

Engagement communautaire et changement de comportement

*Role des parents, des ecoles et des communautes
locales dans la protection des enfants sur les routes
du Benin*



MINISTÈRE DU CADRE DE VIE
ET DES TRANSPORTS
EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
RÉPUBLIQUE DU BÉNIN



Webinaire AARSLA

Association des Agences Leaders de Sécurité Routière en Afrique

Vendredi 17 avril 2026

Plan de la presentation



Diagnostic

Sinistralite routiere des enfants au Benin (2015-2024)



Determinants de la resistance

Pourquoi les comportements dangereux persistent



Role des parents

Premier educateur, premier planificateur



Role des ecoles

Discipline, education et innovation



Role des communautes

Cadre structurel, societe civile et operateurs economiques



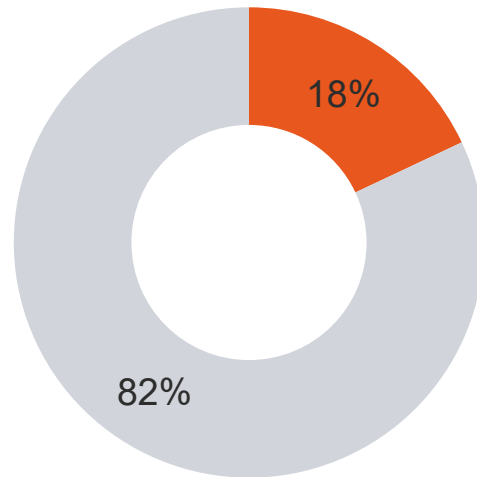
Synthese

Un modele d'action partagee pour l'Afrique

Les apprenants : un groupe vulnérable surrepresente

Donnees officielles collectees entre 2015 et 2024 au Benin

Proportion des apprenants parmi les victimes globales



■ Apprenants ■ Autres victimes

18%

des victimes totales d'accidents
sont des apprenants

67%

des victimes apprenantes
sont des garçons

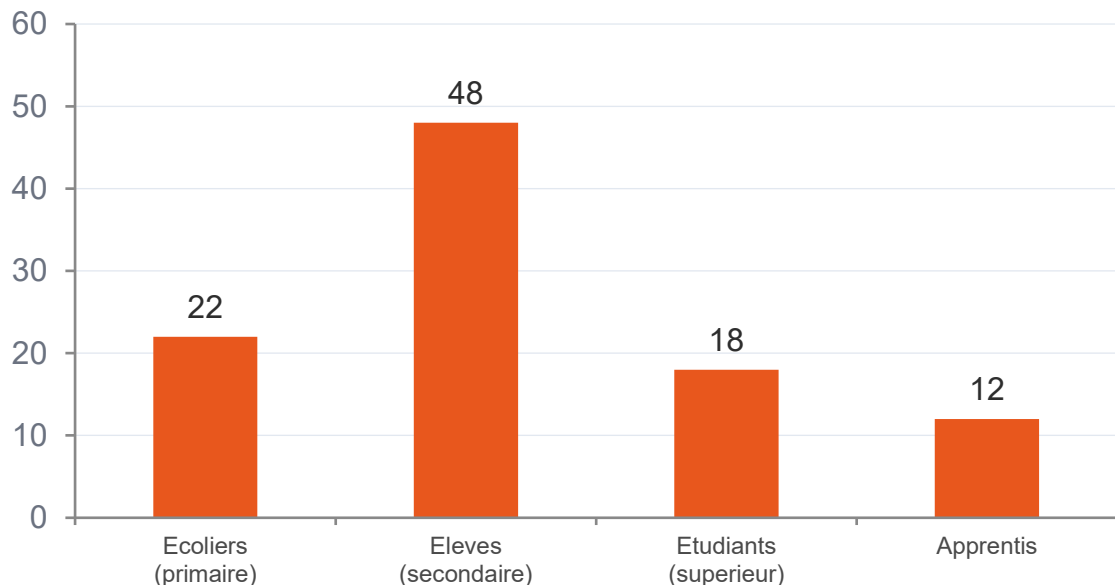
78%

circulaient sans casque
au moment de l'accident

Chaque apprenant victime represente une vie scolaire interrompue, une famille meurtrie et un potentiel humain perdu pour le Benin.

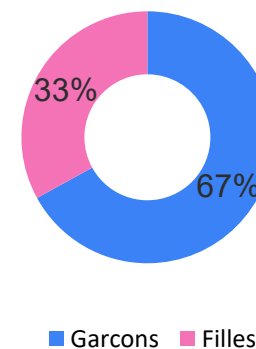
Profil des apprenants victimes : statut scolaire, sexe et horaires

Repartition par statut scolaire



Les élèves du secondaire concentrent la majorité des accidents : mobilité plus autonome, usage fréquent de motos-taxis sans protection, trajets aux heures de pointe.

Repartition par sexe



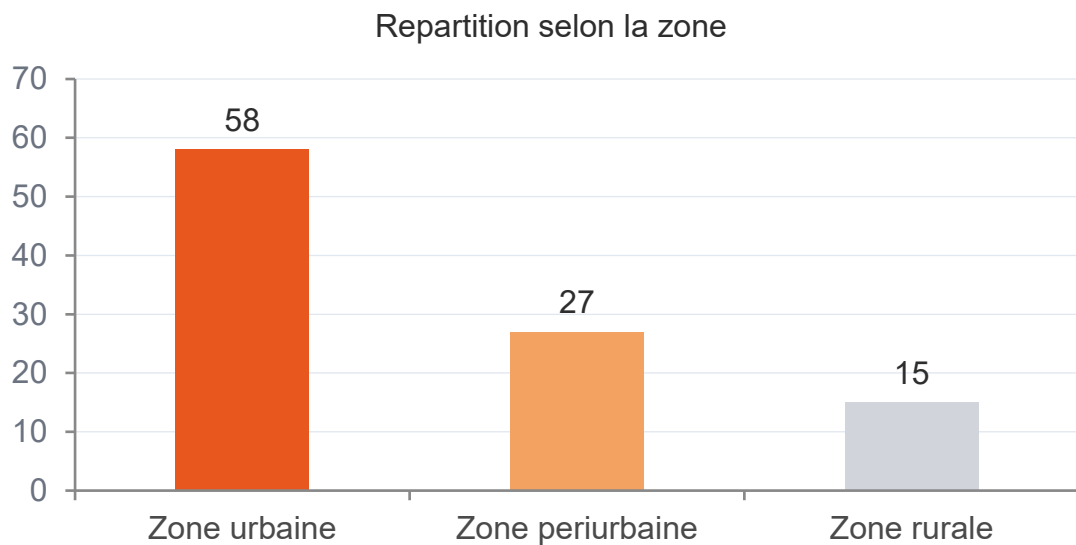
Horaires a risque

6h - 8h : creneau du matin (trajet aller)

16h - 18h : creneau le plus accidentogene (trajet retour)

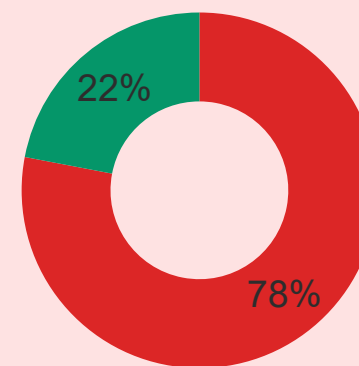
19% des accidents sont nocturnes : eclaireage public insuffisant aux abords des etablissements

Zones a risque et facteur aggravant : le non-port du casque



La majorite des accidents surviennent en zone urbaine sur des voies a forte densite de circulation. Les zones periurbaines en expansion presentent un risque croissant faute d'amenagements securises.

Croissance des deces : Donga +29% | Couffo +28% | Plateau +28% | Collines +17%



■ Sans casque ■ Avec casque

78% des apprenants accidentés circulaient sans casque. C'est le principal facteur aggravant des blessures graves et des décès chez les motocyclistes scolaires.

Pourquoi les comportements dangereux persistent ?

Comprendre les obstacles est une condition prealable a toute intervention efficace



Normalisation du risque

Le trajet quotidien en moto sans casque banalise le danger aux yeux de l'enfant et de l'entourage. Le risque percu s'efface derriere la routine.



Pression economique

Le recours aux zemidjans est souvent le seul choix accessible. La securite passe apres l'urgence du quotidien et les contraintes de temps et d'argent.



Modele parental negatif

L'enfant imite. Traverser hors passage pieton, telephoner au volant, rouler sans ceinture : ces gestes normalisent la transgression.



Vide educatif structurel

Absence d'education routiere formelle dans les curricula scolaires et faible portee des campagnes ponctuelles sans ancrage communautaire.

Le vide educatif familial + l'absence de curricula scolaires = un double deficit structurel a combler

Le parent : premier educateur a la securite routiere

Le parent est a la fois le premier modele comportemental et le principal organisateur des deplacements de l'enfant



Pedagogie de l'exemple

- Respecter les regles en presence des enfants
- Porter le casque, ne pas telephoner au volant
- L'enfant construit ses habitudes par observation



Itinéraires sûrs et Pedibus

- Planifier des trajets securises (pas les plus courts)
- Organiser des systemes de ramassage pedestre collectif
- Parents benevoles sur itineraires et horaires fixes



Autonomisation progressive

- Accompagner physiquement les plus jeunes
- Preparer graduellement l'enfant a se deplacer seul
- Viser la securite plutot que la rapidite



Implication des APE

- Levier pour obtenir des abords securises
- Interface entre familles, ecole et autorites
- Exiger des aménagements concrets

Constats : les comportements parentaux a risque

Comportements observes

- Recrutement de zemidjans pour le trajet scolaire sans casque : normalisation du risque
- Securite routiere rarement abordee en famille, ou traitee par injonctions plutot que par education
- Traversee hors passage pieton avec l'enfant
- Conduite sans ceinture de securite
- Usage du telephone au volant en presence de l'enfant



Impact sur l'enfant

- Perception faussee du risque routier
- Predisposition a la transgression des regles
- Vide educatif au sein de la famille
- Reproduction des comportements dangereux a l'age adulte

L'ecole : acteur central de la securite routiere

L'ecole est responsable des abords, des comportements qu'elle enseigne et des liens avec la communaute

01

Discipline aux abords

Reguler le stationnement anarchique, les motos sur les trottoirs et les depots en double file, en collaboration avec les forces de l'ordre

02

Barrieres de police scolaires

Mesure efficace et immediatement applicable pour reduire la vitesse a l'approche des etablissements aux heures de pointe

03

Messages hebdomadaires

Integrer des consignes SR dans les ceremonies de levee des couleurs (experience CNSR : Atacora-Alibori, Donga)

04

Plan de Deplacement Scolaire

Document officiel : mairie (travaux), ecole (education), parents (encadrement). Interface entre familles et autorites

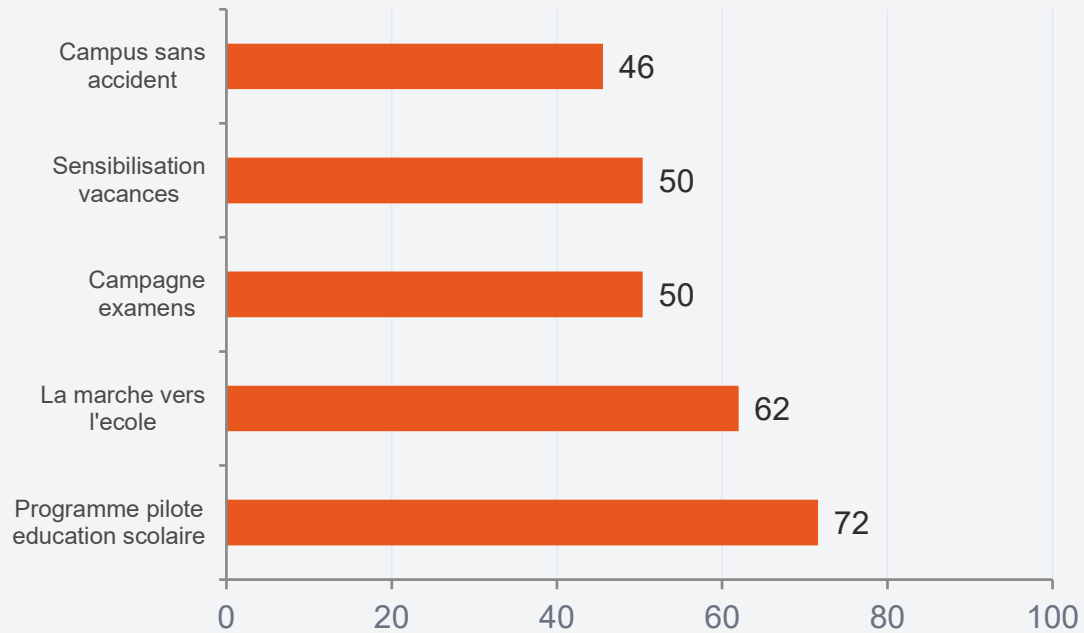
05

Clubs de securite routiere

Eleves ambassadeurs, journees thematiques, exercices pratiques : simulation de traversee, lecture de panneaux, jeux de role

Education routiere en milieu scolaire : les resultats

Score d'impact des activites education scolaire (PTA 2026)



Le programme pilote scolaire (score 71,6) est l'activite la plus prometteuse du portefeuille CNSR

Actions d'anticipation realisables des maintenant

- Simulations de traversee securisee en conditions reelles
- Reconnaissance et lecture des panneaux de signalisation
- Jeux de role conducteur / pieton en classe ou dans la cour
- Partenariats avec le CNSR pour des interventions pedagogiques
- Creation de clubs de securite routiere dans les etablissements

Avancee legislative pionniere au Benin



Le futur Code de la route du Benin

Le projet de Code de la route en cours d'adoption au Benin consacre explicitement l'education routiere en milieu scolaire et d'apprentissage. Cette disposition est une premiere en Afrique de l'Ouest : elle cree une obligation institutionnelle pour le systeme educatif et ouvre la voie a l'elaboration de curricula formels d'education routiere integres aux programmes nationaux.

En attendant l'adoption definitive, les etablissements peuvent d'ores et deja agir

Obligation institutionnelle

Le systeme educatif devra integrer la securite routiere dans ses programmes

Curricula formels

Modules d'education routiere standardises integres aux programmes nationaux

Actions immediates

Simulations, panneaux, jeux de role, partenariats CNSR, clubs SR dans les etablissements

Le cadre structurel communautaire

Sans ce cadre, les efforts des parents et des écoles restent insuffisants



Collectivités locales

- Zones 30 et rues scolaires fermées aux heures de pointe
- Aménagements sécurisés (trottoirs, passages piétons)
- Inscription de la SR dans les plans de développement local



Forces de l'ordre

- Brigadiers scolaires aux carrefours dangereux
- Régulation active aux abords des établissements
- Coopération écoles-police aux heures de passage



Société civile

- ONG, groupements de femmes, chefs religieux et coutumiers
- Campagnes en langues locales, marchés, lieux de culte
- Capacité de mobilisation irremplaçable



Opérateurs économiques

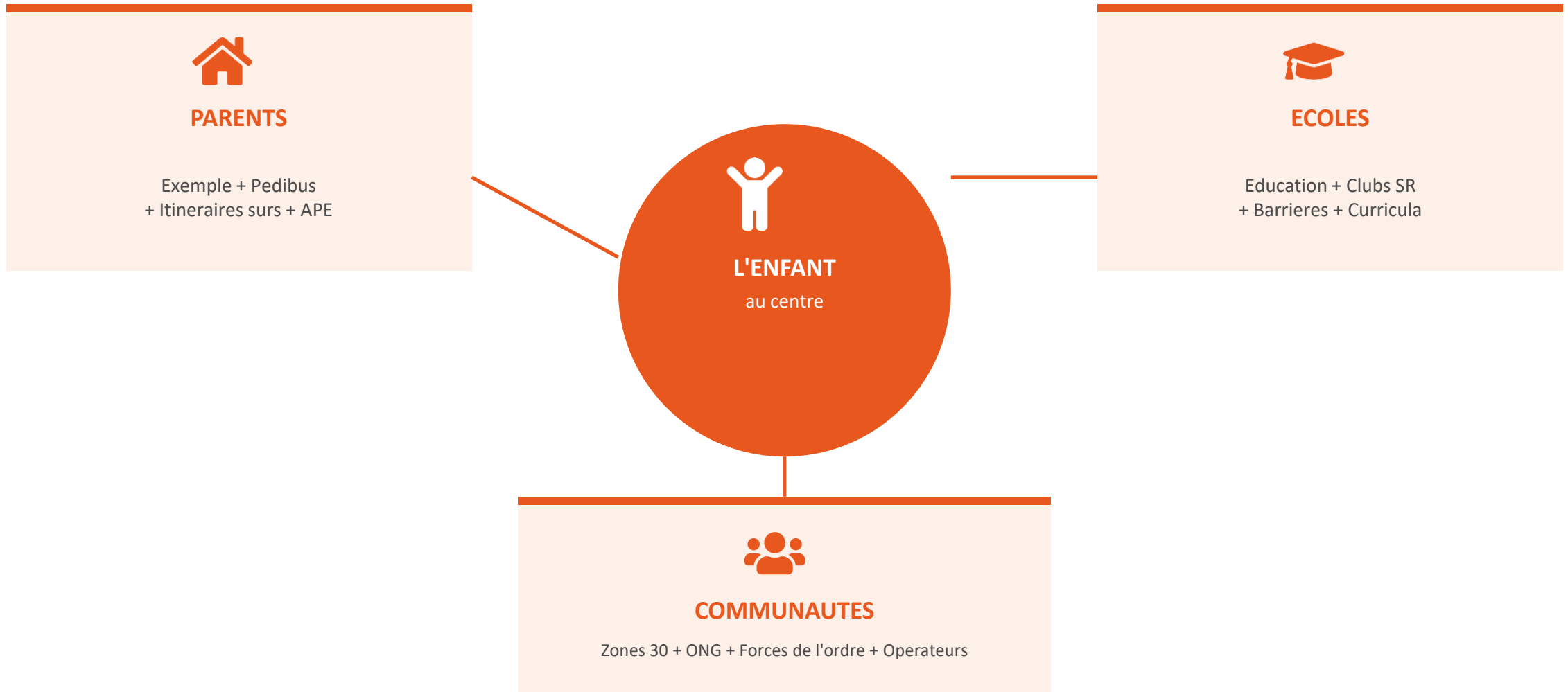
- Syndicats de zémidjans : partenaires clés
- Commerçants riverains sensibilisés
- Exemple LNB : financement des guides de traversée



Association Alinagnon : exemple concret du potentiel de la société civile béninoise. Elle réhabilite les infrastructures dégradées aux abords des écoles, démontrant qu'une mobilisation locale ciblée produit des résultats concrets.

L'approche communautaire integree

La securite routiere des enfants ne peut reposer sur un seul acteur



Messages clés pour l'Afrique

- 1 18% des victimes de la route au Bénin sont des apprenants. 78% circulaient sans casque. Les élèves du secondaire sont les plus touchés. Ce diagnostic appelle une réponse concertée et structurée.
- 2 Le parent est le premier éducateur à la sécurité routière. Son comportement conditionne la perception du risque chez l'enfant. L'enfant construit ses habitudes par observation.
- 3 L'école peut devenir un hub de sécurité routière : messages hebdomadaires, exercices pratiques, clubs SR. Le programme pilote au Bénin (score 71,6/100) montre la voie.
- 4 Le projet de Code de la route du Bénin est une avancée pionnière en Afrique de l'Ouest : il consacre l'éducation routière en milieu scolaire comme obligation institutionnelle.
- 5 L'approche communautaire (ONG, chefs religieux, groupements de femmes, langues locales) est plus persuasive que l'approche uniquement institutionnelle.
- 6 Les campagnes ponctuelles ne suffisent pas. Seule une éducation routière ancrée dans le quotidien des familles, des écoles et des communautés produit un changement durable de comportement.



Merci pour votre attention

Centre National de Sécurité Routière

Republique du Bénin

Webinaire AARSLA | 17 avril 2026