



**Volume 03**  
**Numéro 01**  
**Juin 2023**

## **Thématique 2:**

# **Crises sociales en Afrique et réponses endogènes actuelles**

**Revue de la diversité et de la pluridisciplinarité**

ISSN (p) : 1987-1406

e-ISSN : 1987-1457

<https://revuedonni.wordpress.com>

**pak**  
**dôni**

*Donni*



## REVUE INTERNATIONALE DONNI (RID)

ISSN : 1987-1406 / eISSN : 1987-1457



### REDACTEUR EN CHEF

Pr Amadou TRAORE, sociologie, Université de Ségou (Mali)

### COMITE SCIENTIFIQUE

Pr Abdoulaye Niang, sociologie (UGB) Saint Louis (Sénégal)  
Pr Alkassoum MAÏGA, sociologie, Université Joseph Ki-ZERBO, Ouagadougou (Burkina Faso)  
Pr André Tassou, histoire, Université de Yaoundé I (Cameroun)  
Pr Armand LEKA ESSOMBA, sociologie politique, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)  
Pr Balla DIARRA, géographie, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (Mali)  
Pr Bazoumana DIARASSOUBA, géographie, Université Alassane Ouattara de Bouaké (RCI)  
Pr Bertin Léopold KOUAYEP, socio économiste, Université de Paris-Ouest (France)  
Pr Charles NGADJIFNA, sociologie, Université de Douala (Cameroun)  
Pr Christian BIOS NELEM, sociologie de la communication, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)  
Pr Dantouma KAMISSOKO, géométrie différentielle, Université de Ségou (Mali)  
Pr Désiré Atangana KOUMA, littérature, Université de Yaoundé I (Cameroun)  
Pr Djourab MAHAMAT FOUDDA, sociologie, Université de Ndjamen (Tchad)  
Pr Esaii DAOU, Université de Ségou (Mali)  
Pr Flatié OUATTARA, philosophie, Université Joseph Ki Zerbo (Burkina Faso)  
Pr Honoré MIMCHE, sociologie, Université de Yaoundé II (Cameroun)  
Pr Ibrahim Bienvenu MOULIOM MONGBAKOU, sociologie, Université de Maroua (Cameroun)  
Pr Idrissa Soïba TRAORE, sciences de l'éducation, Université des Lettres, Langues et Sciences Humaines de Bamako (Mali)  
Pr Jean NZHIE ENGONO, socio-anthropologie,

Université de Ngaoundéré (Cameroun)  
Pr Judith M. GLIDJA, Sciences de gestion, Université d'Abomey Calavi (Benin)  
Dr Lassana TIOTE, CESAG, Dakar (Sénégal)  
Pr MAMBENGA Ylagou Frédéric, Littérature, Université de Libreville (Gabon)  
Pr MOGBA Zéphirin, sociologie, Université de Bangui (RCA)  
Pr Nicolas BROU, socio-anthropologie de la santé, environnement et développement durable, Université Félix Houphouët-Boigny (RCI)  
Pr Papa Fara DIALLLO, sciences politiques, UFR des sciences juridiques et politique, (UGB), Saint-Louis (Sénégal)  
Pr Paschal KUM AWAH, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)  
Pr Robert MADJIGOTO, géographie-geomatique et environnement, Université de N'Djamena  
Pr Samba DIOP, anthropologie, Faculté des Médecines et d'Odontostomatologie (USTTB - Mali)  
Pr Sarette BATIBONAK, ICT-University Baton Rouge (USA) et Yaoundé (Cameroun)  
Pr Soïba DIARRA, pédologie, Université de Ségou (Mali)  
Pr Soufyane FRIMOUSSE, sciences de gestion, Université de Corse (France)  
Pr Valentin Nga NDONGO, sociologie, Université de Yaoundé I (Cameroun)  
Pr Virginie WANYAKA BONGUEN OYONGMEN, histoire militaire, Université de Yaoundé I, (Cameroun)  
Pr Viviane ONDOUA BIWOLE, université de Yaoundé II ; Professeure associée à la Yale University (USA)  
Pr Yves Bertrand DJOUDA FEUDJIO, Université de Yaoundé I (Cameroun)

## COMITE DE LECTURE

Pr Aboubacar Sidiki COULIBALY, Littérature (anglais), ULSHB (Mali)

Pr André Tassou, histoire, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)

Dr Apata Christian CODJO, Sciences de gestion, Université Protestante de l'Afrique de l'Ouest (Benin)

Pr Bréma Ely DICKO, sociologie, Université des Langues et Sciences Humaines de Bamako (Mali)

Pr Cheick KANGAMA, biologie, Université de Ségou (Mali)

Pr Djibrilla CISSE, Maitre de conférences en géographie, EnsUp (Mali)

Pr Djourab MAHAMAT FOUDDA, sociologie, Université de Ndjamena (Tchad)

Pr Kassim KONE, State University of New York (USA)

Pr Métaga COULIBALY, agronomie, Université de Ségou (Mali)

Pr Mustapha ZAHIR, université Cadi Ayyad de Marrakech (Maroc)

Pr Seydou MARIKO, géographie, ENSUp Bamako (Mali)

Pr Zéphirin MOGBA, sociologie de l'environnement, Université de Bangui (RCA)

Dr Adama Tahirou Younoussi MEDA, sciences de gestion, université de Tahoua (Niger)

Dr Ahossi Nicolas BROU, bio anthropologie, UHBA (RCI)

Dr Abé Maximilien MAGLOIRE, sciences de gestion, Université de Douala (Cameroun)

Dr Adama KONE, géographe, IPU Bamako (Mali)

Dr Afuh ISAIAH KUNOCK, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)

Dr Albert NNA NTIMBAN, Université de Yaoundé I (Cameroun)

Dr Aliou Ibrahim, Géographie, Université de Ségou (Mali)

Dr Amara NIMAGA, Sciences de gestion, ENETP Bamako (Mali)

Dr Arnold BAGAIRA MITON, Université de Bangui (RCA)

Dr Babacar DIOUF, géographie, UCAD (Sénégal)

Dr Boukadari DOUMBIA, géographie, IPU Bamako (Mali)

Dr Boureima BAMADIO, Maitre-assistant en informatique, USSGB-Bamako (Mali)

Dr Catherine NGONO, Université de Ngaoundéré (Cameroun)

Dr Claudette ANEGA NKO, Maitre-assistant en GRH, université Yaoundé II (Cameroun)

Dr Cyrille Bertrand ONOMO, chargé de cours (Finance), Université de Douala/ESSEC (Cameroun)

Pr Fred Jérémie MEDOU NGOA, MC, Science politique à l'Université de Douala

Dr Daouda TRAORE, informatique, Université de Ségou (Mali)

Dr Élias Perrier NGUEULIEU, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)

Dr Eric Noel ANABA EHONGO, chargé de cours marketing, Université de Douala/ESSEC (Cameroun)

Dr Fodié TANDJIGORA, sociologie, ULSHB (Mali)

Dr Henri TEDONGMO TEKOU, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)

Dr Hyacinthe BEKPA, Université de Bangui (RCA)

Dr Ibra SARR, climatologie et environnement, UCAD

Dr Ibrahim BAO, Socio-anthropologue, UGB de Saint Louis (Sénégal)

Dr Ibrahim TRAORÉ, sociologie de l'éducation, ULSHB (Mali)

Dr ing. Aoudoulaye BAKO, Université internationale - HEC Business School (Cameroun)

Dr Issa DIALLO, Maitre-assistant en sociologie de la santé ULSHB (Mali)

Dr Jeannette LEUMAKO, Université Yaoundé I (Cameroun)

Dr Maciré KANTE, Informatique CNRST (Mali)

Dr Malick TIMBINE, géographe, IPU, Bamako (Mali)

Dr Mamoutou TOUNKARA, Sociologue, Université de Ségou (Mali)

Dr Moussa DIALLO, économie, FSEG (Mali)

Dr Naéssé Vidédji ADJAHOSSOU, Agronomie et environnement, (UNSTI - Benin)

Dr Robert Marie MBA, Chercheur au CDBPS, sociologue de santé et développement, Université Yaoundé I (Cameroun)

Dr Salah Baba ARWATA, sciences de gestion, professeur à l'Université Privée de Marrakech (Maroc)

Dr Sékou Boukadary COULIBALY, Sciences de gestion, USSTB (Mali)

Dr Siaka DOUMBIA, géographe/ ENSUp Bamako (Mali)

Dr Solange Rachel ESSOMBA EBELA, Université de Yaoundé I (Cameroun)

Dr Souleymane Karambiri, sociologie, Université Nazi boni (Burkina Faso)

Dr Soumaila OULALE, anthropologie, Université de Ségou (Mali)

Dr Sounko SISSOKO, géographie, Université de Ségou (Mali)

Dr Tidiani DIARISSO, agronomie, Université de Ségou (Mali)

Dr Yacouba TENGUERI, Sociologue, Université de Dédougou (Burkina Faso)

Dr Yéo LANZENI, Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan (RCI)

Dr Zomenassir Armand BATIONO, INSS (BF)

Koug-Nongom BONKOUNGOU, Université de Dédougou (BF)



# REVUE INTERNATIONALE DONNI (RID)

Volume 3- Numéro 1 – juin 2023

ISSN : 1987-1406 / eISSN : 1987-1457

<https://revuedonni.wordpress.com>

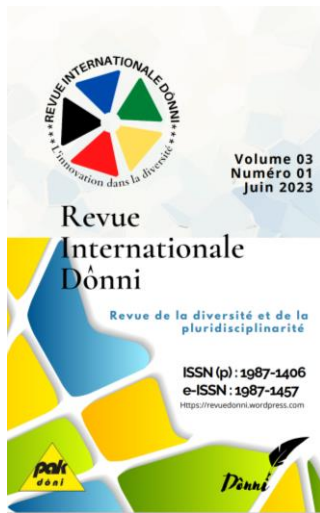
## THEMATIQUE 2 : CRISES SOCIALES EN AFRIQUE ET REPONSES ENDOGENES ACTUELLES

### SOMMAIRE

N	TITRES	Auteurs	Pages
01	POUR UNE GEOGRAPHIE DES DECHETS : SOURCES DE PRODUCTION, CONDITIONNEMENT ET FLUX DANS LA VILLE DE THIES (SENEGAL)	Babacar DIOUF, Biram NDOUR	05-20
02	CARTOGRAPHIE DES OUVRAGES DE PROTECTION DU LITTORAL TOGOLAIS	Sosso KAMALO, Adnane KPEKPASSI, Pessièzoum ADJOUSI	21-36
03	L'ORPAILLAGE INFORMEL DANS LE VILLAGE DE SRAN BELAKRO EN CÔTE D'IVOIRE : ANALYSE DES STRATEGIES D'ÉRADICATION A TRAVERS LE PRISME DES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES LOCAUX	Valoua FOFANA	37-48
04	WAATI YELEMMAW À SIKASSO, MOPTI ET BANDIAGARA : FACTEURS DE MIGRATION PAYSANNE AU MALI	Yacouba DOGONI, Issa FOFANA	49-56
05	PRODUCTION RIZICOLE ET IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES A LAGDO AU NORD CAMEROUN (1973 A 2020)	Marius MEDERE NA TOUMBA	57-71
06	ETAT ET GOUVERNANCE DES RESSOURCES NATURELLES : CAS DU TRAFIC TRANSFRONTALIER DE BOIS EN HAUTE CASAMANCE	Moussa Mamadou BALDE	72-85
07	POLITIQUE FONCIERE RURALE ET EMPLOYABILITE DES JEUNES AU BENIN : ENTRE MARGINALISATION SOCIO-INSTITUTIONNELLE ET NECESSITE D'APPROCHE « ONE YOUTH »	Ruysdaël Pyrrhos Mètonou KIKI, Karl Martial NASSI, Yves Zountchégbé MAGNON, Mohamed Nasser BACO	86-98
08	EFFETS DES DEPENSES PUBLIQUES EN INFRASTRUCTURES SOCIALES SUR LE DEVELOPPEMENT HUMAIN AU MALI	Souaïbou Samba Lamine TRAORÉ, Abdoulaye MAÏGA, N'famoussa BAGAYOKO, Fatoumata DEMBELE	99-118
09	L'EMERGENCE ECONOMIQUE DU CAMEROUN VU DU DSCE ET DE LA SND30: L'HYPOTHESE D'UN CORPUS THEORIQUE EXISTANT	Julien Grégoire ONGUENE ATEBA, Abdoulaye BENGALY	119-131
10	L'E-RÉPUTATION DES ENTREPRISES SÉNÉGALAISES: ANALYSE DE LA PLACE DES LEADERS D'OPINION DANS LA GESTION DE CETTE VALEUR INFORMATIONNELLE SUR LES RESEAUX SOCIAUX NUMERIQUES	Ndiène NDOUR	132-142
11	PRATIQUE DE CONSOMMATION D'EAU DE BOISSON EN MILIEU EXTRAFAMILIAL A PARAKOU AU NORD-EST DU BENIN	Alakè Mariama BELLO, Mouftaou AMADOU SANNI, Roland Katchédé FIDE, Heliou ADJE	143-156
12	L'ADMINISTRATION FISCALE MALIENNE DANS L'EXERCICE DE SES PREROGATIVES EN MATIERE DE CONTROLE DE L'IMPOT	Sidi Mohamed COULIBALY	157-169

13	TRANSFORMATION STRUCTURELLE ET PAUVRETE DANS L'ESPACE UEMOA	Roufaye SAIDOU W., Nafiou MALAM MAMAN, Idrissa M. OUEDRAOGO	170-182
14	CRIMINALITE TRANSFRONTALIERE ET CULTURES DE RESILIENCE DANS LES MONTS-MANDARA	Yadji MANA	183-194
15	COMMUNICATION ET CRISES HUMANITAIRES AU BURKINA FASO	Jacques Philippe NACOULMA, Arcadius SAWADOGO	195-212
16	SANT'EGIDIO ET LA RECONSTRUCTION DE LA PAIX EN CÔTE D'IVOIRE : 2002 À NOS JOURS	Thierry Hugues ADOUBI	213-224
17	REECRIRE L'HISTOIRE DU CAMEROUN : POUR UN PUSH DE L'HISTOIRE VERS LE GRAND PUBLIC	Rodrigue de Paul KEPGANG	225-236
18	PRIX DU SANG A COBLY AU NORD-OUEST DU BENIN. VIOLENCES ENTRE BEBELIBE-YINDE ET PEULS	Sahadath KORA LAFIA	237-249
19	L'ECOLE AFRICAINE : CAS DU CAMEROUN MERIDIONAL, FACE A L'ECOLE EN AFRIQUE. LA NECESSITE DE CONCILIATION	Bissomo OTTOU	250-257
20	ANALYSE SOCIOLOGIQUE DE LA PERCEPTION DU MARIAGE ET DU DIVORCE A OUAGADOUGOU	Belo ADIOLA	258-273
21	LE DIALOGUE INTERRELIGIEUX : CONTRIBUTION DES RELIGIONS A LA CONSOLIDATION DE LA PAIX SOCIALE AU BENIN DE 1990 A 2010	Tchékpo Egbadiran Christophe ASSOGBA, Sylvestre DJOUAMON	274-283
22	VECU PSYCHOLOGIQUE DES ACCOMPAGNATEURS DE PATIENTS PSYCHIATRIQUES A ABIDJAN	Kafé Guy Christian KROUBO	284-297
23	L'ESPACE ROUTIER ET SES NORMES : MICRO-REGULATION ET RÉALITÉS SOCIALES DE L'ACCIDENT DE LA ROUTE AU BENIN	AïNA Mensah Coffi Mahugnon André, SAMBIENI N'koué Emmanuel, AHANHANZO-GLELE Yolaine, PONCELET Marc	298-309
24	L'ORDRE ET LA SECURITE DANS LA PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC AU CAMEROUN	Yaya NTEANJEMGNIGNI	310-327
25	IMAGINAIRES DE RÉUSSITE ET LOGIQUES D'ACCÈS À L'EMPLOI DES DIPLOMÉS UNIVERSITAIRES EN CÔTE D'IVOIRE	Adeline DJIMI, Parfait N'GORAN	328-339
26	LES PRATIQUES SOCIALES SUR L'ESPACE PUBLIC MILA NA NTSI ET DECENTRALISATION AUX COMORES	Ali Abdou Bassur ISMAEL	340-355





## L'ESPACE ROUTIER ET SES NORMES : MICRO-REGULATION ET RÉALITÉS SOCIALES DE L'ACCIDENT DE LA ROUTE AU BENIN

ROAD SPACE AND ITS NORMS: MICRO-REGULATION AND SOCIAL REALITIES OF ROAD ACCIDENTS IN BENIN

AÏNA Mensah Coffi Mahugnon André\* [andremensah.aina@gmail.com](mailto:andremensah.aina@gmail.com)

SAMBIENI N'koué Emmanuel\*\* [esambieni@yahoo.fr](mailto:esambieni@yahoo.fr)

AHANHANZO-GLELE Yolaine\*\*\* [nyglele@yahoo.com](mailto:nyglele@yahoo.com)

PONCELET Marc\* [marc.poncelet@ulg.ac.be](mailto:marc.poncelet@ulg.ac.be)

\*PhD en Sciences Politiques et Sociales à l'Université de Liège – Belgique

\*\*Professeur ordinaire à l'Université de Liège – Belgique

\*\*\*Maître de Conférences à l'Université de Parakou – Bénin

\*\*\*Maître de conférences agrégée à l'Institut Régional de Santé Publique – Bénin

### REVUE INTERNATIONALE DONNI (RID)

Volume 3, Numéro 1, Juin 2023

Pages ... - ...

ISSN : 1987-1406 / eISSN : 1987-1457

Article disponible en ligne à l'adresse : <https://revuedonni.wordpress.com>

Pour citer cet article :

AÏNA Mensah Coffi Mahugnon André et al., 2023, « L'espace routier et ses normes : micro-régulation et réalités sociales de l'accident de la route au Bénin », *Revue Internationale Dônni*, Vol.3, N°1, juin, p...-...

## Résumé

L'espace routier a ses normes, mais les usagers de la route ne s'y conforment pas toujours pour interagir, ce qui est à l'origine des accidents aux conséquences sociales importantes. Cet article analyse comment s'effectue la micro-régulation au quotidien, les causes de l'accident et les manières dont les accidentés s'estiment responsables ou non. À partir des entretiens rétrospectifs auprès de 30 accidentés et la revue documentaire, cette recherche s'est intéressée aux circonstances et réalités sociales de l'accident de la route. Les résultats révèlent l'existence de plusieurs normes – code routier, habitudes de conduite, règles de bienséance – sur la base desquelles s'effectue la micro-régulation. Les accidentés tendent de rejeter en partie la responsabilité de l'accident sur d'autres éléments du contexte ou extérieurs à celui-ci et autres usagers qui y sont impliqués. Les circonstances d'accident peuvent être reliées à trois réalités sociales à savoir : le « problème des excès » dans les comportements des usagers de la route, les problèmes relatifs au rythme de vie et au rythme de travail reliés au contexte plus large « d'accélération sociale » où tout paraît urgent et le problème des normes auxquelles se soumettent les conducteurs. Il convient d'intégrer ces variables sociales dans la conception des programmes de prévention routière pour des actions efficaces et adaptées aux contextes.

**Mots clés :** accident, sécurité routière, attitudes, code de la route, normes sociales, Bénin

## Abstract

*The road space has its standards, but road users do not always comply with them to interact, which is the cause of accidents with significant social consequences. This article analyzes how micro-regulation is carried out daily, the causes of the accident and the ways in which the accident victims consider themselves responsible or not. Based on a retrospective survey of 30 accident victims supplemented by a documentary review, this research focused on the circumstances and social realities of road accidents. The results reveal the existence of several standards – highway code, driving habits, rules of decorum – based on which micro-regulation is carried out. Argumentative statements tend to partly blame the accident on other elements of the context or external to it and to their behavior. The circumstances of accidents can be linked to three social realities, namely: the "problem of excesses" in the behavior of road users, problems relating to the pace of life and the pace of work related to the broader context of social acceleration where everything appears urgent and the problem of the standards to which drivers submit. These social variables should be integrated into the design of road safety programs for effective actions adapted to the contexts.*

**Keywords:** accident, road safety, attitudes, highway code, social norms, Benin

## Introduction

La sécurité routière est un problème public critique mais moins médiatisé (Phelippeau, 2002) au regard des statistiques catastrophiques de l'accident. Au Bénin, environ 6000 cas d'accidents de la route occasionnant plus de 700 décès, près de 2000 blessés graves et près de 3000 blessés légers sont recensés chaque année. Il s'agit d'une épidémie discrète aux conséquences sanitaires, sociales et économiques dramatiques. C'est un problème majeur de santé publique (Peden et al., 2004) qui suscite peu d'attentions et d'actions d'envergure pour l'endiguer. Les facteurs d'accident collectés au plan macro sont transparents sur les spécificités des contextes locaux. Dans les discours officiels, l'accident dépend des comportements à risque des usagers de la route. Nous soutenons que ces comportements prennent leur ancrage dans des contextes sociaux et culturels plus larges qui façonnent les rapports des usagers de la route par rapport aux normes d'interaction routière, leurs représentations de l'accident et leurs pratiques pour y faire face.

L'apport des sciences sociales est déterminant pour comprendre ces contextes. Elles ont montré l'importance des « facteurs humains » (Barjonet, 1980 ; Charbit, 1997) dans l'accident, notamment sur les facteurs individuels et contextuels qui le favorisent (Pérez-Diaz, 2000, 2003, 2004). Sous le prisme du « facteur situationnel », les sociologues de la circulation routière ont abordé l'étude sur le risque routier en montrant comment les caractéristiques sociales et professionnelles influencent la prise de risque. Les concepts de risque « objectif » (ou risque

réel) et risque « subjectif » (ou risque perçu) ont servi de cadre à l'élaboration du modèle relatif au choix des comportements (Saad, 1988). Certains chercheurs se sont intéressés aux perceptions du risque et leurs liens avec la sécurité routière (Assailly, 2015 ; Barjonet, Gezentsvey et Mores, 2010 ; Chafika, Hachemi, et Meriem, 2020 ; Dinh et al., 2020). L'analyse des facteurs sociaux et culturels de l'accident (Van Eslande et Page, 2007), les études sur le lien entre le « style de conduite » et le « style de vie » (Peretti-Watel, 2001), mettent en relief l'importance de l'homme et des contextes de déroulement des accidents. Elle est complétée par l'approche socio-anthropologique du processus d'éducation routière (Camiolo, 2015), l'étude des « conditionnalités » de l'accident, c'est-à-dire les situations pouvant justifier le non-respect des règles (Gaymard, 2007 ; Guery, 2020 ; Schwartz, 2018). De récentes études se focalisent davantage sur un modèle plus global intégrant l'« erreur humaine » (Bęczkowska et Grabarek, 2021 ; Small et Runji, 2014). Les études sur le *road rage* (Herman, Little, et French, 1999 ; Lloyd, 2016 ; Lupton, 2002; Smith et King 2013), le *aggressive driving* (Dukes et al., 2001), le *inadaptability theory of accident causation* (Adhikari, 2017) basé sur les capacités d'adaptation des conducteurs aux changements de circonstances dans l'interaction routière, permettent d'analyser les enjeux de la sécurité routière sous un autre angle. De récentes études sur les influences sociales ont permis d'établir le lien entre les inégalités sociales et territoriales de mobilité et les risques d'accident (Fleury et al., 2013 ; Godillon 2014 ; Grossetête 2010, 2012 ; Haddak et al., 2011). Elles ont montré que les personnes les plus exposées aux risques routiers proviennent des milieux défavorisés et n'ont pas suffisamment de ressources pour adopter un moyen de transport plus sécurisé. Mais on ne peut dresser de façon exhaustive les risques et les enjeux accidentels les plus représentés pour des groupes sociaux plus spécifiques en suivant les variables sociodémographiques et le milieu social (Psychopoulos, Granié, et Brenac, 2017). On ne peut davantage mettre en évidence sur la base des techniques statistiques, la logique et la dynamique de l'accident et les modalités de gestion de la situation par les opérateurs (Weill-Fassina, Kouabenan, et De la Garza, 2004). En s'appuyant sur ces travaux pionniers, cette contribution a pour objectif d'analyser les circonstances des accidents de la route à partir des récits rétrospectifs auprès des victimes, les causes supposées réelles, perçues ou imaginaires et les pratiques sociales pour y faire face.

## 1. Méthodologie

Les données présentées dans cet article sont tirées de la thèse en socio-anthropologie de l'accident dans le cadre du programme intitulé « Recherche multidisciplinaire pour prévenir les accidents de la voie publique (ReMPARt) au Bénin ». Il s'agit d'un programme ayant combiné des approches épidémiologiques et socio-anthropologiques dont les résultats serviront à la prise de décision. Les études épidémiologiques ont été réalisées à partir d'une base de données des accidentés dénommée *Traumar* constituée pour la circonstance. 1800 traumatisés ont été enrôlés dans plusieurs hôpitaux de juillet 2019 à janvier 2020, puis suivis périodiquement. Il s'agit d'une étude de cohorte qui a permis de comprendre les conditions d'évacuations des victimes d'accident, leurs caractéristiques sociodémographiques, les facteurs relatifs à l'environnement dans lequel s'est produit l'accident et ceux liés aux services de santé (Hounkpe Dos Santos et al., 2022). Des entretiens individuels rétrospectifs ont ensuite été réalisés avec 30 victimes de ladite base de données. La démarche consistait à appeler les contacts, à prendre leur disponibilité et à négocier des rendez-vous avec ceux qui désiraient partager leur expérience. Chaque entretien était précédé d'une explication des objectifs de la recherche puis du recueil du consentement verbal des informateurs. La collecte de récits d'accidents s'est déroulée de février à avril 2021 dans les villes de Cotonou au Sud et à Parakou au Nord du Bénin. Le traitement des données a été fait suivant la démarche de « scénarios types d'accidents » (Fleury et Brenac, 2001), technique principale de description des phases de déroulement des accidents. Il s'agissait de « regrouper des accidents présentant un même « air de famille », se ressemblant du point de vue du déroulement, à la fois dans l'enchaînement



des faits mais aussi dans les relations de causalité à l'œuvre » (Fournier et Clabaux, 2015, p. 47). L'enjeu de cette démarche est de reconstituer l'histoire de l'accident, ses caractéristiques et ses causes. Ces données ont été complétées par la revue de littérature et l'observation. Les identités des informateurs ont été rendues anonymes dans le cadre de l'exploitation des données.

En effet, la littérature renseigne qu'« un scénario type est un déroulement type d'accident décrit à partir d'un groupe de cas présentant une similitude d'ensemble, de la situation de conduite à la situation de choc (...). De tels scénarios sont souvent élaborés à partir des PV du terrain d'étude, pour les besoins d'un diagnostic particulier, de point, de zone ou d'itinéraire » (Brenac et Lemoine, 2006, p. 2). Dans le cas d'espèce, il ne s'agit d'un échantillon représentatif des cas d'accidents répertoriés sur la base des procès-verbaux de la Police Républicaine, mais des scénarios reconstitués sur la base des déclarations des victimes d'accident, de leurs histoires et expériences vécues. Même si l'entrée par l'utilisation judicieuse des procès-verbaux paraît assez pertinente, elle était inapplicable au contexte de l'étude. Seulement 2/30 cas d'accidents avaient été constatés par la Police. La Police intervient généralement quand les dégâts sont d'une grande ampleur et qu'ils nécessitent l'intervention de l'assurance. Dans le cas contraire, les usagers de la route privilégient les arrangements amiables pour éviter les tracasseries judiciaires et administratives, ce qui interpelle sur le processus de responsabilisation des individus en cas d'accident.

L'interprétation des scénarios reconstitués s'appuie sur le un modèle sociologique d'explication de l'accident dénommé "*Social Accident*" model (Factor, Mahalel et Yair, 2007). Selon ce modèle, les caractéristiques sociales des conducteurs influencent leur prise de décision au volant. L'argument principal est que l'accident survient dans un contexte social spécifique, ce qui implique une interprétation de l'interaction entre les conducteurs comme fonction de la relation réciproque entre la société et la culture au niveau macro et les attitudes et comportements des conducteurs au niveau micro. Le modèle suggère la prise en compte des processus de socialisation, des habitudes prises par les conducteurs et des comportements intériorisés qui permettent de mieux rendre compte des situations d'accidents et des interactions entre les usagers, mais aussi de leur influence sur la communication entre eux-ci. Les variables du modèle mises en avant sont de plusieurs ordres. Premièrement, il est établi que la conduite dépend de la culture, ce qui signifie que les pratiques de conduite diffèrent d'une région à une autre, d'un pays à un autre (*Ibid.*, p. 917). Deuxièmement, les causes sociales au niveau macro, notamment les différences culturelles entre les individus, influencent les attitudes et les comportements des conducteurs de même que leur relation avec les accidents de la route au niveau micro. L'hypothèse qui le soutient est que les différences culturelles produisent des modes de conduite différents, de sorte qu'une rencontre sur la route entre des conducteurs de groupes différents peut conduire à des accidents de la route (*Ibid.*, p. 918). Car le rapport à la route, à la norme se construit en fonction des repères socioculturels et des représentations des situations.

## 2. Résultats

### 2.1. Causes matérielles de l'accident

Selon nombre d'accidentés, l'état de la voie avait contribué à la survenue des accidents. Ils imputent l'accident à la présence d'un trou et à la glissade.

Je ne me rappelle plus la date mais, c'est en 2019 [...] autour de 13h que l'accident s'est passé. J'avais quitté Guèma. J'avais une diarrhée et je ne voulais pas m'arrêter et déféquer dans la brousse. J'ai pris ma moto et je filais sur une voie en terre parce que j'étais un peu pressé. Je pensais m'arrêter chez mes cousins pour me mettre à l'aise. Il y avait un zémidjan devant moi que j'ai doublé [dépassé] et il y a un trou dans lequel je suis rentré. Quand je suis tombé dans le trou, mon pied a appuyé le frein et la moto s'est arrêtée brusquement et mon pied est rentré sous le moteur et j'ai eu une entorse. Le

comble est que j'étais déjà proche de la maison où je devrais me mettre à l'aise (Adéléjos, Accidenté, 43 ans, chauffeur, Tchabè, Parakou, Février 2021).

Il en ressort que le conducteur n'avait pas bien évalué la situation avant d'engager le dépassement. Dans ce même registre un autre accidenté impute l'accident à la présence d'un trou et à la glissade.

On était allé à une soutenance d'un grand frère à Kika vers la frontière du Nigéria en prenant par Baka. C'est au retour qu'on a eu l'accident. J'étais pressé d'aller chercher les enfants à l'école à 17h et c'était pour ça qu'on filait. Bien vrai, il y avait la vitesse, mais à voir la voie, ce n'est pas dans la ville, c'est hors de l'agglomération. On peut aussi dire qu'il y a l'état de la voie qui a joué. Il y avait eu une pluie le jour-là. Vers le soir la pluie a cessé et il y avait un peu de glissade. On était 4 à raison de deux par moto. C'était un samedi, moi j'ai oublié la date. On a tapé un trou de façon brusque et inattendue. On peut dire qu'on ne fait pas de tonneau avec moto mais le jour-là on a fait tonneau, ça nous a propulsés et nous sommes tombés. [...]. (Samab, Accidenté, 27 ans, Étudiant, Bariba Parakou, Mars 2021)

Excès de vitesse, dépassement inapproprié, freinage brusque, état de la voie, état de fatigue, permettent de comprendre les circonstances dans lesquelles ces différents accidents se sont produits.

## **2.2. Rapport au code routier**

Le code de la route définit les règles formelles de circulation. Ainsi, le rapport à ces règles est soutenue par l'hypothèse selon laquelle « [s]i à la suite d'une infraction il n'y a pas toujours accident, par contre avant un accident il y a toujours une infraction » (Massin, 2002, p. 451). On peut évidemment la remettre en question. Mais les résultats de l'enquête la confirment en partie.

Je conduisais et subitement le gars avec qui j'ai fait l'accident a quitté la VONS [voie orientée nord sud] de la pharmacie Campus à vive allure et a tourné sans contrôle sur le carrefour alors que j'y étais déjà. Je l'ai vu par surprise et au moment de crier il m'a ramassé. Si je l'avais vu de loin, si je ne le feintais pas j'allais rentrer dans l'atelier du matelassier. C'est comme ça l'accident s'est produit [...] C'est en cours de route le vent a soufflé et je me suis retrouvé. Le gars c'est un militaire, je l'ai vu assis à côté de moi tout ivre, il avait vraiment consommé de l'alcool. Il parlait mais l'odeur était insupportable (Alih, Accidenté, 45 ans, Menuisier, Xwla, Parakou, Mars 2021).

Cet extrait indique que l'accident n'épargne personne, que l'on soit civile ou militaire ou autre catégorie d'usager. L'informateur rejette toute la responsabilité de l'accident sur le présumé auteur qui serait un militaire, c'est-à-dire celui qui devrait faire respecter les règles. Mais il affirme l'avoir vu par surprise, ce qui suppose un manque d'attention de sa part. La cause matérielle ici est la mauvaise conduite sur un carrefour sous influence de l'alcool. Elle interpelle sur la façon dont les usagers de la route abordent les intersections qu'il y ait signalisation ou pas et de leur capacité à tenir compte des autres usagers. Un autre participant affirme que l'accident est le fait du franchissement d'un feu tricolore doublé d'excès de vitesse.

C'était un dimanche, le 14 juillet 2019 au feu tricolore d'Agla vers 20h. Je revenais d'un anniversaire à Cocodji. J'ai quitté Cocodji vers 19h30mn sur zémidjan et arrivée au feu, on a fait le sens giratoire et au moment de tourner, un autre motocycliste a brûlé le feu rouge à vive allure et nous a cognés. Je ne sais pas concrètement comment c'est arrivé mais je me rappelle seulement que je suis tombée (Dojene, Accidentée, 28 ans, Employée d'hôtel, Péda, Cotonou, Février 2021).

Dans ce même registre des transgressions, d'autres informateurs dénoncent la conduite à contre sens, la traversée du terre-plein central, franchissement des feux tricolores.

L'accident est survenu le 4 juillet 2018 à Agla devant la pharmacie « Les Pylônes ». J'étais seul sur la moto. C'est un zémidjan (conducteur de taxi-moto) qui a mal traversé la voie et on s'est cogné. Je revenais de la ville. En fait il y a un jeune qui l'avait appelé. Normalement il devrait tourner au carrefour mais il a choisi de traverser par le terre-plein-central. Moi je roulais normalement sur ma droite. Pressé de prendre son client il a traversé et c'est là je l'ai cogné. Je ne m'y attendais pas, je l'ai vu par surprise sur la voie (Dansam, Accidenté, 44 ans, Fon, Cotonou, Février 2021).

Il ressort de ces différents extraits que l'accident est le fait du non-respect des signalisations – non-respect des panneaux stop, non-respect des feux tricolores et de la conduite en sens interdit –. Un autre participant donne l'analyse suivante :

Je me rendais à N'dali à moto en vitesse. Devant moi il y avait une voiture. Au volant c'était une femme. Elle était seule dans la voiture. J'ai voulu la doubler par la gauche mais il y avait des voitures qui venaient en face, donc je ne pouvais pas m'engager. Je pensais qu'elle allait tout droit. J'ai donc voulu la doubler par la droite, du côté interdit. J'étais pressé d'aller voir un ami à Komi. Soudain, elle a fait une embardée et je l'ai heurtée par derrière. Elle voulait tourner mais n'a pas mis son clignotant, je ne le savais pas. (Moh, victime d'accident, 23 ans, Bariba Parakou, mars 2021).

L'excès de vitesse et le mauvais dépassement, l'imprudence induite par l'empressement du motocycliste, l'hésitation dans la prise de décision constituent les circonstances de l'accident. Au-delà de la transgression du code, l'hypothèse d'une lecture inappropriée ou erronée, une erreur de jugement des attitudes des deux conducteurs en interaction est plausible. L'expérience décrite pose un problème de communication entre les usagers de la route du fait de l'usage conjoint des normes formelles et informelles. Plusieurs autres récits mettent en exergue la complexité des contextes, les problèmes de conduite agressive chez certains conducteurs. Les règles de courtoisie et les attitudes à l'égard du principe du partage de la route ne sont généralement pas observées. Ces infractions et ces transgressions quotidiennes du code de la route amènent à supposer que les usagers n'ont pas encore intériorisé les règles de circulation routière. Quelles sont les pratiques des victimes après un accident de la route ?

### 2.3. Les pratiques sociales autour de l'accident

Malgré l'importance des transgressions du code de la route et des comportements des conducteurs dans un accident, ils ne sont pas pour autant tenus totalement pour responsables car ils seraient sous l'influence d'autres agents.

J'allais à l'église à 6h30 à la Cathédrale sur ma mobylette et arrivée au carrefour ATC Béko, au moment de faire le sens giratoire, un motocycliste m'a cogné par derrière. C'était un jeune homme qui puait déjà l'alcool à cette heure-là. Nous avons saisi la clé parce qu'il n'a pas respecté le code de la route. Nous avons eu pitié de lui. Où est-ce qu'on va conduire ce soulard ? Même si on l'emmenait à la police c'est nous-mêmes qui allons commencer à faire des allers-retours. On a compris qu'il ne se possédait pas. Mes enfants ont dit : [e juε ko ko eshu ε lɔ], c'est-à-dire laissez-le, qu'il s'en aille avec son diable (AlSé, 96 ans, Idaasha, Parakou, Mars 2021).

Même si « ne pas se posséder » renvoie littéralement à l'influence de l'alcool, cela signifie aussi être sous le contrôle d'une force immaîtrisable. Cette force appelée « Eshu », c'est-à-dire « diable » correspond à l'entité sous l'influence de laquelle se trouvait le jeune-homme. Cette représentation du problème ne remet pas en cause la responsabilité matérielle de l'individu, mais conduit à la recherche de l'origine et des causes plus profondes de l'accident ailleurs.

Moi-même je suis enfant de Dieu. Je ne suis pas allé consulter chez quelqu'un. Mais mes parents ont consulté le Fa et m'ont dit que ce n'est pas naturel, qu'il y a une dame qui en est à l'origine. Elle et ma femme se sont querellées et elle aurait fait des choses dans l'invisible pour lui nuire et c'est moi qui aie été atteint. Ils ont fait les sacrifices qu'il fallait faire et on m'a demandé de souvent garder du citron sur moi pour la protection. Quand on a du citron sur soi l'accident ne peut pas arriver (Alih, Accidenté, 45 ans, Menuisier, Xwla, Parakou, Mars 2021).

L'accident constitue alors le point de départ d'un ensemble de pratiques visant à s'interroger sur le pourquoi de l'événement mais aussi à se protéger, à soigner et à le prévenir d'éventuels accidents.

Après l'accident j'ai bénéficié des soins à l'hôpital. Concernant la fracture, le plâtre j'ai eu de soulagement. Mais au niveau de la plaie c'est compliqué, on ne peut pas tout dire. La plaie ne cicatrisait pas et j'étais revenu à la maison. Avec la prière et autres soins dans la médecine traditionnelle ça évolue. Actuellement ça se cicatrise, il y a un changement comparativement aux soins à l'hôpital (Dansam, Accidenté, 44 ans, Fon, Cotonou, Février 2021).

Les représentations sociales de l'accident orientent les pratiques des usagers.

Quand l'accident est récurrent il faut chercher à savoir ce qui en est l'origine. Moi j'ai cherché, j'ai consulté le Fa, je ne peux pas me laisser comme ça. Il y a tout un processus et ce n'est pas bon de le dire. Je ne peux rien dire maintenant mais avec le temps on va en parler. Je vais vous narrer de fond en comble comment l'accident s'est passé spirituellement. Nous sommes en Afrique et que personne ne vous mente. Si on vous dit qu'on ne provoque pas des accidents alors c'est faux. Physiquement il y a les matériels mais spirituellement des choses se passent (22 02 21 AdHosp, Cotonou, Avril 2021).

Dans cet extrait on apprécie la complexité des explications que les victimes recherchent quand un accident survient. Il faut comprendre que l'accident se présente deux types de réalité, une réalité immatérielle où des agents spirituels agiraient et une réalité matérielle qui est la manifestation visible de ce qui se serait passé dans le monde invisible. L'informateur est convaincu que l'accident dont il a été victime n'était pas naturel, mais provoqué.

### 3. Discussion

L'objectif de cette contribution était de décrire et d'analyser les contextes des accidents de la route, leurs caractéristiques et leurs causes auprès des accidentés. Nous avons délibérément écarté les analyses en termes de facteur de risque pour nous focaliser sur des notions de contexte et de réalités sociales. Il est établi que l'espace routier est un espace clos (Renouard, 2000). Il est un espace structuré, ordonné et organisé, il a un langage que l'homme se doit de comprendre et d'intérioriser. Il est avant et après tout un espace en partage. Ce partage ne se construit pas seulement sur la base des déterminations normatives qu'impose le code de la route. Les conducteurs d'un véhicule quels qu'ils soient, entrent d'abord en relation avec cet environnement spécifique qu'est la route, mais aussi avec tous les autres usagers qui s'insèrent dans l'espace routier avec leur héritage social et culturel constituant les réalités sociales spécifiques sur la base desquelles se construit l'interaction. Il s'agit de trois catégories de réalités constituées par des problèmes d'« excès sur la route » (Duviau, 2022), des problèmes liés au rythme de vie et au rythme de travail, des problèmes de norme et de déviance et d'influence de la culture sur les représentations de l'accident.

En effet, le comportement des usagers de la route constitue le quatrième volet de la décennie d'action pour la sécurité routière. Il s'inscrit dans la perspective théorique des comportements à problème ou proche de la déviance. C'est bien à ce niveau que l'on constate les excès dans les pratiques des usagers. Est considéré ici comme déviant, tout comportement qui transgresse les normes et suscite des réactions dites sociales face à cette transgression (Chevalier et Martinache, 2017). Ainsi, la réalité décrite par « les excès » est marquée par ce qu'il convient de désigner par le *speeding*, c'est-à-dire l'excès de vitesse, l'abus d'alcool ou la conduite en état d'ébriété, l'usage incontrôlé des distracteurs pendant la conduite, la consommation abusive des substances psychoactives, etc. La visibilité publique accordée à ces pratiques fait qu'elles sont présentées de facto comme les causes évidentes de l'accident de la route. Car elles conduisent généralement à des prises de risque et amènent les usagers de la route à défier la mort, ce qu'on qualifie « d'ordalie routière » (Duviau, 2022, p. 75). Mais dans cette étude, il n'était pas question d'une quelconque prise de risque délibérée ni d'un défi lancé à la mort. Les excès relatés s'inscrivent dans la quotidienneté des interactions routières et des situations particulières qui imposaient d'aller plus vite. Ils sont plutôt liés au contexte de mobilité. Un informateur justifiait son excès de vitesse par la diarrhée qui le dérangeait. Un autre évoquait une double contrainte sociale énoncée dans le registre familial (frères et enfants) mais aussi temporel – il fallait filer chercher les enfants à l'école. Par ces justifications, ils déclinent leur entière responsabilité dans l'accident et la rejette sur l'état des infrastructures et les conditions climatiques qui étaient défavorables à une conduite sécurisée. Leurs justifications sont légitimées par le fait que les pistes rurales ou voies secondaires non bitumées ni pavées des villes et mal entretenues sont souvent jonchées de nid-de-poule et imposent une vitesse maximale que les usagers ne peuvent dépasser, de surcroît quand ils sont à moto ou en voiture. Ainsi, l'analyse systémique de l'espace routier renseigne-t-il que l'Homme en est à la fois le

régulateur et « l'utilisateur final » (Chomienne et Lavoisier, 2010). Toute action qu'il entreprend dans le cadre de ses interactions visent non seulement à maintenir l'équilibre du système, mais aussi à participer à le rendre plus sûr pour tous. Il a alors besoin d'informations suffisantes pour anticiper les accidents. L'habitude en ce qui concerne l'usage de la voie permet de disposer de ces informations pour adapter sa conduite. Le défaut de visibilité et de lisibilité de l'environnement routier, la perception de la situation de conduite, l'erreur d'appréciation de l'environnement routier et l'illusion de contrôle de la conduite constituent les obstacles majeurs à une bonne anticipation de l'accident. Il est constaté que ces variables sont rarement prises en compte dans l'analyse de l'accident (Guilbot et Ferrant, 2004). Parmi les cas d'accident exposés, les défaillances techniques étaient très peu évoquées comme c'est le cas en Belgique (Boulanger, 2010).

La seconde réalité qu'il importe de décrire est celle du rythme de la vie et du travail qui influence les conduites des usagers. Les métropoles africaines ne sont en rien comparables à celles européennes, américaines et asiatiques. Et pourtant, les conditions de vie et de travail présentent presque les mêmes caractéristiques. Les usagers sont soumis aux mêmes contraintes de temps marquées par l'empressement, la célérité en toute chose et tout devient urgent. Il n'est plus question de perdre du temps car dit-on « le temps c'est de l'argent ». C'est à ce contexte « d'accélération sociale » (Hartmut, 2010) qu'il faut associer nombre d'accidents de la route. Il façonne les représentations du temps et le rythme de vie et le rythme de travail que s'imposent les usagers de la route les contraignent à se conformer à la norme du « toujours plus vite » au risque de leur vie. Ces observations concordent d'avec celles de Lachance (Lachance, 2022) à propos du lien entre les comportements des usagers et le contexte plus large de l'accélération sociale. Selon lui, chez les jeunes, « le temps d'apprentissage, les premiers moments en solitaire sur la route et [...] la fatigue au volant révèlent à chaque fois les paradoxes d'un individu contraint de composer avec le sentiment d'urgence, au risque de la transgression et de la prise de risque » (*Ibid.*, p.58). Les récits d'accident ont révélé que de nombreux conducteurs étaient pressés et ont manqué de vigilance pour mieux anticiper les chocs.

La troisième réalité est celle du rapport aux normes qu'on peut relier au contexte de la « micro-régulation » effectuée par les usagers eux-mêmes. En effet, « l'activité de déplacement s'appuie formellement sur la capacité qu'a l'usager à anticiper les actions nécessaires [...] sous contrainte de temps forte [...] » (Fleury, 2004, p. 67-68). La lecture que nous proposons de la notion de capacité s'articule avec les relations que le conducteur entretient avec le code de la route et les normes qui ne sont écrites nulle part et qui participent à la sécurité routière. Le code de la route peut être défini comme un ensemble de règles auxquelles devraient se conformer les usagers pour garantir la sécurité de leur déplacement et leurs interactions avec les autres usagers. Il établit les conditions de circulation routière sécurisée. Les conducteurs sont astreints à la règle, mais doivent dans le même temps pouvoir interpréter les situations pour co-construire l'activité de conduite (Renouard, 2000). Une étude a montré qu'en Belgique, un accident sur deux est le résultat d'une vitesse trop élevée (Boulanger, 2010). Les gens commettent certaines infractions, pas parce qu'ils ne savent pas que c'est dangereux. Mais ils trouvent toujours des raisons de s'affranchir de ces règles pour satisfaire certains impératifs qu'ils jugent plus pertinents comme « rouler en sens interdit pour raccourcir un trajet, éviter la perte de carburant », « brûler le feu rouge pour aller vite et gagner du temps ». La conduite hors agglomération justifiait l'excès de vitesse chez certains accidentés. Plusieurs études ont montré que le non-respect de la limitation de vitesse était une conditionnalité de l'accident chez les jeunes (Gaymard, 2007) et chez les motards (Schvartz, 2018). Cette dernière source indique que les « mauvaises conditions climatiques, le mauvais état des routes et le fait de ne pas connaître la route » constituent des scénarios les moins conditionnels. Mais dans le cadre de cette recherche ce sont ces paramètres que les accidentés ont mis en avant pour expliquer les

conditions et les causes des accidents. Dans le fond, l'accident procède dans les différents cas d'une erreur de jugement relative aux règles et normes de circulation routière. Mais les victimes construisent le sens de l'accident à partir des consultations divinatoires et autres pratiques leur permettant d'y faire face plutôt spirituellement que d'agir sur les comportements. Dans l'imaginaire collectif l'accident ne peut dépendre exclusivement de l'humain. Un agent plus puissant serait à l'œuvre et contrôlerait le cours des interactions entre usagers, ce qui nuance l'approche qui ne considère que l'aspect matériel de l'accident.

Les interactions entre les usagers forts (camions, voitures) et usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes, piétons) sont rythmées par des agressivités qui mettent généralement entre parenthèses cet idéal de partage de la route. La non prise en compte des usagers vulnérables par les plus forts, le manque de respect, l'incivilité – certaines personnes interrogées affirment que les usagers ne sont pas civilisés –, l'impatience, l'imprudence, l'empressement, les conduites agressives apparaissent implicitement dans les propos relayés par les informateurs. Le manque de courtoisie et l'individualisme des conducteurs montrent que l'espace routier est aussi hétérogène. La conduite automobile est un moyen d'autonomie, de liberté et de contrôle qui participe à la construction de soi, notamment chez les jeunes (Duviau, 2020). La courtoisie qui est le socle de cette relation de partage se trouve régulièrement éprouvée par les usagers. Au Congo, le niveau d'agressivité des usagers forts sur ceux vulnérables est élevé. La courtoisie ne se traduit pas par ces relations de politesse usagers de la route. « [Elle] désigne en fait la période au cours de laquelle les autorités publiques interdisent aux policiers d'arrêter les automobilistes pour lutter contre la corruption et les tracasseries » (Malukisa Nkuku, 2017, p. 9). En France, la courtoisie participe à la survenue des accidents (Fournier et Clabaux, 2015). Au regard des résultats, le code ne peut « saturer » le référentiel des conducteurs et des usagers de la route. Il s'opère un travail de connexion que réalise l'usager entre sa connaissance du code (plus ou moins) et le code non écrit, plus large, moins technique, ouvert à toutes sortes de causalités et de responsabilités.

En effet, l'interaction routière ne dépend pas que des normes institutionnalisées. Il existe d'autres types de normes construites par les acteurs eux-mêmes en interaction sur l'espace routier. Une étude des comportements des conducteurs a montré que leur responsabilité dans le cadre de la perte du contrôle de leur véhicule résulte bien souvent d'une chaîne de causalités qui ne sont pas exclusivement liées au comportement, mais résultent des normes et des valeurs qui débordent le cadre des règles légales (Pérez-Díaz, 2004, p. 134). Une autre explication montre que « la non-conformité à des normes ou à des règles valorise la soumission à un système normatif extérieur produit par des phénomènes d'intériorisation, de socialisation, de persuasion ou de contrainte » (Lidgi, 2005, p. 117). Les normes ici renvoient aux attitudes de bienveillance, de respect mutuel, des comportements qui favorisent une interaction routière apaisée entre les usagers de la route. Parmi ces comportements, la courtoisie se présente comme un déterminant de la sécurité (Cestac et al., 2018 ; Fournier et Clabaux, 2015). Il s'agit des normes sociales synonymes de pratiques sociales préexistantes aux règles juridiques formellement établies. « Il s'agit souvent de règles comportementales qui n'ont pas fait l'objet d'une décision par le législateur telles que la courtoisie ou le civisme » (Cestac et al., 2018, 1). Elles légitiment les comportements et rendent plus compréhensibles les attitudes des conducteurs. Ce sont en règle générale des habitudes en matière de conduite, une sorte de "code social" régissant les interactions routières, une conduite jugée normale pourvue qu'elle garantisse la sécurité. En se référant à la littérature socio-anthropologique, elles correspondent à des « normes pratiques virtuelles. [sont dénommées normes pratiques] les diverses régulations informelles, de facto, tacites ou latentes, qui sous-tendent les pratiques des acteurs ayant un écart avec les normes officielles » (Olivier de Sardan, 2015, p. 26). Les problèmes de communication entre les conducteurs sont alors à l'origine des interactions conflictuelles du fait de l'incapacité d'une lecture appropriée des intentions.

## Conclusion

Aux termes de cette recherche il faut retenir que les récits rétrospectifs des accidents ont permis d'identifier plusieurs causes liées aux infrastructures mais aussi aux comportements des usagers de la route. Les circonstances d'accident peuvent être reliées à trois réalités sociales. Il s'agit des « problème des excès » dans les comportements des usagers de la route, les problèmes liés au rythme de vie et au rythme de travail qui sont reliés au contexte plus large « d'accélération sociale » où tout paraît urgent et il faut aller très vite et le problème des normes auxquelles se soumettent les conducteurs dans le cadre de la micro-régulation. Les procédés de justification, les énoncés argumentatifs au sujet des accidents tendent à être identiques chez les accidentés interrogés. Dans les descriptions proposées apparaît une distance entre les faits et l'évaluations qu'ils donnent de l'accident. La caractéristique commune des arguments est de rejeter en partie la responsabilité de l'accident sur d'autres éléments faisant partie du contexte ou extérieurs à celui-ci et à leurs comportements ou à d'autres usagers. Ces explications montrent qu'il y a une étiologie culturelle de l'accident indépendante des faits. C'est pourquoi les recherches de solutions conduisent à explorer les dimensions sacrificielles préventive, protectrice ou curative des accidents. Notre distance par rapport à l'analyse en termes de facteurs de risque ne constitue pas une faiblesse en tant que telle mais permet d'explorer des paramètres insuffisamment pris en compte dans les contributions. La particularité de l'approche méthodologique basée sur le « scénario types d'accident » permet d'aller au-delà de la démarche classique qui s'appuie généralement sur les procès-verbaux de la Police pour décrire les accidents. Il était question de donner la parole aux protagonistes afin de documenter leurs expériences. Au regard du nombre limité de cas documenté et du temps imparti pour la recherche, il était difficile de dresser un panorama complet des scénario-types d'accident. Un effort d'étude approfondie de la base de données *Traumar* permettra d'être exhaustif sur les circonstances des accidents et des réalités sociales auxquelles elles s'arriment.

## Références bibliographiques

ADHIKARI Pralhad, 2017, « The Inadaptability Theory of Accident Causation », In SCOTT Gregory, *Human error: preventive measures, analysis and improvement strategies*, Nova Science Publishers, Inc., p. 1-17.

ASSAILLY Jean-Pascal, 2015, « Culture, risque et sécurité routière - Jean-Pascal Assailly ». <https://sites.google.com/site/assaillyjeanpascal/home/textes/culture-risque-et-securite-routiere>.

BARJONET Pierre, 1980, « Influence sociale et représentation des causes de l'accident de la route », *Travail Humain*, n°43, vol. 2, p. 243-53.

BARJONET Pierre, GEZENTSVEY Michelle, et MORES Celia, 2010, « Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive », *Flux*, n° 81, vol. 3, p. 19-22. <https://doi.org/10.3917/flux.081.0019>.

BĘCZKOWSKA Sylwia Agata et IWONA Grabarek, 2021, « The Importance of the Human Factor in Safety for the Transport of Dangerous Goods ». *International Journal of Environmental Research and Public Health*, n°18, vol. 14, p. 1-18. <https://doi.org/10.3390/ijerph18147525>.

BOULANGER Ankatrien 2010, « Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009. Évolutions depuis 2003 et 2006 ». D/2010/0779/97. Bruxelles : IBSR, Observatoire pour la sécurité routière.

BRENAC Thierry et LEMOINE D, 2006, « L'utilisation de scénarios types d'accidents dans les diagnostics de sécurité routière ». INRETS, SETRA, CERTU, [http://www.sure.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ACTES-12-OCT-06\\_cle2be2ab.pdf](http://www.sure.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ACTES-12-OCT-06_cle2be2ab.pdf).

CAMIOLO Marc, 2015, *L'éducation routière en question : Socio-anthropologie critique du risque et de la sécurité*, EME Editions.

CESTAC Julien, CARNIS Laurent, ASSAILLY Jean Pascal, EYSSARTIER Chloé, et GARCIA Cédric, 2018, « Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français. » Rapport de recherche. IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02158510>, Consulté le [1 avril 2022].

CHAFIKA Hebbar, TIRES Hachemi, et HASSANI Maya Meriem, 2020, « Risque routier et sécurité routière en Algérie », *Territorium*, n°27, vol. 1, p. 133-44. [https://doi.org/10.14195/1647-7723\\_27-1\\_10](https://doi.org/10.14195/1647-7723_27-1_10).

CHARBIT Claire, 1997, « Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention ». <https://www.fondation-maif.fr/up/pj/rapport-final-accidents-circulation.pdf>.

CHEVALIER, Benjamin, et MARTINACHE Igor, 2017, *Déviances et contrôle social*, Bréal. Thèmes & Débats.

CHOMIENNE Hervié et LAVOISIER Lydie-Marie, 2010, « Genèse et structuration de la politique de sécurité routière en France : vers une stratégie intégrée ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 57, p. 15-44.

DINH D.D., VŨ N.H., MCILROY R.C., PLANT K.A., et STANTON N.A., 2020, « Effect of attitudes towards traffic safety and risk perceptions on pedestrian behaviours in Vietnam », *IATSS Research*, p. 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.01.002>.

DUKES, Richard L, Stephanie L CLAYTON, Lessie T JENKINS, Thomas L MILLER, et Susan E RODGERS. 2001. « Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage ». *The Social Science Journal*, n°38, vol. 2, p. 323-31. [https://doi.org/10.1016/S0362-3319\(01\)00117-3](https://doi.org/10.1016/S0362-3319(01)00117-3).

DUVIAU Maxime, 2020, *La jeunesse et la route : socio-anthropologie de la conduite automobile*, Université de Strasbourg.

— — —, 2022, « Les excès sur la route », In LE BRETON David, *Les jeunes au volant*, p. 73-85. Editions érès.

FACTOR Roni, MAHALEL David et YAIR Gad, 2007, « The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents », *Accident Analysis and Prevention*, n°39, p. 914-921.

FLEURY Dominique, 2004, « L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau », *Espaces et sociétés*, n°118, vol. 3, p. 63-77. <https://doi.org/10.3917/esp.118.0063>.

FLEURY Dominique et BRENAC Thierry, 2001, « Accident prototypical scenarios, a tool for road safety research and diagnostic studies ». *Accident Analysis & Prevention*, n°33, vol. 2, p. 267-76. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00041-5](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00041-5).

FLEURY Dominique, PEYTAVIN Jean-Francois, ALAM Thomas, GODILLON Sylvanie et SAINT-GÉRAND Thierry, 2013, « Inégalité sociale et Risque Routier. L'apport d'une approche territorialisée », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, AFITL, p. 45-62.

FOURNIER Jean-Yves et CLABAUX Nicolas, 2015, « Les inconvénients pour la sécurité routière de certains comportements de conduite courtois », *Carnets d'accidentologie*, n°2015, p. 45-51. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01207892v1>.



GAYMARD Sandrine, 2007, « La représentation de la conduite chez des jeunes conducteurs : une étude de la conditionnalité routière », *Recherche Transports Sécurité*, n° 24, vol.97, p. 339-359. <https://doi.org/10.3166/rts.96.339-359>.

GODILLON Sylvain, 2014, « Réduire les inégalités de risque d'accident dans les quartiers défavorisés : le succès d'une expérimentation britannique », *Reflets et perspectives de la vie économique*, n° 3 - Tome LII, p. 19-29. <https://doi.org/10.3917/rpve.533.0019>.

GROSSETÊTE Matthieu, 2010, « L'enracinement social de la mortalité routière ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°84, vol.4, p. 38-57. <https://doi.org/10.3917/ars.184.0038>.

— — —, 2012, *Accident de la route et inégalités sociales : les morts, les médias et l'État*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, Collection champ social.

GUERY Arthur, 2020, « Représentations sociales de la conduite des motocyclistes : étude de la conditionnalité de la règle chez les motards ayant des pratiques sur circuit ». Mémoire, Angers : Université Angers. <https://dune.univ-angers.fr/fichiers/15001107/2020HMPST12141/fichier/12141F.pdf>.

GUILBOT Michèle et FERRANT Véronique, 2004, « L'insécurité routière : quel(s) coupable(s) devant le juge pénal? », *Espaces et sociétés*, n°118, vol. 3, p. 149-67. <https://doi.org/10.3917/esp.118.0149>.

HADDAK Mohamed Mouloud, POCHE Pascal, LICAJ Idlir, RANDRIANTOVOMANANA Eliette et al. 2011. « Inégalités Sociales et territoriales de Mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes, Rapport de synthèse du projet Isomerr Jeunes ». <https://doi.org/10.3917/HALId:halshs-00676662>.

HARTMUT Rosa, 2010, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, Théorie critique.

HERMAN Nancy, LITTLE Patricia, et FRENCH John, 1999, « Road rage: an exploratory analysis ». *Michigan Sociological Review*, n°13, p. 65-79. <https://www.jstor.org/stable/40969036>.

HOUNKPE DOS SANTOS Bella, GLÈLÈ-AHANHANZO Yolaine, KPOZÈHOUE Alphonse, DADDAH Donatien, OUENDO Edgard-Marius, COPPIETERS Yves, et LEVÊQUE Alain, 2022, « Referral conditions for severe road traffic injuries and their influence on the occurrence of hospital deaths in Benin », *Journal of Public Health in Africa*, n°13, p. 21-38. <https://doi.org/10.4081/jphia.2022.2138>.

LACHANCE Jorcelyn, 2022, « L'urgence de la conduite automobile ». Le BRETON David, Les jeunes au volant, Toulouse, Éditions érès, p. 57-72.

LIDGI Sylvie, 2005, « Le volant et la norme. Éléments d'une problématique ». *L'Homme & la Société*, n°55, vol. 1, p. 115-28. <https://doi.org/10.3917/lhs.155.0115>.

LLOYD Mike, 2016, « 'It's on video, every second of it': a micro-sociological analysis of cycle rage ». *Visual Studies*, n° 31, vol.3, p. 206-20. <https://doi.org/10.1080/1472586X.2016.1209986>.

LUPTON Deborah, 2002, « Road rage: drivers' understandings and experiences ». *Journal of Sociology*, n°38, vol. 3, p. 275-90. <https://doi.org/10.1177/144078302128756660>.

MALUKISA NKUKU Albert, 2017, « « Courtoisie routière » à Kinshasa et à Lubumbashi : un instrument politique pour le maintien de l'ordre public », *Revue internationale des études du développement*, n°231, vol. 3, p. 9-31. <https://doi.org/10.3917/ried.231.0009>.

MASSIN Isabelle, 2002, « La sécurité routière », *Revue française d'administration publique*, n°103, vol. 3, p. 451-53. <https://doi.org/10.3917/rfap.103.0451>.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2015, « Practical norms: informal regulations within public bureaucracies (in Africa and beyond) », In de HERDT Tom et OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, *Real Governance and Practical Norms in Sub-Saharan Africa: The game of the rules*, Routledge, 19-62. London and New York.

PEDEN Margie, SCURFIELD Richard, SLEET David, DINESH Mohan, HYDER Adnan, MATHERS Eva Jarawan, 2004, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé*, Genève, Organisation mondiale de la Santé.

PERETTI-WATEL Patrick, 2001, « La conduite automobile : un objet de recherche sociologique ? », *European Journal of Sociology*, n°42, vol. 2, p. 391-428. <https://doi.org/10.1017/S0003975601001035>.

Pérez-Diaz, Claudine, 2000, « Comportements des conducteurs et modèles du risque », *Déviance et Société*, n°24, vol. 2, p. 187-208.

— — —, 2003, « Théorie de la décision et risques routiers ». *Cahiers internationaux de sociologie* 114 (1) : 143. <https://doi.org/10.3917/cis.114.0143>.

— — —, 2004, « Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière ». *Espaces et sociétés*, n°118, vol. 3, p. 133-47. <https://doi.org/10.3917/esp.118.0133>.

PHELIPPEAU Eric, 2002, « Actualité de la sécurité routière : ; Anne Kletzen : L'automobile et la loi - Comment est né le code de la route ? ; Jean-Marie Renouard : As du volant et chauffards - Sociologie de la circulation routière ; Claudine Perez-Diaz : Jeux avec des règles pénales - Le cas des contraventions routières », *Politiques et Management Public*, n°20, vol. 4, p. 147-58. [https://www.persee.fr/doc/pomap\\_0758-1726\\_2002\\_num\\_20\\_4\\_2775](https://www.persee.fr/doc/pomap_0758-1726_2002_num_20_4_2775).

PSYCHOPOULOS Axelle, GRANIÉ Marie-Axelle, et BRENAC Thierry, 2017, « AESR. Analyses des Enjeux de Sécurité Routière pour un meilleur ciblage des politiques publiques de sécurité routière. Rapport intermédiaire ». <https://doi.org/hal-01591178>.

RENOUARD Jean-Marie, 2000, *As au volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, Paris-Montréal, L'Harmattan, Logiques Sociales.

SAAD Farida, 1988, « Prise de risque ou non-perception du danger », *Recherche Transports Sécurité*, n° 18/19, p. 55-62.

SCHVARTZ Anne-Sophie, 2018, *Représentation Sociale du 80km/h chez les motards et conditionnalité*, Mémoire, Université d'Angers, <https://dune.univ-angers.fr/fichiers/14001719/2019HMPST10129/fichier/10129F.pdf>.

SMALL Martin et RUNJI Justin, 2014, « La gestion de la sécurité routière en Afrique. Un cadre de gestion pour les agences nationales chefs de file », Document de travail 101, SSATP : Programme de Politiques de Transport en Afrique.

SMITH Philip et KING Ryan, 2013, « From Road Rage to Everyday Automotive Incivility: A Routine Activities Approach to Low-Level Deviance », *The Sociological Quarterly*, n°54, vol. 3, p. 476-500. <https://doi.org/10.1111/tsq.12030>.

VAN ESLANDE Pierre et PAGE Yves, 2007, « Social and Cultural Factors », Project N° 027763 – TRACE.

WEILL-FASSINA Annie, KOUABENAN Dongo Rémi, et De la GARZA Cecilia, 2004, « Analyse des accidents du travail, gestion des risques et prévention », In LANCRY Brangier et al., *Les dimensions humaines du travail - théories et pratiques de la psychologie du travail*, p. 251-84.