

Participation des conducteurs de taxi-moto à l'ÉIE de la pollution atmosphérique  
à Cotonou : entre leurre et lueurs?

Monique OUASSA KOUARO  
Sociologue-Anthropologue  
Université d'Abomey-Calavi  
Bénin

*Spécialité : Sociologie de l'environnement*

*Diplôme : Doctorat Unique en Sociologie-anthropologie de l'environnement et du développement durable (2008)*

*Fonction : Enseignante-chercheuse à la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Chef du Département de Sociologie-Anthropologie (Université d'Abomey-Calavi/Bénin)*

*Publications et expérience en lien avec la thématique*

*Ouassa Kouaro Monique, (2014). Représentations symboliques des Anii et Nagot des forêts dans le département de la Donga. Revue Afrique, langues et cultures (ALAC), (4), Université Omar Bongo, Gabon, pp. 87-102.*

*Ouassa Kouaro M., Tasso F., Babadjidé C. et Hèdiblè S., (2013). Changements climatiques dans le nord-ouest Bénin : stratégies des femmes rurales face au défi de la sécurité alimentaire. Actes du 26e Colloque International Association Internationale de Climatologie, Cotonou, Bénin, pp. 435-439.*

*2006 - 2007 : Consultante Sociologue du cabinet Ecoplan chargée de l'étude d'Impact environnementale et social de l'installation d'un port sec à Cotonou commanditée par la société MAERSK de Cotonou.*

**RÉSUMÉ** : La participation du public à la gestion de l'environnement est devenue au Bénin, depuis quelques décennies, un idéal cher aux différents processus d'évaluations environnementales. Pour mieux lutter contre la pollution atmosphérique d'origine motocycliste à Cotonou, la communication entre les acteurs institutionnels et les conducteurs de taxi-moto (zémidjan) a été renforcée. Cependant, l'attirail des institutions en charge de la protection de l'environnement (les politiques de co-responsabilité, l'usage de l'outil IEC, Information, Éducation et Communication pour les sensibilisations, les contrôles techniques de gaz d'échappement...), n'a pas pu contenir la pollution atmosphérique d'origine motocycliste qui sévit dans la ville de Cotonou. La présente recherche vise donc à analyser les logiques des conducteurs de taxi-moto vis-à-vis de l'évaluation des impacts environnementaux liés à la pollution atmosphérique.

L'approche méthodologique utilisée a consisté en la recherche documentaire et aux enquêtes de terrain par les entretiens semi-structurés et des observations directes. L'individualisme méthodologique de Boudon (1990) et le modèle FFOM (Force, Faiblesse, Opportunité, Menace) ont permis d'analyser les données recueillies. Les résultats obtenus démontrent que la participation effective des conducteurs de taxi-moto à l'évaluation des impacts environnementaux est partagée entre la lueur et le leurre; et tant que ces acteurs ne seront pas impliqués dès la conception des politiques d'évaluation, ils développeront des résistances qui ne sont pas sans conséquence sur lesdites opérations.

**Mots-clés** : participation, évaluation environnementale, pollution atmosphérique, Cotonou.

## Introduction

Le développement durable fait, depuis quelques décennies, la centralité des politiques de développement un peu partout dans le monde. À Cotonou, la durabilité écologique, l'une des composantes majeures du développement durable, reste compromise par l'ampleur que prend la pollution atmosphérique. Pour preuve, « selon une étude sur la qualité de l'air à Cotonou, le coût de la pollution dans cette seule ville atteint environ 1,2 % du PIB de l'ensemble du pays » (Banque Mondiale, 2010 : 27). Parallèlement à la détérioration croissante du milieu biophysique, de plus en plus de citoyens sont préoccupés par les questions de protection et de gestion de l'environnement (Cotnoir et Vaillancourt, 1987); du moment où, les problèmes sanitaires apparaissent davantage chez les individus en fonction des différentes expositions (Beltrando, 2014).

Aujourd'hui, le constat est unanime sur le fait que les résultats issus des dispositifs participatifs mis en place pour assurer la protection de l'environnement n'ont pas pu inverser la tendance : plusieurs acteurs sont toujours réticents au sujet des mécanismes d'évaluations d'impacts environnementaux et par ricochet, ne coopèrent toujours pas. Le profil sociologique des conducteurs de taxi-moto, faut-il enfin ouvrir une parenthèse, pour souligner que ce sont généralement des acteurs qui se servent des engins à deux roues pour transporter les hommes et les bagages d'un point à un autre de la ville. Ils proviennent majoritairement des zones périurbaines et sont habillés en uniforme jaune dans la ville de Cotonou. En langue locale fon, ils sont appelés « Zémidjan ». Si avant les années 60, cette activité permettait de transporter les paniers d'Akassa[1] dans les départements de l'Ouémé-Plateau, la crise économique des années 80-90 a amplifié et étendu cette activité à beaucoup d'autres villes, dont celle de Cotonou. Dès lors, l'on retrouvera des chômeurs et des agriculteurs qui en ont fait une profession. Mais le fait que cette activité pose aujourd'hui un problème environnemental dans la plupart des villes du Bénin et surtout à Cotonou, tient de l'état pollueur de certaines motos utilisées par ces derniers. À partir de cet instant, il devient impérieux d'interroger les déterminants sociaux qui sont à la base et de diagnostiquer les facteurs organisationnels qui limitent les actions de co-responsabilité menées conjointement par les acteurs institutionnels et les conducteurs de taxi-moto. La présente communication se veut être un regard critique sur ce qui est déjà fait au Bénin en général et à Cotonou en particulier sur la coordination des mécanismes d'évaluation environnementale afin de proposer des suggestions capables de débloquent les inerties et/ou difficultés éprouvées par les acteurs sociaux en jeu.

Quels sont les mécanismes mis en œuvre pour évaluer les impacts environnementaux à Cotonou? Quelles sont les limites liées à ces mécanismes. Comment faut-il réorienter les actions pour assurer l'efficacité de ces dernières? Ce sont là autant de questions auxquelles tentera de répondre cette communication.

## 1-Matériel et méthodes

Pour bien cerner la problématique de la participation des conducteurs de taxi-moto à l'évaluation des impacts environnementaux de la pollution atmosphérique, l'observation empirique a couvert deux arrondissements, notamment le 7<sup>e</sup> et le 10<sup>e</sup>; quatre quartiers de ville et a touché 200 conducteurs de taxi-moto (à raison de 100 conducteurs de taxi-moto instruits et de 100 non instruits) et 25 acteurs institutionnels (à raison de 5 par institution[2]). Les quartiers Saint-Michel, Sikè Codji, Kouhounou et Vèdoko ont été sélectionnés par choix raisonné compte tenu de la densité de la circulation qui s'observe sur les artères de ces quartiers de ville. Il faut noter que les acteurs du Ministère de l'Environnement enquêtés sont retenus par choix raisonné en fonction de leur rapport avec la lutte contre la pollution atmosphérique et surtout dans le souci d'assurer la fiabilité des informations. Les entretiens individuels, la revue documentaire, l'observation directe et le focus group ont permis d'approfondir la problématique mise en exergue. L'observation directe a permis de voir de façon systématique la réaction des conducteurs dans les feux tricolores et lors des opérations de contrôle de gaz d'échappement. En ce qui concerne les entretiens individuels, ils ont été réalisés aussi bien à l'endroit des conducteurs de taxi-moto qu'à celui des acteurs institutionnels. Pour renforcer l'analyse des résultats, l'individualisme méthodologique de Boudon (1990) et le modèle FFOM (Force, Faiblesse, Opportunité, Menace) ont été utilisés. Avec le premier modèle, les motivations individuelles de chaque acteur en jeu seront cernées; alors qu'avec le second modèle, l'analyse interne et externe des mécanismes d'évaluation environnementale sera faite.

## **2-Résultats**

### **2.1- Contexte de la participation des conducteurs de taxi-moto à l'amélioration de la qualité de l'air à Cotonou**

La consultation et l'intégration des conducteurs de taxi-moto à l'amélioration de la qualité de l'environnement tirent leur origine d'un contexte caractérisé par un déséquilibre des écosystèmes et un accroissement alarmant de l'effectif des conducteurs de taxi-moto.

En fait, selon les travaux de MEHU (2000), les deux roues sont presque entièrement responsables de cette dégradation. La dernière étude réalisée sur l'émission des gaz à effet de serre due au transport dans la ville de Cotonou en 1996 révèle que le CO pour les motocycles est estimé à 316 043 tonnes contre respectivement 255 482 et 669 pour les voitures et les camions; soit un pourcentage de 55,29 % contre tous les autres moyens de transport. Or, les zémidjans font 45 à 50 % dans ces secteurs de la ville (MEHU, Ibid.). Subséquemment, les taxi-motos contribuent à 59 % aux émissions quotidiennes de CO<sup>2</sup> et à 90 % aux émissions quotidiennes de HC à Cotonou (Banque Mondiale, 2010).

Cette ampleur que prend la pollution atmosphérique est corrélative à l'augmentation croissante des conducteurs de taxi-moto dans la ville de Cotonou. Estimé en 1998 à environ 41.662, leur nombre est passé à 63.410 en 2001(INSAE, 2002), puis à plus de 100.000 taxis-motos en 2010 (Banque Mondiale, op.cit.). De ce fait, l'implication de ces conducteurs dans les questions relatives à la protection de l'environnement devient une nécessité dans un contexte béninois où les engins en circulation pour mener cette activité ne sont pas toujours neufs, et du coup, aggravent la qualité de l'environnement.

### **2.2-Mécanismes institutionnels de réduction de la pollution atmosphérique**

Les campagnes de sensibilisation font partie des activités périodiquement organisées par les acteurs institutionnels dans la ville de Cotonou, pour endiguer les dommages écologiques. Avant la mise en œuvre de ces différentes activités, les perturbations environnementales constituaient déjà une préoccupation majeure pour les gouvernants. Au plan politique, l'on peut se rappeler, la proposition de la filière manioc aux conducteurs de taxis-moto par l'ancien président béninois Mathieu KEREKOU et le projet de reconversion de ces derniers proposé par président Boni YAYI au début de sa première mandature. Nombre de dispositions institutionnelles ont consolidé l'esprit de ces projets pour éradiquer le problème.

La toute première fut d'abord l'adoption et la promulgation en 1999 de la loi n°98-030 portant loi-cadre sur l'environnement en République du Bénin qui marque le début de la réglementation du secteur environnemental dans le pays. Il est à noter que les dispositions de cette loi ont été complétées par la mise en place de la police environnementale comme structure devant mettre en application les différents textes. Ainsi, en dehors de la cellule de communication (CCOM) du Ministère qui, par le truchement des mass-médias, assure l'information et l'éducation du public, une campagne permanente d'appui des actions menées est réalisée en vue de renforcer et de maintenir la conscience environnementale des populations. Ce programme est assuré à travers notamment la réalisation annuelle et la distribution de l'Agenda de l'Environnement; l'organisation des Journées Mensuelles pour l'Environnement Sain (JMES) chaque dernier samedi du mois depuis l'an 2000 et la publication du bulletin d'information et d'analyse « Eco-citoyen » tous les trimestres. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique, le MEPN[3] a formé sur toute l'étendue du territoire deux cent quatre-vingt-douze (292) mécaniciens dont une centaine environ dans les départements de l'Atlantique et du Littoral. À partir de cet instant, de nombreuses campagnes de contrôles et de réglages gratuites ont été effectuées pour encourager les populations à mieux entretenir leurs moteurs. Depuis novembre 2001 conformément aux dispositions n°46, 47,48 et 116 de la loi n°98-030 du 12 février portant Loi-cadre sur l'Environnement en République du Bénin, le MEPN en collaboration avec les autres structures partenaires concernées organise les opérations de contrôles coercitifs (application du principe du pollueur- payeur) particulièrement à Cotonou. Sur le plan de la stratégie douanière, on note la fixation de la douane des motos à deux temps à 86 000 F CFA contre 13 910 F et 23 020 F CFA respectivement pour les motos à quatre temps de cylindrée 100 cm<sup>3</sup> et 125 cm<sup>3</sup>, ceci pour décourager l'achat des 2 temps. À partir de 2011, il a été entrepris un processus d'exonération des stations fixes dans le but de rendre disponible l'essence sans plomb.

Pourtant, il y a toujours une résistance des zémidjans vis-à-vis des solutions à eux proposées (les contrôles coercitifs des gaz d'échappement qu'organisait la police environnementale, les entretiens techniques et parfois l'échange des engins à 2 temps contre les 4 temps). En conséquence, le projet Zéco4 a échoué et le programme PAACO (Programme d'Appui à l'Agglomération de Cotonou), l'un des plus grands programmes en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, n'a pas fait long feu. Le fléau n'a donc pas diminué comme souhaité. Autrement dit, les « zémidjans » développent des logiques économiques pour résister aux mesures techniques de réduction de lutte contre la pollution à eux proposées.

### **2.3- Les moteurs neufs à 4 temps: entre adoption et rejet utilitaire**

L'un des objectifs poursuivis par les institutions en charge de la protection de l'environnement consiste à maîtriser les sources de dégradation de l'environnement. C'est à ce titre que la co-responsabilisation des conducteurs de taxi-moto aux processus d'évaluation a mis l'accent sur le délaissement des engins à 2 temps (considérés comme pollueurs) en faveur des engins à 4 temps (considérés comme moins pollueurs). Les opinions des conducteurs sur les actions reposant sur cet objectif sont partagées entre l'approbation (intérêt procuré par les 2 temps-résistance aux conducteurs) et la désapprobation (prise en compte des risques de pollution et de santé encourus chez les conducteurs de taxi-moto).

En fait, 52 % des conducteurs de taxi-moto préfèrent utiliser des motos d'occasion, prosaïquement appelées « motos de deuxième main » pour mener leur activité. Par contre, 48 % ont déclaré avoir pris un engin neuf pour la profession. Or, ces motos d'occasion sont pour la plupart du temps des moteurs à 2 temps enclins à la pollution. Dans cette perspective, il n'est pas sans intérêt de revenir sur cette observation empirique dans la discussion. Mais au sujet des motifs du choix d'un engin neuf et 4 temps, certains conducteurs (soit 15 % des 52 % qui ont opté pour les motos neuves et à 4 temps) ont affirmé qu'ils estiment qu'avec un nouvel engin ils font moins de dépense pour les entretiens techniques répétés. À contrario, d'autres ont rapporté que leurs comportements (adoption des 4 temps) sont le résultat des sensibilisations sur la pollution atmosphérique auxquelles ils ont pris part.

### **Graphique 1 : État des engins utilisés pour conduire le taxi-moto**

Source : Données de terrain, 2014

## **3-Discussion**

### **3.1-Facteurs institutionnels défavorables à la participation des conducteurs dans le processus d'évaluation environnementale**

La réalisation de toute activité comme celle de l'évaluation environnementale implique une collaboration entre le MEPN et ses structures connexes. Toutefois, il est donné de constater que les interactions qui naissent ne sont pas toujours de nature à favoriser le bon fonctionnement de l'équipe. En effet, il survient souvent des collisions internes. C'est bien ce que Gauthier (2011 : 49) restitue dans une analyse SWOOT où elle met en exergue les variables suivantes: un conflit de rôle au niveau des agents de la police environnementale et de la police sanitaire et l'inexistence d'une synergie d'action entre les structures du MEPN (DGE, FNE et ABE). Or, sans une parfaite collaboration entre les acteurs institutionnels, l'intégration des conducteurs de taxi-moto serait vouée à l'échec. En effet, chaque institution a un rôle déterminé à jouer dans le processus d'évaluation d'impacts environnementaux, notamment en termes de collecte de données et de jugements des données environnementales issues des opérations de contrôles techniques, par exemple. Le schéma qui suit renseigne davantage sur le rôle de chaque acteur dans un processus d'évaluation environnementale, considéré à la phase de la collecte de données.

### **Figure 2 : Étapes des contrôles techniques de gaz d'échappement**

Source : Données de terrain, 2014

À partir de cette figure, il est donné de comprendre que l'évaluation environnementale requiert une complicité sans laquelle les différents rôles sociaux ne seraient pas cohérents.

### 3.2-Du niveau d'instruction civique des conducteurs de taxi-moto

Le niveau d'instruction a été une variable primordiale dans l'explication des comportements liés à la gestion de l'environnement chez les zémidjans. Car, c'est d'eux que dépendent la recevabilité et le décodage des messages de sensibilisation sur les risques liés à la pollution atmosphérique. Pour avoir l'information, il faut avoir un certain niveau d'instruction civique. Or, sur un effectif de 200 conducteurs approchés, nous avons remarqué que les non instruits sont plus nombreux, comme l'indique le tableau 1.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs de taxi-moto interviewés suivant le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Effectifs	%
Non scolarisé	100	50
Primaire	71	35,5
Secondaire	17	8,5
Universitaire	12	6
Total	200	100

Source : Données de terrain 2014

Il se dégage de ce tableau que les non scolarisés équivalent aux scolarisés tous niveaux confondus. Le niveau d'instruction doit revêtir un sens capital dans l'analyse du niveau d'implication des conducteurs de taxi-moto; parce qu'il faut être d'abord informé avant d'apprécier les enjeux environnementaux. Autrement dit, pour évaluer avec justesse, des questions doivent être posées autant sur les opérations de collecte de données que sur les opérations de compréhension et sur les opérations de jugements eux-mêmes (Angers et Baribeau, 1987). Là encore, cette conception tripartite de la notion d'évaluation appelle à un minimum de connaissance indispensable à toute appréhension d'impacts environnementaux. La variable mise en exergue ici est corroborée par les résultats d'une autre recherche qui souligne que 70 % des conducteurs non instruits associent les états du rhume et de maux d'yeux aux effets néfastes de la pollution; tandis que les conducteurs instruits (surtout les secondaires et universitaires) ont évoqué les affections cardio-vasculaires, oculaires et respiratoires (Ouassa Kouaro et al., 2014). Il est donc évident que l'effectivité de la co-responsabilité des conducteurs dans les processus d'évaluation d'impacts environnementale devrait prendre en considération le facteur éducatif.

Toutefois, il convient d'aller au-delà d'une analyse superficielle de cette variable relative à l'instruction pour questionner les politiques de sensibilisation. En effet, en matière de stratégie de communication, la logique voudrait que les sensibilisations se fassent dans les principales langues parlées par les acteurs bénéficiaires afin de leur faciliter la compréhension. Ce qui est habituellement respecté par le MEPN. Mais, il se pose tout de même, un problème d'intercommunication dû au fait que les sensibilisateurs n'arrivent pas toujours à avoir dans les langues nationales, des référents des mots techniques manipulés en français. C'est ce qu'expliquait un agent de la Direction Générale de l'Environnement qui disait : « *lors des sensibilisations, nous nous cherchons beaucoup avant d'expliquer certains mots comme celui de la pollution atmosphérique qui n'a pas de correspondant succinct et direct comme en Français* ». C'est dans ce contexte que des expressions d'origine française s'incrument dans la langue maternelle. D'où, la nécessité chez le zémidjan d'avoir un niveau basique en Français pour décoder le message véhiculé. Nous ne voudrions pas qu'on comprenne par l'idée développée ici, qu'il faille forcément être instruit pour comprendre et accepter de « recevoir »; loin de

là. Néanmoins, les entretiens réalisés avec les conducteurs ont permis de comprendre que plus le niveau d'instruction est faible chez un conducteur mieux il banalise les risques sanitaires encourus dans le cadre de son activité; mais plus son niveau est élevé moins il fait fi des effets sanitaires de la pollution atmosphérique.

### **3.3- L'évaluation environnementale par les conducteurs de taxi-moto: d'une lueur à un leurre**

L'évaluation environnementale est l'un des outils les plus utilisés pour garantir la durabilité écologique. De fait, les mécanismes mis en exergue par les acteurs institutionnels reposant sur la mobilisation des acteurs publics apportent, pour une large part, un souffle nouveau aux politiques nationales de gouvernance environnementale. La collaboration avec les conducteurs de taxi-moto au sujet de l'évaluation des impacts liés à la pollution atmosphérique va donc améliorer les dispositifs de collecte d'informations. On voit qu'il existe une avancée dans le domaine. À titre d'exemple, il faut souligner que la méthode IEC (Information, Éducation et Communication), longtemps expérimentée lors des séances de sensibilisation a favorisé un changement de comportement chez certains conducteurs qui ont adopté les motos à 4 temps. C'est ce qui justifie la disparition progressive des motos à 2 temps : Suzuki, Yamaha, Mate au détriment des engins à 4 temps de marques Sanya, Bajaj, Dayang, etc.

Toutefois, ces avantages sont ombragés par certaines limites. En posant le problème de la participation effective de tous les acteurs, nous nous rendons compte que les conducteurs de taxi-moto ne sont pas suffisamment informés sur les mécanismes d'évaluation environnementale. Du coup, ils sont limités dans les rôles en termes d'efforts à faire. Il va de soi que la compréhension que l'acteur a des risques encourus détermine ses interactions avec l'environnement. À un autre niveau, les entrevues faites avec les informateurs (surtout les conducteurs de taxi-moto) ont révélé que la communication entre acteurs institutionnels et acteurs publics est faible. Or, sans une information suffisante et adéquate, la participation des individus et des groupes n'est pas efficacement garantie (Cotnoir et Vaillancourt, 1987).

Par ailleurs, la dimension pénale de la gestion de l'environnement échappe, à la fois, aux acteurs institutionnels et aux conducteurs de taxi-moto. Au niveau des acteurs institutionnels on note une application sporadique, fortement politisée[4] du principe pollueur/payeur; tandis que les conducteurs de taxi-moto ont une faible appréhension des droits et devoirs liés à l'environnement.

### **Conclusion**

Au fur et à mesure que la gestion de l'environnement s'est complexifiée, on a été contraint à adopter de nouvelles approches. C'est dans cette perspective que des politiques de co-responsabilité ont été mises en œuvre pour fédérer les efforts entre acteurs institutionnels et acteurs sociaux. À Cotonou, la participation des conducteurs de taxi-moto à l'évaluation environnementale a constitué, dans un premier temps une lueur vis-à-vis des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique. De façon précise, les conducteurs ont commencé par adopter de plus en plus les motos à 4 temps au détriment des motos à 2 temps pour mener l'activité de taxi-moto.

Cependant, on s'est aperçu que cette lueur s'est très vite transformée en un leurre dans la pratique. Pour preuve, les comportements des conducteurs de taxi-moto tels que leur résistance aux conseils techniques d'entretien des motos donnés par les acteurs institutionnels (pour garantir la durabilité écologique) se justifient par d'autres besoins économiques et sociaux que les politiques d'évaluation d'impacts ne prennent pas en compte. En clair, avant d'espérer voir une réussite des processus d'évaluation d'impacts environnementaux, il faut d'abord régler les questions d'exode rural, de pauvreté et d'instruction qui limitent l'appréhension des dommages écologiques et des risques sanitaires encourus chez les conducteurs. Si le projet Zéco4 et le programme PAACO (Programme d'Appui à l'Agglomération de Cotonou) ont échoué, c'est parce les promoteurs n'ont pas tenu compte de la divergence des intérêts des acteurs en présence et des facteurs ci-dessus cités. Sur ce, il est important de développer une approche inclusive où tous les acteurs participent réellement dès la conception des opérations d'évaluation environnementale, quel que soit l'espace géographique d'expérimentation de cet outil de gestion de l'environnement.

## Références bibliographiques

- AGLI H. et HOUESSO G., 1979. *Les transports urbains à Porto-Novo*, U.N.B/E.N.S.
- AVOCE VIAGANNOU F., 2002. *La régulation de la pollution atmosphérique d'origine motocycle : Cas des taxis-motos "zémidjans" dans la ville de Cotonou*, Université de Cocody Abidjan DEA.
- BANQUE MONDIALE., 2010. *Analyse Environnementale du Bénin*, Rapport final, Cotonou.
- BELTRANDO G., 2014. « Pollution de l'air aux particules en suspension dans l'air (PM) et santé des individus : un domaine de recherche pluridisciplinaire en développement pour la géographie », *BSGLg*, 62, pp.62-100.
- COTNOIR, L. et VAILLANCOURT J-G., 1987. « La participation du public à l'amélioration de la qualité de l'environnement », *Anthropologie et Sociétés*, 11(1), pp.198-202.
- DROLET, G., 2010. « Développement durable ou enduré? », *Continuité*, (124) pp.34-37. Disponible sur site internet, URL : « <http://id.erudit.org/iderudit/6254ac>, document consulté le 15/06/2014.
- ESCOURROU G., 1996. *Transports, contraintes climatiques & pollution*, Paris, Editions SEDES.
- Gregory K. et al., 1992. « Incidences potentielles d'une taxe sur le carbone et l'énergie au taux de 10 dollars le baril, frappant les émissions du dioxyde de carbone au Royaume Uni », in *Le Changement Climatique : Concevoir un système pratique de taxe*, OCDE, Paris, pp. 67 - 82.
- MOUVIER G., 1998. *La pollution atmosphérique*, France, Flammarion, 2ème éd.
- OCDE, 2006. *L'évaluation environnementale stratégique. Guide de bonnes pratiques dans le domaine de la coopération pour le développement*, Ed OCDE.
- PREVIL, C., 2009. « Participation du public dans la gouvernance de l'environnement et du territoire : pour améliorer l'instrumentation », *La revue électronique en sciences de l'environnement*, Vol.9, n°1, pp.1-17. Disponible sur internet, URI : « <http://id.erudit.org/idenudi/039937ar>
- SALLES, D. 2009. « Environnement : la gouvernance par la responsabilité », in *La revue électronique en science de l'environnement*, n°6. Disponible sur internet, URI « <http://id.erudit.org/iderudit/04454ar>
- SEIDOU A., 2001. *Phénomène taxis-motos et problématique de la protection de l'environnement. Contribution à l'étude de l'impact social de la pollution atmosphérique par les taxis- motos à Cotonou*, Mémoire de fin de formation, UNB, ENAS.

---

[1] Repas béninois de couleur blanchâtre fait à base de maïs fermenté et présenté sous la forme d'une boule. Il est généralement emballé dans les feuilles de teck et de bananier.

[2] Les institutions auprès desquelles les 25 acteurs ont été interviewés sont : le Ministère de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme (MEPN); la Police Environnementale; la Mairie de Cotonou; l'Agence Béninoise pour l'Environnement (ABE) et la Direction des Transports Terrestres (DTT).

[3] Le MEPN est défini comme le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature. Ce sigle est venu remplacer celui du MEHU qui signifie Ministère de l'Environnement de l'Habitat et de l'Urbanisme.

[4] Les acteurs institutionnels ont rapporté que depuis les élections présidentielles de 2011 jusqu'à ce jour le principe pollueur/payeur n'est plus appliqué pour des raisons politiques.