

---

*La place de la communication dans les dispositifs d'amélioration de la sécurité routière dans les villes de Porto-Novo et de Parakou au Bénin*

---

**BEREPA Ousmane Chaa**, Institut Supérieur de l'Information et de la Communication de Kountia, Conakry (Guinée)

Mél. : [manberepa@gmail.com](mailto:manberepa@gmail.com)

<sup>2</sup> **DJOGBEDE Léopold**, Université d'Abomey-Calavi

Mél. : [leodjogbede@hotmail.com](mailto:leodjogbede@hotmail.com)

<sup>3</sup> **AHOUCANDJINOU Sèmèvo Géraud Landry**, Université d'Abomey-Calavi

Mél. : [geraud.ahouandjinou@gmail.com](mailto:geraud.ahouandjinou@gmail.com)

**Mots-clés :**

Communication, sécurité routière, dispositifs d'amélioration, prévention, Bénin

---

**Résumé**

L'objectif de cette recherche est d'analyser la place de la communication dans les dispositifs de la sécurité routière dans les villes de Porto-Novo et de Parakou au Bénin. La méthodologie adoptée combine une approche qualitative (observation directe, entretiens avec autorités, ONG et analyse documentaire) et une approche quantitative (enquête auprès de 128 usagers). Les résultats révèlent que les dispositifs techniques, infrastructurels et coercitifs sont privilégiés par les autorités, tandis que la communication reste marginale, limitée à quelques émissions radiophoniques en français et à des campagnes ponctuelles. Du point de vue des usagers, 61 % déclarent n'avoir aucune connaissance des actions de communication, et 84 % jugent les dispositifs en place peu ou pas du tout efficaces. Les analyses montrent que la faible efficacité des campagnes résulte de l'absence d'une stratégie de communication claire, du manque de suivi-évaluation et de la faible utilisation des langues nationales. L'étude suggère donc de revaloriser la communication dans la politique de sécurité routière à travers l'élaboration d'une stratégie intégrée et participative en diversifiant les canaux (radios communautaires, réseaux sociaux, théâtre populaire, campagnes de proximité) et en tenant compte du contexte socioculturel.

---

**Keywords:**

Communication, road safety, improvement measures, prevention, Benin

---

**Abstract**

The aim of this research is to analyse the role of communication among measures to improve road safety in Benin, focusing on the cities of Porto-Novo and Parakou. The methodology adopted combines a qualitative approach (interviews with authorities and NGOs, and documentary analysis) with a quantitative approach (survey of 128 users and direct observation). The results reveal that technical, infrastructural and coercive measures are favoured by the authorities, while communication remains marginal, limited to a few radio programmes in French and occasional campaigns. From the users' point of view, 61% say they have no knowledge of communication initiatives, and 84% consider the measures in place to be of little or no effectiveness. Analyses show that the low effectiveness of the campaigns results from the absence of a clear communication strategy, the lack of monitoring and evaluation, and the low use of national languages. The study therefore suggests upgrading communication in road safety policy through the development of an integrated and participatory strategy by diversifying channels (community radio stations, social networks, popular theatre, local campaigns) and taking into account the socio-cultural context.

---

## Introduction

Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS, 2023, p. 1), les accidents de la route provoquent environ 1,19 million de décès par an dans le monde et touchent de manière disproportionnée les pays à revenu faible ou intermédiaire. Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* estime, pour sa part, le taux mondial de mortalité routière à 18,2 décès pour 100 000 habitants, soit environ 182 décès par million d'habitants (OMS, 2018, p. 5). Les traumatismes dus aux accidents de la circulation constituent ainsi un problème majeur de santé publique et de développement, particulièrement dans les pays à revenu faible et intermédiaire (OMS, 2018, pp. 2-5). La situation est encore plus préoccupante en Afrique. Selon la Banque africaine de développement, les accidents de la circulation constituent la quatrième cause de décès chez les personnes âgées de 5 à 44 ans dans la région ; en outre, plus de 75% des victimes appartiennent à la population en âge de travailler, c'est-à-dire aux personnes âgées de 16 à 65 ans (BAD, 2013, pp. 1-2). Ils représentent une perte économique majeure, évaluée dans plusieurs contextes africains entre 1% et 3% du PIB, ce qui affecte directement les capacités de production, les dépenses publiques de santé et la productivité nationale. Ces données confirment que l'insécurité routière ne se limite pas à une question de circulation, mais engage aussi la productivité nationale, les dépenses de santé et la cohésion sociale.

Au Bénin, la route constitue le principal moyen de transport, assurant plus de 90 % des déplacements de personnes et de marchandises. Cette forte dépendance

au transport terrestre (routier) expose les usagers à un risque élevé d'accidents de la circulation, au point d'en faire un problème majeur de santé publique et de développement (CECO-BTP, 2022, p. 6). Chaque jour, en moyenne deux personnes perdent la vie sur les routes béninoises, ce qui entraîne un lourd tribut humain. Les conséquences économiques sont également considérables : les accidents de circulation coûtent à l'économie nationale environ 110 milliards de francs CFA par an en pertes diverses (dommages matériels, perte de productivité, frais de santé, etc.) (CECO-BTP, 2022, p. 6-7). L'insécurité routière apparaît ainsi comme un frein au développement et un facteur aggravant de la pauvreté sur le continent et surtout au Bénin.

Face à cette réalité, la communauté internationale a lancé la **Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020** et son plan mondial, structuré autour de cinq volets : la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et de la mobilité, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers et les soins post-accident. Ils constituent le cadre d'action globale et durable visant à faciliter une action coordonnée et concertée des acteurs et donnent des orientations aux pays en leur proposant des initiatives efficaces et éprouvées, inspirées de l'expérience de pays pionniers en matière de sécurité routière. Dans le cadre de son adhésion à cette initiative, le Bénin a mis en place plusieurs dispositifs visant l'amélioration de la sécurité routière, parmi lesquels la communication apparaît comme un levier essentiel de prévention et de changement des comportements des usagers de la route (B. Hounkpè & al, 2021 p.764).

La sécurité routière repose certes sur un dispositif de sanctions, mais la communication vise surtout à amener les usagers à modifier volontairement leurs comportements à risque. Dans cette perspective, H. D. Lasswell (1948, p. 37) montre que la communication s'inscrit dans une logique d'influence orientée vers des effets sur les publics, tandis que pour E. M. Rogers (2003, p. 5) l'adoption d'un comportement nouveau dépend de la diffusion de l'information, de sa compréhension et de son appropriation par les destinataires. A. Bandura (1977a p. 22) quant à lui, met en évidence le rôle de l'apprentissage social et de l'auto-efficacité dans le changement de comportement. Ainsi, la communication en sécurité routière doit chercher à réduire le nombre et la gravité des accidents en sensibilisant les usagers, en diffusant des connaissances sur les risques et en encourageant la prise de conscience, notamment chez les piétons. Cette approche ne se limite donc pas à informer sur une réforme législative, mais vise aussi à transformer durablement les attitudes et les pratiques.

Malheureusement les données du Centre National de Sécurité Routière (CNSR) montrent qu'à Cotonou, entre 2011 et 2020, la moyenne annuelle des accidents de la route s'élève à 2774 accidents, dont environ 680 cas graves et 76 décès (CECO-BTP, 2022, p. 16). La gravité de ces accidents se traduit par une répartition de 3 % de cas mortels, 25 % de blessés graves et 38 % de blessés légers. Les motocyclistes représentent la catégorie la plus vulnérable. En moyenne, les deux-roues motorisés (2RM) sont impliqués dans 43 % des accidents, soit près d'un accident sur deux (CECO-BTP, 2022, p. 18-19). Les

conflits entre voitures particulières et deux-roues motorisés constituent la première cause de mortalité, représentant 20 % des décès et près de 45 % des blessés graves. Les piétons ne sont pas épargnés : les accidents impliquant des voitures et des piétons comptent pour 17 % des décès, tandis que ceux impliquant des deux-roues et des piétons représentent 10 % (CECO-BTP, 2022, p. 20).

Au regard de ce qui précède, malgré la priorité accordée aux dispositifs techniques, infrastructurels et coercitifs par les acteurs de la sécurité routière, les accidents de la circulation demeurent élevés dans les grandes villes du Bénin et les comportements à risque persistent chez les usagers de la route. Cette situation met en évidence les limites des interventions mises en œuvre et souligne l'importance de la dimension communicationnelle dans les politiques de prévention routière. Pourtant, la communication, bien que reconnue comme un levier essentiel de sensibilisation et d'accompagnement des usagers vers des pratiques plus sécuritaires, semble occuper une place marginale dans l'arsenal des dispositifs déployés. Les actions de communication existantes, majoritairement constituées de campagnes de sensibilisation ponctuelles, soulèvent ainsi la question de leur portée réelle et de leur efficacité auprès des publics ciblés. C'est pourquoi, la communication en matière de sécurité routière est envisagée au-delà des seules campagnes de prévention. Elle apparaît également comme un espace de débat public et comme une composante de l'action publique de sécurité routière (L. Carnis, 2021, pp. 7-14).

Dès lors, cette situation pose la question de savoir : quelle est la place qu'occupe la communication parmi les dispositifs d'amélioration de la sécurité routière au Bénin ? Ainsi, l'objectif de la présente recherche est d'analyser la place de la communication parmi les dispositifs d'amélioration de la sécurité routière au Bénin, en ce en partant de l'exemple des villes que sont Porto-Novo et de Parakou.

La recherche part du postulat que la communication n'occupe pas une place stratégique parmi les dispositifs d'amélioration de la sécurité routière dans les grandes villes du Bénin.

## 1. Matériel et méthodes

La présente étude adopte une démarche mixte, combinant à la fois les approches qualitative et quantitative. L'approche qualitative permet de recueillir des données profondes et compréhensives auprès des acteurs institutionnels et de la société civile impliqués dans la sécurité routière, tandis que l'approche quantitative offre la possibilité de mesurer l'ampleur du phénomène à travers l'expérience et la perception des usagers de la route dans les deux villes concernées par l'étude, à savoir Porto-Novo et Parakou.

### 1.1. Techniques et outils de collecte des données

La recherche a mobilisé une démarche mixte afin de croiser les perceptions des acteurs institutionnels, des organisations de la société civile et des usagers de la route. La collecte des données a reposé sur trois outils principaux : l'observation directe, l'entretien semi-directif

et le questionnaire. L'observation directe a permis d'identifier les comportements routiers effectifs et la visibilité concrète des dispositifs de communication dans les espaces de circulation. L'entretien a servi à recueillir les logiques, contraintes et choix des acteurs impliqués dans la sécurité routière. L'enquête par questionnaire a permis de mesurer, auprès des usagers, le niveau de connaissance et l'appréciation de l'efficacité des actions de communication.

Le choix de ces outils se justifie par leur complémentarité méthodologique. En recherche mixte, l'entretien semi-directif est particulièrement utile pour accéder aux perceptions des acteurs, tandis que l'observation permet de confronter les discours aux pratiques réelles. L'enquête par questionnaire, quant à elle, permet d'obtenir des données descriptives sur un nombre plus large d'enquêtés, ce qui renforce la portée de la recherche.

### 1.2. Technique d'échantillonnage

Deux éléments sont pris en compte : population mère et échantillon. L'échantillonnage a été construit de manière raisonnée et de commodité, selon la nature des publics visés. Pour l'approche qualitative, le choix raisonné est adapté, car il permet de retenir les acteurs les plus pertinents pour l'objet étudié, notamment les responsables institutionnels et les responsables d'ONG engagés dans la sécurité routière. La littérature méthodologique montre que l'échantillonnage raisonné est approprié lorsque le chercheur sélectionne les participants en fonction de leur expertise, de leur

fonction ou de leur expérience directe du phénomène étudié.

Pour l'approche quantitative, le recours à un échantillon de commodité est indiqué lorsque l'accès à la population est limité par le temps, les moyens ou la dispersion des usagers sur le terrain. Les usagers enquêtés ont donc été choisis parmi les catégories les plus exposées et les plus accessibles dans les deux villes, notamment les conducteurs de taxi-moto, les automobilistes, les conducteurs de véhicules lourds et les piétons.

L'échantillon a été constitué selon une logique différenciée, en cohérence avec les approches qualitative et quantitative mobilisées dans l'étude. Ce choix méthodologique vise à croiser le point de vue des acteurs impliqués dans la conception et la mise en œuvre des actions de communication en matière de sécurité routière avec celui des usagers, principaux destinataires de ces actions.

Ainsi, la population mère de la recherche est constituée de trois grandes catégories :

1. Les autorités en charge de la sécurité routière au Bénin (Centre National Sécurité Routière (CNSR), Police républicaine, collectivités locales).
2. Les organisations non gouvernementales (ONG) engagées dans la prévention et la sensibilisation routières.
3. L'ensemble de la population de Porto-Novo et de Parakou, notamment les usagers des voies publiques.

Par ailleurs, l'échantillon de la recherche est scindé en deux groupes :

- L'échantillon qualitatif comprend des acteurs institutionnels et associatifs directement engagés dans les dispositifs de sécurité routière et, plus particulièrement,

dans les actions de sensibilisation et de communication. Il est composé de deux (02) responsables régionaux de la sécurité routière, respectivement à Porto-Novo et à Parakou, ainsi que de responsables d'organisations de la société civile intervenant dans la prévention des accidents de la circulation.

Quatre (04) personnes ont été retenues dont une personne par organisation non gouvernementale :

- Jeunesse Mouvement Réseau, à Porto-Novo ;
- Alinagnon ONG, à Cotonou ;
- le Réseau des associations pour la sécurité routière, à Cotonou ;
- l'ONG Feu-Vert, à Parakou.

Ces structures ont été sélectionnées en raison de leur implication avérée dans la mise en œuvre d'actions de communication et de sensibilisation à l'endroit des usagers de la route. Les entretiens menés avec leurs responsables ont permis d'analyser la place accordée à la communication dans les dispositifs existants, les formes d'actions développées, ainsi que les contraintes et limites rencontrées dans leur mise en œuvre et leur efficacité.

- L'échantillon quantitatif est constitué des usagers de la route dans les deux villes étudiées, à savoir Porto-Novo et Parakou, qui représentent les principaux publics cibles des actions de communication en matière de sécurité routière. Il comprend :
  - des conducteurs de véhicules poids lourds ;
  - des conducteurs de véhicules administratifs (CVA) ;
  - des conducteurs de taxi-moto ;
  - des piétons.

Au total, 128 usagers de la route ont été enquêtés, en complément des deux (02) responsables régionaux de la sécurité routière et des quatre (04) responsables des ONG retenues. L'étude a ainsi porté sur un effectif global de 134 personnes. Bien que cet effectif soit limité au

regard de la population mère, il a permis de recueillir des données pertinentes pour apprécier la visibilité, la portée et l'efficacité perçue des actions de communication mises en œuvre, tout en offrant une compréhension fine des réalités locales à travers le croisement des données qualitatives et quantitatives.

### 1.3. Méthodes d'analyse des données

La présente recherche mobilise des méthodes d'analyse qualitative et quantitative, en cohérence avec l'approche méthodologique mixte adoptée. Ces méthodes visent à analyser la place accordée à la communication dans les dispositifs de sécurité routière, ainsi qu'à apprécier l'efficacité des actions de communication mises en œuvre auprès des usagers.

#### 1.3.1. Analyse des données qualitatives

Les données issues des entretiens ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique. Cette méthode a consisté à organiser et interpréter les discours des acteurs institutionnels et associatifs autour de catégories analytiques telles que : la place de la communication dans les dispositifs existants, les types d'actions de communication mises en œuvre, les publics ciblés, les canaux mobilisés, ainsi que les contraintes et limites rencontrées dans leur mise en œuvre. L'interprétation s'est appuyée sur une comparaison des discours des différents acteurs, complétée par une triangulation avec les données issues de la documentation et des observations de terrain, afin d'identifier les

convergences, divergences et écarts entre les intentions déclarées et les pratiques effectives.

#### 1.3.2. Analyse des données d'observation

Les données issues de l'observation directe ont été traitées par une analyse descriptive et catégorielle des comportements routiers observés. Concrètement, les comportements ont été relevés puis classés selon des catégories préétablies liées aux principales pratiques à risque (par exemple : non-port du casque, non-respect de la signalisation, surcharge, usage du téléphone, traversées dangereuses des piétons, etc.), ainsi qu'aux situations d'exposition (type d'usager, lieu, moment, densité de circulation).

Cette analyse a permis :

- de documenter les pratiques réellement observées dans les deux villes étudiées ;
- de confronter ces pratiques aux messages et actions de communication rapportés par les acteurs institutionnels et associatifs ;
- et d'apprécier, de manière indirecte, la portée et l'efficacité des actions de communication existantes, à travers les écarts éventuels entre comportements attendus (au regard des messages de prévention) et comportements effectivement observés.

#### 1.3.3. Analyse des données quantitatives

Les données quantitatives recueillies à l'aide des questionnaires ont été traitées à l'aide de logiciels statistiques (Excel et SPSS). L'analyse a principalement reposé sur des statistiques descriptives (fréquences, pourcentages), présentées sous forme de tableaux et de graphiques. Elle a permis de mesurer notamment : le

niveau de connaissance des actions de communication par les usagers, les canaux identifiés, ainsi que leur perception de l'efficacité des dispositifs de sécurité routière, y compris la dimension communicationnelle.

#### **1.4. Théorie et Modèles d'analyse**

Deux modèles d'analyse de la communication ont été mobilisés dans le cadre de cette étude : le modèle de H. D. Lasswell (1948), complété par celui de R. Braddock (1958). Ces modèles ont été retenus non dans une perspective prescriptive, mais comme des grilles analytiques permettant d'examiner la structuration des actions de communication existantes en matière de sécurité routière.

##### **1.4.1. Théorie de la communication politique de Gerstlé Jacques**

J. Gerstlé (2004), dans ses travaux sur la communication politique, propose une théorie qui permet de situer la communication non pas comme un simple outil d'information, mais comme une ressource stratégique au service de l'action publique et de la gouvernance. Pour l'auteur, la communication n'est pas extérieure à l'action mais elle participe à la construction des problèmes publics, à la légitimation des décisions et à la mise en œuvre des politiques. Elle est donc un levier d'action à part entière, au même titre que les dispositifs réglementaires, financiers ou techniques. Elle doit être donc considérée comme une ressource symbolique et pragmatique qui permet aux acteurs publics de définir les enjeux et cadrer les débats, de mobiliser les publics et les parties prenantes, d'accompagner et rendre

acceptables les mesures (sanctions, réformes, innovations).

Dans le cas de la sécurité routière, la théorie de J. Gerstlé (2005) permet d'analyser comment la communication informe sur les risques et les règles, accompagne l'introduction de nouvelles mesures (ex. : limitation à 50 km/h en agglomération), contribue à rendre acceptables des dispositifs de contrôle (radars, sanctions) et interagit avec d'autres leviers (infrastructures, technologie, éducation) pour former un système global de prévention.

##### **1.4.2. Modèle de Lasswell Harold D.**

En 1948, H. D. Lasswell propose une formule analytique connue sous le nom de « question-programme » pour étudier les processus de communication : Who says what, in which channel, to whom, with what effect ? (Qui dit quoi, par quel canal, à qui et avec quel effet ?).

Dans le cadre de cette recherche, ce modèle a permis d'analyser les actions de communication mises en œuvre en matière de sécurité routière selon cinq composantes principales :

- Qui ? (Émetteur) : les acteurs à l'origine des messages de communication, tels que le Centre national de sécurité routière (CNSR) ou les organisations de la société civile ;
- Dit quoi ? (Message) : le contenu des messages de prévention diffusés (par exemple : « Ne buvez pas au volant », « Le port du casque sauve des vies ») ;
- Par quel canal ? (Média) : les supports de diffusion mobilisés, notamment la radio, la télévision, les caravanes de sensibilisation ou autres supports de communication ;

- À qui ? (Récepteur / public cible) : les catégories d'usagers visées, telles que les conducteurs de taxi-moto, les conducteurs de véhicules lourds ou les piétons ;
- Avec quel effet ? (Impact) : les effets recherchés en termes de sensibilisation et de modification des comportements.

Ce modèle présente l'avantage de structurer l'analyse des actions de communication autour de leurs composantes essentielles. Toutefois, son caractère linéaire ne permet pas de prendre pleinement en compte certaines dimensions importantes, notamment le contexte de diffusion et les intentions des acteurs, ce qui justifie le recours au modèle complémentaire de R. Braddock (1958). Il permet de comprendre pourquoi des messages diffusés en français touchent mal certains publics, notamment les conducteurs de taxi-moto ou les usagers peu alphabétisés, et pourquoi l'absence d'adaptation au contexte réduit l'efficacité des actions.

### 1.5. Cadre de l'étude

Les villes de Porto-Novo et de Parakou ont servi de cadre à la présente recherche en raison de leur importance stratégique, démographique et communicationnelle dans l'espace urbain béninois. Ces deux villes constituent des pôles urbains majeurs, représentatifs des dynamiques de mobilité et des enjeux de sécurité routière dans les grandes agglomérations du pays.

Porto-Novo, capitale politique du Bénin, se caractérise par une forte densité urbaine, une circulation dominée par les deux-roues motorisés et une concentration d'institutions publiques et d'organisations de la société

civile impliquées dans la sécurité routière. Elle bénéficie également d'un paysage médiatique relativement dense, incluant des médias de service public, des radios locales et communautaires, qui constituent des canaux privilégiés pour les actions de communication et de sensibilisation. Parakou, principale ville du Nord du Bénin et carrefour des axes de circulation nationaux et internationaux, joue un rôle central dans les échanges commerciaux et la mobilité interurbaine. La ville connaît une forte fréquentation des routes par les transports de marchandises et les deux-roues motorisés, ce qui en fait un espace particulièrement exposé aux risques d'accidents. Son paysage médiatique, dominé par des radios régionales et communautaires diffusant en langues nationales, offre un contexte pertinent pour analyser les dispositifs de communication et leur portée auprès de publics diversifiés.

Le choix de ces deux villes permet ainsi de comparer des contextes urbains différenciés, Sud et Nord du pays, capitale politique et pôle régional, tout en mettant en évidence des réalités communes en matière d'insécurité routière et de dispositifs de communication. Ce cadre comparatif contribue à une meilleure compréhension de la place et de l'efficacité des actions de communication en sécurité routière dans les grandes villes du Bénin

#### 1.5.1. Ville de Porto-Novo

Situé au sud du Bénin à 30 km de Cotonou, la ville de Porto-Novo est localisée entre 6°30 de latitude nord et 3°30 de longitude Est. Elle est limitée : au nord par les communes d'Akpro-Missérété, d'Avrankou et d'Adjarra,

au Sud par la commune de Sèmè-Podji, à l'Est par la commune d'Adjarra, à l'Ouest par la commune des Aguégus. Capitale politique du Bénin, aux termes des dispositions de l'article 4 et suivants de la loi 97-029 du 15 janvier 1999 portant organisation des communes en République du Bénin, la municipalité de Porto-Novo est subdivisée en cinq (05) arrondissements qui regroupent 100 quartiers administratifs. Elle s'étend sur une superficie de 52,4 km<sup>2</sup> sur laquelle vit une population de 264.320 habitants avec une densité d'environ 5044 habitants au km<sup>2</sup> (INSAE, 2016). Cette population serait estimée à 314 906 habitants en 2025. Le climat est typique d'un climat humide subéquatorial.

L'identité culturelle propre à la ville de Porto-Novo repose sur le triptyque des croyances ancestrales et le syncrétisme religieux que constituent la croyance en dieu suprême, créateur de l'univers et le culte des ancêtres connu sous l'appellation « Vodoun » en goun ou « Orisha » en yoruba. Les langues couramment parlées sont le Goun et le Yoruba et plus tard le français qui s'est imposé comme langue officielle de travail.

L'histoire du peuplement de Porto-Novo, montre une stratification de couches successives de populations plus ou moins homogènes : goun, yoruba et agouda. Le groupe yoruba comprend aussi les Nagos dont la langue et à l'origine nigériane sont similaires. Ce groupe est composé en grande partie de pratiquants de l'Islam. Le groupe est caractérisé par une spécialisation professionnelle marquée dans le secteur du commerce, tant au niveau local que transfrontalier avec le Nigeria voisin. Les Goun, les Tori, les Seto et les Toffin, sont des populations spécialisées dans les activités de production

comme la pêche, l'agriculture et l'artisanat. Elles sont majoritairement de confessions chrétiennes, toutes églises confondues. Les Toffin, sont souvent qualifiés comme les « hommes de l'eau ». Spécialisés dans la pêche et la pisciculture en lagune (à travers la technique des « acadjas »), ils habitent les berges de la lagune, dans un habitat particulier, composé de maisons sur pilotis. Les Agoudas, descendants d'anciens esclaves affranchis de retour du Brésil, est le groupe considéré comme le mieux inséré dans les administrations publiques et privées. Ayant été les premiers auxiliaires de l'administration coloniale française, ils ont de ce fait acquis un statut social intermédiaire entre les colons et les populations locales. Même si la communauté agouda compte quelques musulmans, la grande partie de ses membres est catholique. Au-delà des distinctions que l'on vient de présenter - ethnie, religion, profession - la réalité de Porto Novo révèle plutôt une mosaïque imbriquée tant au point de vue ethnique que religieux. Les enquêtes et la bibliographie montrent que sur le plan spatial, il n'y a pas de discontinuité entre ces groupes. Les lieux de culte se côtoient : l'adhésion aux religions révélées (christianisme et Islam) n'est en rien incompatible avec les cultes endogènes, notamment le culte vodoun. Enfin, la population de Porto-Novo est relativement homogène au niveau ethnique : seule une personne sur 10 n'appartient pas aux deux groupes ethniques majoritaires que sont les Goun/Foun et les Yoruba. Sur le plan religieux, nous notons une multitude d'appartenances. Sur le plan religieux, Porto-Novo se caractérise par une pluralité d'appartenances. Le catholicisme y est majoritaire (45,7%), suivi de l'islam

(25,1%) et du vodun (4,7%), tandis que les autres habitants se répartissent entre les églises chrétiennes non catholiques et les cultes dits « post-coutumiers » (E. Dorier-Apprill, C. Tafuri, & N. Agossou, 2013, p. 114).

### 1.5.2. Ville de Parakou

Située au centre du Bénin, la commune de Parakou est limitée au Nord par la commune de N'Dali, au Sud, à l'Est et à l'Ouest par la commune de Tchaourou. En vingt ans la population de la ville de Parakou a doublé. De 103577 habitants, elle est passée à 149819 habitants en 2002 et à 255478 habitants en 2013 (INSAE, 2016).

Parakou couvre une superficie de 441 km<sup>2</sup> et abrite la plupart des directions départementales ainsi que d'importantes infrastructures, notamment l'aéroport de Tourou. À la croisée des axes de communication nationaux et internationaux, la ville de Parakou encore appelé Cité des Kobourou, constitue une étape entre Cotonou, capitale économique du Bénin (située à 415km de Parakou) et Malanville la dernière ville en terre béninoise en allant vers la république du Niger. Sa position centrale lui confère un rôle primordial dans le transport des marchandises vers les pays voisins notamment le Burkina Faso et le Niger cité précédemment. A l'instar de toutes les grandes villes du Bénin, Parakou a une histoire. Autre fois fondée par Kobourou AKPAKI, fils d'un roi Nago de Savè, la ville de Parakou est le symbole d'un brassage séculaire qui lui donne jusqu'aujourd'hui une réputation de tolérance à l'égard des autres peuples qui viennent s'y installer. Elle est une ville multiethnique. On y recense, pas moins d'une vingtaine de groupes socioculturels notamment le

Baatonù, le Dendi, le Peulh, le Waama, le Ditamari, le yoruba et assimilé et d'autres groupes, ainsi qu'un afflux des communautés ethniques originaires du sud et d'autres régions du Bénin. Mais la ville compte aussi de fortes communautés d'étrangers avec des Nigériens, des Nigérians, des Ghanéens, des Togolais, des Burkinabè et des Indo-Libanais. Il est noté la présence des religions telles que l'islam, le christianisme, les religions traditionnelles avec des variations.

Parakou est une commune à statut particulier. Découpée en trois (03) arrondissements, la ville abrite l'université qui porte son nom. C'est un pôle majeur d'enseignement supérieur au nord qui attire étudiants et personnels des régions environnantes. Ce qui n'est pas sans conséquence sur la dynamique démographique de la ville. Également, Parakou est un important centre commercial et marché. Le commerce, l'agriculture péri-urbain, les services publics sont des secteurs moteurs de l'économie locale.

### 1.5.3. Paysage médiatique et communicationnel de Porto-Novo et Parakou

Depuis l'avènement du renouveau démocratique en 1990, le Bénin connaît un essor considérable de la liberté de presse et du pluralisme médiatique. Médias (radio, télévision, presse) de service public, radios locales et communautaires, télévisions privées, presses privées et médias numériques constituent un paysage diversifié qui participe à la vitalité démocratique du pays. Ces différents médias interagissent avec des structures de

communication académiques, professionnelles ou associatives.

À Porto-Novo, le paysage médiatique est structuré par la présence de la Société de Radio et Télévision du Bénin S.A. (SRTB S.A. ex ORTB) qui diffuse ses programmes radio et télévision sur toute l'étendue du territoire national. Cette présence étatique traduit le rôle institutionnel des médias de service public. Outre ces médias de service public, la ville abrite plusieurs radios locales et religieuses. Celles-ci diffusent à la fois en français et en langues nationales, principalement le Fon, le Goun, le Wémè et le Yoruba. La ville bénéficie aussi d'une couverture par la presse principalement le quotidien du service public *La Nation*. Elle abrite les antennes régionales de la plupart des organes de presse présents à Cotonou (Cotonou, capitale économique du Bénin, elle est la plus importante en couverture médiatique. Seule ville du Bénin où sont installées presque toutes les chaînes de télévision sauf TV carrefour, Eden TV et E-Télé. De plus, Cotonou abrite un grand nombre de radios, tant du service public que du secteur privé). Beaucoup de sièges de presse privée et surtout de la presse privée écrite sont installées à Porto-Novo à cause de la présence du siège de plusieurs institutions de la République et plus particulièrement de l'Assemblée nationale et de la Cour suprême (F. Awoudo, 2023).

Quant à la ville de Parakou, troisième ville du pays, elle constitue le principal centre médiatique du Nord. Plusieurs radios privées et communautaires Fraternité FM, Deeman Radio, Urban FM, Arzêkê FM, les

quotidiens tels que Daabaru, Nasiara et quelques télévisions en ligne se sont implantées pour couvrir les besoins d'information et de divertissement de la population. Ces radios surtout constituent les canaux privilégiés pour la diffusion de messages de sensibilisation (santé, agriculture, cohésion sociale) et représentent le média de masse le plus accessible aux populations en milieu rural. Il faut reconnaître que l'Université de Parakou stimule la production d'information locale et favorise une audience jeune et instruite. Par ailleurs, la cohabitation de plusieurs communautés (Baatonù, Dendi, Boo, Peulh, Yoruba, Fon) incite les radios à multiplier les programmes en langues nationales, renforçant ainsi leur fonction de médiation sociale et culturelle.

## 2. Résultats

Cette section présente les principaux résultats issus de la collecte des données. Comme annoncées plus haut (techniques et outils de collecte des données), les approches qualitative et quantitatives sont retenues :

Les données qualitatives sont recueillies à partir de la recherche documentaire, ainsi que des entretiens réalisés avec les autorités en charge de la sécurité routière au Bénin, et les responsables des Organisations Non Gouvernementales (ONG) intervenant dans ce domaine. Ces données ont permis de rendre compte des perceptions, des stratégies mises en œuvre et des défis rencontrés dans la gestion de la sécurité routière.

Les données quantitatives, obtenues à travers l'enquête de terrain menée auprès des usagers de la route dans les villes retenues dans le cadre de cette étude. Ces

données chiffrées, traitées statistiquement, sont présentées sous forme de tableaux et de graphiques afin de mettre en évidence les comportements et représentations observées.

## 2.1. Résultats issus de l'approche qualitative

Les données issues de la recherche documentaire montrent que les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation au Bénin, longtemps disponibles jusqu'à 2016, peuvent être actualisées par des données plus récentes issues des institutions nationales et des organismes internationaux. Selon le *Global Status Report on Road Safety 2023* de l'Organisation mondiale de la santé, le Bénin a déclaré 1 124 décès liés aux accidents de la circulation en 2021, avec une estimation ajustée autour de 3 225 décès pour cette même année, ce qui indique une mortalité routière toujours préoccupante. Par ailleurs, les données du Centre national de sécurité routière (CNSR) montrent qu'entre 2018 et 2022, environ 26 000 accidents de la circulation ont été enregistrés, avec une forte concentration dans les grandes villes telles que Cotonou, Porto-Novo et Parakou.

Ces données quantitatives sont corroborées par les observations de terrain réalisées dans les villes de Porto-Novo et de Parakou, qui mettent en évidence une forte exposition quotidienne des usagers aux situations à risque, notamment dans les zones de forte densité de circulation. L'observation directe révèle la persistance de comportements dangereux tels que le non-port du casque chez les conducteurs de taxi-moto, les excès de vitesse en milieu urbain, le non-respect de la

signalisation, ainsi que des traversées anarchiques des piétons, en particulier aux heures de pointe. Ces pratiques observées permettent d'illustrer concrètement les statistiques élevées d'accidents et confirment la dimension structurelle et comportementale de l'insécurité routière. Les statistiques sanitaires confirment également l'ampleur du phénomène. Les données de 2019 indiquent que les traumatismes représentaient 3,4 % des motifs de recours aux soins, avec près d'un tiers des cas, soit 65 048 dossiers, directement attribuables aux accidents de la circulation. Là encore, l'observation de terrain renforce ces constats, notamment à travers la fréquence visible d'accidents matériels et corporels mineurs, souvent non déclarés, mais révélateurs d'une insécurité routière ordinaire et banalisée dans les espaces urbains. Selon le rapport de CECO-BTP (2022, pp.20-21), les causes des accidents relèvent de trois ordres. D'abord, les facteurs humains dominant, avec des comportements à risque tels que l'excès de vitesse, la consommation d'alcool, la fatigue, le non-port du casque ou l'usage du téléphone au volant. Ces éléments sont largement confirmés par l'observation directe, qui montre que ces comportements sont courants et socialement tolérés dans de nombreux espaces de circulation. Ensuite, les causes techniques sont liées à la vétusté du parc automobile, majoritairement composé de véhicules d'occasion importés, avec une moyenne d'âge estimée à une dizaine d'années. Enfin, les causes infrastructurelles concernent l'insuffisance ou la dégradation des dispositifs de sécurité routière (signalisation déficiente, absence de marquage au sol, trottoirs impraticables) et

l'inadaptation des voies à la forte densité de deux-roues motorisés, éléments également relevés lors des observations de terrain.

Par ailleurs, les entretiens réalisés auprès des responsables en charge de la sécurité routière et des ONG intervenant dans ce domaine font ressortir l'existence de plusieurs types de dispositifs déployés dans les grandes villes, à savoir des dispositifs techniques, coercitifs, infrastructurels et communicationnels. De manière générale, les répondants, notamment les autorités étatiques, accordent une priorité aux dispositifs techniques et infrastructurels, tels que la déconcentration du CNSR dans les régions, la construction de routes, l'installation de ralentisseurs et de panneaux de signalisation. Les dispositifs coercitifs (contrôles policiers, sanctions en cas d'infractions) sont également cités comme des éléments centraux de la politique de sécurité routière. Les observations de terrain confirment la forte visibilité des dispositifs coercitifs, notamment à travers la présence fréquente des forces de l'ordre sur certains axes, mais révèlent en revanche une faible visibilité des actions de communication dans l'espace public. En dehors de rares affiches ou de messages ponctuels, les actions de sensibilisation apparaissent peu perceptibles dans les lieux de circulation observés, ce qui renforce l'idée d'une place secondaire accordée à la communication dans l'ensemble des dispositifs.

Les principales difficultés relevées dans la mise en œuvre de ces dispositifs concernent essentiellement le manque de moyens financiers et matériels, limitant la capacité des institutions à déployer une politique

cohérente et durable de sécurité routière. Concernant la communication, les responsables des ONG interrogés mentionnent principalement des émissions radiophoniques hebdomadaires en français comme principal canal de sensibilisation, ciblant surtout les conducteurs de taxi-moto et de véhicules lourds. Ces actions sont complétées par des activités de plaidoyer auprès des autorités nationales et communales. Toutefois, l'observation de terrain suggère que ces actions restent peu visibles et faiblement intégrées dans le quotidien des usagers, ce qui limite leur portée. Plusieurs limites majeures sont ainsi relevées :

- l'absence d'une véritable stratégie de communication servant de cadre de référence aux actions menées ;
- l'absence d'études d'impact permettant d'évaluer l'efficacité réelle des interventions ;
- la faible diversification des canaux et des langues utilisées, la majorité des actions se limitant au français.

En conséquence, malgré les efforts de sensibilisation entrepris, les répondants reconnaissent, et les observations de terrain confirment, que la situation en matière de sécurité routière ne s'est pas significativement améliorée, les comportements à risque demeurant largement répandus dans les grandes villes du Bénin.

## 2.2. Résultats issus de l'approche quantitative

Cette sous-section présente les principaux résultats issus de l'approche quantitative, en partant du profil sociodémographique des enquêtés, notamment leur tranche d'âge, pour ensuite examiner les différentes

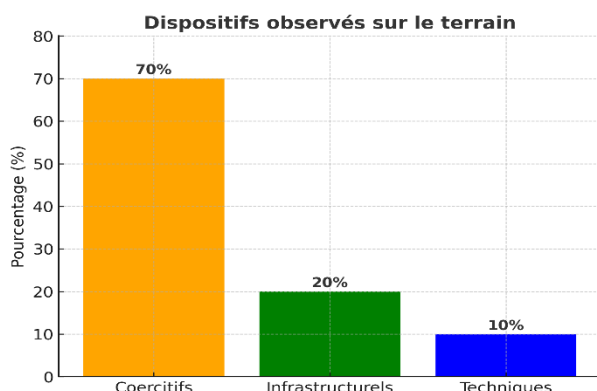
actions de communication mises en œuvre, leur impact perçu, et enfin l'évaluation de l'efficacité globale de ces choix stratégiques par les enquêtés.

**Tableau n° 1 : Répartition des enquêtés par tranche d'âge**

| Tranche d'âge | Effectif | Pourcentage (%) |
|---------------|----------|-----------------|
| 20-29 ans     | 32       | 25,0 %          |
| 30-39 ans     | 44       | 34,4 %          |
| 40 ans et +   | 52       | 40,6 %          |

Source : enquête de terrain, 2025

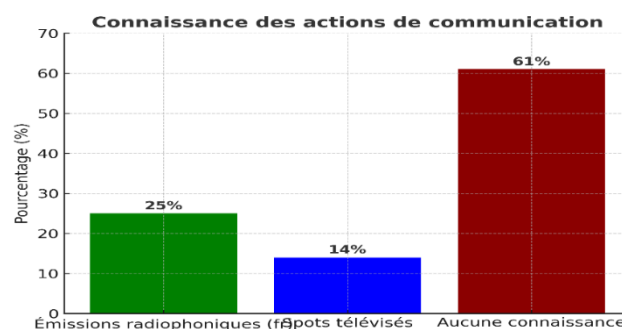
Le tableau n° 1 met en évidence la composition de l'échantillon en fonction de l'âge des répondants. Il ressort que la catégorie la plus représentée est celle des personnes âgées de 40 ans et plus, avec 40,6 % du pourcentage total. Elle est suivie par la tranche des 30 à 39 ans qui regroupe 44 enquêtés (34,4 %). Enfin, la proportion la plus faible concerne les 20 à 29 ans, qui représentent 32 personnes, soit 25 % de l'échantillon.



**Graphique 1 : Dispositifs observés par les enquêtés (enquête de terrain, 2025)**

Le graphique met en évidence les types de dispositifs relevés par les enquêtés. Les dispositifs coercitifs apparaissent comme les plus visibles, représentant près

de 70 % des observations. Ils sont suivis des dispositifs infrastructuraux qui n'atteignent que 20 %, tandis que les dispositifs techniques constituent la proportion la plus faible avec environ 10 %.



**Graphique 2 : Connaissance des actions de communication par les enquêtés (enquête de terrain, 2025)**

Le graphique montre que plus de la moitié des enquêtés (61 %) déclarent n'avoir aucune connaissance des actions de communication mises en place. Parmi ceux qui en ont identifié, 25 % citent les émissions radiophoniques en français, tandis que seulement 14 % mentionnent les spots télévisés.

**Tableau n° 2 : Perception de l'efficacité des dispositifs de sécurité routière**

| Appréciation des dispositifs | Effectif (%) |
|------------------------------|--------------|
| Pas du tout efficaces        | 28 %         |
| Peu efficaces                | 56 %         |
| Efficaces                    | 16 %         |

Source : enquête de terrain, 2025

Le tableau révèle que la majorité des enquêtés considèrent les dispositifs en place comme peu efficaces (56 %). Une proportion non négligeable (28 %) estime

qu'ils sont pas du tout efficaces, tandis qu'une minorité de 16 % seulement juge ces dispositifs efficaces.

### 3. Analyse et discussion

Il est question d'analyser les résultats issus des deux approches (qualitative et quantitative) adoptées pour la collecte des données.

#### 3.1. Résultats issus de l'approche qualitative

Les données issues du Centre national de sécurité routière (CNSR, 2017) mettent en évidence une forte prévalence des accidents de la circulation au Bénin au cours de la période 2011-2016. En moyenne, 5 874 accidents par an ont été recensés, impliquant 11 176 véhicules et entraînant 5 139 blessés et 677 décès. Ces chiffres illustrent l'ampleur du phénomène, qui constitue un problème majeur de santé publique et de sécurité. L'importance quantitative de ces sinistres s'inscrit dans une tendance observée dans de nombreux pays africains où la circulation routière est marquée par une croissance du trafic motorisé et une régulation insuffisante (WHO, 2018).

L'analyse sociodémographique des victimes montre que près de la moitié appartiennent à la tranche d'âge 20-40 ans, c'est-à-dire une population en pleine activité économique et sociale. Ce constat rejoint les observations de Peden et al. (2004) selon lesquelles les jeunes adultes sont les plus exposés aux risques routiers en raison d'un cumul de facteurs : mobilité intense, comportements à risque et usage dominant des deux-roues. Les motocyclistes sont particulièrement vulnérables, puisqu'ils représentent environ 50 % des

véhicules impliqués et plus de la moitié des décès enregistrés.

Les données révèlent que la majorité des accidents surviennent sur les routes nationales inter-États, suivies des voies urbaines. Cette répartition traduit l'intensité des flux interurbains et la complexité croissante de la circulation dans les grandes agglomérations. L'OMS, dans son rapport de 2015 avait déjà alerté sur la concentration des accidents dans les zones de forte densité de trafic, là où l'infrastructure routière n'est pas toujours adaptée à la croissance démographique et à la motorisation accélérée.

Il faut constater que l'ensemble de ces résultats traduit une combinaison des causes structurelles et comportementales qui alimentent l'insécurité routière au Bénin. Si les facteurs humains semblent dominer, leur gravité est amplifiée par un contexte marqué par l'inadaptation des infrastructures et l'insécurité technique du parc automobile. La prédominance des jeunes parmi les victimes pose un problème de capital humain et de développement durable, appelant à des stratégies intégrées qui associent modernisation des infrastructures, renouvellement du parc roulant et surtout prévention comportementale.

Par ailleurs, les entretiens menés auprès des autorités en charge de la sécurité routière et des ONG intervenant dans ce domaine mettent en évidence quatre grandes catégories de dispositifs :

- techniques (déconcentration du CNSR dans les régions, contrôle technique, etc.) ;
- infrastructurels (construction de voies, signalisation, ralentisseurs, aménagements routiers) ;
- coercitifs (contrôles policiers, sanctions, application des règles de circulation) ;

- communicationnels (émissions radiophoniques, campagnes ponctuelles, plaidoyers).

L'analyse révèle une priorité accordée aux dispositifs techniques et infrastructurels, suivis par les mesures coercitives. La communication est reléguée à une place secondaire, essentiellement limitée à quelques émissions radiophoniques hebdomadaires en français et à des actions de plaidoyer. De manière générale, les autorités et ONG interrogées soulignent un manque de moyens financiers et matériels. Ce qui limite le déploiement efficace d'une politique de sécurité routière cohérente et durable. Pour la communication, plusieurs insuffisances sont relevées notamment l'absence d'une véritable stratégie de communication servant de cadre de référence, le manque d'études d'impact pour évaluer l'efficacité des interventions de communication ou d'information, la faible diversification des canaux et surtout des langues de diffusion (les campagnes étant majoritairement menées en français). Ces limites réduisent la portée des messages et contribuent à l'inefficacité relative des actions actuelles.

À la lumière de la théorie de la communication politique de J. Gerstlé (2005), cette situation appelle une relecture de la place de la communication dans l'architecture des dispositifs de sécurité routière. Pour l'auteur, la communication n'est pas un simple outil d'information ou de sensibilisation : elle constitue une ressource stratégique de gouvernance, qui participe à la construction des problèmes publics, à la légitimation des décisions et à la mise en œuvre des politiques. Dans cette perspective, la communication ne peut être considérée comme un levier secondaire ou résiduel,

mais doit être intégrée comme une dimension constitutive de l'action publique, au même titre que les dispositifs techniques, infrastructurels et coercitifs.

Appliquée au cas Béninois, cette approche suggère que la communication devrait être mobilisée non seulement pour informer sur les risques et les règles, mais aussi pour :

- cadrer le problème de l'insécurité routière comme un enjeu collectif et politique ;
- légitimer et accompagner les mesures (limitations de vitesse, contrôles, sanctions) en expliquant leur pertinence, leur équité et leur utilité sociale ;
- mobiliser les parties prenantes (usagers, associations, médias, secteur privé) autour d'une vision partagée de la sécurité routière ;
- favoriser l'appropriation locale des politiques publiques, en adaptant les messages aux réalités territoriales, aux langues et aux canaux effectivement fréquentés par les populations.

Ainsi, la théorie de J. Gerstlé invite à concevoir la communication comme un levier transversal qui doit structurer la politique de sécurité routière, en permettant de renforcer l'efficacité des autres dispositifs et en agissant sur les représentations, l'acceptabilité sociale et la cohérence d'ensemble de l'action publique. Cela implique de passer d'une logique de « campagnes ponctuelles » à une stratégie de communication intégrée, dotée d'objectifs clairs, d'indicateurs d'impact et d'une coordination avec les autres leviers (techniques, infrastructurels, coercitifs) pour former un système global de prévention et de régulation.

### 3.2. Résultats issus de l'approche quantitative

La majorité des enquêtés (56 %) jugent les dispositifs de sécurité routière peu efficaces, tandis que près d'un tiers (28 %) les considèrent pas du tout efficaces. Seule une minorité (16 %) estime ces dispositifs efficaces. Cette appréciation globale traduit un faible niveau de confiance des usagers à l'égard des interventions mises en œuvre et interroge la pertinence, la cohérence et la lisibilité des moyens déployés, notamment sur le plan communicationnel. Par ailleurs, les résultats de l'enquête révèlent une faible visibilité des actions de communication. En effet, 61 % des enquêtés déclarent n'avoir aucune connaissance des actions de communication existantes. Parmi ceux qui en identifient, 25 % citent les émissions radiophoniques en français, tandis que seulement 14 % évoquent les spots télévisés. Cette situation met en évidence une insuffisance de diffusion et d'appropriation des interventions communicationnelles par les publics ciblés.

Interprétés à la lumière du modèle de H. D. Lasswell (1948), ces résultats suggèrent plusieurs défaillances dans le processus communicationnel. Si les émetteurs (institutions publiques et ONG) et les messages de prévention sont identifiables, les canaux mobilisés apparaissent limités et peu diversifiés, tandis que le public cible n'est que partiellement atteint. En conséquence, l'« effet » recherché, à savoir l'adoption de comportements plus sécuritaires, demeure faible, comme en témoigne la perception négative de l'efficacité des dispositifs par les usagers.

Le modèle de R. Braddock (1958) permet d'approfondir cette analyse en soulignant le rôle du contexte et des intentions de communication. Les actions observées

semblent insuffisamment adaptées aux réalités socioculturelles et linguistiques des usagers, notamment des conducteurs de taxi-moto, fortement exposés aux risques routiers. La prédominance des messages diffusés en français, combinée à une faible prise en compte des contextes locaux de circulation et des pratiques quotidiennes, contribue à un décalage entre les dispositifs de communication et leurs bénéficiaires effectifs. Ainsi, la limitation des actions de communication à quelques émissions radiophoniques en français et à des spots télévisés restreint leur portée et leur efficacité. Une part importante des usagers, en particulier les conducteurs de deux-roues motorisés, demeure peu touchée par ces canaux, tant en raison de leur accessibilité que de la langue utilisée. L'absence de connaissance des actions de communication chez la majorité des enquêtés illustre clairement ce décalage entre l'offre communicationnelle et les publics visés.

Conformément aux apports de H. D. Lasswell (1948) et de A. Mucchielli (2006), l'efficacité de la communication ne saurait se réduire à la simple diffusion de messages ; elle se construit dans l'articulation entre le message, le canal, le contexte et la réception par les publics. Or, l'approche actuelle, largement dominée par les investissements techniques, infrastructurels et coercitifs, tend à reléguer la communication à un rôle secondaire, ce qui limite l'impact global des dispositifs de sécurité routière. Dès lors, pour renforcer l'efficacité des politiques de prévention routière, il apparaît nécessaire de revaloriser la communication dans l'arsenal des dispositifs existants comme il a été dit plus haut. Et accessoirement, cela suppose notamment :

- la diversification des canaux de communication, en privilégiant les radios communautaires, les actions de proximité et d'autres supports accessibles aux usagers;
- une adaptation linguistique et culturelle des messages, par un recours aux langues nationales.

#### - Conclusion

La présente recherche a eu pour objectif d'analyser la place qu'occupe la communication parmi les dispositifs d'amélioration de la sécurité routière au Bénin, en s'appuyant sur les villes de Porto-Novo et de Parakou. La méthodologie adoptée a consisté en la combinaison de l'approche qualitative (recherche documentaire et entretiens) à l'approche quantitative (enquête auprès de 128 usagers et observation directe). Les résultats révèlent que les dispositifs techniques, infrastructurels et coercitifs sont privilégiés par les autorités, tandis que la communication reste marginale, limitée à quelques émissions radiophoniques en français et à des campagnes ponctuelles. La communication, bien qu'essentielle pour changer durablement les comportements des usagers de la route, reste reléguée au second plan par rapport aux dispositifs techniques, coercitifs et infrastructurels. Or, la prévention comportementale constitue un levier incontournable pour réduire les accidents, comme l'ont démontré de nombreux auteurs. Ainsi, il est urgent que les acteurs de la sécurité routière au Bénin conçoivent et mettent en œuvre une véritable stratégie de communication, adaptée aux réalités sociolinguistiques et culturelles locales. En intégrant les radios de proximité, les langues

nationales et les approches participatives, la communication peut devenir un outil puissant de transformation sociale, capable d'infléchir les comportements à risque et de renforcer l'efficacité des autres mesures. La communication doit donc cesser d'être perçue comme une action secondaire, pour devenir un pilier central et transversal de la politique nationale de sécurité routière. Ainsi, si la route est comme une religion que nous pratiquons tous les jours, il va falloir considérer le code de la route comme une bible ou un coran et avoir des acteurs de la sécurité routière engagés pour le prêcher chaque jour, comme le font les leaders religieux dans les églises et mosquées afin d'éviter que les brebis que sont les usagers de la route ne s'égarent en enfer à l'image des accidents

#### Références bibliographiques

- Awoudo François, 2023. « L'influence de la communication politique dans les journaux La Nation et Le Matinal pendant les présidentielles de 1990 à 2021 au Bénin », Thèse de doctorat en communication, EDP-ECD, UAC, Bénin.
- Bandura Albert, 1977a. Social learning theory. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall.
- Braddock Richard 1958. « An Extension of the Lasswell Formula ». Journal of Communication, 8(2), 88-93.
- CECO-BTP. 2022. Aménagement des voies d'accès et traversées de Cotonou (ATC). Lot n° ATC 01. Avant-Projet Détaillé provisoire (APD – Provisoire) : Rapport provisoire d'étude de sécurité routière. Société des Infrastructures Routières et de l'Aménagement du Territoire (SIRAT SA) ; Banque mondiale.
- Centre National de Sécurité Routière, 2017. Statistiques des accidents de la route de 2011 à 2015. Cotonou : CNSR
- Dorier-Apprill Élisabeth, Tafuri Cédric & Agossou Noukpo. 2013. « Porto-Novo dans l'aire métropolitaine littorale du Sud-Bénin : Quelles dynamiques citadines ? » In C. Mengin & A. Godonou (Dir.), Porto-Novo : Patrimoine et développement (pp. 109-136). Paris : Publications de la Sorbonne/École du patrimoine africain.
- Gerstlé, Jacques. (2004). La communication politique. Paris : Armand Colin, coll. « Compact Civis »
- Hounkpè D. S., Bella. & al, 2021 : « Évaluation de la mise en œuvre de la sécurité routière au Bénin en 2029 ». S.F.S.P. Santé Publique 2021/5 Vol. 33 | pages 763 à 778 Université de Liège. Consulté sur : [https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/292737/1/SPUB\\_215\\_0763](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/292737/1/SPUB_215_0763).

Institut national de la statistique et de la démographie (INSAE), 2016. Résultats du Quatrième recensement général de la population et de l'habitation (RGPH4), 2013. Cotonou : INSAE, MPD, Bénin.

Lasswell, Harold D. 1948. The Structure and Function of Communication in Society. In Bryson, L. (Ed.), The Communication of Ideas (pp. 37–51). New York : Harper.

Mairie de Porto-Novo, 2021. « Plan de développement municipal de la ville de Porto-novo 2021-2026 », Rapport MDGL, Bénin.

Mucchielli Alex 2006 : Théories de la communication. Paris : Armand Colin.

OMS, 2015 : Rapport sur la situation mondiale de la sécurité routière 2015. Genève : OMS.

OMS, 2017 : Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 : Rapport de suivi. Genève: OMS.

OMS, 2018 : Global status report on road safety 2018. Genève : OMS.

ORTB, 2023 : Présentation des stations régionales, Cotonou : ORTB

Peden Margie & al, 2004 : World report on road traffic injury prevention. Geneva : World Health Organization.

Reporters Sans Frontières, 2023 Rapport sur la liberté de la presse : Bénin. Paris : RSF.

Rogers Everett M. 2003. Diffusion of innovations (5th ed.). New York: Free Press.

World Health Organization, 2023. Global status report on road safety 2023: Country and territory profiles, Benin. WHO