



Au Bénin, les piétons meurent plus sur les routes les nuits sans éclairage public et les jours de marchés

Yolaine Glèlè Ahanhanzo, Donatien Daddah, Bella Hounkpè Dos Santos, Alphonse Kpozèhouen



Le Bénin fait partie des pays ayant une mortalité routière élevée. Les piétons y sont particulièrement vulnérables surtout en zone rurale.

L'étude sur les accidents de la route en lien avec les facteurs environnementaux et les infrastructures routières confirme la contribution de ces facteurs dans la mortalité routière au Bénin. Les résultats montrent que les personnes décédées sont plus fréquemment observées en zone rurale, sur les routes nationales inter Etats, les routes en mauvais état, la nuit sans éclairage public ou les jours de marchés.

Améliorer la qualité des infrastructures routières en tenant compte des types d'usagers, de l'environnement, du contexte social et garantir l'accès rapide aux soins permettront de réduire le nombre de décès sur les routes au Bénin.



Faits saillants

- **25,2%** des piétons impliqués dans les accidents sont tués
- Les jours de marché, le risque de décès en cas d'accident augmente de **2 à 3** fois .
- Les piétons ont **2** fois plus de risque d'être tués en cas de mauvais état des routes et d'absence d'éclairage public la nuit.
- Sur les Routes Nationales Inter Etats, les piétons ont **2** fois plus de risque de décéder.

Introduction

La mortalité par accident de la route se positionne au 3ème rang en Afrique Subsaharienne avec plus de 1,35 millions de décès par an. Les principales causes évoquées sont le comportement humain, les infrastructures routières et l'état des véhicules circulants. Dans les pays comme le Bénin marqué par un parc roulant prédominé par une majorité de véhicules à deux roues et des véhicules d'oc-

casion, sont plus mis en avant l'incivisme des usagers et l'état des véhicules. Cela ne devrait pas faire sous estimer la place de l'infrastructure routière et l'environnement qui devraient être pensés au sein d'une réelle politique de sécurité routière. La présente note met en exergue les résultats d'une étude qui s'est intéressée à ces facteurs.

Approche

Il s'agit d'études basées sur l'analyse des données collectées par les unités de la police lors des constats des accidents faits entre 2008 à 2015 au Bénin.

Résultats

Entre 2008 et 2015, **42846** accidents de la route ont été constatés par les unités de police. Sur **100** accidents constatés, une proportion de **2,4** accident mortel était notée.

Les piétons figuraient parmi les victimes de ces accidents (**4392**) avec **1108** personnes tuées, soit **25,2%**.

La vulnérabilité des piétons est aggravée. En zone rurale, les piétons ont 6 fois plus de risque d'être tués, car les routes rurales présentaient un plus grand risque de décès par accident de la circulation que les routes urbaines (**3 à 5 fois** plus fréquents dans les zones rurales que dans les zones urbaines).

Cette situation s'explique par la qualité des routes en milieu rural, l'excès de vitesse, la faible accessibilité aux structures de soins, le manque d'éclairage public, la faible fréquence des contrôles routiers...

De plus, les jours de marchés ainsi que les jours de fête, les accidents mortels étaient **2 fois** plus

courants et les piétons avaient plus de risque d'être tués. La tenue des marchés le long des routes au Bénin, ainsi que les comportements à risque les jours de fête peuvent expliquer ces résultats.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, les accidents mortels sont **5 fois** plus courants hors des intersections et **2 fois** plus courants sur les Routes Nationales Inter-Etats, les portions droites des routes, les routes en mauvais état et en l'absence d'éclairage public.

La qualité des infrastructures est importante, car elle garantit d'une part la protection des usagers, mais également le comportement de ces derniers afin de réduire le nombre de blessés et de tués.

Le risque d'accident mortel est plus élevé entre **12h et 7h** dû aux effets du sommeil sur les conducteurs de poids-lourds notamment, la faible disponibilité des secours, les infractions routières (excès de vitesse, non-respect des panneaux de signalisation) plus fréquentes la nuit.

Conclusion

Les facteurs qui contribuent au décès par accident de la route concernent aussi bien les infrastructures routières que l'environnement physique et social qui ont un effet sur le comportement des usagers. Les interventions de renforcement des infrastructures routières doivent donc s'accompagner d'une stratégie de communication pour un changement de comportement des usagers.

Recommandations

- Construire et entretenir les routes
- Renforcer la disponibilité de la signalisation routière aux abords des marchés et sur les routes nationales inter-Etats
- Assurer la disponibilité et la fonctionnalité permanente de l'éclairage public
- Etablir une stratégie de communication à l'attention des usagers de route pour le respect du code de la route
- Renforcer les actions de communications aux alentours des marchés et lors des périodes de fête.

Sources consultées

1. Donatien Daddah, Yolaine Glèlè Ahanhanzo, Alphonse Kpozèhouen, Bella Hounkpè Dos Santos, Huguette Tédji, Edgard-Marius Ouendo and Alain Levêque. «Analysis of the environmental factors associated with deaths from road traffic crashes in Benin from 2008 to 2015.» Journal of Public Health and Epidemiology 13, no. 2 (2021): 141-149. <https://doi.org/10.5897/JPHE2021.1321>
2. Glèlè-Ahanhanzo, Y., Kpozèhouen, A., Sossa-Jerôme, C. et al. "My right to walk, my right to live": pedestrian fatalities, roads and environmental features in Benin. BMC Public Health 21, 162 (2021). <https://doi.org/10.1186/s12889-021-10192-2>

Remerciements

Merci à madame Solange DABIRE pour la relecture de la note.

Contacts

Institut Régional de Santé Publique, Ouidah, Bénin : irsp@irsp-ouidah.orb



