



Répression des déviances relatives au non-port de casque à Bohicon au centre du Bénin : attitude des populations

Representing the Evience of not Wearing a Helmet in Bohicon in Central Benin: Attitude of the Population

Donatien Sokou

Article history:

Submitted: February 27, 2025

Revised: March 26, 2025

Accepted: April 4, 2025

Keywords:

Road safety, helmet use, enforcement, social norms, Bohicon

Mots clés :

Sécurité routière, port du casque, répression, normes sociales, Bohicon

Abstract

In Benin, especially in the city of Bohicon, wearing a helmet remains a major road safety challenge. Despite the government's repressive measures, strong resistance persists among the population. This study aims to understand the causes of this non-compliance by examining economic factors, the limitations of enforcement strategies, and the influence of social norms. Using a mixed-methods approach that combined quantitative surveys and qualitative interviews with 105 participants (motorcyclists, passengers, and police officers), the findings reveal that 80% of motorcyclists cite the high cost, quick wear, and lack of replacement of helmets as barriers to use. However, these reasons appear to be more social justifications than actual constraints, as many individuals spend more on non-essential, expensive goods. Moreover, enforcement strategies are often undermined by corruption and negotiations between users and law enforcement officers, as acknowledged by 60 of the 105 respondents. Social pressure also plays a key role: within certain groups, not wearing a helmet becomes a normalized behavior, trivializing the associated risks. The study calls for a reform of road safety policies that combines stricter punitive measures with a genuine shift in public perception about helmet use.

Résumé

Au Bénin, et particulièrement à Bohicon, le port du casque reste un défi majeur de sécurité routière. Malgré les efforts de répression mis en place par le gouvernement, une forte résistance persiste parmi la population. Cette étude cherche à comprendre les causes de cette non-conformité, en examinant les facteurs économiques, les limites des mesures répressives et l'influence des normes sociales. À travers une méthodologie mixte combinant enquêtes quantitatives et entretiens qualitatifs auprès de 105 personnes (motocyclistes, passagers, policiers), les résultats révèlent que 80 % des motocyclistes évoquent le coût élevé, l'usure rapide et le non-renouvellement des casques comme freins à leur utilisation. Toutefois, ces arguments semblent relever d'une justification sociale, car beaucoup investissent dans des biens non essentiels plus onéreux. En outre, les mesures répressives sont affaiblies par la corruption et les négociations avec les forces de l'ordre (60 enquêtés sur 105 l'ont reconnu). Par ailleurs, la pression sociale joue un rôle important : dans certains groupes, ne pas porter de casque devient une norme acceptée, banalisant le risque. Cette recherche plaide pour une réforme des politiques de sécurité routière, combinant sanctions renforcées et transformation des perceptions sociales autour du port du casque.

Uirtus © 2025

This is an open access article under CC BY 4.0 license

Corresponding author:

Donatien Sokou,

Université d'Abomey-Calavi

E-mail: sokoupremier@yahoo.fr

Introduction

La sécurité routière constitue un enjeu majeur pour le gouvernement béninois, en particulier dans un contexte où la multiplication des deux-roues motorisés s'accompagne d'une recrudescence préoccupante des accidents de la route. Conscient de l'impact dévastateur que peuvent avoir ces accidents sur la vie des citoyens, l'État a adopté une politique de tolérance zéro vis-à-vis du non-respect des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne le port obligatoire du casque. Pour ce faire, plusieurs stratégies de répression ont été élaborées et déployées à l'échelle nationale. Ces mesures se répartissent sur deux niveaux complémentaires : d'une part, la mise en place des mécanismes de prévention centrés autour des séances de sensibilisation et d'autre part, l'introduction et la mise en œuvre de dispositifs répressifs généraux destinés à instaurer une culture de la prévention-résultat sur l'ensemble du territoire. Cette politique de l'État est mise en œuvre sur toute l'étendue du territoire national.

Au niveau national, le gouvernement a opté pour une approche multifactorielle visant à faire évoluer les comportements des usagers. Cette stratégie comprend tout d'abord des campagnes de sensibilisation intensives, visant à informer la population des risques encourus en cas de non-port du casque, et à mettre en avant les bénéfices indéniables de cette mesure préventive. En parallèle, des textes, surtout réglementaires ont été adoptés et assortis de sanctions financières en cas d'infraction. Ainsi, on est passé « de la régulation de la circulation à la répression des infractions routières » (Ternier 19). En effet, « la politique de régulation de la circulation routière n'a pas toujours eu comme objectif la sécurité routière » (17), même cela a évolué avec le temps.

Désormais, il est organisé des contrôles routiers réguliers. Ils sont souvent menés de manière inopinée et viennent rappeler la présence de l'État sur le terrain, afin de dissuader tout comportement déviant. Ce dispositif de répression repose sur la conviction que la rigueur administrative et la sévérité des sanctions constitueront des leviers efficaces pour réduire le nombre d'accidents de la route. Le rapport du World Health Organization (2018) vient d'ailleurs confirmer cette approche en affirmant que la mise en œuvre de réglementations strictes et le renforcement des contrôles sont essentiels pour diminuer les taux de mortalité liés aux accidents de la route. Cette dynamique

du “contrôle-sanction routier” n’épargne aucune ville du pays.

Ainsi, dans la ville de Bohicon, véritable carrefour commercial et centre névralgique de circulation, les stratégies de répression nationales y sont appliquées avec une certaine rigueur. Les autorités locales, dans leur volonté de faire respecter les normes de sécurité, organisent régulièrement des opérations coup de poing. Le déclenchement de ces opérations sur les axes routiers est précédé par des campagnes de communication sur le terrain, lesquelles sont destinées à rappeler sans cesse aux motocyclistes et passagers l’importance vitale du port du casque. Étant donné que « la politique en matière de sécurité routière doit pouvoir compter sur une politique de répression efficace » (Brogneux et Vlaminck 47), les agents de la Police républicaine, après les nombreuses séances de sensibilisation, ont entamé la répression des déviations au code de la route, notamment le non-port de casque. Et « tous les comportements sont sanctionnés et le paiement des amendes constitue un point d’attention » (Brogneux et Vlaminck 3). Les comportements déviants relatifs au non-port de casque sanctionnés avec rigueur dans la ville de Bohicon.

Cette répression est caractérisée par le paiement de l’amende forfaitaire par les déviants. Il faut noter que « ‘l’amende forfaitaire’ est la procédure simplifiée qui permet à un contrevenant d’éviter des poursuites supplémentaires par le paiement d’une somme forfaitaire » (Brogneux et Vlaminck 32). « Le non-respect des règles de conduite » (Donou 11), notamment celle liée au port de casque, est sanctionné systématiquement par les acteurs dédiés à la sécurité routière conformément aux textes en vigueur. La répression est organisée fréquemment avec une mobilisation d’effectifs conséquents pour cette action publique. Paradoxalement, malgré l’intensité et la fréquence de ces interventions, le comportement des usagers de Bohicon demeure majoritairement en décalage avec les exigences réglementaires. En effet, les constatations de terrain montrent que nombreux motocyclistes se contentent de voir ces contrôles comme de simples désagréments temporaires, reléguant au second plan le risque réel encouru en cas d’accident. Ainsi, en dépit de toutes ces actions de répression, les agents de la Police républicaine ont arraisonné à Bohicon **2405** motos en 2023 et **1866** en 2024.

Plusieurs facteurs semblent expliquer cette résistance persistante. D’un côté, il existe une divergence marquée entre la perception que se font les autorités et celle que partagent les usagers en matière de risque. Pour une

grande partie de la population locale, le port du casque est perçu comme une contrainte, tant sur le plan financier qu'en termes de confort. Le coût d'acquisition et d'entretien d'un casque de qualité, combiné aux conditions climatiques parfois difficiles, alimente une réticence à adopter cette mesure de sécurité.

Un autre aspect à considérer est la légitimité perçue des mesures répressives. À Bohicon, nombreux sont les usagers qui estiment que la rigueur des sanctions ne prend pas en compte les réalités socio-économiques locales. Cette perception négative se traduit par des pratiques telles que la négociation avec les agents de contrôle ou la mise en place de réseaux informels permettant d'échapper aux sanctions. Par ailleurs, l'efficacité de la répression est également conditionnée par le niveau d'adhésion de la population aux mesures de sécurité. Dans le cas de Bohicon, il apparaît que la population ne se sent pas impliquée dans l'élaboration ou l'application de ces mesures. Cette déconnexion engendre une forme de défiance et une propension à ignorer les règles élaborées par les autorités. Le rejet apparent de ces stratégies répressives n'est donc pas uniquement le résultat d'une opposition passive, mais bien le reflet d'un malaise plus profond entre l'État et ses concitoyens.

Enfin, malgré les efforts soutenus des autorités pour faire évoluer les comportements, l'observation sur le terrain à Bohicon révèle une résignation quasi généralisée. Les usagers, en choisissant de circuler sans casque, semblent manifester une indifférence marquée face aux sanctions et une méconnaissance des enjeux réels liés à la sécurité routière. Cette attitude de non-conformité soulève une grande interrogation : comment expliquer le non-port du casque de sécurité par bon nombre d'usagers à Bohicon en dépit de toutes les stratégies de répression mises en place par le gouvernement ?

1- Approche méthodologique

La recherche présente qui s'est déroulée de décembre 2024 à mars 2025, adopte une méthodologie mixte qui combine des techniques de collecte de données qualitatives et quantitatives pour obtenir une compréhension globale du phénomène. Cette approche permet d'examiner les dynamiques sociales, économiques et culturelles qui influencent l'attitude des populations face aux mesures de répression.

Le matériel principal comprend des entretiens semi-directifs menés

auprès de 105 acteurs clés, dont il s'agit des conducteurs appelés « Zémidjan », motocyclistes ordinaires, clients des « Zém », des forces de l'ordre et autorités locales. Ce choix des catégories d'acteurs est fait pour mieux comprendre les opinions de ces derniers, une démarche essentielle dans la sociologie des comportements face aux normes et aux sanctions.

L'analyse documentaire s'est appuyée sur des textes réglementaires relatifs à la sécurité routière, des rapports d'application des sanctions, des publications officielles du gouvernement, ainsi que des articles de presse traitant de la problématique du port du casque au Bénin. Ces documents ont permis de mieux comprendre les mesures de répression mises en œuvre et d'évaluer leur efficacité. En complément, des questionnaires ont été administrés à une partie des catégories d'acteurs afin d'évaluer leur perception des sanctions et leur niveau d'adhésion aux mesures gouvernementales.

Tableau I : Tableau récapitulatif des effectifs enquêtés par catégories d'acteurs

Groupes cibles		Effectifs	Informations recherchées
Usagers	Conducteurs « Zémidjan »	32	Perceptions de la lutte, leur résilience, effets de la lutte sur leurs activités, leur appréciation du paiement des amendes forfaitaires, les mobiles de leur résistance, etc.
	Motocyclistes ordinaires	20	Mobiles de leur résistance, leurs stratégies de contournement, leur appréciation du paiement d'amande forfaitaire, etc.
	Clients des « Zémidjan »	17	Leur appréciation de la répression, du paiement des amendes, etc.
Policiers		10	Leur appréciation de la répression, les statistiques, les réactions des transgresseurs, etc.
Autorités locales		06	Leur appréciation de la

			répression, leur évaluation des textes appliqués en la matière, etc.
Autres acteurs	Population	16	Appréciation globale de la répression
	Chefs religieux	04	Appréciation de la répression, propositions de recommandations
Total		105	

Source : données de terrain, Mars 2025

Modèle d'analyse

La théorie de la résistance aux normes sociales développée par Scott (1990) a servi de modèle d'analyse pour ce travail. Selon cette théorie, les populations peuvent contourner ou défier des règles imposées par l'État lorsqu'elles les perçoivent comme injustes ou inadaptées à leur réalité quotidienne. Scott montre que ces formes de résistance, parfois discrètes (éviter des contrôles, négociations avec les forces de l'ordre), sont des stratégies adoptées par des groupes sociaux pour préserver leurs pratiques habituelles (Scott, 1990). Cette approche permet d'expliquer pourquoi, malgré les sanctions et campagnes de sensibilisation, le port du casque reste largement ignoré à Bohicon.

Appliquée au contexte béninois, cette théorie a permis de comprendre comment les comportements des motocyclistes traduisent une résistance passive aux injonctions de l'État et une faible adhésion aux mesures de sécurité. Toutefois, la persistance du non-respect du port du casque, combinée aux limites des stratégies de répression, montre que les politiques actuelles peinent à produire un changement effectif des comportements (Scott 145). Globalement, l'approche méthodologique adoptée a permis d'aboutir à des résultats concluants même si elle présente quelques limites mineures, notamment le déroulement des entretiens avec les policiers et la durée relativement courte de la durée de l'enquête.

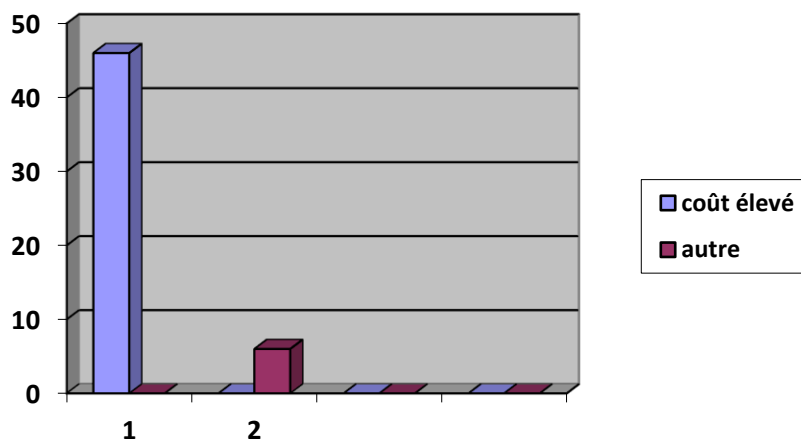
2- Résultats

1- Accessibilité aux casques de sécurité

1.1 Coût élevé des casques de sécurité

L'un des principaux freins à l'adoption du casque de sécurité à Bohicon reste son coût élevé, perçu comme un investissement non prioritaire par une grande partie des motocyclistes. En effet, un casque homologué coûte en moyenne 10 000 à 25 000 FCFA, soit près de 10 à 15 % du salaire mensuel moyen d'un conducteur de moto-taxi, qui représente la majorité des usagers de motos dans la ville. Pour une famille ayant plusieurs conducteurs, l'achat de plusieurs casques devient une charge financière lourde.

Figure 1 : avis des motocyclistes sur le coût des casques



Source : donnée de terrain, Mars 2025

Les entretiens menés auprès des motocyclistes, surtout les « Zémidjan man » révèlent que 46 d'entre eux estiment que le prix du casque est trop élevé pour leur budget, et 06 déclarent préférer investir cette somme dans l'entretien de leur moto ou d'autres besoins essentiels. [...] Les gens parlent de casque comme si c'était notre priorité. Disons-nous la vérité. Moi, si je gagne 2000 francs dans la journée, je dois penser à la nourriture, au loyer et aux enfants et non au casque qui coûte déjà cher [...] affirme un Zémidjanman de Bohicon, âgé 43 ans.

Ces résultats montrent que le prix du casque est davantage une justification qu'un réel obstacle, puisque la sécurité personnelle reste reléguée au second plan face à des choix financiers subjectifs.

1.2 Usure rapide des casques de sécurité

Outre le coût élevé, les motocyclistes se plaignent de la mauvaise qualité des casques disponibles sur le marché, ce qui accélère leur usure et les rend rapidement inutilisables. L'observation faite auprès de quelques vendeurs locaux montre que bon nombre des casques vendus à Bohicon sont de qualité relativement basse, fabriqués avec des matériaux peu résistants qui ne supportent ni les intempéries ni les chocs répétés. En conséquence, un casque censé durer plusieurs années devient inutilisable après 6 à 12 mois, ce qui oblige ainsi les conducteurs à en acheter fréquemment de nouveaux.

Ce constat est confirmé par les témoignages des usagers : les 52 motocyclistes interrogés déclarent avoir déjà remplacé leur casque au moins une fois en raison de sa détérioration rapide. Parmi eux, 32 affirment que leur casque s'est abîmé après une chute mineure, tandis que 20 se plaignent de fissures ou de déformations causées par la chaleur et l'exposition prolongée au soleil. Dans ces conditions, certains préfèrent ne pas porter de casque du tout plutôt que d'utiliser un casque usé qui ne garantit plus une protection efficace.

D'un point de vue psychologique, cette situation entraîne un désengagement progressif des usagers vis-à-vis du port du casque. Lorsqu'un conducteur achète un casque à un prix jugé élevé et qu'il se détériore en quelques mois, cela renforce la perception que cette obligation est une contrainte inutile plutôt qu'une mesure bénéfique.

1.3 Non-renouvellement des casques après destruction

La conséquence logique de cette usure rapide est le non-renouvellement des casques après leur détérioration ; 25 des motocyclistes interviewés affirment ne pas remplacer leurs casques de sécurité après qu'il soit devenu inutilisable. Parmi eux, 17 expliquent ce choix par des difficultés financières, tandis que 08 déclarent avoir perdu toute motivation à en racheter un après avoir constaté sa faible durabilité.

Cette tendance souligne un déficit de sensibilisation à l'importance du renouvellement des équipements de protection, où la perception de la faible durabilité des casques devient une justification supplémentaire pour abandonner leur usage, au détriment de la sécurité des usagers. D'un point de vue sociologique, cette attitude illustre une forme de désapprobation face à une politique de sécurité jugée inefficace. Lorsqu'un individu est contraint de

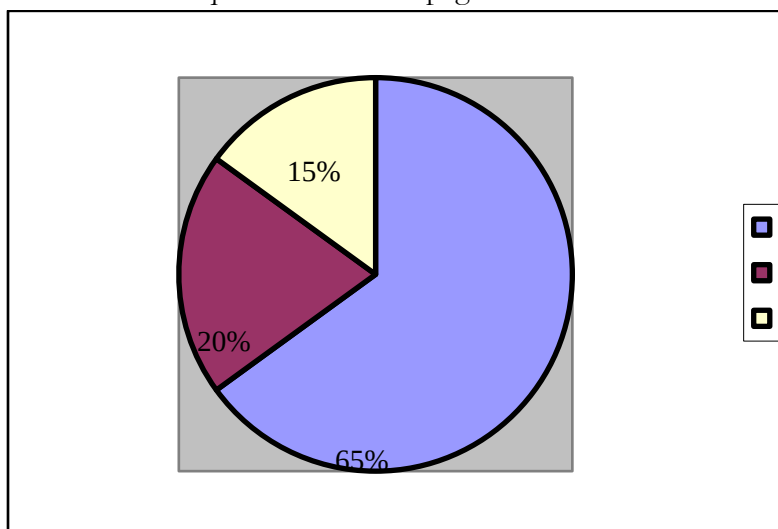
se conformer à une norme qui lui semble économiquement insoutenable et matériellement peu viable, il finit par développer une attitude de rejet qui s'étend à l'ensemble des mesures de répression. Cela explique pourquoi, malgré les campagnes de sensibilisation et les sanctions policières, de nombreux usagers de Bohicon continuent de circuler sans casque, non par défiance pure, mais par résignation face aux contraintes matérielles et économiques.

2. Stratégies de répression mises en place par le gouvernement

2.1. Campagnes de sensibilisation et d'éducation routière

Conscient du rôle clé que joue l'éducation dans la promotion des comportements sécuritaires, le gouvernement béninois a mis en place de nombreuses campagnes de sensibilisation pour inciter les conducteurs de deux et trois-roues à porter le casque. Ces campagnes ont pris différentes formes, notamment des émissions radiophoniques et télévisées, des affichages publics, ainsi que des interventions dans les écoles et les marchés. L'objectif principal était d'expliquer les dangers du non-port du casque et d'encourager une prise de conscience collective sur la nécessité de respecter cette mesure. Mais ces sensibilisations n'ont forcément atteint leur but puisque ayant été différemment appréciées par les divers acteurs concernés. Ainsi, la figure qui suit donne une idée des avis partagés des enquêtés.

Figure 2 : Avis des enquêtés sur les campagnes de sensibilisation



Source : données de terrain, Mars 2025

Cependant, l'impact réel de ces campagnes reste limité. D'après les entretiens réalisés auprès des motocyclistes, seulement 15 % des conducteurs interrogés avaient une connaissance approfondie des risques liés au non-port du casque. De plus, 65 % des répondants affirment ne pas prêter attention aux messages de sensibilisation, qu'ils perçoivent comme répétitifs et déconnectés de leur priorité et réalité socio-économique et 20 % trouvent que l'affaire d'achat du casque est une question de liberté financière. C'est ce que laisse entendre Mr. G. Barnabé, conducteur de zémidjan à Bohicon. [...] Les gens qui font ces campagnes, ils vivent comment ? Ils ont des voitures, des bureaux climatisés... Moi, je roule toute la journée sous le soleil, je dois chercher à manger pour ma famille. On me parle de casque, mais est-ce que ça va remplir mon réservoir d'essence ? [...]

L'efficacité de ces campagnes est également engendrée par l'analphabétisme et le manque d'accès aux médias pour une partie de la population. De nombreux motocyclistes à Bohicon, notamment ceux opérant dans l'économie informelle, ne sont pas directement exposés aux supports de sensibilisation diffusés via les chaînes officielles. Ainsi, malgré la multiplication des initiatives éducatives, leur impact sur les comportements reste insuffisant pour provoquer un changement massif des habitudes.

2.2. Sanctions et amendes appliquées aux contrevenants

Face à la persistance du non-respect du port du casque, le gouvernement a instauré un système de sanctions visant à dissuader les contrevenants. Dans un premier temps, conformément aux textes en vigueur, tout motocycliste surpris sans casque est passible d'une amende de 10 000 FCFA, une somme considérée exagérée par certains usagers pour une telle transgression, mais plus tard, cette amende est réduite à 5 000 FCFA. Théoriquement, cette mesure devrait permettre de réduire drastiquement le nombre de conducteurs circulant sans protection.

Mais dans la pratique, l'application des amendes rencontre de nombreuses résistances ; 60 % de nos enquêtés ont confirmés avoir réussi à négocier ou à éviter le paiement de leur amende au suite à une déviance relative au non-port de casque, grâce à des arrangements informels avec les forces de l'ordre qui n'étaient pas faciles au début de ladite répression. Ce phénomène

de corruption et de contournement des règles diminue considérablement l'effet dissuasif des sanctions.

De plus, une partie de la population préfère prendre le risque d'une amende occasionnelle plutôt que d'investir dans l'achat d'un casque. Un calcul simple montre qu'un motocycliste qui se fait arrêter une fois tous les six mois et qui négocie avec 2 000 ou 3 000 FCFA, dépense moins sur une année qu'en achetant un casque neuf de bonne qualité. Ce raisonnement économique contribue en partie au maintien du non-port du casque, malgré l'existence de sanctions officielles.

Enfin, il est à noter que l'application des amendes pose aussi un problème d'inégalités sociales. En effet, le contrôle est plus accentué dans certains quartiers de Bohicon que d'autres, et de nombreux motocyclistes adoptent des stratégies pour éviter les points de contrôle. D'autres profitent du manque d'effectifs des forces de l'ordre pour circuler sans casque en dehors des heures de forte surveillance. Ainsi, tant que les sanctions ne sont pas appliquées de manière stricte, équitable et systématique, elles ne suffiront pas à changer durablement les comportements.

2.3. Mesures coercitives et la saisie des motos

Pour renforcer la lutte contre le non-port du casque, le gouvernement a également adopté des mesures plus radicales, notamment la saisie des motos des contrevenants. Cette approche vise à exercer une pression maximale sur les usagers en rendant les conséquences du non-respect du port du casque plus sévères. Lorsqu'un motocycliste est intercepté sans casque, sa moto peut être saisie et restituée uniquement après paiement de l'amende et présentation d'un casque homologué. Le tableau ci-dessous est le récapitulatif des motos interpellées à Bohicon par la police pour la transgression du non-port de casque sur les trois dernières années.

Tableau II : Point communal des motos interpellées à Bohicon pour non-port de casque sur trois années

ANNÉES	2023	2024	2025 (En cours)	TOTAL
Nombre de motos interpellées pour non port de casque	2405	1866	262	4533

Source : Commissariat central de la ville de Bohicon, 14/03/2025

Les données de ce tableau montrent que le nombre de motos interpellées en 2023, bien étant élevé, a connu une diminution significative en 2024. Cela explique l'efficacité relative des mesures répressives mises à la disposition des agents de la Police républicaine en particulier celle de Bohicon.

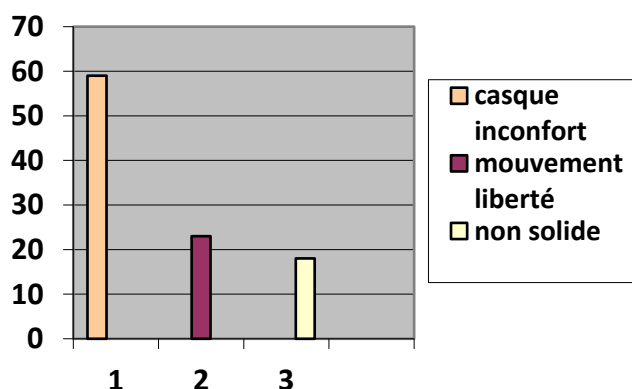
Toutefois, cette politique est loin d'être acceptée par la population. À Bohicon, 78 % des conducteurs interrogés jugent cette mesure trop extrême et considèrent qu'elle est appliquée de manière injuste et arbitraire. Certains estiment que la Police républicaine exagère son pouvoir répressif en ciblant principalement les conducteurs vulnérables, comme les jeunes et les travailleurs informels tout en ajoutant des frais supplémentaires en cas de la saisie de la moto, tandis que d'autres usagers, notamment ceux bénéficiant de relations privilégiées avec les autorités locales, parviennent à récupérer leurs motos plus facilement sans rien payer.

Pour beaucoup de motocyclistes, leur moto représente leur principal outil de travail, et la saisie de leur véhicule entraîne des pertes financières importantes. Cette situation alimente un sentiment de frustration et de révolte, cela renforce le rejet de l'autorité et des mesures de répression.

3. Perceptions de la population de Bohicon sur le port du casque de sécurité

3.1. Casques de sécurité perçus comme une contrainte plutôt qu'une protection

Figure 3 : Avis des enquêtés sur le port du casque



Source : données de terrain, Mars 2025

L'un des principaux freins à l'adoption du port du casque à Bohicon réside dans la manière dont les motocyclistes perçoivent cet équipement. Plutôt que d'être vu comme un élément de protection individuelle, le casque est souvent considéré comme une contrainte imposée par les autorités ; 59 % des enquêtés jugent le casque inconfortable, notamment en raison de la chaleur et du poids. Cette perception est particulièrement marquée pendant la saison sèche, où les températures élevées rendent le port du casque difficile à supporter sur de longues distances.

De plus, 23 % de la population ciblée estiment que le casque réduit la liberté de mouvement et la vision périphérique, puis augmente ainsi leur sentiment d'inconfort et de danger sur la route. Certains conducteurs affirment également que le casque complique la communication avec les passagers, un aspect important pour les conducteurs de taxi-moto (« zémidjan »).

Un autre facteur influençant cette perception est le manque de confiance dans la qualité des casques disponibles sur le marché. Par notre enquête sur le terrain, 18 % des personnes enquêtées estiment que les casques bon marché offerts disponibles au plan local ne sont pas suffisamment solides pour offrir une réelle protection en cas d'accident. Par conséquent, beaucoup jugent inutile d'en porter un, pensant que l'efficacité de ces équipements est limitée et ne justifie pas l'inconfort qu'ils procurent.

[...] On nous dit que le casque sauve des vies, mais moi j'ai vu un accident où le casque s'est brisé et n'a rien empêché. C'est Dieu qui protège, pas un bout de plastique. Si c'est mon jour, casque ou pas, rien ne pourra me sauver [...] affirme A. Gilbert, conducteur de zém, âgé de 35 ans.

Pour finir, le port du casque est souvent perçu comme une obligation uniquement imposée par la police, et non comme une mesure visant à sauver des vies. Car la plupart des motocyclistes insinuent ne jamais faire accident depuis qu'ils conduisaient malgré leur non-port de casque. Cela signifie que de nombreux motocyclistes ne mettent leur casque que lorsqu'ils approchent d'un poste de contrôle, prouvant ainsi que l'adhésion à cette règle est davantage motivée par la crainte de sanctions que par une véritable prise de conscience des risques liés aux accidents.

3.2. Stratégie de répression perçue comme un profit pour l'État

Un autre élément qui nourrit le rejet du port du casque à Bohicon est la

perception négative des stratégies de répression mises en place par le gouvernement. Beaucoup d'usagers considèrent que ces mesures ne sont pas destinées à protéger les citoyens, mais plutôt et surtout à augmenter les recettes publiques à travers les amendes et les saisies de motos c'est ce que confirme un conducteur mécontent : [...] On nous dit que c'est pour notre sécurité, mais en réalité, c'est juste une autre façon pour l'État de nous prendre de l'argent. Si vraiment ils voulaient protéger les citoyens, ils auraient imposé un prix forfaitaire standard aux vendeurs de casques [...]

D'après nos entretiens réalisés, 70 % des motocyclistes interrogés pensent que les forces de l'ordre appliquent ces sanctions pour se faire remarquer auprès de leurs supérieurs et pour faire booster la caisse de l'État. Ce raisonnement est renforcé par la corruption et les arrangements informels entre les contrevenants et certains agents de police, ce qui nourrit le sentiment que la répression est avant tout une source de revenus plutôt qu'un moyen de prévention des accidents. A. Germain, un motocycliste ordinaire âgé de 52 ans, affirme : [...] Chaque fois qu'il y a une nouvelle vague de contrôles, c'est la même chose : ils deviennent plus stricts au début, et après quelques semaines, ça redevient une affaire de négociation. On sait bien que ce n'est pas pour sauver des vies, mais pour faire rentrer de l'argent [...]

Par ailleurs, certains citoyens dénoncent un ciblage discriminatoire des forces de l'ordre, qui concentrent leurs contrôles sur les conducteurs de taxi-moto et les jeunes, alors que d'autres catégories de la population, notamment certaines élites locales, semblent échapper aux sanctions. Cette application inégale de la loi renforce l'idée selon laquelle les politiques de répression profitent davantage aux autorités qu'aux citoyens, et alimente un rejet des règles imposées par le gouvernement.

3-3 Pression sociale et imitation des comportements à risque

Le rejet du port du casque à Bohicon ne repose pas uniquement sur des considérations économiques ou pratiques, mais également sur une forte influence sociale. Dans un environnement où la majorité des motocyclistes ne porte pas de casque, ceux qui envisagent de le faire peuvent craindre d'être perçus comme différents ou excessivement prudents. Cette pression sociale pousse de nombreux usagers à adopter des comportements à risque par simple mimétisme et renforce une norme collective où le non-port du casque devient

la règle plutôt que l'exception.

L'imitation joue un rôle clé dans cette dynamique. Lorsque les jeunes voient leurs aînés, amis ou collègues circuler sans casque, ils intègrent inconsciemment cette habitude comme étant socialement acceptée, voire valorisée. Cette reproduction des comportements s'inscrit dans une logique de conformité sociale, où la peur d'être stigmatisé ou ridiculisé l'emporte sur la prise de conscience des dangers encourus. De plus, l'absence de sanctions strictement appliquées dans les zones hors de surveillance alimente cette tendance, laissant croire que le non-port du casque est une pratique tolérée et sans conséquences réelles.

Ainsi, la résistance des populations de Bohicon face aux mesures de répression ne repose pas uniquement sur des contraintes matérielles, mais aussi sur un système de valeurs et d'influences collectives qui favorisent la négligence des règles de sécurité. Tant que cette perception ne changera pas, même les campagnes de sensibilisation et les sanctions auront un impact limité sur l'adoption durable du port du casque. Les images suivantes sont des résultats illustratifs issus de notre recherche de terrain prouvant clairement que la majorité des usagers de Bohicon préfèrent rouler sans casque.

Planche photographique 1 : Images illustratives des passagers sans casques en pleine circulation à Bohicon





Source : données de terrain, 12/03/2025

4 Discussion

L'analyse des résultats met en évidence plusieurs facteurs expliquant le rejet du port du casque par les populations de Bohicon. Toutefois, une lecture critique de ces résultats révèle que ces justifications sont davantage des justifications que de réelles contraintes. En effet, les mêmes populations investissent souvent dans des biens de luxe bien plus coûteux qu'un casque, ce qui prouve que la question financière n'est pas un obstacle majeur. Par ailleurs, la complaisance des forces de l'ordre dans l'application des sanctions renforce le phénomène, ce qui crée un environnement où la transgression devient "une norme socialement acceptée". Le premier argument avancé par les motocyclistes est l'accessibilité aux casques de sécurité, notamment leur coût jugé élevé. Cependant, un casque homologué de bonne qualité coûte entre 8 000 et 20 000 FCFA, soit une somme largement inférieure au prix d'un téléphone portable ou d'un abonnement Internet mensuel que beaucoup s'offrent sans difficulté. De plus, certains motocyclistes dépensent régulièrement des montants plus importants pour des accessoires superflus

tels que des autocollants décoratifs pour leurs motos, des chaînes en or, etc. Le problème n'est donc pas financier, mais relève plutôt d'un manque de priorité et de sensibilisation à l'importance du casque. L'usure rapide des casques est également avancée comme un frein à leur utilisation, mais il s'agit souvent d'un problème lié au manque d'entretien. Beaucoup de conducteurs ne prennent même pas la peine de nettoyer ou de ranger correctement leur casque, ce qui réduit considérablement sa durée de vie. De même, lorsqu'un casque devient inutilisable, ils préfèrent tout simplement s'en passer au lieu d'en racheter un, alors qu'ils continuent de consacrer de l'argent à d'autres dépenses pas forcément en lien avec la protection de leur vie. Cela montre bien que le non-port du casque est plus une question de négligence qu'une véritable incapacité financière.

Les stratégies de répression mises en place par le gouvernement, bien que pertinentes en théorie, souffrent d'une application inefficace. Malgré des campagnes de sensibilisation massives, la majorité des citoyens de Bohicon ne change pas significativement de comportement, soit par désintérêt, soit parce qu'ils minimisent les risques d'accident. Beaucoup de conducteurs estiment qu'un accident ne peut arriver qu'aux autres, ce qui alimente une illusion d'invulnérabilité, particulièrement chez les jeunes. De plus, les sanctions et amendes prévues pour les contrevenants perdent en efficacité en raison des nombreuses négociations entre policiers et conducteurs. Dans la pratique, l'amende devient une simple formalité qu'il est possible de contourner par la corruption. Cette dernière réduit considérablement l'effet dissuasif des sanctions et encourage un climat d'impunité où les conducteurs savent qu'ils peuvent transgresser les règles sans réelle conséquence. Plutôt que de se conformer aux règles, certains conducteurs préfèrent emprunter une autre moto ou payer des amendes pour récupérer la leur, sans remise en question de leurs pratiques.

En complément des observations de terrain, les données officielles recueillies montrent une baisse continue du nombre d'interpellations pour non-port du casque à Bohicon. L'analyse de ces chiffres révèle une diminution de 22,4 % entre 2023 et 2024, suivie d'une nouvelle baisse estimée à 32,6 % en 2025 (seulement chiffres du 1^{er} trimestre pris en compte). Cette tendance pourrait suggérer un renforcement de la conformité des usagers, mais l'observation sur le terrain démontre une réalité contraire. Cette baisse ne doit pas constituer une satisfaction au point de cesser la répression. Une étude

menée en 2020 à Paris par Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) sur **les infractions au code de la route et au code des transports, l'impact sur le permis à points** montre que « les contraventions en rapport à l'équipement des utilisateurs (non-port de la ceinture, du casque, des gants, etc.), représentent 1,5 % et sont en diminution avec - 2,2 % » (ONISR 18). En dépit de ces chiffres en baisse, les autorités parisiennes continuent la veille pour une sécurité routière efficace pour tous. Alors, malgré cette baisse relative de transgressions liées aux cas de non-port de casque, la veille doit continuer. En effet, la majorité des motocyclistes de Bohicon continuent de circuler sans casque, même en présence des forces de l'ordre. Il est constaté un rejet des prescriptions de l'État de la part de certains citoyens. Cela explique la position de Scott qui explique l'attitude des citoyens à résister à l'application des normes élaborées qu'ils considèrent comme contraires à leurs aspirations. Pour se manifester dans ce cas, ils affichent une attitude non conformiste aux règles édictées.

Par ailleurs, l'analyse de terrain montre une tolérance généralisée, où les sanctions sont appliquées de manière inégale. Le relâchement des contrôles explique la diminution des interpellations, plutôt qu'un changement effectif des comportements. En conséquence, la répression du non-port du casque apparaît comme une mesure symbolique dont l'impact sur la sécurité routière reste limité. Tant que les contrôles ne sont pas strictement appliqués et que la perception collective du risque ne change pas, le port du casque restera une obligation largement contournée à Bohicon.

En ce qui concerne la perception du port du casque par la population de Bohicon, beaucoup d'eux considèrent le casque comme une contrainte plutôt qu'une protection, avançant qu'il est inconfortable et gênant, oubliant ainsi que son rôle principal est de sauver des vies. Cet argument est irrationnel, car la protection offerte par un casque est bien plus précieuse que le supposé inconfort qu'il pourrait provoquer. De plus, certains citoyens voient la répression du non-port du casque comme une simple manière pour l'État de collecter de l'argent, sans réelle volonté d'assurer la sécurité des usagers. Ce raisonnement est biaisé, car même si les frais d'amendes étaient totalement réinvestis dans la sécurité routière, rien ne garantit que les populations respectent davantage la loi. Il ne s'agit donc pas d'un problème de gestion des fonds publics, mais plutôt d'un refus global de se conformer aux règles

imposées. Enfin, un facteur déterminant dans le rejet du port du casque est la pression sociale et l'imitation des comportements à risque. À Bohicon, où une grande partie des motocyclistes circulent sans casque, il devient socialement normal de ne pas en porter. Ceux qui font exception à cette règle informelle sont perçus comme excessivement prudents ou même ridiculisés. Cette dynamique de groupe crée un cercle vicieux dans lequel la majorité influence l'individu, qui finit par se conformer au comportement dominant déviant. De plus, cette mentalité est renforcée par un manque de modèles positifs, notamment au sein des jeunes générations qui reproduisent les habitudes des aînés sans réelle remise en question.

Au regard de l'analyse ci-dessus, il ressort clairement qu'il faut repenser la lutte contre le non-port de casque au Bénin et particulièrement dans la ville de Bohicon. Ainsi, misant sur la prévention, la lutte gagnerait en mettant un accent particulier la sensibilisation des populations qui, jusqu'à présent n'ont pas encore mesuré l'importance du port de casque. De même, l'obligation pour tous les motocyclistes d'avoir le permis de conduire va les amener à faire des "autos écoles" pour mieux apprendre le code de la route. Cela aiderait leur prise en compte des règles de conduite. La subvention des casques et l'exigence de commercialiser des casques de qualité en République du Bénin aura certainement un impact positif sur le comportement déviant des motocyclistes.

Conclusion

En conclusion, la recherche révèle que malgré les efforts déployés par les autorités béninoises pour promouvoir le port du casque de sécurité à Bohicon, plusieurs facteurs limitent l'adhésion de la population à ces mesures de sécurité. D'une part, la question de l'accessibilité des casques reste un problème majeur, tant au niveau du coût que de la durabilité des équipements. Les motocyclistes, face à des casques coûteux et à une usure rapide de ceux-ci, préfèrent souvent investir dans d'autres priorités, telles que l'entretien de leur moto, plutôt que de renouveler leurs casques.

D'autre part, les stratégies de répression mises en place, bien que nécessaires, semblent insuffisantes pour produire un changement de comportement durable. Les campagnes de sensibilisation, les sanctions sévères et même les mesures coercitives, telles que la saisie des motos, ne suffisent pas à modifier en profondeur les habitudes des usagers de la route.

La perception de ces mesures comme une forme de profit pour l'État et l'influence des normes sociales jouent un rôle central dans cette résistance. Beaucoup voient les contrôles comme un simple inconvénient à contourner plutôt que comme une véritable incitation à se conformer.

Enfin, l'attitude de négociation entre policiers et conducteurs en infraction, loin de favoriser l'adhésion aux normes, risque au contraire d'encourager une culture de non-conformité. Cela révèle une forme de résistance passive où les usagers considèrent les mesures de répression comme temporaires et les sanctions comme négociables. Ce phénomène montre que la population de Bohicon cherche, consciemment ou non, des excuses pour ne pas adopter le comportement du port du casque de sécurité, parfois en optant pour des priorités de consommation plus luxueuses ou en profitant des failles du système de contrôle.

Travaux cités

- Bourdieu, Pierre. *La distinction : Critique sociale du jugement*. Les Éditions de Minuit, 1994.
- Brognez, Delphine, and François Vlamincx. *Opter pour un traitement administratif ou pénal des infractions routières ? Contribution au débat pour une organisation plus efficace de la politique criminelle en matière de circulation*. Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), 2009.
- Donou, Fidèle Akouwa. *Contribution du ministère de la justice au bilan annuel de la sécurité routière : Le traitement judiciaire des infractions en matière de sécurité routière*. Ministère de la Justice, SG, SSER, 2024.
- Hedlund, James. "Risky Business: Safety Regulations, Risk Compensation, and Individual Behavior." *Injury Prevention*, vol. 6, no. 2, 2000, pp. 82–90.
- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. *Les infractions au code de la route et au code des transports : L'impact sur le permis à points, bilan statistique 2019*. 2020.
- Scott, James Clarke. *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. Yale University Press, 1990.
- Ternier, Michel. *La politique de sécurité routière : Les systèmes locaux de contrôle-sanction, rapport de l'instance d'évaluation*. La Documentation française, 2003.

World Bank. *Global Road Safety Facility: Rapport sur la sécurité routière*. World Bank, 2018.

World Health Organization. *Global Status Report Highlights Insufficient Progress to Tackle Lack of Safety on the World's Roads*. 2018, www.who.int/news-room/detail/highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-worlds-roads. Accessed 11 Mar. 2025.

How to cite this article/Comment citer cet article:

MLA: Sokou, Donatien. “Répression des déviances relatives au non-port de casque à Bohicon au centre du Bénin : attitude des populations.” *Uirtus*, vol. 5, no. 1, April 2025, pp. 154-174, <https://doi.org/10.59384/uirtus.2025.2620>.