

Projet de Recherche pour le Développement

Recherche Multidisciplinaire sur la Prévention des Accidents de la Voie Publique

**Enquête exploratoire pour la préparation du protocole de
recherche socio-anthropologique sur les accidents de la voie
publique au Bénin**

Rapport draft

Présenté par :

AÏNA Mensah Coffi Mahugnon André

Promoteur :

Professeur PONCELET Marc
Université de Liège

Co-promoteur :

Dr SAMBIENI N'Koué Emmanuel
Université de Parakou

Octobre 2018

Table des matières

1. Contexte.....	1
2. Rappel des objectifs de l'enquête exploratoire.....	1
3. Approche méthodologique	1
3.1. Dispositions éthiques.....	2
3.2. Difficultés rencontrées	2
4. Résultats	3
4.1. Cadre juridique de la sécurité routière au Bénin.....	3
4.2. Acteurs, types d'intervention, logiques et cibles visées	4
4.2.1. Acteurs institutionnels	4
4.2.2. Acteurs non institutionnels	6
4.3. Représentations sociales de l'accident, de l'aléa, du risque, de la responsabilité	12

1. Contexte

Cette enquête exploratoire a été réalisée dans le cadre du programme de Recherche Multidisciplinaire sur les Accidents de la Voie Publique au Bénin. Il a pour but de mobiliser des données nécessaires à l'élaboration d'un protocole de recherche doctorale sur les dimensions sociologiques et anthropologiques du phénomène des accidents de la voie publique. Ce protocole sera développé dans le cadre d'une thèse en sciences politiques et sociales.

2. Rappel des objectifs de l'enquête exploratoire

Les objectifs de cette enquête étaient de : (1) prendre contact avec les différents acteurs impliqués et intéressés par la sécurité routière et la réduction des accidents de la voie publique au Bénin ; (2) s'entretenir sur le terrain avec les différents acteurs en vue d'identifier des axes ou thématiques pertinentes de recherche susceptibles de mettre en lumière des enjeux et dynamiques en rapport avec les initiatives récentes de prévention et ou de répression orientées vers les usagers en matière de sécurité routière.

3. Approche méthodologique

Période d'enquête : juillet et septembre 2018.

Equipe de terrain : deux (2) enquêteurs de niveau Licence, un (1) Doctorant et un (1) superviseur

Lieux d'enquête : Cotonou, Comé, Parakou, N'dali, Kandi et Malanville

Nombre d'entretiens réalisés : 35

Nombre d'entretiens transcrits : 30

La mobilisation des données a été faite en plusieurs étapes. La première est relative à l'identification des acteurs. La démarche d'identification des acteurs a consisté à aller vers les autorités en charge de la sécurité routière et les collectivités locales, notamment les responsables des services techniques des Mairies concernées par l'enquête. Par la méthode de boule de neige les acteurs ont été identifiés, notamment les ONG et associations qui s'investissent dans la prévention de la sécurité routière

dans les localités ciblées par la recherche. Les documents de projet, les procès-verbaux de réunion, les rapports d'interventions et autres documents utiles ont été mobilisés.

La deuxième se rapporte à la collecte proprement dite par entretien. Des rendez-vous ont préalablement été négociés avec les informateurs. Ensuite, avant le démarrage des entretiens, l'objectif de l'enquête est décliné. Enfin, des questions d'ordre général préalablement identifiées sont adressées aux informateurs afin de recueillir leur point de vue sur la situation des accidents au Bénin ainsi que les effets induits par le déploiement des actions visant à améliorer la sécurité sur les routes et réduire les accidents.

La troisième étape est liée à l'exploitation des documents mobilisés sur le terrain suivant une grille de lecture qui prend en compte le référentiel sur la base duquel les activités sont menées, les types d'intervention, les logiques à l'œuvre dans les interventions, les responsabilités des acteurs en matière de sécurité routière aussi bien au niveau central que périphérique.

3.1. Dispositions éthiques

Dans le cadre de l'enquête, le Directeur de l'IRSP nous a délivrés une autorisation de collecte que nous présentions aux informateurs avant le déroulement de tout entretien. Les entretiens se sont déroulés après avoir obtenu le consentement verbal des informateurs.

3.2. Difficultés rencontrées

L'enquête a démarré à la veille de la fête de l'indépendance. La plupart des acteurs susceptibles de nous fournir les informations au niveau de l'administration était occupée dans la préparation de la fête. Certains d'entre eux sont allés en voyage, d'autres ont promis nous rappeler pour les entretiens. Nos tentatives pour les contacter n'ont pas abouti.

4. Résultats

4.1. Cadre juridique de la sécurité routière au Bénin

Le cadre institutionnel de la sécurité routière est régi par plusieurs textes pris par les pouvoirs publics. Il s'agit entre autre de :

- ❖ Arrêté général N°6138/M du 24 juillet 1956 Réglementant l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique
- ❖ Décret 72-113 du 27 avril 1972 imposant le port du casque aux motocyclistes
- ❖ Arrêté 2000 N°024 portant Institution du Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC) en République du Bénin
- ❖ Arrêté 2005 N°046 du 19 Août 2005 portant « Condition d'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles en République du Bénin
- ❖ Décret N°2011-713 du 21 octobre 2011 portant Conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin
- ❖ Arrêté 2006 N°012 du 07 Mars 2006 portant « Règlementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passager (Taxi-motos)

Les dispositions contenues dans ce texte mettent en évidence les obligations des conducteurs de taxi-moto et les sanctions qui découleraient du non-respect des mesures qui y sont inscrites. Le contenu de quelques articles se présente ainsi qu'il suit :

- ✚ Art. 1 : « Le présent arrêté réglemente la circulation des vélomoteurs, des cyclomoteurs, motocyclettes, des scooters, des tricycles et quadricycles à moteur, affectés au transport public de personnes
- ✚ Art. 3: « Pour effectuer le transport public de personnes, les engins motorisés doivent remplir les conditions suivantes :
 - ✓ Être munis de plaques minéralogiques de couleur orange;
 - ✓ Être couverts par une police d'assurance responsabilité civile et personne transportée
 - ✓ Être peints en une couleur qui sera déterminée par la Mairie de la localité

- ✚ Art. 6 : Tout conducteur de taxi-moto est présumé responsable de tout dommage matériel o corporel causé à autrui au cours du trajet
- ✚ Art. 7: Le transport mixte qui s'entend le transport simultané de personnes et de marchandises sur un même engin est formellement interdit
- ✚ Art. 10 : Le port d'un casque homologué est obligatoire pour le conducteur et le passager, ce dernier, pour des raisons d'hygiène, peut prévoir son propre casque
- ✚ Art. 13 : Tout contrevenant aux dispositions des articles 9, 10, 11 et 12 du présent arrêté est passible du paiement d'une amende de dix mille francs (10.000) CFA

Le point qui est présenté ci-dessus n'est pas exhaustif. Les responsables du CNSR sont à pied d'œuvre pour une revue exhaustive de ces textes en vue de leur actualisation.

4.2. Acteurs, types d'intervention, logiques et cibles visées

Le domaine de la sécurité routière à l'instar d'autres secteurs d'intervention publics, met en évidence, une action concertée de plusieurs partenaires et parties prenantes. Trois catégories d'acteurs sont mobilisées autour de la sécurité routière et des AVP au Bénin. Il s'agit des acteurs institutionnels, les organisations de la société civile et les assureurs. Le rôle des acteurs et leur niveau d'intervention sont précisés dans la section ci-après.

4.2.1. Acteurs institutionnels

Ils sont de deux ordres ; ceux qui sont au niveau décisionnel et ceux qui sont au niveau l'opérationnel. Au niveau décisionnel, on dénombre :

- ✚ Ministère des Infrastructures et des Transports
- ✚ Ministère de la sécurité publique ;
- ✚ Ministère de la défense ;
- ✚ Ministère de la décentralisation et de la gouvernance locale ;
- ✚ Ministère de la justice ;
- ✚ Ministère de la santé
- ✚ Ministère de l'économie et des finances
- ✚ Assemblée Nationale

Ces acteurs interviennent dans l'organisation et structuration de la politique globale de la sécurité routière à travers des textes de lois (décrets, arrêtés, code pénal et autres), des documents de stratégies de prévention des accidents, la répression des infractions au code routier, le secours aux victimes et leur prise en charge médicale, la protection et le dédommagement des personnes impliquées dans les accidents. Elles opèrent au travers de leurs directions ou services techniques créés à cet effet. Il s'agit de :

Centre National de la Sécurité Routière (CNSR)

Il est institué pour mettre en œuvre les décisions prises par l'État en matière de sécurité routière. Ses actions viennent en amont de des accidents. Au nombre de ses activités il y a :

- ✓ les visites techniques des véhicules sur toute l'étendue du territoire ;
- ✓ la production de données statistiques sur les accidents de la voie publique ;
- ✓ les activités relatives au retrait de permis aux conducteurs ;
- ✓ les activités de prévention des accidents de la route. Il s'agit des actions de prévention à travers les sensibilisations, les séances d'IEC : information éducation communication, les séances d'éducation routière sur les axes routiers.

Police Républicaine

Elle intervient en amont et en aval de l'accident de la route.

En amont, elle est impliquée dans les séances de sensibilisation pour sécuriser les acteurs qui y sont impliqués. Les réformes ayant conduit à la fusion de l'ancienne Police Nationale et de la Gendarmerie ont influencé la dynamique du nouveau corps créé. Les logiques acteurs renvoient à une « Police de proximité », une « Police communautaire » et non une « Police gendarme ». Pour cette raison, la Police Républicaine est sollicitée lors des campagnes de sensibilisation non seulement pour sécuriser les personnes mais aussi pour prendre une part active aux activités compte tenu de l'orientation actuelle donnée par les gouvernants.

En aval de l'accident, la Police Républicaine intervient à deux niveaux. Le premier se rapporte à l'assistance et secours aux victimes. Quand un accident se produit, la Police et les Sapeurs-pompiers sont simultanément alertés. Les deux vont sur les lieux de

l'accident ensemble. La mission première de la Police est sécuriser les lieux, les personnes et les biens des auteurs et des victimes et d'organiser le trafic pour faciliter la fluidité de la circulation. La deuxième mission est de faire la constatation, d'établir les procès-verbaux et de transmettre les dossiers d'accident au parquet. Il s'agit de constater les infractions à la loi pénale, de rechercher les auteurs et enfin les présenter au Procureur de la République ou au Parquet.

Groupement National des Sapeurs-Pompiers

Lorsqu'un accident se produit, le sapeur-pompier ne joue qu'un rôle, évacuer les victimes vers les centres de santé de leur choix pour la prise en charge médicale et faire le rapport.

Parquet

Le parquet intervient après la transmission des dossiers d'accident au niveau de la justice. Le rôle du parquet est de :

- ✓ mener des enquêtes approfondies sur les conditions et les circonstances de survenue des accidents ;
- ✓ définir la nature des infractions aux règles de circulation routière ;
- ✓ désigner les auteurs d'accidents ;
- ✓ engager la procédure pénale, les poursuites judiciaires contre les auteurs d'accident.

En dehors des acteurs institutionnels, il y a la société civile qui prend une part importante aux activités de prévention des accidents au Bénin.

4.2.2. Acteurs non institutionnels

Les acteurs non institutionnels sont constitués d'ONG spécialisés dans le domaine de la sécurité routière et certains journalistes de la presse audiovisuelle et écrite.

ONG spécialisées dans la sécurité routière

Plusieurs Organisations non gouvernementales ont investi le domaine de la sécurité routière. Elles se sont mises en réseau afin de mutualiser les efforts et réduire les accidents de la voie publique. Il s'agit des réseaux tels que :

- ReNASeR : Réseau Nationale des Association de la sécurité Routière

Il est composé de plusieurs ONG dont :

- ✓ ONG Espace Secours ;
- ✓ ONG Éducation Routière en Milieu Scolaire et Intervention Rapide (ERMIS) ;
- ✓ Collectif des Conducteurs et Transporteurs Amis de la Route (COTRAR ONG) ;
- ✓ ONG ALOUGEDO
- ✓ Club RCI Pro Média Jeune ;
- ✓ ONG Jeunesse Mouvement Réseau (JMR) ;
- ✓ ONG WALOCE-Bénin (WAB)
- ✓ ONG Attention Sécurité Pour Tous (ASPT) ;
- ✓ ONG Sauvons la Vie Contre les Accidents Routiers (SVAR)
- ✓ ONG Notre Vieu Question (NOVIQ) ;
- ✓ ONG Restaurer l'Education Routière au Bénin (REDURB)
- ✓ ONG Zém Secours
- ✓ ONG Feu Vert
- ✓ ONG Initiative pour un Développement Durable et Équitable (IDDE) ;
- ✓ ONG GBEGNON ;
- ✓ ONG Lumière Divine

- REPASER : Réseau des Partenaires pour la Sécurité Routière

Le REPASER réunit plusieurs ONG locales et d'autres structures comme PSI, ABMS qui ont mené il y a quelques années des actions de sécurité routières. Selon les informateurs, ABMS a eu un financement pour une activité de sécurité routière et à l'issue de laquelle les structures qui ont travaillé dans ce cadre ont trouvé opportun de se mettre en réseau et ont profité pour créer le REPASER. Ce réseau compte environ une dizaine de membres.

La synthèse des activités des ONG est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Interventions des acteurs non institutionnels (ONG)

Acteurs	Types d'interventions
ReNASeR : Réseau Nationale des Association de la sécurité Routière 16 ONG	✓ Sensibilisation et éducation pour un changement de comportement sur les carrefours à l'approche des fêtes ou de grandes manifestations ✓ Cibles : tous les usagers de la route
REPASER : Réseau des Partenaires pour la Sécurité Routière 10 membres	✓ Éducation à la sécurité routière ✓ Sensibilisation lors de la « Semaine Internationale de la Courtoisie sur la Route » ✓ Cibles : les écoliers et élèves
ONG ALINAGNON Et ses « clubs de sécurité routière »	✓ Éducation à la sécurité routière, formation, sensibilisation et communication pour un changement de comportements, assistance aux victimes d'accidents ✓ Cibles : enfants, adolescents et jeunes des écoliers ✓ Logiques : faciliter l'« auto-éducation des jeunes en matière de sécurité routière » dans les établissements d'enseignement primaire, secondaire et universitaire ✓ Œuvrer pour une « circulation routière sûre », faire l'expérience de la « prise de responsabilité » ✓ Traçage des passages pour protéger les piétons ✓ Participation à des animations d'émission radio « Le geste qui sauve » sur l'ORTB

Ce tableau met en évidence les activités souvent réalisées par les réseaux d'ONG qui se sont spécialisées dans le domaine de la sécurité routière. Un accent particulier a été mis sur celles de l'ONG ALINAGNON du fait l'organisation et de la documentation qui existent. Ces ONG sont également suppléées par les médias.

Rôles des médias dans la prévention des accidents.

La communication autour de la sécurité routière, des règles de circulation, des causes d'accidents et des comportements à risque des usagers constitue un défi pour les médias. En l'absence d'un cadre formel d'interventions des acteurs des médias intéressés par la sécurité routière, une association dénommée ReJASeR : Réseau de Journalistes et Animateurs de la Sécurité Routière a été mise en place. Il s'agit d'un réseau de journalistes et d'animateurs radio et presse écrite.

La synthèse des activités de ce réseau est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Interventions des médias

Acteurs		Types d'intervention
MEDIAS ReJASeR : Réseau de Journalistes et Animateurs de la Sécurité Routière	Émission radio à ADO FM	✓ Sensibilisation et éducation pour un changement de comportement à l'endroit de la population en général et des usagers de la route en particulier
	Sensibilisation et train	✓ Sensibilisation de proximité à l'endroit des cadres des ministères et autres services publics à travers « le projet 10 minutes pour sauver une vie » mené conjointement avec les techniciens du centre national de sécurité routière CNSR
	Émission télévisée sur ADO TV	✓ Animation des débats télévisés pour informer et vulgariser le code de la route et le rôle du centre national de sécurité routière en ce qui concerne le processus de retrait de permis de conduire en cas d'accident
	Presse écrite Magazine intitulé La voix du routier	✓ Thématiques exclusivement réservées au transport et la sécurité routière
	Forum WhatsApp « La route se partage »	✓ Partage d'information et de vulgarisation des règles de circulation

Dans tableau ci-dessus, quatre canaux d'information sont utilisés par les journalistes et animateurs de la sécurité routière. La sensibilisation de proximité à travers « le projet 10 minutes pour sauver une vie » mené conjointement avec les techniciens du centre national de sécurité routière CNSR a pour objectif de faire des Responsables de structures (Ministre ou Directeur et autres), « l'Ambassadeur de la sécurité routière au niveau des services de l'Etat » selon les propos rapportés par les initiateurs.

Les associations caritatives : exemple de Jeune Chambre Internationale

Les associations caritatives mènent aussi des actions dans le cadre de la prévention des accidents de la voie publique. La Jeune Chambre Internationale (JCI) en partenariat avec le Centre National de Sécurité Routière et la Générale des Assurances du Bénin a fait confectionner des podiums qui ont été implantés sur les carrefours pour la fluidité de la circulation, notamment aider les usagers de la route à

contourner et observer le sens giratoire qu'impose les manœuvres au niveau des carrefours. La photo ci-dessous illustre bien les faits.



Photo 1 : Podium implanté au carrefour 3 Banques (Cotonou) **Photo 2** : Podium implanté à Albarika (Parakou)
Source : André AÏNA, Juillet 2018

Les podiums de ce genre sont implantés presque sur tous les carrefours où la circulation est plus importantes dans les grandes villes aussi bien au Sud qu'au Nord du Bénin. Sur les photos 1 et 2, sont inscrits les logos des structures partenaires de l'initiative et les messages ci-après : « Sur la route, pas d'excès de vitesse » (photo 1) et « Sur la route, soyons prudent » (photo 2). L'objectif visé est d'amener les usagers de la route à avoir des comportements exemplaires du point de vue de la vitesse mais aussi les obliger à observer le sens giratoire. Mais ce dernier aspect est souvent négligé par les conducteurs. On observe sur la photo 1 un conducteur de moto s'abstenir de faire le contournement nécessaire. Ces initiatives sont renforcées par des sensibilisations à l'endroit des usagers de la route.



Photo 3 : Membres JCI drapeau en main en sensibilisation à Natitingou
Source : ReJASer



Photo 4 : Membres JCI et CNSR et usagers portant un casque et des autocollants à Natitingou
Source : ReJASer

Sur les photos ci-dessus on observe que les messages de sensibilisation se rapportent à la vitesse et à l'alcool au volant. Sur la photo 1 il est inscrit sur le drapeau « Ralentissez svp » et sur l'autocollant de la photo 2 une croix sur le message « L'alcool au volant ». Celui-ci est accompagné d'un petit message que voici « Je ne conduis jamais en état d'ébriété. Je Sauve ma vie !!! ». Ces supports ont été distribués et collés sur les motos et voitures des usagers de la route.

Les compagnies d'assurance

Le rôle des compagnies d'assurance est d'indemniser les sinistrés. À l'origine elles n'interviennent pas dans le domaine de la prévention. Mais de plus en plus, elles prennent une part active dans la prévention des accidents en finançant certaines initiatives. Ce n'est pas une injonction ou une obligation formelle mais en tant qu'acteur œuvrant pour la protection et la sécurité de l'homme ainsi que ses patrimoines, les compagnies d'assurances trouvent de travailler à éviter l'avènement de ses événements que nous appelons sinistre. Sur la photo de la section précédente, on voit inscrit le logo de la Générale des Assurances du Bénin. Selon le Directeur de Générale des Assurances du Bénin,

« lorsqu'on parle de la prévention des accidents de circulation c'est déjà la construction des dos d'ânes, le conducteur sera donc amené à réduire sa vitesse. Dans ce cas même s'il arrive un choc, ce sera quand même un choque mesurable. La prévention diminue le sinistre, la prévention diminue la portée du sinistre. les compagnies d'assurance ont intérêt à se mettre sur les projets qui tendent à réduire la vulnérabilité, à réduire la portée si cette intervention ne les annihilent pas. » (DG/GAB, 16/08/18).

« en ce qui concerne spécifiquement les accidents, il arrive que les compagnies d'assurances notamment par le biais de l'association professionnelle « Nasare Bénin » travaillent en synergide avec le Centre National de Sécurité Routière pour contrôler les usagers de la voie par rapport à certains cas pour déceler ou décourager certains cas de surcharge, des cas de non assurance des cas d'excès de vitesse, ... en quelque sorte des cas de non-respect des instruction du code de la route il y a des campagnes conjointes qui sont faites dans ce sens. Et ces fruits se remarquent ! Depuis un certain temps, 2008, 2010»

Indemnisation des victimes

« oh mais cette affaire comme dans tous les pays ! La première des choses lorsqu'il y a accident, il faut de la neutralité, de l'objectivité. Et cette dernière n'est manifeste que lorsque les forces publiques c'est-à-dire les services chargé de la sécurité routière, du constat et tout se mettent en branle pour effectuer le constat... pour faire en sorte qu'on puisse affirmer qu'il y a eu sur la voie publique, à telle heure sur tel tronçon un accident opposant des protagonistes bien précis et c'est le PV du constat qui le signale. Ce PV de constat comme vous le savez présente *in fine*, en quelque sorte le schéma du point de choc et cela met en évidence aussi la position de ces protagonistes avant et après le choc, où est-ce qu'ils sont ? A partir de la configuration des protagonistes après le choc qu'on pourrait amené à déduire quelle est la vitesse que faisait tel acteur et quel est le couloir de marche qu'il empruntait... toute chose qui permettrait aux assureurs d'établir la responsabilité d'une partie prenant. Et tout cela constitue ce que les assureurs appellent les « barèmes » qui sont éditées dans le « Code CIMA » et également de « L'infra code » qui est un ouvrage français qui inspire et aide les assureurs à établir les responsabilités parfois il y a des contestations entre assureurs mais il y a quand même une commission d'arbitrage au niveau de l'association professionnel qui rend siège pour décanter de façon définitive le « litige » existant entre deux compagnies assurant des protagonistes différents dans un accident de circulation ».

4.3. Représentations sociales de l'accident, de l'aléa, du risque, de la responsabilité

Définition de l'accident

Accident = Alitawovi

awovi = danger ;

ali = voie ou rue ou route ;

ta = sur.

Alitawovi = danger de la route.

« Accident c'est « Awovi ». C'est « Alitawovi ». L'accident est un évènement de malheur qui s'abat sur quelqu'un. C'est ce que moi j'en pense. (Transcription usager 2 28/ 07/ 18)

« awovi » est une mauvaise chose. « awovi » est une mauvaise chose qui nous arrive. Tu roules tranquillement et quelqu'un vient te renverser... tu tombes et tu te fractures la jambe... c'est ça un malheur par exemple. Précisément, « awovi » est une mauvaise chose. (Transcription usager 2 28/ 07/ 18)

« L'accident c'est "awovi". Souvent quand on parle du « awovi », beaucoup de personnes font allusion au satan ou au diable... non. Le « awovi » signifie la survenue de ce qui ne devait pas se passer. Un accident qui ne devait pas se passer est survenu à cause de l'excès de vitesse. Voilà ce que nous appelons en langue fon le « awovi ».

« Ce n'est pas le satan ou le diable. C'est l'accident survenu par faute d'attention qui est en langue fon « awovi ». Souvent, certaines personnes pensent que lorsque quelqu'un se met en route puis est victime d'un accident de route, la survenue de l'accident est due au fait qu'il a eu un différend avec un voisin ou une tierce personne. Plusieurs choses nous arrivent à cause de nous-même »

« Accident là c'est « alitawovi ». Les « Alitawovi » sont le fait que nous devons faire attention sur nos routes. Arrivé par exemple à un carrefour, il faut regarder à gauche et à droite avant de traverser la route. Si nous ne le faisons pas et nous conduisons n'importe comment dans la circulation, nous allons rencontrer « Alitawovi ». Toi tu peux quitter ton côté gauche, l'autre peut-être en train de quitter son côté gauche, puis un autre encore peut quitter le devant puis vous allez tous vous coïncider et vous cogner » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_4).

Tableau 3 : Causes des accidents selon les conducteurs de taxi-moto (1)

Acteurs	Causes d'accident	Quelques verbatims
Conducteurs de taxi moto	1. Excès de vitesse,	1. « l'excès de vitesse dont j'avais parlé est lié au fait que certains usagers accusent de retard depuis leur maison. Et une fois en chemin, ils choisissent filer en vue de rattraper le temps pour ne pas être trop en retard pour leur destination » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1) « la plupart des zémidjan courent pour atteindre nécessairement une somme d'argent importante. Ils veulent vite faire pour aller déposer un client et pour en chercher un autre » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1) « il faut mettre en place des sanctions relatives à l'excès de vitesse et à la non connaissance du code de la route... la crainte de ces sanctions pouvait aider à réduire la survenue des cas d'accidents sur nos routes » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1)
	2. Méconnaissance du code de la route, incivisme	2. « lorsque le feu tricolore allume l'orange, normalement, les usagers devraient ralentir et s'apprêter à s'arrêter. Mais certains usagers se disant être presser, veulent coûte-que-coûte passer avant que le feu tricolore n'allume le rouge. Or au même moment, il s'allume vers pour les conducteurs de l'autre côté qui veulent passer aussi » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1) Q : qu'est ce qui les amène à ne pas respecter le faux tricolore puis à partir même si le feu s'allume rouge ? « C'est l'incivisme. Ils ne sont pas civilisés. Sinon, le code de la route à tout prévu. Normalement l'Etat devait les sanctionner. Je remercie l'Etat qui a mise en place un dispositif appelé le Radar. En Europe, si tu brûles le feu, on te suit dans le radar et tu seras tranquillement chez toi quand on quand on t'amènera un papier te montrant que tu avais par respecter le feu » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3)
	3. Imprudence, impatience, empressement	3. « la cause des accidents n'est rien d'autre que parce qu'ils sont pressés ! Ils sont pressés d'atteindre leur destination. Déjà lorsque le feu allume l'orange, le code exige que l'on ralentisse pour pouvoir ensuite s'arrêter. Mais ayant en tête que leur destination, les conducteurs ne respectent plus les feux tricolores. Surtout il y a beaucoup de nos collègues zémidjan qui sont trop pressés, ils sont tellement pressés... donc c'est ce qui est à la base des accidents. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1)

Tableau 4 : Causes des accidents selon les conducteurs de taxi-moto (2)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
Conducteurs de taxi moto	4. Influence des clients/manière de conduire nos motos et voitures	4. Il y a aussi les clients qui se disputent avec les conducteurs de taxi-moto pour qu'ils conduisent n'importe comment... moi je refuse catégoriquement quand le client exige ça et je leur dis même qu'ils ont déjà accusé de retard depuis leur maison. Donc des fois, pour satisfaire le client, certains conducteurs conduisent de façon maladroite et effectuent des dépassements n'importe comment. Or il faut attendre d'avoir la priorité de passage pour passer posément. Il y a même des zémidjan qui vont même jusqu'à emprunter le couloir de circulation des voitures sous prétexte qu'ils sont pressés. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1) « le premier conseil c'est qu'il ne faut pas céder aux caprices des clients qui exigent que le conducteur roule plus vite. Ainsi, tu conserves ta propre vie. Voilà ce que je peux demander à nos conducteurs et que cela soit leur leitmotiv. Le deuxième est qu'il faut que les conducteurs eux-mêmes ne soit pas trop pressés du fait du montant qu'ils doivent réunir par jour » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_1) « Des clients nous imposent parfois le fait de conduire dans les sens interdits mais si tu es responsable, tu n'accepterais pas car c'est une interdiction du pouvoir public. ((28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2)
	5. Inachèvement des travaux routiers, état des voies	5. il y avait des trous de caniveaux construit pas l'Etat, à ciel ouvert... dont les fainéants charge d'enlever les couverts des caniveaux pendant les nuits. Moi je ne savais pas. Puis subitement, ma moto était tombée dans ce trou. Nous nous sommes retrouvés, le guidon et moi, sur le pavé de l'autre côté du caniveau puis j'avais fortement cogné ma tête au trottoir. J'avais eu de blessure partout. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3)
	6. Effets de l'alcool	6. Si tu n'avais pas l'habitude de boire de l'alcool et ayant une dose d'alcool dans ton corps, tu auras inévitablement un accident de circulation. Ils se saoulent puis cognent les clients contre des véhicules gros porteurs. Et c'est juste après la survenue de l'accident que tu redeviendras subitement normal. [...]. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3)
	7. Effet des soucis et hasard	7. « il y a aussi des cas d'accident liés à l'état soucieux des conducteurs en difficulté sans aide. Dans un état pareil, tu peux même atteindre ta destination mais la dépasser inconsciemment. Si le conducteur ne se ressaisit pas rapidement, il peut aller cogner une voiture ou une autre moto et là, il y a déjà accident » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2). « il y a des accidents qui sont dus à « Akoba ». Le « akoba » c'est par exemple quand je roule tranquillement sur mon chemin et arrivée sur un carrefour par exemple, au lieu d'attendre que je passe, tu cours et tu viens me renverser brusquement. C'est du « Akoba ». Tu viens de me rendre victime d'un « Akoba ». (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2)

Tableau 5 : Causes des accidents selon les conducteurs de taxi-moto (3)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
	8. Effets des médicaments psychotropes	8. « il y a ce que mes collègues aiment tellement qu'on appelle tramol. Ton travail est très pertinent et on pourra l'utiliser pour sensibiliser la population. Donc nous allons profiter par cette occasion qui nous est donnée pour dire toute la vérité. Nos collègues de maillot jaune... nos jeunes frères, nos grands frères qui conduise les bus « tokpa-tokpa » ! Non... le français dit que c'est du dégueulasse. Ils aiment tellement le tramol. Or le tramol n'est pas conçu pour la consommation de l'homme. Ce produit est destiné aux animaux pour leur permettre de bien travailler en Europe. Ou encore ce sont les médecins qui l'administrent aux malades pour qu'ils ne sentent pas les douleurs de l'opération chirurgicale. Mais nos collègues, le matin avant d'entrer en activité, demande qu'on leur fasse du café pour 50f et il y ajoute 220 giga x 2 de tramol. c'est un code et quand ils le disent on comprend. Ils prennent 220 giga x 2 de tramol... et ça fait au total 440 giga de tramol dans leur corps. Comment un homme peut-il utiliser 440 giga de tramol ? Quelques instants, 10 minutes après la consommation, ils commencent à somnoler sur la moto en pleine circulation, pour créer des accidents. » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3) « Si tu fais un tour avec ton enregistreur au CUHU, tu verrais plein de conducteurs de zémidjan qui ont de fractures aux jambes, aux bras ... ils n'ont parfois pas les moyens de supporter les soins et leur membres pourrissent. Tu vas entendre dire que des conducteurs de zémidjan décédés en pleine rue. Même s'ils tombent ils ne ressentent rien parce qu'ils ont pris le produit. Quand ils le prennent, il faut 72h, c'est-à-dire 3 jours avant que l'effet ne prenne fin » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3) « Sur nos parcs, il y a ce qu'on appelle tramol que les conducteurs boivent. C'est encore plus dangereux. Si tu rencontres les consommateurs de cet élément, nous allons simplement implorer Dieu de les protéger. Car ils ne le consomment pas volontairement » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2) Q : et pour quelle raison ils le boivent ? R : le métier de conducteur de Zémidjan de nos jours demande le déploiement d'assez de force. Aujourd'hui pour avoir 2000f, il faut travailler dur. Ainsi, il faut chercher de ses substances pour aider le corps humains sinon, après une journée de travail, c'est difficilement que tu pourras te réveiller. Voilà pourquoi ils prennent le tramol pour ne plus sentir les douleurs. Ce produit, non seulement les rend têtus mais aussi les rend très mobiles. Vous verrais certains conducteurs stationner en pleine feu tricolore, sortent un chiffon puis nettoient leur moto » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2)

Tableau 6 : Causes des accidents selon les conducteurs de taxi-moto (4)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
	9. La distraction au volant	9. « Ici je voudrais m'adressé à nos sœurs et à nos frères qui sont un peu riche. Ils sont souvent à bord de leur voiture avec des femmes qui sont souvent au côté non chauffeur, puis ils sont au volant. Celui qui est au volant doit se concentrer sur son volant au risque de créer un accident. Ou encore ils manipulent le téléphone pendant qu'ils sont au volant. Le téléphone portable est un élément est un qui crée aussi les accidents. Normalement selon la loi, un conducteur qui a un appel téléphonique doit garer et continuer qu'après avoir reçu son appel téléphonique. Mais sur nos routes, ils reçoivent le téléphone avec une main et gardent le volant avec une main et ceci peut créer un accident, et peut même ramasser d'autre par derrière puis dira après qu'il a perdu le volant. En dehors de cela, il y a ceux qui caressent les femmes pendant qu'ils sont au volant. Cela peut créer une embuscade !!! Cela crée tellement des cas d'accidents. L'Etat doit aussi entreprendre une grande surveillance à propos de ses choses-là » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3)
	10. Défaut d'éclairage public	10. « Avant, il n'y avait pas assez de lampadaires les routes. Ceci engendrait beaucoup de cas d'accident. L'Etat a donc décidé de décaisser un fonds pour l'installation des lampadaires sur nos routes. C'est une très bonne chose, ne serait-ce que cela. Regarde par exemple le fils du feu général Mathieu KEREKOU. Son fils était décédé juste devant le campus parce qu'il est allé se heurté à un camion parce qu'il n'y avait pas de lumière. Le capot du véhicule s'était enlevé puis il était mort sur le champ » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_3)
	11. Transgression des lois de la nature	11. Et toi aussi, il va falloir respecter « gbè su » (les lois de la nature). respecter les lois de la nature reviens au fait que Dieu ayant créé la vie, à instaurer des lois : ne pas être coupable ou complice de la mort de quelqu'un, ne pas gruger son prochain, ne pas voler, ne pas mentir sur le compte de ton prochain au risque de l'emprisonner parce que ce sont les comportements de la jalousie, ne pas commettre l'adultère... c'est le plus important, ne pas envier la femme d'autrui... c'est la pire des choses... si tu as de ces comportement, tu peux n'importe comment mais si le Diable veut t'atteindre, il le pourra facilement. Il est vrai que l'on ne peut pouvoir respecter tous ces interdits mais si tu arrives à observer 7 sur 10 de ces lois, je crois que le « awovi » restera loin de toi. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2)

Tableau 7 : Causes des accidents selon les conducteurs de taxi-moto (5)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
	12. Envoûtement, sorcellerie	12. moi par exemple je porte le maillot. En dehors de cela, je suis agent de sécurité. Et Dieu m'a fait grâce à mon travail bien fait, j'ai pu voyager en Amérique, en France et en Allemagne. Mais je ne peux pas revenir de l'étranger et ne pas construire ! Ne serait-ce qu'une brique je vais devoir posé au sol dans la maison de mon père. Mais quand je vais vouloir faire cela dans mon village, les sorciers jaloux diront que leurs propres enfants n'ont pas pu faire une telle réalisation et pour cela, il faut m'éliminer. Ils transforment simplement des personnes en animale en pleine rue et lorsque tu vas vouloir freiner tu verrais que tu te cogne à un arbre. Si tu meurs de cette façon, est-ce que tu pourras aller continuer la construction ? Q : comment peut-on donc savoir si un animal vu sur la route est simple ou pas ? « je te remercie. Tu as sortis une idée et je vais m'en servir pour te donner un conseil. Si tu roules ou tu conduis dans une brousse et tu trouves brusquement un animal, ne freine pas. Tu passes. Si tu freine en lui cédant le passage, ils mettront autres chose devant toi. Souvent ils utilisent un enfant. Où subitement tu trouves un enfant ou en sachet plastique en pleine route et après avoir roulé là-dessus, tu te rends compte que c'est un humain » (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2) « accident c'est « Awovi ». C'est « Alitawovi ». L'accident est un évènement de malheur qui s'abat sur quelqu'un. C'est ce que moi j'en pense. Q : Ok. Que veut dire « awovi ? R : « awovi » est une mauvaise chose. « awovi » est une mauvaise chose qui nous arrive. Tu roules tranquillement et quelqu'un vient te renverser... tu tombes et tu te fracture la jambe... c'est ça un malheur par exemple. Précisément, « awovi » est une mauvaise chose. Q : le « awovi » dont -on parle dans le cadre d'un accident de circulation est-il le même que le « awovi » dont-on parle à l'église ? Ou c'est la même chose ? R : pour ne pas mentir, le « awovi » de l'église à trop d'implications dans la survenue des accidents de route. Oui. Si on entre véritablement en esprit ou dans la spiritualité, il joue assez de rôle dans la survenue des accidents de route. On entend parfois dire que les sorciers viennent se positionner sur les carrefours lorsqu'ils ont besoins de sang. Lorsque tu vois mieux dans spirituellement, tu sauras qu'aucun cas d'accidents de route ne survient de façon anodin... mais sont créés ou provoqués ! Ils peuvent rester au carrefour embrouiller le chauffeur à ce niveau. oui et ainsi le chauffeur ayant perdu le contrôle, peut conduire là où il ne le devait pas. Nous sommes à l'avènement du « klinsi » et tout le monde l'érige chez lui. Or le « klinsi » est un vodoun où, lorsque tu l'érige chez toi et tu ne le nourris pas au jour et à l'heure approprier, c'est un esprit qui va entrer dans ton corps. Ainsi, si tu prends ta moto, u commence à conduire n'importe comment au point où tu peux conduire jusqu'à aller te mettre sous un véhicule même en l'ayant vu. C'est

		ainsi que le « klinsi » te transforme en sa proie. Tu comprends ? donc les accidents de route sont souvent l'œuvre des « acteurs de l'obscurité. Voilà pourquoi chaque jour avant toute chose, avant même de mettre les pieds au sol, il faut toujours implorer « gbènon » (Dieu), le créateur des cieux et la terre pour lui confier ta vie ainsi que tout ce qui t'appartient dans ses mains. (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2) Q : les accidents de route peuvent-il aussi être liés aux envoutements ? oui ! Bien sûr ! C'est même cela que nos grands-parents appellent le « soun kpa ». Le « soun kpa », c'est cela même l'accident. Si on envoute on envoute quelqu'un par le « soun kpa », il sera inévitablement victime d'un accident de route. A moins qu'il soit fort dans les pratiques du « boo »... c'est pour cela tu verras certains conducteurs victimes d'un accident qui s'en sortent indemne malgré que leur moto ou voiture soit brisée en mille morceaux lors de l'accident. Il peut avoir de petites blessures mais ils s'en sortent. Mais si tu n'es pas fort dans le « boo », tu peux ce genre d'accident peut t'entraîner à la mort. ((28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2) Q : la survenue d'un accident envouté diffère-t-elle d'un cas d'accident ordinaire ? R : oui ! Lorsque toi-même tu vois, tu comprendras aisément... même les victimes d'accident s'étonnent parfois. Je vais donner un exemple. Le carrefour « kossi » dont on entend parler, c'est à cet endroit qu'était mort un artiste était mort par accident écrasé par un camion. Lorsque le chauffeur du camion a été interrogé, il avait répondu que c'est un mouton qu'il avait aperçu en train de traverser la route et qu'il avait cru écrasé un mouton avant qu'il n'aille garer et entendre la foule crier que c'était une personne qui a été écrasée. Donc ce sont les manœuvres de la sorcellerie. C'est sûr que cet artiste avait été envouté par les sorciers puis au moment où il traversait, il a été transformé en mouton puis le chauffeur aussi voyait un animal, un mouton passé. Les simples usagers voyaient une personne mais le chauffeur voyait un animal, un mouton. Donc il y a des cas. Même, les animaux qui se retrouvent brusquement sur les rues et qui font tomber des conducteurs ne sont pas de simples animaux mais des animaux qui habitent par des Hommes, dans la plupart des cas. Peut-être que c'est ce jour qu'ils ont prévu de te tenter et tu ne survivras que quand tu es fort. Surtout ici au Bénin, la majorité des cas d'accidents sont liés à l'œuvre des sorciers (28_07_18_Entretien_Conducteur_Taxi-moto_2)
--	--	---

Tableau 8 : Causes des accidents selon les piétons

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
Piétons	13. Difficultés d'adaptation à la circulation en milieu urbain	13. « bon c'est toujours dans le but de réduire les cas d'accident parce qu'il y a des gens qui ne savent pas conduire. Ils conduisent au village et arrivée à Cotonou ils ne savent pas conduire et de sont ceux-là qui créent beaucoup d'accident par mégarde. La circulation à Cotonou n'est pas la même qu'au village et ils se perdent souvent. Au village il n'y pas beaucoup de voiture ni de moto et ils conduisent comme ils veulent mais à Cotonou tout est différent. ah oui. A Cotonou il y a beaucoup de voies mais au village il n'y en a pas il y a plutôt des sentiers. A Cotonou il y a des panneaux alors qu'au village il n'y en a pas. Donc ils pensent qu'on conduit de la même façon à Cotonou qu'au village. Tout le monde veut venir à Cotonou. S'il vit au village et rien ne lui marche, s'il a un frère ici ou un cousin on lui demande de venir à Cotonou et arrivée il commence à faire zém. Ici il y a le feu tricolore, ils ne savent pas comment ça fonctionne et ils sont victimes ou créent l'accident » (27_07_18 Entretien Usager piéton 2)
	14. Estime de soi, sentiment de maîtrise de la conduite	14. « le premier c'est la pression intérieure. Tu es pressée et intérieurement tu n'es pas tranquille, tu n'as pas l'esprit tranquille et c'est ça qui crée souvent l'accident et les gens n'aiment se patienter. Le second c'est la non maîtrise du code de la route. Je peux dire aussi, il y a certains qui veulent dribler, veulent faire « zéwé », il y a certains qui ne conduisent pas de manière normale et au lieu de conduire sur leur voie ils viennent devant les voitures et ainsi de suite. Ils veulent montrer qu'ils savent conduire plus que tout le monde, qu'ils maîtrisent le guidon, ils maîtrisent le volant ». (27_07_18 Entretien Usager piéton 2)
	15. Effet de jeunesse, inconscience, l'inexpérience	15. Il y a d'autres qui avancent un peu loin avant de s'arrêter. Cela est dû au fait qu'ils sont plus normaux dans la tête ou bien ils ont des troubles mentaux. Généralement ce sont les jeunes qui font ça. Tu vois que le sang de vous les jeunes est chaud chaud et quand vous prenez la moto, vous ne vous rappelez plus qu'il y a une vie derrière vous. Tel que votre sang travaille dans votre organisme, c'est comme ça vous agissez aussi. il est chaud c'est-à-dire vivant. Si tu es conscient, quand tu vas prendre ta moto, tu vas faire doucement. Les jeunes conduisent à la je m'en fou. Avant que Dieu ne veille sur toi, il faut que toi-même tu prennes tes précautions. Si tu vas doucement doucement et que par malheur, quelque chose t'arrivait, ça ne serait pas trop fort et ça serait moins choquant mais si toi-même tu t'obstines à creuser ta propre tombe ouverte, Dieu sera là mais, tu vas souffrir et sentir plus la douleur. Tu vas creuser ta propre tombe. Rire. Tu conduis tombeau ouvert. Tu gaze voun voun jusqu'à.... alors que l'autre savait qu'il était dans le sens normal. Et là tu le cognes ça serait akoba. (23_07_18 Entretien Usager piéton 1)
	16. Influence du hasard	16. « Akoba c'est tout ce qui n'est pas bon, c'est mauvais. L'autre ne s'attendait pas à cela et tu es venu lui rentrer dedans à cause de tes actes irréfléchis si tu le cognes, c'est akoba. C'est ça on dit akoba de l'autre est venu me chercher. Quand ça vient, il ira à l'hôpital alors qu'il n'avait pas prévu hôpital dans son programme ». (23_07_18 Entretien Usager piéton 1)

Tableau 9 : Causes des accidents selon les conducteurs de véhicule taxi (1)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
Conducteurs de véhicule	17. Méconnaissance du code de la route, insuffisance de formation	17. « je disais tantôt qu'il nous faut des recyclages, des sensibilisations. Par exemple, il y a des usagers qui ne savent pas ce qu'on appelle plaque index ... ils ne savent pas ce qu'on appelle les panneaux pour piéton qui indique que les élèves vont sortir tout à l'heure. Lorsque vous ne sensibilisez pas les gens, par exemple un villageois qui quitte son village et qui vient acheter à Dantokpa avec sa propre moto, connaît-il ces panneaux de signalisations ? Lui il va circuler librement si rien ne l'arrête lui... rire » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket) « au minimum, le conducteur doit connaître les codes de la route dans sa langue, avant de venir en ville. Que ce soit en fon, en yoruba... au moins dans certaines principales langues du pays. Ils doivent donc organiser des sensibilisations et des recyclages » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket). « À la Mecque, le piéton a plus de priorité hein ! oui ! Il faut juste que le piéton s'engage sur la route et tous les motos et voitures vont s'arrêter afin de lui céder le passage. Sinon si tu renverses un piéton, on lui fait regretter son acte par des sanctions. Les piétons ont aussi leur code de la route, indiquant les endroits où les piétons ont le droit de marcher ou de traverser la route. Au Nigéria par exemple, si on renverse un piéton est victime d'un accident puis meurs à un endroit où il ne doit pas traverser, on ne remet pas son corps à sa famille hein ! » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket) « Par exemple ici, c'est par manque de sensibilisation que les usagers traversent la route de la sorte. Il faut une sensibilisation suffisante. On doit mettre en place un dispositif de sanction et d'amende à ces endroits. » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket) « bon... pour faire les sensibilisations là, elles se font une fois en passant à la télévision hein ! non... normalement, ils doivent faire souvent le programme et nous en informé qu'ils viendront sensibiliser ou recyclé les conducteurs... pour que tout se passe bien... ils vont expliquer aux conducteurs la route, la posture à tenir sur la route, où il faut passer et là où il ne faut pas... ou encore ils peuvent dire que la sensibilisation à Cotonou va durer trois jours et le premier jours ils vont rencontrer les chauffeurs sur la gare routière de jonket, les conducteurs de topka sur la gare routière de topka où nous avons au moins 4 gars, ainsi de suite jusqu'à le faire partout. Ainsi, il y doit y avoir le changement » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket).
	18. Fatigue	18. « Dans les pays développés, si vous voulez voyager jusqu'à Hilacondji par exemple, il faut un parc où le chauffeur doit descendre faire une pause. Mais ici même si le sommeil est là, il doit conduire. Et celui qui veut voyager jusqu'à Parakou ? Il ne va pas se reposer ? Mais il sera fatigué sur le volant ! » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket)

Tableau 10 : Causes des accidents selon les conducteurs de véhicules taxi (2)

Acteurs	Causes d'accidents	Quelques verbatims
Conducteurs de véhicule	19. Etat des routes	19. « ils demandent de cotiser des milliards alors qu'ils ne se préoccupent pas de ce qui cause la mort des usagers. Et même les PP, ils doivent contrôler les routes. Ce n'est pas forcément de faire de nouvelles routes. Même les anciennes routes, il y a des trous... il faut fermer tout ça ! Sinon, par mégarde, une voiture peut vouloir aller se coincer dans ce faussé et le véhicule peut faire de tonneau » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket).
	20. Inexistence de passage piéton	20. « A Comè de la manière dont ils passent sur le pont est très dangereux. Les piétons et les automobiles passent sur le pont. Il n'a pas été prévu une route pour les piétons. Depuis fort longtemps, on aurait jamais imaginé qu'un passage pour piéton serai nécessaire à cet endroit ni qu'il y aura une habitation ici. » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket) « Ici aussi, à Godomey, il y a des piétons qui passent sur le pont. Or il faut passer sous l'échangeur et tourner exactement comme les conducteurs de zémidjan. A Cadjèhoun par exemple, il y a une grande passerelle. Du coup, il a été prévu un passage pour piéton en haut. Mais pourtant, les piétons traversent encore la route entre les voitures. Est ce qu'ils ont le temps de faire ça au Nigéria ? Non on met le corps de côté et on continue. Quand un conducteur renverse un autre usager ou un piéton, un autre traîne l'accidenté d'un côté et chacun continu son chemin parce que le piéton n'a pas le droit de passer par là ! » (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket).
	21. Inadaptation du code routier en vigueur à l'environnement, au contexte	21. « moi par exemple mon permis de conduire datera de 43 ans le 22 février prochain. Et il y a des codes aujourd'hui le code que nous avons appris n'existe plus maintenant. C'est d'autres codes qui sont en vigueur aujourd'hui. Or j'ai fait trois ans à conduire sans avoir le permis. Donc si j'avais eu le permis, il aura 46 ans. Il y a des personnes dont le permis date de 50 ans, par exemple le grand frère qui est assis de l'autre côté. Est-ce que le code qu'il avait appris existe encore ? il n'y avait pas encore de double voie dans ce pays au moment où ils avaient appris le code de la route, ni au moment où j'ai eu mon permis aussi. Mais de nos jours, il y a l'avènement des doubles voies. Ici à Atinkanmey, il n'y avait qu'une voie. La route de Saint Michel était aussi unique. Il n'y avait pas de double voie. Entre temps c'est au Nigéria que nous rencontrons des doubles voies. On se disait que la route dans ces pays était trop vaste. Voilà pourquoi moi je suis beaucoup plus habitué à la conduite du Nigéria. (30_07_18_Entretien groupe_Responsables Gare Routière Jonket)