

# MÉDIATION SOCIALE EN MATIÈRE DE TRANQUILLITÉ PUBLIQUE À L'ÉPREUVE DE LA LUTTE CONTRE L'INCIVISME ROUTIER DANS LA VILLE DE PARAKOU DANS LE NORD DU BÉNIN

M'po Abraham KOUAGOU N'TCHA

Doctorant

École Doctorale des Sciences Agronomiques et de l'Eau (EDSAE),

Université de Parakou-Bénin

[kouagouabraham@gmail.com](mailto:kouagouabraham@gmail.com)

Comlan Julien HADONOU

Enseignant-Chercheur

Maître de Conférences

Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines (FLASH)

Université de Parakou-Bénin

[julienhadonou@gmail.com](mailto:julienhadonou@gmail.com)

## Résumé

La recrudescence des accidents de la circulation à Parakou, malgré les actions menées par l'État, n'est pas sans avoir un lien avec l'incivisme routier. Cette recherche explore la possibilité d'une solution par la médiation sociale. La méthodologie adoptée est mixte. La technique d'échantillonnage par choix raisonné a été utilisée pour les agents de santé, les forces de sécurité, les élus locaux, les chefs de quartier et les responsables d'organisations. Un échantillonnage par quotas a été adopté pour les groupes homogènes à partir de la formule de Schwartz. Au total, 479 personnes ont été interrogées dans le cadre de cette étude. Au terme des investigations, il ressort d'abord, qu'en dépit de l'existence de dispositions réglementaires, l'incivisme persiste sur les axes routiers de la ville. Ensuite, la médiation sociale en matière de tranquillité publique se positionne comme une alternative pacifique pouvant aider à réduire significativement l'incivisme routier. Et enfin, le cadre d'exercice de cette forme de médiation mérite d'être renforcé par les autorités politiques.

**Mots-clés :** Commune de Parakou, insécurité routière, incivisme, tranquillité publique, médiation sociale

## Abstract

"The resurgence of traffic accidents in Parakou, despite actions taken by the State, is not unrelated to road incivility. This research explores the possibility of a solution through social mediation. The adopted methodology is mixed. A purposive sampling technique was used for health workers, security forces, local elected officials, neighborhood chiefs, and organization leaders. Quota sampling was adopted for homogeneous groups using the Schwartz formula. In total, 479 people were interviewed for this study. At the end of the investigations, it appears first that, despite the existence of regulatory provisions, incivility persists on the city's roads. Next, social mediation in matters of public tranquility presents itself as a peaceful alternative that can help significantly reduce road incivility. Finally, the framework for implementing this form of mediation deserves to be strengthened by political authorities.

**Keywords:** Parakou Municipality, road insecurity, incivility, public tranquility, social mediation

## Introduction

La sécurité routière est l'un des sujets d'actualité dans les pays du monde en général et ceux de l'Afrique au Sud du Sahara en particulier. Cette préoccupation se révèle, pas seulement à travers le nombre de cas d'accidents de la circulation, mais aussi à travers le nombre d'actions et de réformes mises en place par le pouvoir public. En effet, « entre 2010 et 2021, la région Afrique a enregistré une augmentation de 17 % des accidents mortels de la route » (M. E Tabi, 2024, [www.afro.who.int](http://www.afro.who.int)). Elle se retrouve ainsi parmi celles qui enregistre le taux de mortalité, dû aux accidents de la circulation, le plus élevé avec 26.6% de décès par accidents de la circulation pour 100 000 habitants en 2013 (OMS/AFRO, 2015, p. 3). Aussi 90 % des accidents de la route mortelle surviennent-ils dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (OMS, 2018).

Au Bénin, plus de 700 morts sont enregistrés sur les voies publiques chaque année (CNSR, 2020). Cette insécurité routière est le produit d'un certain nombre de facteurs, dont le comportement de l'utilisateur de la route, notamment à travers l'inobservance de certaines règles élémentaires de sécurité sur les axes routiers. À ceci s'ajoutent les conséquences directes des mauvaises conduites citoyennes comme la destruction des panneaux de signalisation lors des mécontentements sociaux, le vol des lampadaires sur les axes routiers, etc. Ces comportements de mauvaises factures qui s'observent de plus en plus dans la ville de Parakou augmentent ainsi les troubles à la tranquillité publique. L'insécurité routière apparaît de plus en plus comme un grand défi à relever pour les pays en voie de développement, en raison des difficultés économiques et surtout de la très forte croissance démographique et spatiale qui concernent en premier lieu les villes (O. Mane, 2019, p.11). À Parakou, les problèmes liés à l'incivisme routier sont nombreux et récurrents. Ils constituent une menace à la tranquillité publique. Pourtant, l'objectif des services de transport est de créer pour tous un accès sûr, propre et abordable aux transports, qui eux-mêmes permettent d'accéder à des opportunités, des services, des biens et des commodités (ONU-Habitat, 2015, p.2). Alors, pourrait-il exister une réponse adéquate à l'incivisme routier dans la ville de Parakou ? Autrement dit, quel rôle pourrait jouer la médiation sociale pour garantir la tranquillité publique ?

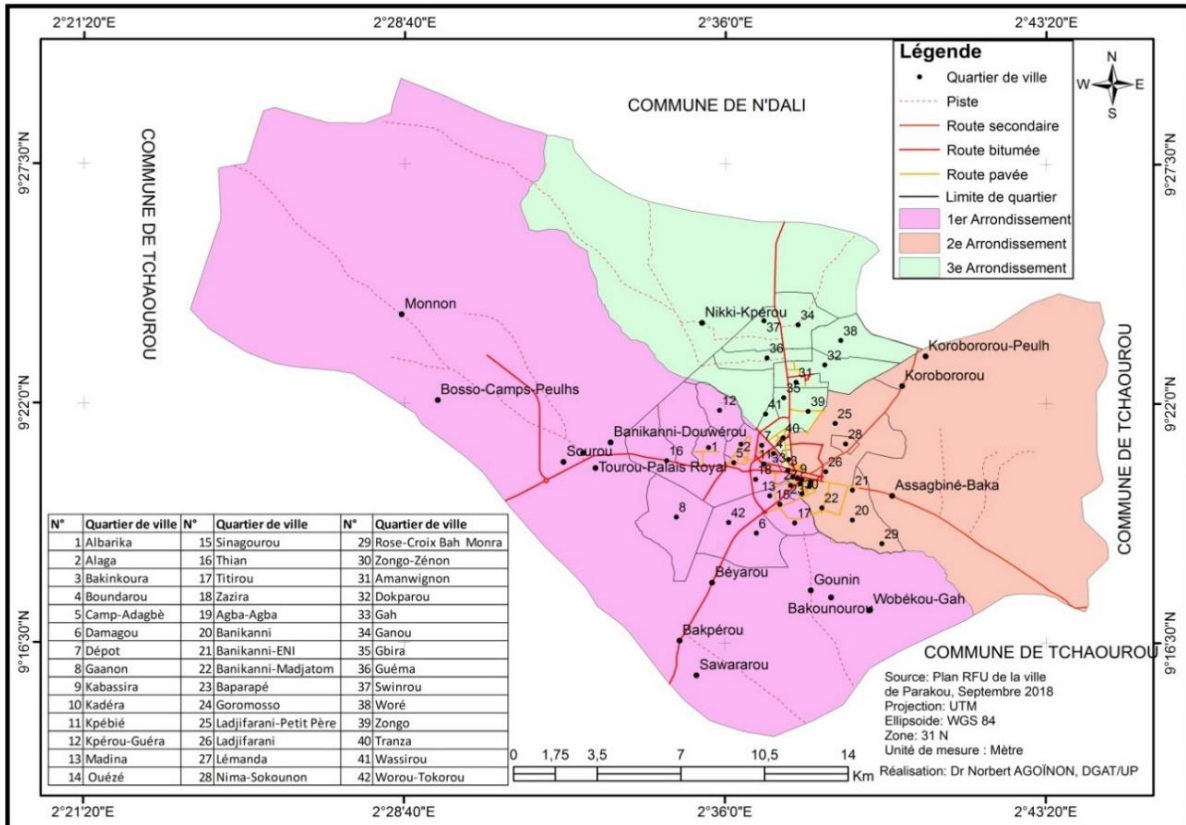
Cette recherche se propose de comprendre les logiques et les perceptions sociales autour de l'insécurité routière à Parakou et questionne la place de la médiation sociale dans les approches de solution.

# 1. Méthodologie de recherche

## 1.1. Milieu d'étude

La commune de Parakou est située au Nord de la République du Bénin. Elle est le chef-lieu du département du Borgou. Elle couvre une superficie de 441 Km<sup>2</sup> et représente en même temps la plus petite commune du département du Borgou. Elle est limitée au Nord par la commune de N'Dali, au Sud, à l'Est et à l'Ouest par la commune de Tchaourou.

Parakou abrite la plupart des directions départementales et les plus grandes infrastructures telles que l'aéroport International de Tourou, l'OCBN, l'Université de Parakou, ce qui fait d'elle la capitale régionale du Nord Bénin (PDC 3-PARAKOU, 2019, p. 17). La population de Parakou est inégalement répartie entre ses trois arrondissements, avec 114 558 habitants dans le premier, 71 121 dans le deuxième, et 69 799 dans le troisième (RGPH 4, INSAE, 2013). Le peuplement de Parakou remonte à la période précoloniale, marqué par des migrations Baatombu et Yoruba. L'administration coloniale et la création de quartiers ouvriers au début du XXe siècle ont accéléré la croissance de la ville, renforcée par des rapatriements successifs et l'implantation d'industries. La population de Parakou en 2013 s'élevait à 255 478 habitants, répartis sur 441 km<sup>2</sup> avec une densité de 579,32 habitants/km<sup>2</sup>. Les principaux groupes sociolinguistiques incluent les Bariba, Fon, Yoruba, et Dendi, ainsi que plusieurs minorités ethniques.



Carte 1 : Carte administrative de Parakou  
Source : PDC 3-PARAKOU, 2019, p.18

## 1.2. *Échantillonnage et base de données*

L'enquête de terrain a eu lieu du 02 au 31 août 2023 dans le 1<sup>er</sup> et le 3<sup>ème</sup> arrondissements de la ville de Parakou.

L'échantillonnage a été réalisé en deux étapes. Le choix raisonné a été adopté pour les personnes ressources issues des catégories d'acteurs que sont les agents de santé, les agents de police, les élus locaux, les agents du Centre national de la sécurité routière (CNSR) et les promoteurs et moniteurs d'auto-école. Le nombre d'enquêtés est arrêté une fois le seuil de saturation atteint. La formule de Schwartz [ $n = z^2 \times p(1-p) / m^2$ ]. a été appliquée à cause de la taille de la population-mère. Pour un niveau de confiance de 95% et une marge d'erreur à 5%, il a été obtenu 384,16 enquêtés. Ce nombre est porté à 434 pour renforcer la fiabilité (confère F. Lafont, 2024, blog.questio.fr). Les éléments de cet échantillon ont été répartis en fonction du poids démographique de chacun des neuf quartiers retenus. Le nombre total d'enquêtés est la somme des enquêtés par choix raisonné et les 434 retenus d'après la formule de Schwartz. La recherche a pris en compte uniquement les usagers de la route du 1<sup>er</sup> et du 3<sup>ème</sup> arrondissement de la ville de Parakou, ayant au minimum quinze (15) ans, disposant d'un moyen de déplacement motorisé, sans distinction de sexe, de profession, de groupe socioculturel.

Les outils de collecte de données sont entre autres composés de : fiche de lecture pour la réalisation de la revue de littérature ; questionnaire pour collecter les informations auprès des usagers de la route des quartiers ciblés ; le guide d'entretien pour recueillir les informations relatives aux accidents auprès des agents de l'État ; la grille d'observation pour observer, voir le comportement, le niveau de maîtrise du code de la route des usagers de la route à Parakou.

La collecte, le dépouillement, le traitement et l'analyse des données ont été réalisés informatiquement et à l'aide des logiciels tels que WORD, KOBOTOOLBOX, EXCEL, SPHINX PLUS et SPSS. Le traitement manuel concerne le tri des réponses pertinentes après transcription des entretiens. KOBOTOOLBOX a été utilisé pour la collecte des données quantitatives au sein des groupes d'appartenances, de références et dans les quartiers tirés au sort dans le 1<sup>er</sup> et le 3<sup>ème</sup> arrondissement. SPHINX PLUS a permis d'exporter le questionnaire de KOBOCOLLECT vers WORD. EXCEL et SPSS ont été utilisés pour générer des graphiques. Une analyse de contenu a été faite pour les données qualitatives. Il s'est agi ici de ressortir des réponses obtenues à partir des entretiens, les mots clés et les expressions fortes qui ont permis de renforcer certaines hypothèses de notre étude.

**Tableau I : Récapitulatif d'effectifs des groupes cibles enquêté**

N°	Populations cibles	Taille de l'échantillon
01	Usagers de la routes	434
02	Promoteurs/ moniteurs Auto-École	12
03	Agents du Centre National de Sécurité Routière (CNSR)	03
04	Agents de la Police Républicaine	09
05	Agents de santé	07
06	Élus communaux, élus locaux, chefs quartiers, délégués, leaders religieux	14
<b>Total</b>		<b>479</b>

Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023

## 2. Résultats

Les résultats de la présente recherche sont présentés en deux grandes parties. La première partie présente les contraintes liées à l'essor démographique et les conséquences générées par les besoins de mobilités que connaît la ville de Parakou. Quant à la deuxième partie, elle analyse une approche de solution, celle de la médiation en matière de tranquillité publique face aux incivismes routiers.

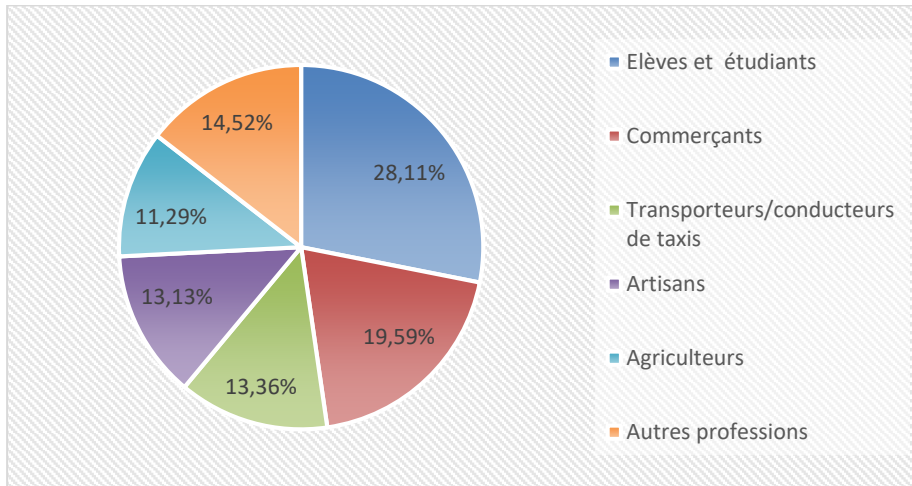
### *2.1. Parakou, une commune au cœur de l'insécurité routière*

La commune de Parakou est la seule commune à statut particulier dans la partie septentrionale du pays. Elle a connu, ces deux dernières décennies un développement rapide, notamment avec la création de la deuxième université du pays.

#### *2.1.1. Une ville en plein essor*

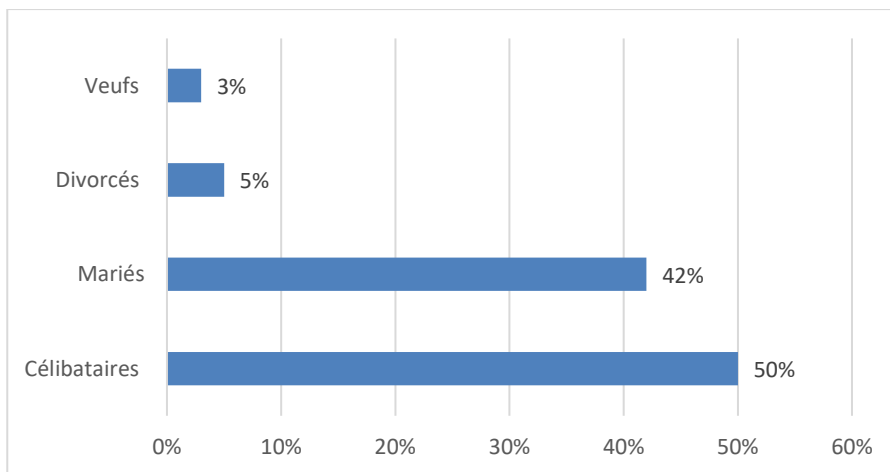
Le développement de la ville de Parakou a été non seulement accompagné de services et d'entreprises publics et privés mais aussi d'infrastructures routières. Grand carrefour routier, la ville est le point de jonction de tous les trafics venant aussi bien du Sud du pays que des pays de l'hinterland dont principalement le Niger et le Burkina-Faso.

Le développement des infrastructures routières à la ville est un facteur de célérité dans la mobilité des habitants. De plus les usagers qui ne respectent pas, le plus souvent, le code de la route. Les acteurs pris en compte par cette étude sont essentiellement ceux qui fréquentent les routes pour diverses raisons et qui habitent les quartiers des arrondissements proches des grands axes routiers. L'enquête révèle que 63,14% des usagers de la route à Parakou sont des hommes et 36,86% des femmes.



**Diagramme 1 : Profession des usagers de la route à Parakou**  
 Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023

Sur le plan de la profession, les élèves et les étudiants dominent avec 28,11%, suivis par les commerçants (19,59%) et les transporteurs/conducteurs de taxis (13,36%). Les artisans et les agriculteurs représentent respectivement 13,13% et 11,29%, tandis que d'autres professions ont des taux plus faibles (Diagramme 1).



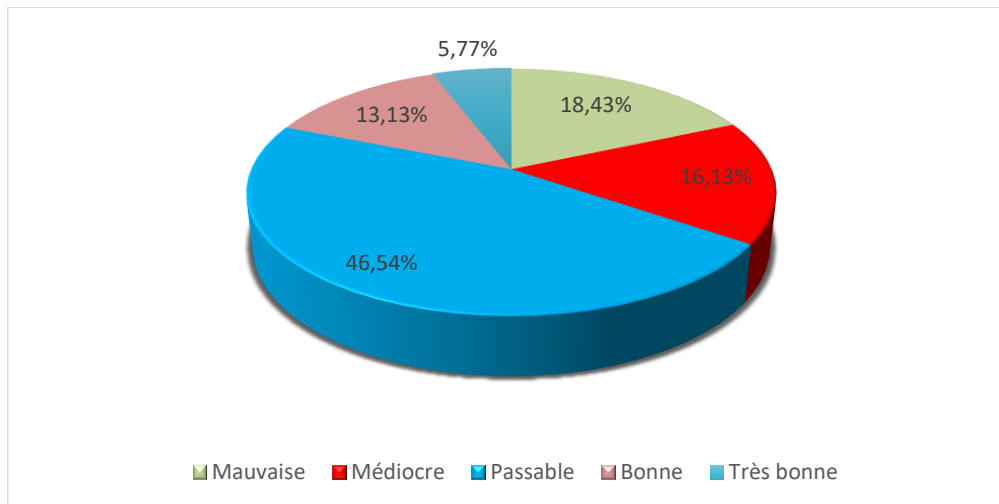
**Histogramme 1 : Profil des usagers de la route à Parakou**  
 Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023

En matière de situation matrimoniale (Diagramme 1), 50% des usagers de la route sont célibataires et 42% mariés, avec des taux plus bas pour les divorcés (5%) et les veufs (3%). L'âge des usagers varie de 15 à 60 ans, avec une majorité de 25 à 30 ans (29,4%). Le niveau d'instruction est le secondaire pour la majorité (39,7%), suivi par les niveaux primaire et universitaire (21,1%). Concernant la religion, 52,40% des usagers de la route sont des musulmans, tandis que les autres religions représentent 47,60%.



### 2.1.2. *Appréciation des infractions au code routier de la route dans la ville de Parakou*

Les personnes enquêtées ont différemment apprécié le niveau de maîtrise des règles de conduite par les usagers de la route dans la ville de Parakou. En effet, les appréciations varient sur une échelle de valeurs allant de médiocre à très bonne. Le graphe du diagramme 1 suivant statue sur cette échelle.

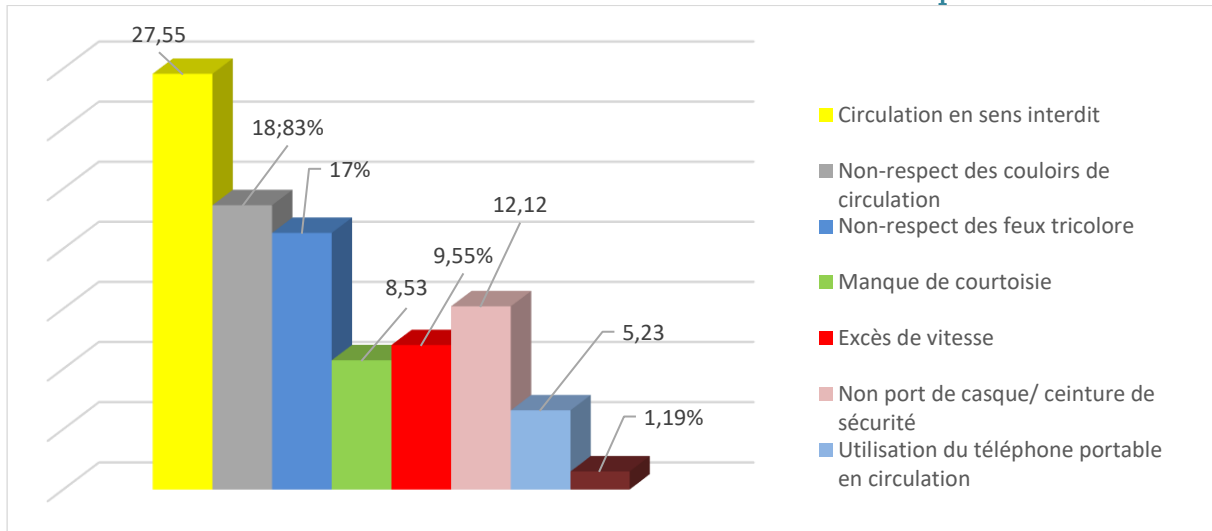


**Diagramme 2 : Niveau de maîtrise de la conduite par les usagers de la route**

**Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023**

Il ressort que 46,54% des usagers de la route apprécient passablement le niveau de maîtrise de la conduite des usagers de la route, tandis que 18,43%, 16,13% donnent respectivement les mentions « mauvaise » et « médiocre ». Seulement 13,13% décernent une « bonne » mention à ces acteurs du système routier (Diagramme 1). En conséquence, plusieurs infractions au code de la route sont régulièrement observées.

Ces infractions connaissent d'ailleurs une nette augmentation, avec l'apparition de nouvelles pratiques hors normes, depuis l'avènement de la construction de nouvelles infrastructures routières, modernes au profit de cette ville. L'histogramme suivant permet de mieux présenter l'occurrence des principales infractions au code de la route reconnu/ dévolu aux enquêtés.

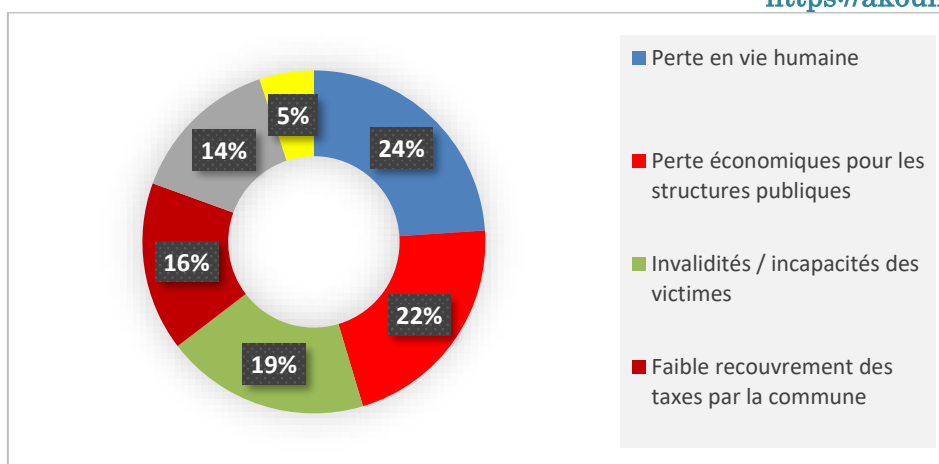


**Histogramme 2 : Occurrence des infractions courantes au code de la route**  
**Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023**

L'histogramme2 expose les différents taux de prévalence des infractions au code de la route dans la ville de Parakou. D'abord, la circulation en sens interdit prédomine largement, avec un taux de 27,55%, suivie du non-respect des couloirs de circulation (18,83%), et en troisième position, le non-respect des feux de signalisation (17%). On note, ensuite, le non port de casque ou de ceinture de sécurité (12,12%), l'excès de vitesse (9 ;55%) et le manque de courtoisie (8,53%). Et, enfin, l'utilisation du téléphone mobile en plein exercice de la conduite (5,23%) et les autres infractions (1,2%) qui bouclent la boucle. Les conséquences directes sont les accidents de la circulation et la dégradation des infrastructures routières, entraînant des incidences sociales et économiques

L'accident de la circulation a un impact sur la vie habituelle des individus accidentés. Les conséquences d'un accident de la circulation peuvent être physiques, professionnelles, financières, familiales et affectives. Ces conséquences touchent non seulement la famille et les proches des victimes de ces accidents mais aussi la communauté tout entière lorsque ces accidents entraînent des dégâts sur les infrastructures routières et publiques. Le diagramme 2 présente les différentes conséquences liées aux accidents de la circulation.





**Diagramme 3 : Répercussions sociales et économiques des accidents de la circulation**

**Source : Résultats de l'enquête de terrain, Août 2023**

Il ressort que près du quart, soit 24% des accidents de la circulation, engendrent des pertes en vies humaines et le préjudice financier enregistré par les structures publiques s'élève à 22%. L'invalidité ou incapacité des victimes et le faible recouvrement des taxes par la commune ont des taux respectifs 19% et 16%. Et, en dernière position, viennent la dégradation des infrastructures routières et la fragilité des familles, la vulnérabilité des foyers avec des taux respectifs de 14% et 5% (Diagramme 3).

### ***2.1.3. Prise en charge des victimes d'accidents de la circulation***

L'unanimité est acquise autour de la qualité du plateau technique pour la prise en charge des patients. Pour le personnel du service des urgences du Centre hospitalier et universitaire départemental (CHUD) du Borgou, de nombreuses avancées ont été enregistrées dans l'acquisition de matériels adéquats ces dernières années. Cependant, l'accroissement de la population des patients admis entraîne des insuffisances dans la prise en charge. Par ailleurs, le nombre de lits est très insuffisant et certains patients n'en trouvent parfois pas à leur admission aux services des urgences, par exemple.

D'importants efforts ont été consentis par l'État Central, à travers la réalisation d'infrastructures moderne tous équipées ces dernières années au profit des hôpitaux. Cependant, ces réalisations ne combleront toujours pas le déficit observé sur le terrain, il reste à faire tant que le besoin se fait de plus en plus ressentir (T. N. médecin, Parakou, Août 2023)

Les chances de survie des victimes d'accidents de la circulation dépendent largement du délai d'admission à l'hôpital et de la disponibilité des ressources matérielles, humaines et financières nécessaires à une prise en charge efficace. En effet, la rapidité avec laquelle une victime est transportée vers un centre hospitalier joue un rôle crucial dans ses chances de rétablissement. Cependant, les ambulances se heurtent souvent à l'incivisme flagrant de certains conducteurs, qui

refusent de céder le passage, malgré les gyrophares et les avertisseurs sonores en marche, bien que ces véhicules soient prioritaires. C'est en fait ce que déplore cet usager de la route :

À Parakou, les gens ne connaissent pas la valeur des ambulances, sinon comment comprendre qu'à la vue de ce véhicule prioritaire en mission, que le passage ne lui soit pas cédé ? Cela sort de l'ordinaire dans cette ville à statut particulier ! Une scène a retenu mon attention il y a quelques jours, un conducteur roulant sur la voie de gauche, avait obligé une ambulance en mission gyrophares et avertisseurs sonores allumés à le dépasser par la droite. La scène m'a particulièrement marquée, puisque nulle n'est censé ignorer que c'est le pronostic vital d'un patient qui est en jeu dans ces conditions (O. H. K., Parakou, Août 2023).

De plus, les moyens financiers nécessaires pour répondre rapidement aux besoins urgents des premiers secours, comme une intervention chirurgicale lorsqu'elle est requise, ne sont pas toujours disponibles. Pourtant, chaque année, le Centre National de la Sécurité Routière organise des campagnes de sensibilisation auprès des usagers de la route, sans que les statistiques d'accidents ne montrent de véritable baisse. Dans ce contexte, une approche fondée sur la médiation sociale est proposée. Dans les sociétés traditionnelles africaines, la médiation, souvent symbolisée par l'arbre à palabres, a toujours été un outil privilégié pour résoudre les conflits sociaux. La configuration sociale de Parakou permet-elle de recourir à la médiation pour améliorer la tranquillité publique ?

## ***2.2. L'approche par la médiation en matière de tranquillité publique***

La médiation sociale est une pratique visant à répondre aux besoins croissants et souvent non comblés des habitants des quartiers populaires, qui échappent à la fois aux dispositifs de sécurité et à l'action sociale traditionnelle. Un autre volet important de la médiation sociale concerne la tranquillité publique, permettant des interventions directes dans l'espace public pour prévenir et gérer les conflits, tout en favorisant la cohésion sociale.

### ***2.2.1. La médiation en matière de tranquillité publique***

En Afrique en général et au Bénin en particulier, les institutions traditionnelles comme modernes en la matière existent, même si la place du médiateur sociale n'est pas encore totalement définie dans les pays du Sud. On connaît bien la place et le rôle de l'arbre à palabre dans nos sociétés traditionnelles. Dans quelques villages et quartiers de ville du pays, le mécanisme d'écoute des parties en conflits dans le but d'aller vers une co-construction des solutions existe encore. Ainsi, les sociétés traditionnelles favorisent l'éducation et le contrôle de tous ses membres.

Un enfant du quartier est avant tout un enfant de tout le monde. Il peut être protégé ou sermonné par n'importe qui, en fonction de la situation dans laquelle il se retrouve. Dans les années 1980, à *Tibona*, nous faisons ainsi car nous étions une grande famille. Aujourd'hui, les droits de l'homme et les conflits politiques

ont transformé notre vivre ensemble. On n'ose plus conseiller n'importe quel enfant pour ne pas avoir affaire à ses parents. (B.L., retraité et habitant un quartier du 3<sup>ème</sup> Arrondissement)

Avec la modernisation des styles de vie, la solidarité et la cohésion sociale ont disparu, laissant la place aux juridictions modernes dans la gestion des conflits sociaux lorsque ceux-ci surviennent. Cependant, la médiation sociale fait un retour triomphal dans plusieurs pays.

En effet, dans les pays développés, les médiateurs jouent un grand rôle dans la réparation ou la construction des liens sociaux pour un meilleur vivre ensemble dans les villes et campagnes. Même si ce stade n'est pas atteint dans les pays africains, il existe encore des structures sociales capables de jouer un important rôle dans la tranquillité publique, notamment dans la réduction des accidents de la circulation et, par conséquent, dans la dégradation des infrastructures routières dans la ville de Parakou. À partir de l'enquête de terrain, il a été identifié des groupes d'appartenance et les groupes de référence.

### **2.2.2. Les groupes d'appartenance et de référence**

Les groupes d'appartenance et de référence constituent des creusets sociaux qui inspirent confiance à l'individu et au sein desquels il peut adopter plus facilement un changement.

Le groupe d'appartenance est le groupe social dans lequel il vit. Il entretient des rapports avec les membres, il se reconnaît comme membre et y est reconnu comme tel. L'individu vit et se nourrit de réciprocité aussi bien dans les sentiments que dans les actes. La configuration démographique de la ville de Parakou a montré l'existence de plusieurs groupes liés par la langue, la culture et les réalités quotidiennes. Des groupes se font aussi remarquer lors de certaines fêtes identitaires, culturelles et professionnelles. Ainsi, les bases d'appartenance sur lesquelles les individus, dans ces quartiers fonctionnent, existent malgré les changements qu'impose la ville.

Un individu peut appartenir à plusieurs groupes d'appartenance. Les groupes d'appartenance offrent des possibilités pour agir positivement et avec plus de succès sur l'individu. Il en est de même des groupes de référence.

À un groupe de référence répond un ensemble d'individus qui partagent des réalités sociales identiques, avec les mêmes visions sur le monde. Le groupe de référence est alors porteur de valeurs, de normes de comportement qui peuvent avoir la préférence des individus par rapport à celles de leur groupe d'appartenance.

### **2.3. *Du rôle des groupes pour la tranquillité publique***

La structuration du champ de la médiation sociale a conduit, ces dernières années, à identifier clairement une médiation dédiée à la tranquillité publique qui est une déclinaison de la médiation sociale. Ce qui distingue la médiation sociale en matière de tranquillité publique des autres types de médiation, tient à la fois à ses lieux d'intervention, aux publics concernés, à des modes d'action spécifiques, aux partenaires impliqués et à un plus fort centrage de ses interventions sur des actions de prévention, de régulation des conflits et de veille technique et sociale. Les groupes d'appartenance ou de référence se présentent comme des acteurs sociaux autonomes ou des partenaires de la prévention routière et constituent face à l'administration, une force de proposition, de critique, d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre du maintien de la tranquillité publique.

La médiation sociale en matière de tranquillité publique est un grand atout aujourd'hui dans les politiques locales de prévention de la délinquance et constitue un outil très développé qui s'est largement structuré au cours de ces dernières années, principalement dans les pays du Nord. Mais elle fait encore l'objet de nombreuses critiques, en raison parfois d'un manque d'encadrement des missions et des modes d'intervention de certains services. En effet, contrairement à la médiation sociale et culturelle, qui suppose, dans la plupart des cas, une gestion des conflits, des problématiques sur un temps différé, elle se réalise le plus souvent en temps réel.

## **3. DISCUSSION**

Cette étude réalisée sur l'incivisme routier montre premièrement que les usagers de la route à Parakou sont majoritairement des jeunes de la tranche des 20 - 25 ans. Ils sont composés en grande partie d'élèves et d'étudiants. Deuxièmement, ceux qui sont impliqués dans les accidents de la circulation sont pour une large part des hommes représentant 63,36 % contre 36,64 % pour les femmes. Troisièmement enfin, l'étude révèle que la vie en ville n'empêche pas l'existence des groupes de d'appartenance et de référence, dont le nombre est parfois renforcé par la situation géographique des quartiers.

L'étude menée à Lubumbashi, en République Démocratique du Congo, par I. Kandolo et al. (2014, p. 893) relève que : non seulement 84,8 % des conducteurs sont des hommes, mais aussi, qu'ils sont majoritairement jeunes. Un résultat qui concorde avec ce qu'a révélé notre étude sur la ville de Parakou.

De nombreuses études ont été menées par des auteurs tels que : (G. Wilde, 1982 ; OMS/AFRO, 2015 ; V. Malochet, 2010) pour mieux comprendre les perceptions des usagers de la route, notamment des jeunes, vis-à-vis des risques routiers. Ces recherches ont révélé que les jeunes conducteurs ont souvent une représentation inadéquate des dangers liés à la conduite de véhicules motorisés. Ils tendent à

surestimer leurs capacités de conduite tout en sous-estimant les risques, ce qui les expose à un risque accru d'accidents de circulation. Ce comportement peut être expliqué par la théorie de l'homéostasie du risque de G. Wilde (1982), qui postule que les individus ont une tolérance au risque qui varie en fonction des situations perçues et des bénéfices escomptés. Appliquée à la conduite, cette théorie suggère que les usagers de la route adaptent leur comportement au volant ou au guidon en fonction des dangers qu'ils perçoivent, qu'ils en soient conscients ou non. Le "gain" perçu peut être un hypothétique gain de temps par une augmentation de la vitesse, ou encore une sensation de plaisir en repoussant les limites (par exemple, un angle de virage maximal en moto ou une vitesse élevée dans les courbes). Parmi les raisons de cette perception erronée des risques chez les jeunes conducteurs, on retrouve un manque d'expérience, une maturité encore en développement, et un optimisme irréaliste qui influencent leur estime de soi. Ces facteurs contribuent à l'incivisme routier, car les jeunes usagers, souvent moins expérimentés, ont du mal à évaluer correctement les situations routières et à anticiper les dangers potentiels. Leur tendance à prendre des risques inutiles augmente leur vulnérabilité aux accidents et renforce les comportements dangereux observés sur les routes. G. Batala Mpondo *et al.* (2014, p. 78) ont conclu que pour améliorer la sécurité routière au Congo, il est nécessaire de mener des actions de plaidoyer en faveur d'une politique et d'un plan d'action national dédiés à la sécurité routière, de cibler les déterminants des accidents, et de modifier les comportements des usagers.

L'étude sur la ville de Parakou met en évidence des comportements irresponsables comme les conduites en sens interdits (22,55%), le non-respect des couloirs de circulation (18,83%) et les excès de vitesse (9,55%) entre autres. Les excès de vitesse ressortent globalement à travers plusieurs études. Selon les données fournies par la Commission des Affaires Sociales et de l'Éducation (CASE, 2010), la sécurité routière constitue une préoccupation majeure au Bénin, en particulier pour les deux-roues motorisés. Entre 2005 et 2009, ces véhicules ont été impliqués dans 51 % des accidents de la route en milieu urbain et dans 47 % en milieu rural. Cette situation préoccupante est exacerbée par plusieurs facteurs, notamment l'excès de vitesse, la méconnaissance ou le non-respect du code de la route, la dégradation des voies de circulation, l'usage de substances stimulantes par les conducteurs, ainsi que l'état défectueux de nombreux véhicules.

Les excès de vitesse sont une habitude bien ancrée chez les jeunes, exacerbée par l'absence ou l'inefficacité des dispositifs de contrôle. Une étude menée au Cameroun, relève, entre autres, l'excès de vitesse et la méconnaissance du code de la route comme principales causes des accidents de la circulation (J. Testa, J. Sobngwi-Tamebekou, L.-R. Salmi, E. Lagarde ; 2014, p. S201). La divagation des animaux, plus fréquente dans les zones périphériques ou les quartiers à faible densité, représente aussi un danger constant pour les usagers de la route. G. Batala Mpondo *et al.* (2014, p. 71) ont approfondi cette question en se concentrant

sur divers aspects, tels que les causes des accidents, le respect du code de la route, l'état des véhicules, les facteurs socio-législatifs, l'environnement des routes, et la qualité des infrastructures et des soins post-accidents.

Ces conclusions reflètent la réalité préoccupante de la sécurité routière dans plusieurs villes africaines, dont Parakou, où la tranquillité publique est souvent compromise par les comportements routiers irresponsables. Cependant, la médiation sociale peut être une approche de solution.

La médiation sociale est définie comme :

Un processus de création et de réparation du lien social et de règlement des conflits de la vie quotidienne, dans lequel un tiers impartial et indépendant tente, à travers l'organisation d'échanges entre les personnes ou les institutions, de les aider à améliorer une relation ou de régler un conflit qui les oppose (E. Lenoir, 2002, p.212).

B. Madelin (2017), donne, en ce qui concerne la médiation sociale en matière de tranquillité publique des détails très importants. Selon elle, la médiation en tranquillité publique prend en compte :

La médiation sociale dans l'espace public (espaces et lieux publics et ouverts au public), la médiation sociale dans l'habitat social : les médiateurs dans le logement social contribuent en particulier à résoudre les conflits et les troubles de voisinage en restaurant le dialogue. Les médiateurs ont une fonction de veille technique, mais également sociale, de signalement des dégradations ; la médiation sociale dans les transports en commun : les médiateurs dans les transports ont pour mission de réguler les tensions, d'apaiser les conflits entre les usagers et entre les usagers et les représentants de l'opérateur de transport. Ils veillent au respect de la réglementation et en particulier préviennent les dégradations (B. Madelin, 2017, p.41).

Mais il est crucial de souligner le rôle de la tranquillité publique qui, comme l'énonce V. Malochet (2010), est l'un des piliers de la cohésion sociale au niveau local. L'auteure identifie les "nouveaux" acteurs locaux, tels que les médiateurs et les acteurs communautaires, qui peuvent jouer un rôle clé dans la régulation des comportements perturbateurs. L'approche de la médiation sociale, comme présentée par J. De Maillard (2004), se concentre sur la création de ponts entre les autorités et les populations locales pour favoriser le dialogue et atténuer les conflits. La médiation, dans le contexte de la sécurité routière, peut permettre de transformer des situations conflictuelles sur la route en opportunités d'éducation civique.

En effet, la médiation sociale en matière de tranquillité publique est, de plus en plus, mise en avant des recommandations pratiques dans la gestion des conflits de la vie publique. Le guide sur la médiation sociale (2012) souligne l'importance d'adopter une approche préventive dans la gestion des incivilités, en intervenant en amont des tensions. Et, en matière d'incivisme routier, il recommande de créer des espaces de dialogue où les usagers de la route peuvent discuter des problèmes de cohabitation et trouver des solutions adaptées, réduisant ainsi les tensions sur



la voie publique. La médiation sociale en matière de tranquillité publique apparaît comme une alternative fiable et efficace pour maintenir l'ordre public et protéger les infrastructures coûteuses contre les actes de vandalisme. Cette approche de médiation sociale doit se développer dans un cadre de coopération avec les différents partenaires concernés. Elle ne vise pas à remplacer les compétences traditionnelles des autres acteurs, mais plutôt à les compléter. En adoptant de telles stratégies, la médiation peut aider les administrations, qu'elles soient communales, départementales, régionales ou nationales, à réduire considérablement les budgets élevés consacrés à l'entretien et à la réparation des infrastructures routières. Aussi cette médiation a-t-elle des chances de succès lorsqu'elle s'appuie sur les groupes d'appartenance et de référence.

En effet, les groupes d'appartenance et de référence offrent les meilleurs cadres pour une reprise en main de leur membre, selon R. Kaès (2007).

[...]la notion et la théorie du groupe d'appartenance ont d'abord été inventées par les sociologues pour décrire, d'une manière, de façon un peu redondante, le groupe dont l'individu est membre et qui constitue un élément majeur de sa socialisation. La définition sociologique se centre sur les rôles que le groupe social dicte à l'individu, ce que celui-ci doit intégrer quant aux normes sociales, ce que l'on attend de lui, en fonction du statut du groupe et du statut dont l'individu dispose dans le groupe (2007, p.184).

Plus loin, le même auteur, citant J.C. Rouchy (1990), précise qu'il est :

[...] inclut dans le groupe d'appartenance primaire toutes les personnes et les espaces dans lesquels le bébé, l'enfant ou l'adolescent se développe, en rapport avec des personnes qui s'occupent de lui ou ont un rapport affectif réel ou symbolique dans le réseau des liens familiaux. Il inclut aussi les animaux domestiques, objets d'un investissement affectif important, compagnons de jeu et confidents des moments difficiles. Le groupe d'appartenance primaire est donc beaucoup plus large que la famille nucléaire (R. Kaès, 2017, p.185)

Quant aux groupes d'appartenance secondaires, ils sont, selon R. Kaès (2017, p.185): « ils complètent l'intériorisation culturelle et concrétisent l'appréhension de l'espace et du temps : ils ont donc une fonction de socialisation et d'intériorisation de normes et de valeurs. » Des valeurs clés sur lesquelles vont se greffer les principes de la médiation. Il en est de même des groupes de référence qui offrent l'ouverture psychologique qui facilite l'approche. Ce point de vue est partagé par V. Aebischer et D. Oberlé (2021), qui pensent que :

Les groupes auxquels nous nous référons ont en commun de renvoyer à un collectif par opposition à une collection. C'est dire que leur principe de groupement des individus n'est pas la juxtaposition mais le rapport, réel ou symbolique, dans lequel se tissent des communautés d'action et de pensée qui orientent les conduites, dans un champ social où d'autres groupes existent. Ils ne se limitent pas à ceux, concrets, qui correspondent à la réunion effective de plusieurs personnes, mais renvoient également à une forme mentale, à travers laquelle se structurent les identités personnelles et collectives, et qu'on peut désigner par groupalité. (V. Aebischer et D. Oberlé, op.cit. p.7)



Le plus important reste la volonté politique. C'est elle qui met en place le cadre légal. La politique en la matière doit ainsi suivre l'évolution des villes, des problèmes que leur développement crée ainsi que la façon d'y remédier pacifiquement.

## Conclusion

La présente étude sur la médiation sociale en matière de tranquillité publique à l'épreuve de la lutte contre l'incivisme routier dans la ville de Parakou a pour objectif d'explorer une autre alternative aux méthodes habituelles de lutte contre l'incivisme sur les voies publiques. L'incivisme routier est un phénomène croissant dans la plupart des centres urbains du Bénin. Il perturbe non seulement la sécurité routière mais également la tranquillité publique. D'où la nécessité d'une réponse appropriée, qui dépasse les simples interventions policières ou répressives. La médiation sociale est une approche qui met en avant des stratégies participatives pour gérer les conflits et les comportements inappropriés dans l'espace public, tout en contribuant à la pacification des relations entre les différents acteurs de la route.

Les accidents entraînent des coûts importants pour les systèmes de santé et des pertes de productivité, en plus des souffrances infligées aux victimes et à leurs familles. Il devient alors indispensable la mise en place de mécanismes visant à améliorer la sécurité routière et à promouvoir une culture de conduite responsable. La médiation sociale offre des outils efficaces pour répondre à l'incivisme routier, en préservant la tranquillité publique. La mise en œuvre réussie de la médiation sociale en tranquillité publique pourra non seulement réduire les tensions sur la voie publique, mais aussi favoriser un cadre de vie plus apaisé et sécurisé pour l'ensemble des citoyens. Car, les médiateurs, par leur présence et leur dialogue, aident à sécuriser l'espace public et contribuent à une meilleure gestion de la sécurité. Cependant, c'est une approche qui nécessite la collaboration avec les services et institutions de l'État, les groupes spécifiques et les associations de développement ainsi que les opérateurs de transport pour un meilleur résultat.

## Références Bibliographiques

- AEBISCHER Verena et OBERLE Dominique, 2021, *Le groupe en psychologie sociale*, Paris, Dunod
- BATALA MPONDO Georges, BOUANGA Marianne, SAYA Yvette Marie Clarisse, MAURICE Pierre et BURIGUSA Guillaume, 2014, « Étude exploratoire de la sécurité routière à Brazzaville et à Pointe-Noire en République du Congo », *Santé Publique*, pp. 71-79.

Centre Interministériel de la Prévention de la Délinquance, 2012, Guide sur la médiation sociale en matière de tranquillité publique, Paris

DE MAILLARD Jacques, 2010, « Chapitre 8 : Des médiateurs locaux pour améliorer la sécurité », in *Reformer la police et la sécurité Les nouvelles tendances en Europe et aux États-Unis*, pp. 189 – 210

LAFONT Françoise, 2024, « Déterminer la taille de l'échantillon », <https://blog.question.fr>

INSAE, 2013, RGPH4 : Que retenir des effectifs de population en 2013, 33p.

KAËS René, 2017, « Le concept de groupe d'appartenance et le problème de migration des concepts » in *Revue de psychothérapie psychanalytique de groupe 2017/2 n° 69*, pp. 183-192.

KANDOLO Simon Ilunga, MATUNGULU MATUNGULU Charles, KIMBA MUKANYA Pascal, KABANGE UMBA Irène, NDAYI KABAMBA Julie, BANZA LUBABA Célestin, MASHINI NGONGO Ghislain, 2014, « Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi ». Santé Publique, vol. 26, N°6, p.889-895

MADELIN Bénédicte, 2017, Une norme de la médiation sociale, pourquoi ? Comment ? in Les Cahiers du Développement Social Urbain 2017/1(N° 65), pages 40 à 42 Éditions Labo Cités ISSN 1283-8497 DOI10.3917/cdsu.065.0040

MANE Ousseynou, 2019, Les Accidents de la Circulation dans la Commune de Mbour au Sénégal : Etat des lieux et propositions de solutions, mémoire de fin de formation master 2, Université Senghor

MALOCHET Virginie, 2010, « les "nouveaux" acteurs locaux de la tranquillité publique », *Après-demain* 2010/4(N°16/NF), pp.25-27

LENOIR Éric, 2002, « Présentation des conclusions de la présidence française de l'Union européenne sur la médiation sociale et l'évolution de la question en France », in YOUNES Carole et LEROY Etienne (éds), *Médiation et diversité culturelle. Pour quelle société ?* Paris, Karthala

ONU-Habitat, 2015, Documents de travail de l'habitat III, in *Transport et mobilité*, New York

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE (OMS), 2018, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018 : résumé*, WHO/NMH/NVI/18.20

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE (OMS), 2015, Rapport *de situation sur la sécurité routière dans le monde*, AFRO

Plan de Développement Communal 2019-2023 de la Commune de Parakou (PDC 3), 2019

TABI Marriane Enow, 2024, « Les décès dus aux accidents de la circulation augmentent dans la Région africaine, mais régressent au niveau mondial », [www.afro.who.int/fr/news](http://www.afro.who.int/fr/news).

TESTA Jean, SOBNGWI-TAMEBEKOU Joelle, SALMI Louis-Rachid, LAGARDE Emmanuel, 2014, « Les déterminants de la gravité des accidents de la route en zone rurale africaine : une étude sur l'axe Yaoundé-Douala, Cameroun », *Revue d'Épidémiologie et de Santé Publique*, Volume 62, Supplément 5, September 2014, Page S201.

WILDE Gerald, 1982, « Risk homeostasis theory : an overview », *Injury Prevention* 1998 ; 4 : pp. 89–91.