été fait appel aux techniques probabilistes et non probabilistes pour déterminer la taille de l'échantillon auprès de quatre grandes catégories d'acteurs aux profils diversifiés comme le montre le tableau ci-dessous.

---

<sup>1</sup> En criminologie, ce sont les chiffres des déviances (infractions) non connus des services de Police et de justice pour diverses raisons. En effet, il y a la criminalité apparente qui est l'ensemble des infractions portées à la connaissance des services de Police d'un territoire donné à un moment donné, soit par le dépôt de plaintes et/ou dénonciation. A l'opposé, il y a la réelle qui constitue l'ensemble des infractions effectivement commises sur un territoire donné, à un moment donné. L'écart entre ces deux formes de criminalité constitue les chiffres noirs.

**Tableau I : Tableau récapitulatif des effectifs enquêtés par catégorie d'acteurs**

<b>Groupes cibles</b>		<b>Effectif</b>
<b>Administratifs</b>	Agents de Police	<b>11</b>
	Agents de santé	<b>08</b>
	Agents des services de transport et de sécurité routière	<b>03</b>
<b>Organisations de société civile et secteur privé</b>	ONGs	<b>07</b>
	Sociétés d'assurance	<b>03</b>
<b>Usagers de la voie publique</b>	Piétons	<b>17</b>
	Conducteurs 2 et 3 roues	<b>12</b>
	Conducteurs taxi moto	<b>28</b>
	Conducteurs véhicules légers	<b>10</b>
	Conducteurs véhicules lourds	<b>08</b>
<b>Autres</b>	Transporteurs	<b>10</b>
	Victimes et parents de victimes	<b>22</b>
<b>Total : 139</b>		

Source : données de terrain, décembre 2023

Tous les acteurs des différentes catégories, à l'exception de ceux de la catégorie "usagers de route", ont été sélectionnés au moyen du choix raisonné et le seuil de saturation a été appliqué pour la taille de chacun de leur échantillon. Il faut préciser que ceux de la catégorie "usagers de la route" ont été choisis sur la base de la technique aléatoire simple. Ainsi, des guides d'entretien, des grilles d'observation, des guides de lecture et des questionnaires ont été mis en œuvre pour la collecte des données.

Ces données ont été traitées manuellement et au moyen des logiciels Microsoft avant d'être analysées au moyen du modèle construit à cet effet. Ce modèle est construit à l'aide de deux théories de la sociologie de la déviance : activité routinière de Lawrence Cohen et Marcus Felson (1979) et l'approche mertonienne de la théorie de l'anomie (Robert Merton, 1965).

## **2. RÉSULTATS : RÉCURRENCE DES ACCIDENTS SUR LES AXES ROUTIERS AU BÉNIN : L'HOMME COMME LA PRINCIPALE CAUSE**

Des données recueillies sur le terrain, il ressort que l'excès de vitesse, la conduite sous l'emprise des produits psychotropes et le stationnement défectueux expliquent la récurrence des accidents enregistrés sur les axes routiers au Bénin.

### **2.1. Excès de vitesse sur les axes routiers au Bénin : manifestations, chiffres et acteurs**

Sur les axes routiers du Bénin, il est enregistré différentes sortes d'accidents qui impliquent des victimes aux profils divers. Face à ces cas d'accidents, les acteurs définis par les politiques publiques de sécurité routière ne cessent de développer des stratégies.

### 2-1-1- Manifestations des accidents suivant les zones et les moments puis profilage des victimes

Le Bénin, sur ses différents axes routiers, enregistre des cas d'accidents qui se manifestent différemment suivant les véhicules en présence, l'environnement routier et le comportement des usagers de la route. Ainsi, il est enregistré des accidents

mortels, corporels ou matériels. Ces trois types d'accidents sont aussi fonction des jours de la semaine. Le tableau qui suit donne une meilleure présentation des types d'accidents selon les jours de la semaine au Bénin sur une période de cinq années.

**Tableau II : Evolution statistique des types d'accidents selon les jours de la semaine de 2020 à 2022**

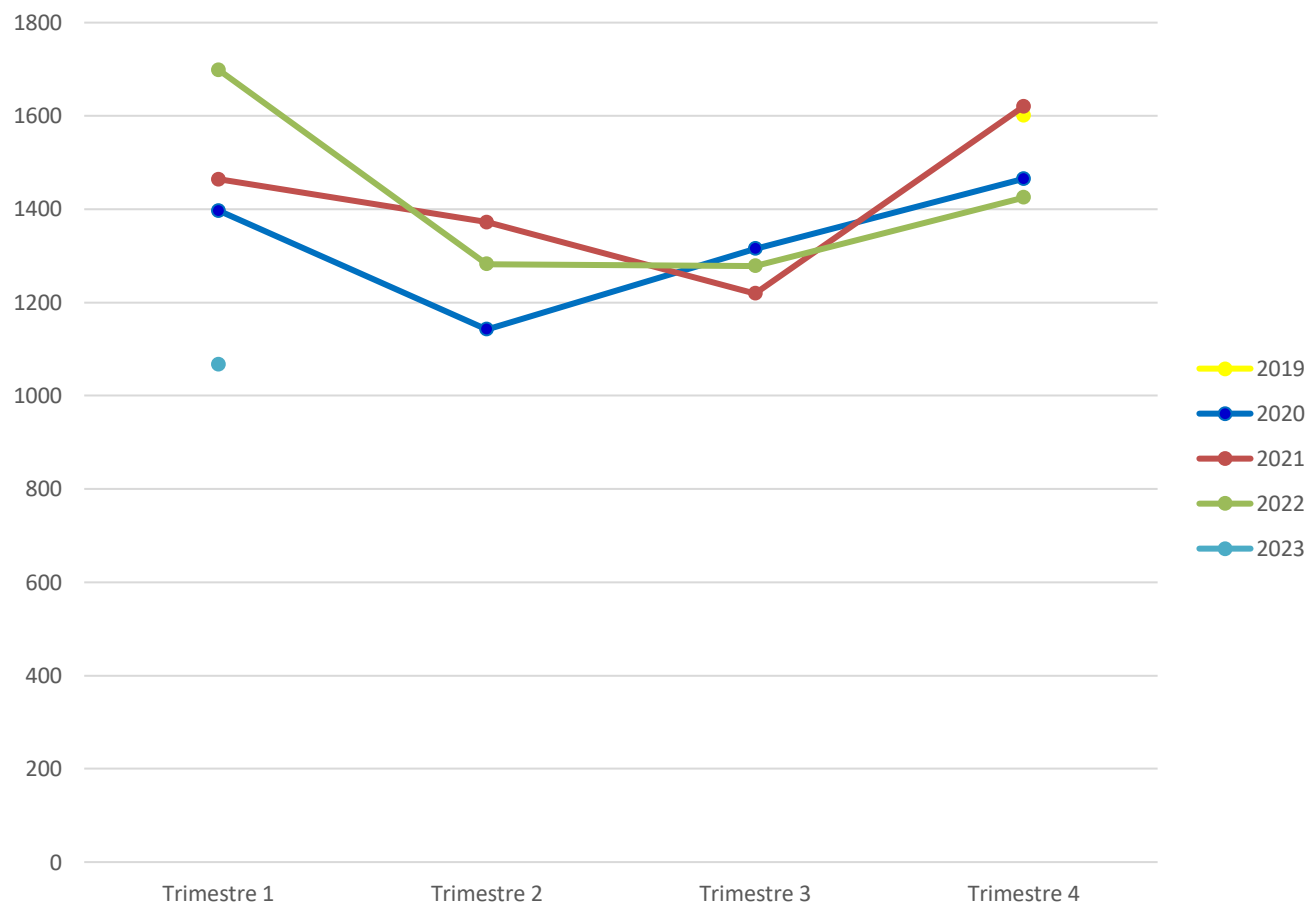
Jours	Types d'accidents			Nombre de jours dans la période	Nombre de cas moyen journalier	Nombre de personnes impliquées en moyenne/jour
	Mortels	Corporels	Matériels			
<b>Lundi</b>	350	1147	729	156	14,27	29,38
<b>Mardi</b>	303	1183	722	156	14,47	28,63
<b>Mercredi</b>	342	1097	157	157	14,30	30,04
<b>Jeudi</b>	313	1102	745	157	13,76	29,72
<b>Vendredi</b>	373	1253	780	157	15,32	32,37
<b>Samedi</b>	492	1495	905	157	18,42	39,30
<b>Dimanche</b>	424	1406	661	156	15,97	33,08
<b>Total</b>	<b>2597</b>	<b>8683</b>	<b>5398</b>	<b>1096</b>	<b>15,22</b>	<b>31,79</b>

**Source : statistiques périodiques de la Direction de la sécurité publique (DSP), 2023.**

Ce tableau exprime la réalité en ce qui concerne la sécurité routière sur les axes routiers ces dernières années. Ainsi, au cours des trois dernières années (2020-2022), en moyenne 15,22 cas d'accidents sont enregistrés par jour sur les axes routiers avec une moyenne de 31,79 personnes impliquées pour une population d'environ 13 millions habitants.

Par ailleurs, le premier et le dernier trimestre de chaque année enregistrent plus d'accidents que les autres. La figure qui suit exprime de façon explicite cette réalité.

**Figure 1 : Variation trimestrielle des cas d'accidents enregistrés du 4<sup>ième</sup> trimestre 2019 au 1<sup>er</sup> trimestre 2023 sur toute l'étendue du territoire national**



**Source : Direction de la sécurité publique, décembre 2023.**

Ces nombreux accidents sur les différents axes routiers impliquent des victimes aux profils très diversifiés. La plupart des victimes sont des piétons et des motocyclistes. Nombreux sont les cas d'accidents sur les axes routiers impliquant les piétons et les motocyclistes, surtout dans les centres urbains, pour diverses raisons dues aux écarts de comportements des différentes catégories d'usagers de la route. Cette position selon laquelle, les piétons sont les victimes les plus nombreuses est corroborée par

plusieurs travaux. M. Azzeddine et T.Ghiat « Les décès des piétons sont très élevés dans la région d'Afrique, laquelle enregistre 38% du total des décès dans les routes. » (2015, p.165) A.-S. Héam et M. Dejeammes ajoutent que « le bilan est si dramatique pour les piétons » (2000, p.28).

### **2-1-2- Comportements des usagers de la route**

Les infrastructures routières et connexes sont devenues des aires de diverses déviances au point de

compromettre dangereusement la sécurité des personnes et des biens. Ainsi, loin de servir véritablement pour leur première mission, celle de la libre circulation des personnes et des biens dans un contexte de sécurité acceptable, les routes, espaces public spécifiques, donnent à de nombreuses infractions de la part des différentes parties prenantes.

Il est souvent enregistré des écarts de comportement relatifs au non-respect des prescriptions du code de la route, aux incivilités (vente à la sauvette, occupation illégale des chaussées, invectives...), etc. Les usagers de la route, quels que soient les groupes socio-professionnels auxquels ils appartiennent, s'adonnent quotidiennement sur les routes à des comportements anti normes qui nourrissent des accidents de la voie publique. C. Charbit résume la notion de déviance routière :

Les comportements à problèmes sont définis comme étant des comportements qui s'écartent des normes sociales et légales de la société. La plupart des comportements déviants sont intrinsèquement liés si bien que l'on considère que les facteurs personnels et situationnels qui influencent un comportement déviant sont les mêmes que ceux qui influencent un autre (1997, p.31).

Un enquêté, (un responsable d'ONG, 65 ans, Cotonou), au sujet des comportements déviants de certains usagers sur les axes routiers s'indigne :

[...] Aujourd'hui, ce que nous voyons sur les routes dépasse l'entendement ! Nos routes

sont considérées comme des aires de non droit où il est enregistré des excès de vitesse, non-respect de couloir de marche, insultes publiques, diverses incivilités et bien d'autres comportements déviants favorisant nombre de cas d'accidents. Les autorités, à divers niveaux doivent prendre leurs responsabilités. En effet, la question de la sécurité routière, au-delà d'être une problématique de sécurité intérieure, est et demeure aussi un problème de santé publique [...]

Ce verbatim soulève le degré de déviance auquel on assiste sur les différents axes routiers sur toute l'étendue du territoire national. De même, il souligne le désastre sanitaire que constituent les accidents de circulation. Cet aspect est confirmé par l'OMS « *Les accidents de la route restent un grave problème de santé publique aux niveaux mondial, régional et national* » (2009, p.22). Mais face à ce tableau, l'Etat a défini certains acteurs pour lutter contre ces déviances routières.

### **2-1-3- Stratégies des acteurs de lutte**

Pour une bonne régulation des interactions entre les différents usagers sur les routes, l'Etat béninois a défini certains acteurs. Il s'agit principalement des fonctionnaires de la Police républicaine et autres forces de sécurité assimilées, des agents du Centre national de sécurité routière (CNSR), des magistrats, etc.

Leurs stratégies tournent autour de deux axes : la prévention et la répression.



D'une part, la prévention consiste en toutes les actions menées par les divers agents pour prévenir les cas d'accidents sur les routes. Il s'agit, entre autres :

- des campagnes de sensibilisation et d'éducation sont menées pour informer les usagers de la route des dangers de la conduite imprudente et des comportements à risque. Ces campagnes ciblent notamment les piétons, les cyclistes, les automobilistes et leurs passagers, les conducteurs de véhicules poids-lourd, les passagers des véhicules de transport en commun ;
- la police républicaine sensibilise les usagers sur le port de casque ou de la ceinture de sécurité ;
- la Police républicaine assure la sécurité des usagers, dissuade contre les comportements "accidentogènes", assiste les piétons pour la traversée des voies et assure la fluidité de la circulation. A cet effet, les patrouilles de police sont présentes sur tous les corridors et des fonctionnaires de police assurent la surveillance des carrefours 24h/24.

D'autre part, toutes les actions faites face aux cas d'accidents sont regroupées dans la répression. Entre autres, il peut être mentionné :

- quand la police républicaine intervient pour sanctionner les manquements aux règles de la circulation routière conformément aux dispositions des articles 414 et suivants du code de procédure pénale ;
- quand elle fait le contrôle des excès de vitesse, elle dispose d'équipements spécifiques et mobiles qui permettent de faire des contrôles itinérants ;
- face, aux cas d'accident de la circulation, elle procède aux constatations dans le cadre de ses activités de Police judiciaire.

Il faut noter que la répression peut prendre des proportions importantes quand les cas d'accidents s'accompagnent ou sont précédés de certaines circonstances comme conduite sous l'emprise de produits psychotropes, stationnements défectueux, etc.

## **2-2- Conduite sous l'emprise des produits psychotropes**

Il arrive très souvent que certains cas d'accidents soient précédés de certaines circonstances particulières comme conduite sous l'emprise d'alcool ou de substances psychoactives. Mais le contrôle routier arrive parfois à annihiler certaines de ces circonstances.

### **2-2-1- Réjouissances des week-ends et les accidents au Bénin**

Les week-ends au Bénin sont des moments de réjouissances ; car beaucoup de fêtes et/ou de cérémonies funéraires, de mariages et bien d'autres événements heureux sont organisés.

Ces événements drainent non seulement beaucoup de monde mais font couler aussi assez de litres d'alcool. Ainsi, après ces moments de réjouissances, les différents usagers de la route (piétons, motocyclistes, conducteurs de véhicules à quatre roues, etc.) ayant pris part, se retournent, pour la plupart sous l'alcool.

Etant sous ce produit, leur conduite, pour les non piétons, est considérablement influencée négativement, favorisant nombre de cas d'accidents sur les routes. Cela justifie les chiffres élevés pour les cas d'accidents enregistrés dans les week-ends (vendredis, samedis et dimanches).

Le tableau II ci-dessus donne clairement les précisions sur cet état de choses. Mais, l'autre préoccupation est de savoir si la conduite sous le contrôle de l'alcool justifie exclusivement les chiffres élevés d'accidents les week-ends.

### **2-2-2- Consommation des drogues par les usagers de la route : terrain fertile pour les accidents**

L'autre déviance qui dresse libre court aux nombreux cas d'accidents enregistrés sur les axes routiers est la conduite sous l'emprise de substances psychoactives de certains conducteurs. Pour certains conducteurs, le meilleur moyen de vaincre la fatigue pour conduire le plus longtemps que possible est la consommation de diverses drogues.

En effet, la plupart des conducteurs de taxi ou autres véhicules de transports sont sous contrat et sont contraints parfois à conduire pendant plusieurs heures dans une journée (15 heures, voire 17 heures) pour pouvoir honorer leurs quotes-parts contractuelles au risque de se voir arracher leur moyen de travail qu'est le véhicule. Cette situation conduit bon nombre à se doper en vue de tenir pour satisfaire les exigences de leurs contrats.

Cela justifie la consommation, de plus en plus accrue de drogues par les conducteurs sur les routes ; ce qui favorise les cas d'accidents sur les axes. Un enquêté, (un conducteur, 49 ans, Allada). relève cette situation en ces termes :

[...] Comme bon nombre de conducteurs de véhicules lourds, je consomme de produits dopant pour conduire depuis plus de vingt ans. Ce n'est pas facile de

conduire d'ici jusqu'aux pays de l'Hinterland et revenir dans notre port tout en restant dans les délais, nous sommes obligés de faire recours aux substances psychoactives pour résister afin de tenir dans le temps. C'est vrai que sous l'effet de drogues, on ne contrôle toujours pas bien sa manière de conduire ; ce qui favorise souvent de très graves accidents sur nos axes avec plusieurs morts. Dans le secteur des transports, nous conducteurs sommes beaucoup exposés ; ce qui nous plonge dans ces situations de déviances extrêmes où nous consommons assez de drogues avant de conduire, exposant ainsi nos vies, celle de nos familles et des autres usagers de la route [...]

La consommation de drogues par les conducteurs pour la conduite engendre nombre d'accidents sur les axes routiers. Mais il n'est pas impossible de limiter cette forme de délinquance routière.

### **2-2-3- Déficit de contrôle sur les axes routiers**

Face à la conduite sous l'emprise de produits psychotropes, le contrôle routier constitue l'une des solutions. En effet, avec le contrôle de vitesse, de l'alcoolémie, beaucoup d'accidents seraient évités.

Mais malheureusement, ces contrôles manquent cruellement sur les axes routiers même si un effort est fait en ce qui concerne le contrôle de vitesse

au moyen de radars mobiles. Ces radars mobiles, pour le moment sont dans les grandes villes pour dissuader l'excès de vitesse.

Mais, les usagers connaissent les potentiels emplacements des agents qui portent ces radars mobiles ; ce qui les amène à ralentir à ces niveaux et accélérer une fois ces points franchis. Par ailleurs, les contrôles d'alcoolémie sont presque inexistantes, alors que les week-ends, beaucoup après les réjouissances conduisent sous l'effet de l'alcool. Cette déviance de conduite sous l'effet de l'alcool explique en partie les chiffres des accidents enregistrés sur les axes routiers les vendredis, samedis et dimanches.

Alors, ce déficit de contrôles routiers favorise la récurrence des cas d'accidents sur les axes routiers même si d'autres actions des usagers, à l'instar des stationnements défectueux en participent.

### **2-3- Stationnements défectueux**

L'autre catégorie de déviations routières, ce sont les stationnements défectueux qui sont des actions volontaires et/ou involontaires des usagers dues à diverses raisons.

#### **2-3-1- Attitude non conforme des usagers : entre incivisme et déviance ?**

Les stationnements défectueux sont des violations des prescriptions du code de la route en ce sens qu'ils sont des manières de garer de véhicule de façon à mettre en danger la vie et l'intégrité physique des autres usagers de la route.

Alors, garer de façon maladroitement contrairement aux normes, constitue à la fois de l'incivisme et une déviance. En effet, d'une part, celui qui, pour une raison ou une autre gare son véhicule

de manière à mettre la vie des autres en danger, met la nation en danger, d'où le caractère incivique du stationnement défectueux. Un stationnement défectueux peut être à la base d'accidents pouvant impacter la production au niveau national.

D'autre part, un stationnement défectueux étant une action contraire aux normes, cela est forcément constitutif d'une déviance, d'une délinquance routière dans le cas d'espèce. Cette façon volontaire ou non de ne pas se conformer aux règles routières, met l'utilisateur en porte à faux avec les normes admises dans son milieu de vie.

#### **2-3-2- Ignorance : cause de stationnements défectueux de nombre d'utilisateurs ?**

Pour nombre de conducteurs, la maîtrise des prescriptions du code de la route pose encore un véritable problème. Ainsi, l'ignorance les conduit à se donner aux déviations de stationnements défectueux.

Cette attitude dans certains cas est favorisée par l'ignorance de bon nombre d'utilisateurs de la route. Cela pose le problème de la formation des usagers de la route aux règles du code de la route. Il y a des usagers comme des motocyclistes, voire des conducteurs de véhicules à quatre roues qui, par ignorance s'adonnent à des stationnements défectueux.

Il s'agit alors d'actions involontaires constitutives de déviations routières.

#### **2-3-3- Mauvais entretiens des engins et les stationnements défectueux**

Parfois, certains usagers, par cas de force majeure, arrivent à faire des stationnements défectueux sur les axes routiers.

Il s'agit très souvent du mauvais entretien de leurs engins qui les amène à stationner en pleine chaussée en raison de certaines pannes.

Le déficit d'entretien ou la presque absence d'entretien des engins provoquent des pannes sur des chaussées, obligeant les usagers conducteurs à stationner aux mauvais lieux ; toute chose favorable à la commission de délinquances routières, en l'occurrence les accidents de circulations avec leurs wagons de dégâts matériels, corporels, voire mortels.

### **3.DISCUSSION : INCIVISME DES USAGERS DE LA ROUTE AU BÉNIN : PREMIÈRE CAUSE DES ACCIDENTS SUR LES AXES ROUTIERS**

La problématique des causes de la récurrence des accidents de circulation demeure une question pertinente et actuelle en République du Bénin. Cela justifie à plusieurs égards la présente recherche qui a pour question fondamentale : comment expliquer, ces dernières années, la récurrence des accidents de circulation sur les axes routiers du Bénin, en dépit de toutes les dispositions prises prise par l'Etat béninois pour rendre les routes plus sûres ?

Plusieurs travaux antérieurs sont arrivés à déterminer plusieurs causes pour la récurrence des accidents sur les axes routiers, notamment ceux de l'Union Européenne (2024, p.6) relatifs à la *“Sécurité routière : L'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses objectifs”*. Ces travaux très récents déterminent trois causes principales de la récurrence des accidents à savoir : « [...] le pilier utilisateur de la route,... le pilier véhicule... et le pilier infrastructure [...] ».

La présente recherche, contrairement aux travaux des auteurs ci-dessus convoqués, a dégagé seulement le facteur humain comme la cause principale de la récurrence des accidents sur les axes routiers. Cette position rejoint celle M. Azzeddine et de T. Ghiat qui ont démontré *que* « Le facteur humain est la cause principale d'accident de la circulation » (2015, p. 172).

Par ailleurs, C. Charbit, s'inspirant des travaux de Salter et Carthy (1993, p.28), estime qu'il est légitime d'appréhender la route en tant que territoire, et de considérer que le risque vient de la compétition qui en résulte entre les différents usagers. Pour eux, on peut assimiler le comportement du conducteur à une compétition avec les autres usagers, tout en se conformant à une hiérarchie implicite de règles et de facteurs de domination.

Donc, le comportement humain, résultante de la compétition des usagers routiers, est la cause première des accidents de circulation sur les axes routiers du Bénin. D'abord les excès de l'humain, favorisés par plusieurs circonstances, est le premier facteur lié aux actions de l'homme alimentant assez d'accidents sur les voies publiques. L'excès de vitesse, délinquance ayant d'autres déviances sous-jacentes comme la consommation de stupéfiants, l'ivresse, mauvaise gestion du temps, etc., demeure le facteur humain qui est à la base de la plupart des accidents de la circulation.

Ce comportement routier déviant fait appel à plusieurs d'autres qui le précèdent et/ou l'accompagnent suivant les circonstances et les usagers de la route en interaction.

Ensuite, l'autre comportement humain est la conduite sous l'emprise des produits psychoactifs. La route étant devenue un espace public mettant en scène des acteurs (usagers de la voie) qui se retrouvent en "position de compétition où chacun veut aller très vite et bien", certains usagers s'adonnent aux excès d'alcool, consommation de drogues et bénéficient du déficit de contrôle routier devant être exécuté par les agents investis de la puissance publique.

Au-delà, des déviances favorisées par la compétition dans l'espace routier mettant en scène surtout les usagers, les week-ends au Bénin étant caractérisés par des réjouissances de tout genre, l'alcool est consommé par la plupart des usagers de retour de ces lieux de réjouissances. Alors, le trop plein d'alcool consommé agit sur la conscience des usagers conducteurs qui s'adonnent plus à l'excès de vitesse, cause de bon nombre d'accidents de circulation.

C'est cela qu'a voulu montrer C. Got (2012, p.15) en disant : « La réduction de la vitesse moyenne de circulation demeure la principale source de réduction possible de la mortalité sur les routes. Elle a l'avantage d'agir sur tous les facteurs d'accidents associés, notamment sur la consommation d'alcool. ». A cela, s'ajoute la consommation, de plus en plus accrue de drogues pour la conduite. Ces deux comportements anti normes combinés bénéficient des failles en matière de contrôle social dont les fonctionnaires de la Police républicaine en partenariat avec certains agents de l'Etat ont en charge.

Ce déficit de contrôle routier favorise des comportements routiers déviants qu'il faut prévenir pour sauver des vies humaines au regard des

conséquences lourdes des accidents de circulation.

Enfin, l'incivisme routier, constitué des actions volontaires et/ou involontaires des usagers de la route, représente l'autre pan de la déviance humaine source d'accidents de circulation.

En dehors des excès de vitesse et des abus de produits psychoactifs, il est constitué, entre autres, des stationnements défectueux, le mauvais entretien des véhicules en circulation. Parfois, au-delà du mauvais entretien, certains véhicules ne sont pas en phase avec les réalités africaines (par exemple absence d'infrastructures adéquates). Ainsi,

notre société et ses décideurs acceptent que l'on mette en circulation des véhicules possédant des caractéristiques en contradiction avec les exigences de sécurité routière et sans le moindre intérêt pour assurer la fonction de transport. Laisser commercialiser des véhicules qui peuvent atteindre 200, voire 250 km/h, dans un pays où la vitesse est limitée à 130 km/h est une faute grave. Ne pas développer l'usage du Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA) qui permet à un usager de conduire sans avoir à se préoccuper en permanence du respect des limitations de vitesse fait partie de ces renoncements des pouvoirs publics à assurer une sécurité structurelle, intégrée aux véhicules. (C. Got, 2019 : 24).

## CONCLUSION

Dans un contexte de mobilisation générale contre les accidents de circulation, sous l'influence des orientations de l'Assemblée Générale des Nations Unies (ONU) parues dans la résolution A/RES/64/255 (ONU, 2010), laquelle proclame la décennie 2011-2020, le Bénin a pris toutes les dispositions pour rendre plus sûres les routes.

Cependant, le nombre d'accidents sur les axes routiers ne cesse de s'accroître au point de susciter une préoccupation scientifique : comment comprendre la récurrence des accidents de circulation sur les axes routiers du Bénin ? Cet étonnement justifie le bien-fondé de la présente recherche qui, à l'issue des travaux est parvenue à des résultats concluants. Globalement, elle est arrivée au résultat selon lequel la principale cause de la récurrence des accidents sur les voies publiques est le facteur humain.

En effet, d'abord, il est à préciser que le Bénin, sur ses différents axes routiers, enregistre des cas d'accidents, de plus en plus croissants, qui se manifestent différemment suivant les véhicules en présence, l'environnement routier et le comportement des usagers de la route. Il est enregistré des accidents mortels, corporels ou matériels.

Ces trois types d'accidents sont aussi fonction des jours de la semaine et la manière dont les stratégies de lutte sont mises en œuvre dans l'espace géographique concerné.

Ensuite, la conduite sous l'emprise de substances psychoactives, de l'alcool et le déficit de contrôle routier constituent l'autre catégorie d'actions humaines favorisant les

accidents de circulation sur les axes routiers au Bénin.

Enfin, les autres actions volontaires et/ou involontaires des usagers, constitutifs de stationnements défectueux et de mauvais entretien des véhicules sont également des éléments de +causes humaines d'accidents sur les voies publiques en République du Bénin.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AZZEDDINE Madani et GHIAT Ghiat, 2015, « Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie », *European Scientific Journal* July 2015 Edition vol.11, No.20 ISSN: 1857 – 7881, pp. 163-176.

CHARBIT Claire, 1997, *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention*, MAIF Fondation, 382p.

COHEN Laurence, FELSON Marcus, 1979, « Social change and crime rate trends: Routine activity approach », *American Sociological Review*, vol. 44, no, pp.588-608.

FAGET Jacques, 2013, *Sociologie de la délinquance et de la justice pénale*, Toulouse, Editions érès, 245p.

GOT Claude, 2012, *Problématique politique et scientifique de la sécurité routière*, p.91.

HEAM Anne-Sarah et DEJEAMMES Maryvonne, 2000, *L'insécurité routière des piétons âgés à travers le système Mobilité - Urbanisme - Réseau*, 80p.

MERTON Robert, 1938 « Social structure and anomie ». *American Sociological Review*, pp. 672-682.

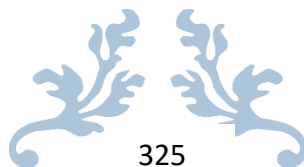
OMS, 2009, « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde il est temps d'agir », 55p.

Union Européenne, 2024, *Sécurité routière : L'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses objectifs*, 84p.

Numéro 016 Mars 2025  
Histoire et Analyses des Relations Internationales  
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053







HARIS N°16 Mars 2025