



L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES VILLES FRONTIÈRES DU SUD ET DU SUD-OUEST DU BURKINA FASO

Roadmaps to Security in Sénégal and Burkina Faso/Feuille de route pour la sécurité
au Sénégal et au Burkina Faso
Une collaboration entre PartnersGlobal, Coginta et la FOSEC



Auteur : Dominique Wisler
Design : Mahmudul Haque
Photos et cartes : © Coginta

Cette publication a été rendue possible grâce au généreux soutien du département d'État, des États-Unis et la coopération avec le gouvernement du Burkina Faso. Les opinions exprimées dans cette publication sont uniquement celles des auteurs et ne reflètent pas les politiques ou les opinions des gouvernements des États-Unis et du Burkina Faso.

© PartnersGlobal 2018
© Coginta 2018

TABLE DE MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Liste des tableaux | 4 |
| Liste des figures | 5 |
| Liste des cartes | 5 |
| Equipes impliquées dans l'étude et remerciements | 6 |
| L'INSECURITE ROUTIERE DANS LES VILLES FRONTIERES DU BURKINA FASO EN BREF | 7 |
| Les chiffres de l'insécurité routière | 8 |
| CHAPITRE 1. LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE | 9 |
| Contexte et objectifs | 11 |
| Périmètre géographique de l'étude | 11 |
| Méthodologie | 15 |
| Plan de l'étude | 16 |
| Chapitre 2. CINQ LOCALITÉS FRONTIÈRES | 17 |
| Caractéristiques sociodémographiques des échantillons de l'enquête | 19 |
| Cohésion sociale et sécurité | 23 |
| Chapitre 3. COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS | 25 |
| Chapitre 4. LA PERCEPTION DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE | 31 |
| L'insécurité routière : un sujet de préoccupation | 33 |
| Les accidents de circulation : un motif d'inquiétude | 33 |
| Chapitre 5. LES ACCIDENTS DE CIRCULATION ET L'INCIVILITÉ ROUTIÈRE | 37 |
| La prévalence des accidents | 39 |
| Typologie des accidents | 40 |
| Les incivilités routières | 42 |
| Chapitre 6. LES FACTEURS DE RISQUE D'ACCIDENT | 43 |
| Le profil des individus impliqués dans des accidents | 45 |
| Le profil des auteurs d'accidents | 46 |
| Chapitre 7. LES CAUSES DES ACCIDENTS | 47 |
| Chapitre 8. LA MÉCONNAISSANCE DU RISQUE | 51 |
| Chapitre 9. L'INTERACTION AVEC LA POLICE | 55 |
| La confiance dans les institutions de sécurité | 57 |
| Le constat d'accident | 60 |
| Les interactions des résidents avec la police de la route | 61 |
| Les contrôles de police | 62 |
| Chapitre 10. LA POPULARITÉ DES MESURES DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE | 65 |
| Les priorités des résidents en matière de police | 67 |
| La popularité des mesures répressives | 68 |
| Chapitre 11. PISTES POUR L'AVENIR | 69 |
| Éléments pour la conception de campagnes de prévention contre l'insécurité routière | 71 |
| Les contrôles de police | 72 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|----|
| Tableau 1 : Les localités de l'enquête par zone | 15 |
| Tableau 2 : Le niveau économique du foyer des résidents selon leur propre estimation par zone (en %) | 19 |
| Tableau 3 : Catégories socioprofessionnelles dans les zones (en %) | 19 |
| Tableau 4 : Catégories socioprofessionnelles par genre (en %, pondéré) | 20 |
| Tableau 5 : Occupation socio-professionnelle selon l'âge (en %, pondéré) | 21 |
| Tableau 6 : Niveau d'éducation par zone (en %) | 21 |
| Tableau 7 : Niveau d'éducation par genre (en %, pondéré) | 22 |
| Tableau 8 : Niveau d'éducation selon l'âge (en %, pondéré) | 22 |
| Tableau 9 : Date de résidence des répondants par zone (en %) | 23 |
| Tableau 10 : Cohésion sociale dans les zones (en %) | 23 |
| Tableau 11 : Qualité de vie dans les zones (en %) | 23 |
| Tableau 12 : Prévalence de la victimisation pour les coupeurs de route, les cambriolages et les agressions sur trois ans par zone (en %) | 24 |
| Tableau 13 : Le sentiment d'insécurité dans les zones étudiées (en %) | 24 |
| Tableau 14 : Le moyen principal de déplacement des résidents par localité | 27 |
| Tableau 15 : Le nombre de kilomètres effectués en moyenne par les résidents dans les localités | 27 |
| Tableau 16 : Le mode de déplacement principal selon le genre et (en %, pondéré) | 28 |
| Tableau 17 : Profil des répondants se déplaçant principalement à moto (pondéré) | 29 |
| Tableau 18 : Le problème prioritaire dans la localité selon les résidents par zone (en %) | 33 |
| Tableau 19 : L'inquiétude face aux risques d'être victime d'un cambriolage, d'une agression, d'une agression sexuelle et à la probabilité d'être victime d'un délit dans les 12 prochains mois (en %) | 34 |
| Tableau 20 : L'inquiétude face au risque d'accident de la circulation (pourcentage et coefficients de risques) | 35 |
| Tableau 21 : Période des accidents de la circulation dans la journée selon les victimes par zone (en %) | 40 |
| Tableau 22 : Type d'accidents impliquant une moto (en %, pondéré) | 41 |
| Tableau 23 : Type d'accidents selon les zones (en %) | 41 |
| Tableau 24 : Le taux de prévalence des incivilités par type et par ville (en %) | 42 |
| Tableau 25 : Le degré de nuisance sur une échelle de 1 à 3 par ville (moyenne) (1 = ne me dérange pas, 2 = me dérange un peu, 3 = me dérange beaucoup) | 42 |
| Tableau 26 : Portrait-robot des résidents impliqués dans des accidents de la circulation | 45 |
| Tableau 27 : Les causes (détail) d'accident selon les victimes et les auteurs (en %, pondéré) | 49 |
| Tableau 28 : Les causes d'accidents (simplifié) selon les victimes et les auteurs (en %, pondéré) | 50 |
| Tableau 29 : Le fossé entre le risque et la perception du risque d'accidents de la route (coefficients de risque et pourcentages, pondéré) | 54 |
| Tableau 30 : Opinion des résidents sur les institutions les plus à même d'assurer la sécurité dans leur zone par zone (en %) | 57 |
| Tableau 31 : Scores de la police sur les dimensions d'une police de proximité par zone (en %) | 58 |

| | |
|--|----|
| Tableau 32 : Impartialité des forces de police selon les résidents par zone (en %) | 60 |
| Tableau 33 : Les institutions formelles ou informelles à qui les victimes d'accident font constater un accident par zone (en %) | 60 |
| Tableau 34 : La fréquence d'un contact avec la police de la route des résidents au cours de l'année précédant l'interview (en %) | 61 |
| Tableau 35 : Le profil des personnes ayant fait l'objet d'un contrôle de police de la route | 62 |
| Tableau 36 : Les contacts avec la police de la circulation par type de forces de l'ordre par zone (en %) | 63 |
| Tableau 37 : Les tracasseries par type de police lors des contrôles de circulation (en %) | 63 |
| Tableau 38 : Les priorités thématiques assignées par les résidents aux forces de l'ordre selon les zones (en %) | 67 |
| Tableau 39 : Les attentes en matière de prestation de police de la route principale selon les résidents par zone | 68 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure 1 : L'inquiétude face au risque de vol, d'agression, de coupeur de route et d'accident | 34 |
| Figure 2 : La prévalence des accidents de la route dans les zones (en % sur 3 ans) | 39 |
| Figure 3 : Accidents de la circulation selon les heures de la journée toutes zones confondues | 40 |
| Figure 4 : Scores des forces de police sur les dimensions de la police de proximité dans les zones | 59 |
| Figure 5 : Scores attribués aux dimensions de la police de proximité selon le genre | 59 |

LISTE DES CARTES

| | |
|--|----|
| Carte 1 : les 5 localités couvertes par l'enquête | 11 |
| Carte 2 : Ville de Koloko avec la distribution des interviews représentés par des points | 12 |
| Carte 3 : Ville de Cinkansé avec la distribution des interviews représentés par des points | 13 |
| Carte 4 : Ville de Niangoloko avec la distribution des interviews représentés par des points | 13 |
| Carte 5 : Ville de Léo avec la distribution des interviews représentés par des points | 13 |
| Carte 6 : Ville de Pô avec la distribution des interviews représentés par des points | 14 |

EQUIPES IMPLIQUÉES DANS L'ÉTUDE ET REMERCIEMENTS

Cette étude a été coordonnée et rédigée par Dominique Wisler (Coginta). Elle repose en amont sur un travail d'équipe pour l'élaboration du questionnaire, la confection des échantillons et la formation et la coordination des enquêteurs. Coordonnés par Coginta (Siba Théodore Koropogui), 14 enquêteurs ont passé pratiquement un mois sur le terrain pour réaliser les entretiens face à face avec les résidents des zones étudiées. Le texte a bénéficié des contributions de Siba Théodore Koropogui, Blandine Bila, Samoussa Gansonre et Hamadou Ouedraogo. Toutes les cartes ont été élaborées par Rafael Avila Coya. Dr. Blandine Bila a coordonné avec efficacité l'équipe d'enquêteurs qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour faire des entretiens de grande qualité. Nous tenons à remercier les autorités locales qui ont accueilli l'enquête avec intérêt et dont la coopération a permis à celle-ci de se dérouler dans de bonnes conditions.

EQUIPE COGINTA

| | |
|---|---|
| Dr Dominique Wisler Président de Coginta | <ul style="list-style-type: none"> • Coordination scientifique de l'étude, conception du questionnaire, analyses et rédacteur principal |
| Rafael Avila Coya Expert GIS | <ul style="list-style-type: none"> • Formation des enquêteurs, mise en place du questionnaire dans les Smartphones, cartographie, création des échantillons cartographiques et contrôle de qualité de la collecte de données |
| Siba Théodore Koropogui Chargé de recherche | <ul style="list-style-type: none"> • Formation des enquêteurs, coordination de l'enquête de terrain et participation aux analyses |

EQUIPE DE LA FOSEC

| | |
|---|--|
| Dr. Blandine Bila Professeur | <ul style="list-style-type: none"> • Coordination de l'équipe de la FOSEC, participation à la conception du questionnaire |
| Comité de pilotage du projet Roadmap to Security in Senegal and Burkina Faso, dont en particulier, Dr. Hamadou Ouedraogo, Sanoussa Gansonre et Paul Sondo | <ul style="list-style-type: none"> • Participation à la conception du questionnaire et la conception de l'enquête |
| Equipe d'enquêteurs Chargé de recherche | <ul style="list-style-type: none"> • Enquête de terrain |
| Foussemi Paul Ouédraogo, Aoua Kayendé, Soulehimane Ouédraogo, Estelle Solange Toe, Assita Gouo, Ibrahim Yaro, Omer Sidkayandé Ouédraogo, Asmao Kuilia Kaboré, Nina Edwige Bamboré, Hamado Paitni Ouédraogo, Téswédé-Cida Valérie Soubeiga, Assibidi Yarga, Hortence Pouya, Issa Nana, Faridha Maiga | |

L'INSECURITE ROUTIERE DANS LES VILLES FRONTIERES DU BURKINA FASO EN BREF

Les accidents sont fréquents dans les villes frontières du Burkina Faso, le Sud étant plus touché que l'Ouest/Sud-Ouest. Dans la seule ville de Pô, 18.2% des résidents de 18 ans et plus ont subi un accident de la route durant les 3 dernières années.

Les accidents de la circulation sont avant tout occasionnés par des motos : 87.5% de l'ensemble des accidents impliquent au moins une moto. La moto est le moyen de transport principal des actifs sur le marché du travail. Les hommes de 26 à 65 ans sont les premiers utilisateurs de motos. 81.2% d'entre eux se déplacent quotidiennement à moto. Souvent, ces accidents résultent d'une collision entre motos (36.7% des accidents de moto). Dans plus de 70% des accidents de la route on déplore des blessés du fait que les motocyclistes ne sont pas protégés par un habitacle fermé et ne portent pas le casque. Ces accidents ont lieu aux heures de pointes de la journée et sont rares de nuit.

La plupart du temps, l'accident est dû à un comportement fautif du conducteur plutôt qu'à l'état de la route ou du véhicule ou encore au manque de signalisation et, de l'avis des personnes impliquées dans des accidents, l'excès de vitesse est la première cause d'accident. C'est aussi l'incivilité la plus fréquente et celle-ci dérange beaucoup les habitants qui la dénoncent. L'insécurité routière est un motif très sérieux d'inquiétude pour les habitants des villes, inquiétude surtout marquée chez les femmes, et il existe une vraie volonté populaire d'en faire une priorité au niveau de la politique de la ville et de la police. La contravention des contrevenants est la mesure prioritaire souhaitée par les résidents même s'ils envisagent aussi des mesures d'amélioration de l'infrastructure (signalisation, ralentisseurs, etc.) et de prévention comme réponses à l'insécurité routière. Bien souvent, les catégories à risque (motocyclistes, hommes, jeunes auteurs de 18 à 35 ans) n'ont pas conscience d'être surexposées aux accidents et cela peut, en partie, expliquer des comportements inadéquats sur la route. Un effort de sensibilisation de ces catégories à risque devrait être entrepris en se focalisant sur les villes du sud dont les taux d'accidents sont élevés. Ces campagnes devraient se focaliser sur les incivilités, sensibiliser les jeunes conducteurs aux comportements dangereux, encourager la prudence au volant, expliquer les effets néfastes des accidents.

La police n'est pas forcément bien informée de la réalité de l'insécurité routière du fait que les résidents ne font pratiquement jamais constater formellement un accident. Pratiquement 90% des accidents ne sont pas portés à sa connaissance. Ses statistiques ne reflètent que la partie émergée des accidents qu'elle constate. A ce déficit de connaissance policier, s'ajoute, dans les villes du sud, des carences en matière de crédibilité comme garants de la sécurité publique que les forces de l'ordre régaliennes doivent surmonter. Dans les villes du sud, plus exposées aux incivilités routières et aux accidents, les contrôles de police de la route sont pourtant beaucoup moins fréquents qu'à l'ouest. Ces forces de l'ordre effectuent des contrôles, mais il leur manque les outils pour faire les contrôles de vitesse nécessaires. Les services de police dans les villes méridionales sont moins bien notés que dans les villes frontières occidentales, ce qui leur vaut parfois une certaine défiance de la population qui juge les polices informelles mieux à même d'assurer la sécurité publique dans leur zone et s'y montre très attachée. Certaines forces comme les polices communales abusent de leurs pouvoirs et les résidents se plaignent de tracasseries de leur part qui n'ont pas de valeur ajoutée pour la sécurité routière. Les forces de l'ordre devraient prendre la mesure des inquiétudes face à l'insécurité routière, en faire une priorité, et combiner des actions de répression des comportements dangereux avec des actions de prévention et de sensibilisation. Elles doivent travailler également en partenariat avec l'aménagement du territoire et les communes pour identifier les zones principales d'accidents et envisager des mesures infrastructurelles pour les rendre moins dangereuses et il faudrait explorer, pour les villes du sud en tout cas, dans quelle mesure les polices informelles peuvent contribuer à la lutte contre l'insécurité routière. Les résidents, et notamment les usagers de la route, soutiennent ces mesures et parfois, comme à Cinkansé, considèrent même que la lutte contre l'insécurité routière est la priorité des priorités en matière de police.

LES CHIFFRES DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

55.2% des hommes de 18 ans au moins se déplacent à moto contre 19% des femmes dans les villes frontières étudiées

Seuls 1.1% des résidents circulent en voiture

66.9% des hommes âgés de 35 à 65 ans circulent quotidiennement à moto

Les individus actifs sur le marché du travail sont 3.5 fois plus susceptibles que les autres de se déplacer principalement à moto

87.5% des accidents de circulation impliquent une moto

36.7% des accidents de moto sont une collision entre deux motos

75.6% des accidents de circulation provoquent des blessés

84.3% des accidents se déroulent dans la journée entre 6 heures et 18 heures

L'insécurité routière est la 4ème ou la 5ème préoccupation des résidents des villes frontières

En moyenne, 11% des habitants des villes frontières ont eu au moins un accident de circulation ces derniers 3 ans

En moyenne, 24.6% des personnes accidentées l'ont été plusieurs fois ces derniers trois ans

La prévalence des accidents est particulièrement élevée dans les villes frontières du sud. A Pô, 18% des habitants ont eu un accident ces derniers 3 ans

Les excès de vitesse sont l'incivilité la plus répandue. 82.3% des résidents constatent cette incivilité dans leur quartier

57.1% des accidents sont dus à des comportements fautifs de conducteur

La principale cause des accidents est l'excès de vitesse (22.4% des accidents)

Les motocyclistes ne sont pas conscients que leur risque d'accident est 2.7 fois supérieur aux autres

61.7% des habitants des villes du sud considèrent que les Initiatives locales de sécurité sont les mieux à même d'assurer la sécurité publique contre 3.2% à penser ainsi dans les villes frontières de l'ouest

Les forces de l'ordre appliquent mieux les principes de police de proximité à l'ouest du pays que dans les villes frontières du sud

Proximité, partenariat et prévention sont les principales faiblesses des forces de l'ordre

En moyenne, 11.7% des accidents de la circulation sont constatés officiellement par les forces de l'ordre ;

88.3% des accidents ne sont pas portés à la connaissance des forces de l'ordre

Les forces de l'ordre ciblent cependant correctement les zones de contrôle de police de la route mais manquent de moyens pour effectuer des contrôles de vitesse

Les contrôles de police de la route sont 2.7 fois moins fréquents dans les villes du sud que dans les villes de l'ouest

27% des contrôles de police municipale sont entachés de tracasseries ; les tracasseries sont beaucoup plus rares avec la police nationale (6.6%) et la gendarmerie nationale (4.6%)

La répression des infractions routières est populaire. Elle figure comme 1ère, 2ème ou 3ème priorité souhaitée par les résidents en matière de police selon les zones

CHAPITRE 1 LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE



CHAPITRE I

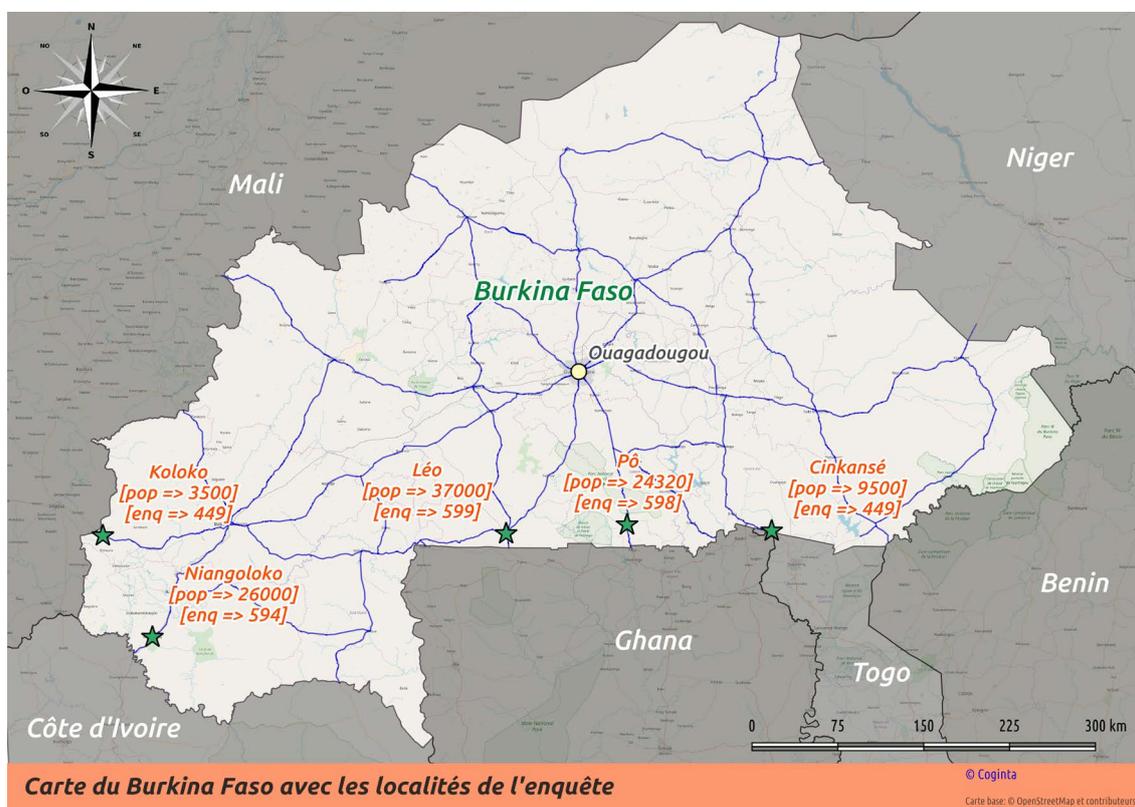
CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cette étude porte sur l'insécurité routière telle qu'elle est vécue et perçue par les habitants de 5 villes frontières du sud et de l'ouest/sud-ouest du Burkina Faso. L'objectif est d'obtenir une image aussi précise que possible de la prévalence des accidents de la circulation et des incivilités routières, d'identifier les causes principales des accidents, d'identifier des comportements et des segments de populations à risque et susceptibles d'être surexposés comme auteurs ou victimes aux accidents, d'analyser la perception du risque de ces catégories et d'avoir, en supplément, une vision sur la manière dont les résidents perçoivent l'action de la police en la matière et leurs souhaits sur les mesures à prendre pour réduire l'insécurité routière.

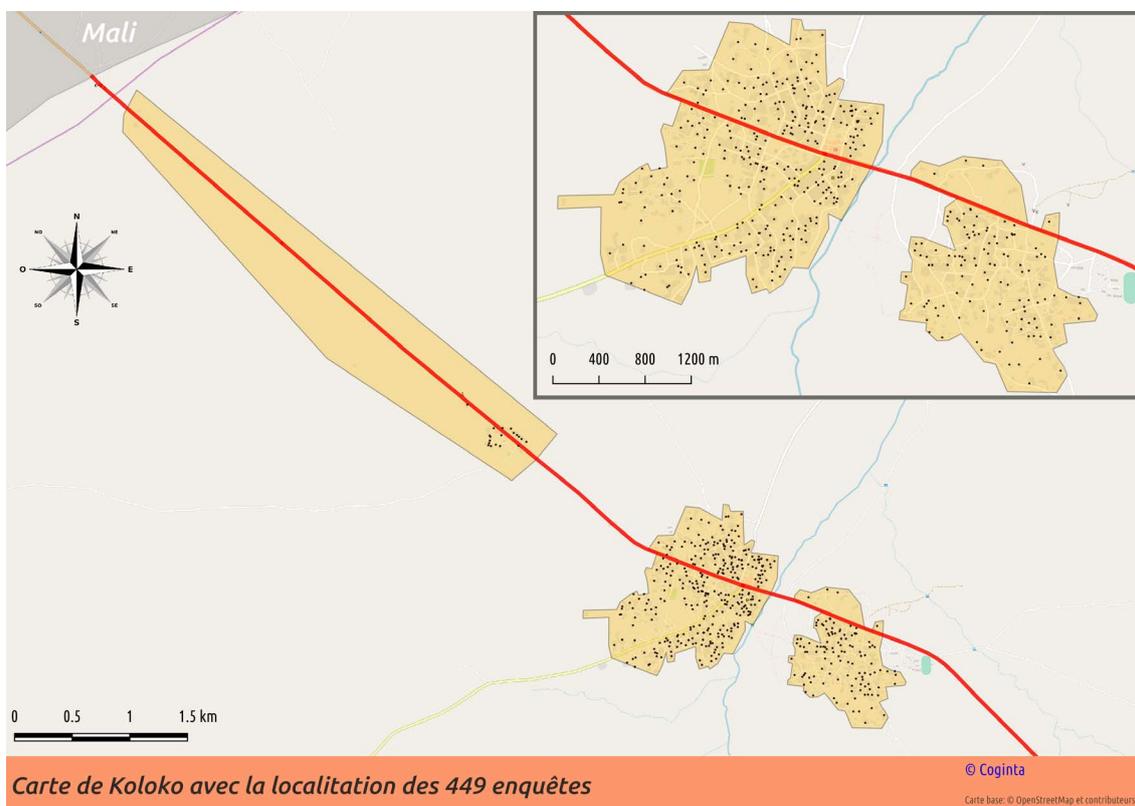
L'étude doit permettre de définir une stratégie de lutte contre l'insécurité routière avec les autorités et, surtout, d'apporter des éléments tangibles pour la mise en place de campagnes de prévention. Parallèlement, l'étude doit offrir la possibilité de mesurer l'impact sur la sécurité routière des actions entreprises par le projet dans lequel elle s'inscrit. Pour ce faire, elle mesure l'insécurité routière à travers une série d'indicateurs avant la mise en place du projet proprement dit. En fin de cycle de projet, il est prévu de répéter l'enquête afin de mesurer l'évolution des indicateurs qui permettent de déterminer l'impact du projet. L'approche méthodologique pour l'étude d'impact est un modèle de recherche quasi-expérimental qui nécessite de mesurer l'insécurité routière à la fois dans les zones d'intervention (ou de traitement) et dans une zone de contrôle.

PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DE L'ÉTUDE

L'enquête s'est déroulée dans 5 villes, deux – Niangoloko et Koloko - situées au sud-ouest du Burkina et trois au sud – Cinkansé, Pô, Léo. Ces communes ont été sélectionnées par la direction du projet qui a choisi de concentrer ses campagnes de prévention dans quatre d'entre elles, la ville de Léo faisant office de ville de contrôle en vue de l'étude d'impact qui sera réalisée en fin de cycle de projet. Les critères principaux de sélection des villes étaient : 1) être situées sur une frontière, 2) être situées dans les régions du sud et de l'ouest du Burkina Faso, 3) être traversée par une route nationale majeure.



CARTE 1 : LES 5 LOCALITÉS COUVERTES PAR L'ENQUÊTE



**CARTE 2 : VILLE DE KOLOKO AVEC LA DISTRIBUTION DES INTERVIEWS
REPRÉSENTÉS PAR DES POINTS**

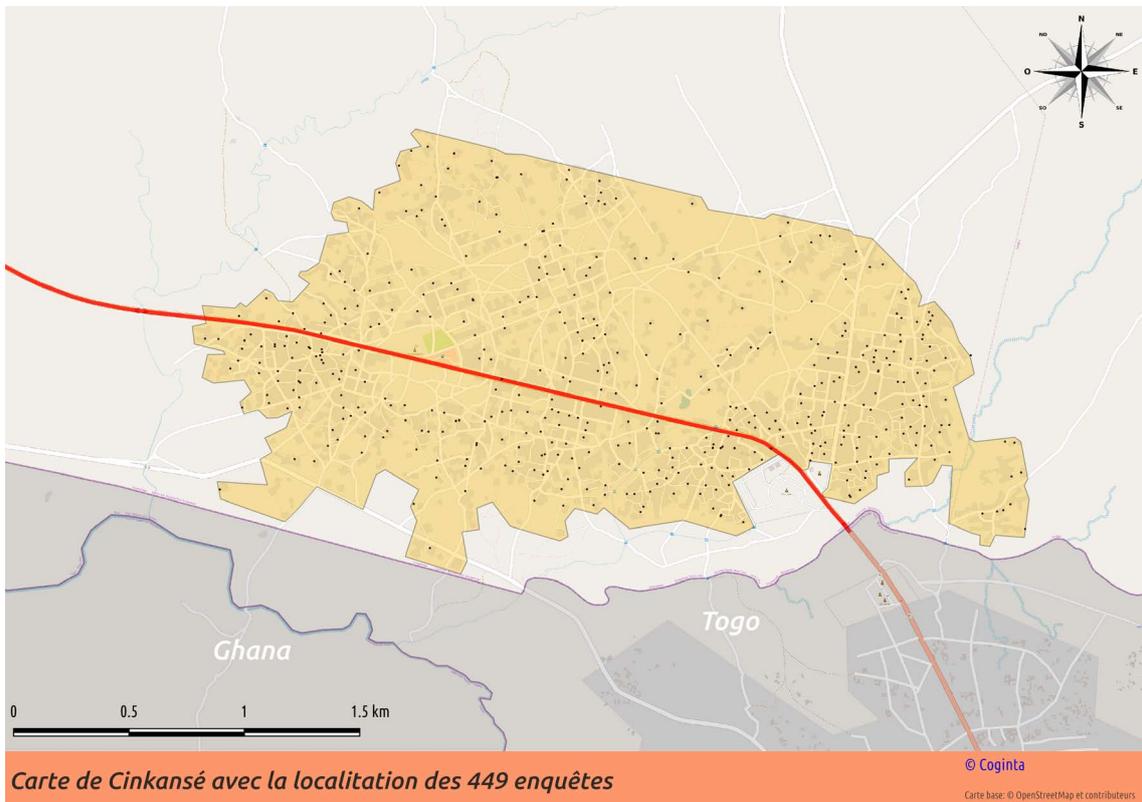
Koloko (cf. Carte 2) est située une petite bourgade de la commune du même nom laquelle comprend 19 villages administratifs. La ville se trouve à une petite dizaine de kilomètres de la frontière avec le Mali et est traversée par la route nationale N8 qui relie la ville de Bobo-Dioulasso avec la ville malienne de Sikasso. Sa population est estimée à environ 3'500 habitants.

Cinkansé (Carte 3) est la ville la plus septentrionale étudiée. Elle se situe sur la frontière avec le Togo et le Ghana. Elle est traversée par l'axe de la N16 par lequel Ouagadougou est reliée avec les villes togolaises. On estime sa population à environ 9'500 habitants.

Niangoloko (Carte 4) se situe sur l'axe principal - la N7 - qui relie le Burkina Faso avec la Côte d'Ivoire et est éloignée d'environ 20 km de la frontière. Elle a une population d'environ à 26'000 habitants.

La ville de Léo (Carte 5) est le siège du gouvernement provincial de la province de Sissili. On estime sa population à environ 37'000 habitants. Elle est située au croisement de deux axes routiers majeurs : la Nationale N6 reliant le Ghana à Ouagadougou et la Nationale N20 par laquelle on rallie Bobo-Dioulasso à l'ouest. La frontière ghanéenne est à environ 20 km de la ville.

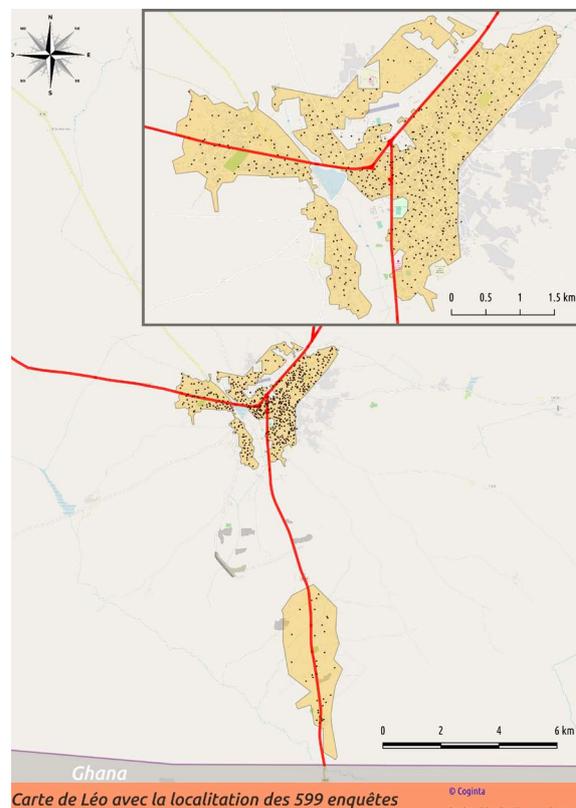
La ville de Pô (Carte 6) est le chef-lieu de la province du Nahouri. Elle est située à environ 145 km de Ouagadougou sur la commune de Pô qui borde le Ghana. La ville est elle-même à environ 25 km de la frontière ghanéenne sur l'axe de la route nationale N5. La ville comprend environ 24'320 habitants distribués sur 6 secteurs.



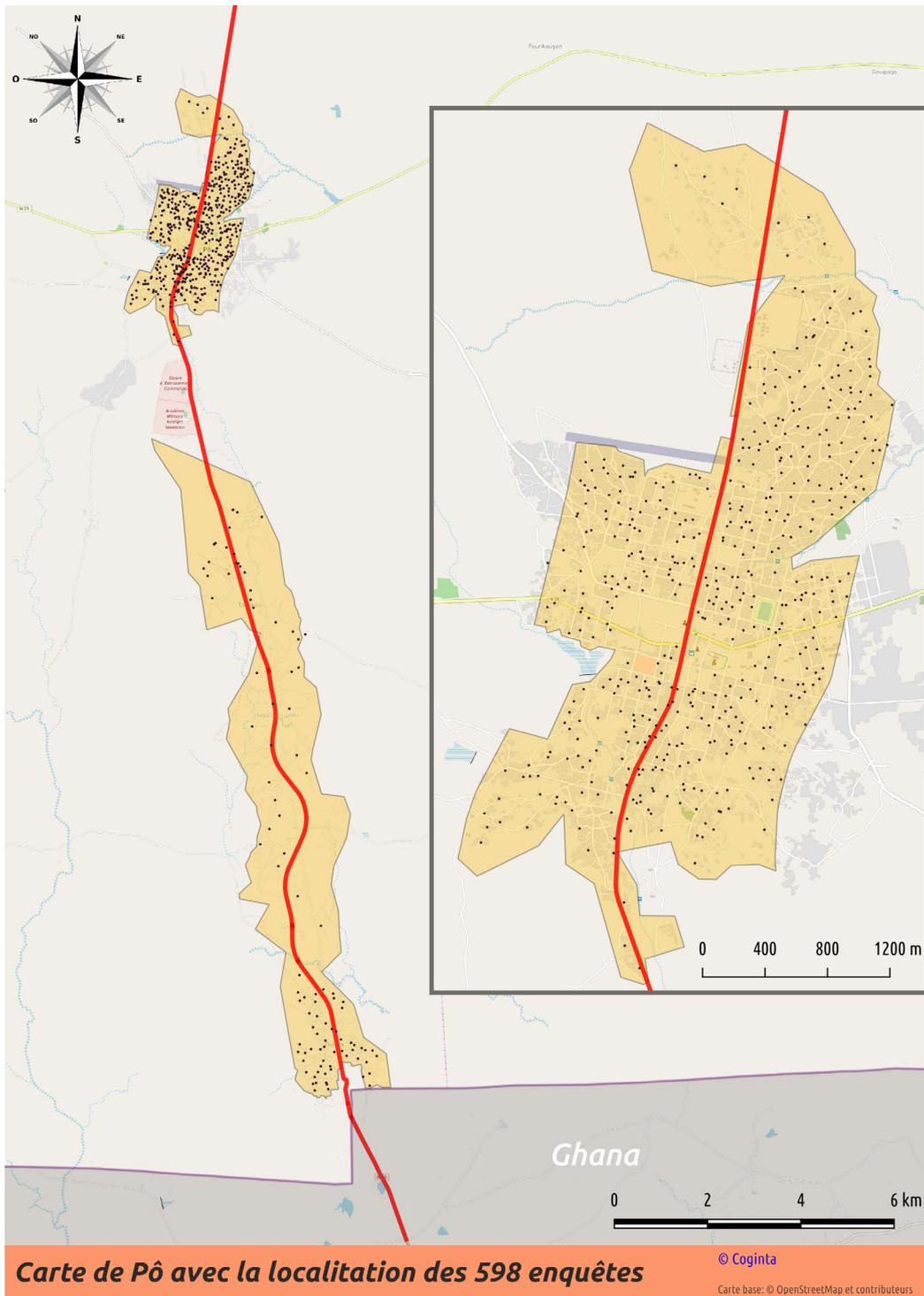
CARTE 3 : VILLE DE CINKANSÉ AVEC LA DISTRIBUTION DES INTERVIEWS REPRÉSENTÉS PAR DES POINTS



CARTE 4 : VILLE DE NIANGOLOKO AVEC LA DISTRIBUTION DES INTERVIEWS REPRÉSENTÉS PAR DES POINTS



CARTE 5 : VILLE DE LÉO AVEC LA DISTRIBUTION DES INTERVIEWS REPRÉSENTÉS PAR DES POINTS



CARTE 6 : VILLE DE PÔ AVEC LA DISTRIBUTION DES INTERVIEWS REPRÉSENTÉS PAR DES POINTS

MÉTHODOLOGIE

L'enquête a été réalisée auprès d'échantillons représentatifs dans chacune des 5 villes étudiées. Ces échantillons ont été constitués à l'aide d'estimations de la population et des zones habitables. Les entretiens ont été distribués territorialement de manière proportionnelle à l'estimation du nombre d'habitants dans les zones urbaines couvertes par l'étude. Les entretiens se sont déroulés dans les zones urbaines des villes étudiées mais également le long des axes routiers menant jusqu'à la frontière. Les marges d'erreur estimées varient entre 5% pour la ville de Cinkansé à 4% pour les autres villes. Les estimations de la population sont faites à partir du recensement de 2003 et sont très probablement en-dessous des réalités d'aujourd'hui.

| | Nombre d'entretiens valides | Estimation de la population | Marge d'erreur |
|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------|
| Cinkansé | 449 | 9'500 | 5% |
| Pô | 598 | 24'320 | 4% |
| Léo | 599 | 37'000 | 4% |
| Niangoloko | 594 | 26'000 | 4% |
| Koloko | 449 | 3'500 | 4% |

Le sondage a été réalisé par une équipe mixte de 14 enquêteurs- 7 enquêteurs féminins et 7 masculins - préalablement formés au questionnaire et à la technique d'entretien face à face. Les entretiens ont été réalisés digitalement à l'aide d'Androïdes sous la coordination d'un coordonnateur de terrain qui faisait le premier contrôle qualité quotidien des entretiens. Les entretiens étaient synchronisés quotidiennement avec une base de données sur le cloud et un second contrôle qualité des entretiens était réalisé par les équipes de Coginta sur le cloud. Chaque matin, le coordonnateur terrain recevait le plan d'échantillonnage et des notes de briefings pour l'enquête du jour. Pour identifier les personnes à interroger au sein des ménages, les enquêteurs disposaient d'une application permettant de sélectionner le répondant au hasard. Les femmes interviewaient les femmes et les hommes interviewaient les hommes.



Photo 1 : L'équipe d'enquêteurs lors d'une séance de briefing matinale

PLAN DE L'ÉTUDE

Après la présentation de l'étude au chapitre I, le chapitre II présente les villes analysées à travers des données sociodémographiques et sociologiques obtenues dans le sondage. Le chapitre III brosse le portrait des usagers de la route dans les 5 villes frontalières et le chapitre IV analyse leur perception de l'insécurité routière. Le chapitre V analyse les accidents de circulation et les incivilités routières en déterminant notamment la prévalence des accidents, leur typologie, les périodes de la journée où ces accidents se déroulent et la gravité des accidents. Le chapitre VI s'intéresse aux facteurs de risque d'accidents de la circulation à travers une analyse multivariée. Le chapitre VII fait l'inventaire des causes d'accidents de la circulation selon la perception des personnes qui ont été impliquées dans des accidents. Cette analyse est suivie au chapitre VIII par l'étude du fossé entre la perception du risque et la réalité des accidents afin d'identifier des points d'entrée pour des campagnes de prévention sur l'insécurité routière. Le chapitre IX s'intéresse à l'interaction entre les usagers de la route et les victimes d'accident avec la police. Cette partie permet notamment de savoir comment les résidents perçoivent la police de la route et comment cette dernière se comporte lorsqu'elle réalise des contrôles routiers. Finalement, le chapitre X s'intéresse aux solutions préconisées par les résidents pour améliorer la sécurité routière et la popularité notamment de mesures plus répressives des contrevenants au code de la route et les auteurs d'incivilités. Le chapitre XI émet des recommandations en matière de politique locale de lutte contre l'insécurité routière et pour les campagnes de sensibilisation.

CHAPITRE 2 CINQ LOCALITÉS FRONTIÈRES



CHAPITRE II

CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES ÉCHANTILLONS DE L'ENQUÊTE

Les données de sondage suivantes permettent un bref aperçu des réalités socio-démographiques des localités étudiées. Les habitants de ces villes se classent en général dans la catégorie des revenus modestes. Pratiquement un résident sur deux le fait. Dans les villes du sud, on observe une tendance des résidents à se considérer comme étant plus pauvres que dans les villes de l'ouest. 30.2% des résidents de Cinkansé et 27.7% de Pô se déclarent pauvres. C'est à Niangoloko où l'on se déclare moins souvent pauvres (16.2%).

TABLEAU 2 : LE NIVEAU ÉCONOMIQUE DU FOYER DES RÉSIDENTS SELON LEUR PROPRE ESTIMATION PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|------------------|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Pauvre | 30.2 | 27.7 | 24.3 | 16.2 | 19.4 |
| Modeste | 45.6 | 41.2 | 48.3 | 52.5 | 54.3 |
| Moyen | 22.6 | 28.7 | 24.7 | 30.0 | 25.2 |
| Supérieur | 1.6 | 2.4 | 2.7 | 1.3 | 1.1 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 447 | 595 | 596 | 594 | 448 |

Les villes frontières occidentales sont sensiblement plus tournées vers l'agriculture et l'élevage que celles du sud. A Koloko, 42% des personnes interrogées se sont déclarées actives dans l'agriculture, le maraîchage ou l'élevage. A Cinkansé et Léo, cette proportion est nettement plus basse : 18.2% à Cinkansé et 22.6% à Léo. L'artisanat et le commerce jouent un rôle moins important à Koloko qu'ailleurs. C'est à Cinkansé que le commerce et l'artisanat sont le plus exercés (65.6%). Etant un chef-lieu de province (Nahouri), la ville de Pô est plus administrative que les autres avec 13.4% de fonctionnaires. C'est également le cas pour Léo qui compte 9.3% de fonctionnaires parmi les répondants. A Léo, une partie significative de la population n'a pas de profession.

TABLEAU 3 : CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES DANS LES ZONES (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Profession libérale (avocat, médecin) | 0.3 | 0.2 | 0.7 | 0.7 | 0.3 |
| Patron d'entreprise | 0.3 | 0 | 0.7 | 0.5 | 0.3 |
| Artisan, commerçant | 65.6 | 43.5 | 42.0 | 46.5 | 38.3 |
| Agriculteur, éleveur | 18.2 | 25.6 | 22.6 | 30.8 | 42.0 |
| Fonctionnaire | 5.4 | 13.4 | 9.3 | 7.5 | 7.4 |
| Ouvrier | 2.8 | 4.3 | 3.7 | 5.4 | 3.7 |
| Chauffeur | 0.3 | 1.2 | 1.1 | 1.4 | 1.5 |
| Employé du secteur privé | 4.8 | 7.1 | 7.5 | 4.9 | 4.3 |
| Pas de profession | 2.3 | 5.7 | 12.5 | 2.3 | 2.2 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 352 | 421 | 455 | 428 | 325 |

Toutes zones confondues, l'activité principale des hommes est l'agriculture et l'élevage : 36.6% des hommes exercent cette profession. Elle est suivie par le commerce et l'artisanat : 33.2% des hommes sont actifs dans cette branche. 11.1% des hommes se déclarent fonctionnaires.

Pour les femmes, la situation est très différente. 67.1% des femmes qui travaillent sont actives dans l'artisanat et le commerce et seules 15.4% sont actives dans l'agriculture ou l'élevage. Près de 8% de femmes disent ne pas avoir de profession. Notons qu'environ 25% des femmes ne sont pas actives sur le marché du travail et se déclarent femmes au foyer. Le tableau 4 présente les pourcentages d'occupation pour les femmes hors femmes au foyer.

TABLEAU 4 : CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES PAR GENRE (EN %, PONDÉRÉ)

| | Femmes | Homme |
|--|--------|-------|
| | % | % |
| Profession libérale (avocat, médecin) | 0.4 | 0.5 |
| Patron d'entreprise | 0.4 | 0.3 |
| Artisan, commerçant | 67.1 | 33.2 |
| Agriculteur, éleveur | 15.4 | 36.6 |
| Fonctionnaire | 4.5 | 11.1 |
| Ouvrier | 1.0 | 6.1 |
| Chauffeur | 0 | 1.9 |
| Employé du secteur privé | 3.5 | 7.3 |
| Pas de profession | 7.8 | 3.0 |
| Total | 100% | 100% |
| N | 836 | 1147 |

La structure du marché du travail semble se modifier progressivement. C'est ce que l'on peut observer en examinant la distribution des occupations professionnelles en fonction de l'âge. Les jeunes, aujourd'hui, sont de moins en moins actifs dans l'agriculture et l'élevage. Ils exercent plutôt des activités dans les secteurs de l'artisanat et du commerce ou dans le secteur privé, soit comme ouvriers ou comme employés. En revanche, la proportion d'agriculteurs et éleveurs augmente fortement avec l'âge. 53.2% des plus de 65 ans se déclarent agriculteurs ou éleveurs.

Un peu plus de 10% des 26-45 ans sont fonctionnaires. Dans la plupart des cas, ces fonctionnaires sont au bénéfice d'une éducation universitaire et on peut affirmer qu'un emploi dans l'administration est le débouché principal pour les jeunes diplômés de l'université dans ces villes de la province. 67.6% des résidents de ces zones qui ont un diplôme universitaire sont en effet fonctionnaires. 17% de ces diplômés ont un emploi dans le secteur privé des services. Pratiquement aucun d'entre eux n'est actif dans le commerce ou l'agriculture.

Un assez grand nombre de jeunes de 18 à 25 ans sont sans profession. Ces jeunes – dans 74% des cas des jeunes femmes - ne suivent pas d'école et se retrouvent sur le marché du travail sans aucune formation professionnelle.

| | 18-25 | 26-35 | 36-45 | 46-65 | Plus de 65 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|
| Profession libérale (avocat, médecin) | 0.7 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | 0 |
| Patron d'entreprise | 0.7 | 0.7 | 0 | 0.2 | 0 |
| Artisan, commerçant | 51.8 | 54.0 | 49.8 | 40.5 | 27.6 |
| Agriculteur, éleveur | 14.6 | 15.8 | 26.2 | 44.4 | 53.2 |
| Fonctionnaire | 2.4 | 10.9 | 12.3 | 5.2 | 8.4 |
| Ouvrier | 6.0 | 5.6 | 3.2 | 2.4 | 0.8 |
| Chauffeur | 0.5 | 1.5 | 1.2 | 1.1 | 0 |
| Employé du secteur privé | 6.6 | 8.1 | 5.6 | 3.6 | 1.3 |
| Pas de profession | 16.8 | 2.9 | 1.3 | 2.3 | 8.8 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 319 | 566 | 482 | 471 | 143 |

Dans toutes ces zones frontalières, très peu de résidents ont suivi une formation universitaire. Pô et Léo, dont on a vu qu'elles sont plus administratives du fait de leur statut de chef-lieu provincial, ont respectivement 4.2% et 3.9% de résidents (surtout des fonctionnaires) avec une formation universitaire. Dans les autres villes, la majorité des résidents n'a pas fini l'école primaire. 64.2% des résidents de Cinkansé n'a pas fini l'école primaire. Environ 55% des résidents de deux villes occidentales n'ont pas fini l'école primaire. Léo et Pô sont un peu mieux loties avec une population légèrement plus éduquée qu'ailleurs. Il faut noter que peu d'habitants ont été au-delà de l'école primaire. Un tiers environ ont reçu une éducation supérieure au primaire à Pô et Léo. Les moins bien loties sont Cinkansé (20.6%) et Niangoloko (25.2%).

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| | % | % | % | % | % |
| N'a pas fini l'école primaire | 64.2 | 44.1 | 49.0 | 56.5 | 55.4 |
| Ecole primaire, collège et formation professionnelle | 34.5 | 51.7 | 47.2 | 41.7 | 41.7 |
| Education universitaire | 1.3 | 4.2 | 3.9 | 1.8 | 2.9 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 447 | 596 | 596 | 593 | 448 |
| A reçu une éducation au-delà du primaire | 20.6% | 36.6% | 33.2% | 25.2% | 29.2% |

Il existe un fossé du genre en matière d'éducation. 60.6% des femmes de ces villes n'ont pas achevé l'école primaire contre 47% pour les hommes. Pratiquement aucune femme n'a de diplôme universitaire.

TABLEAU 7 : NIVEAU D'ÉDUCATION PAR GENRE (EN %, PONDÉRÉ)

| | Femmes | Hommes |
|---|---------------|---------------|
| | % | % |
| N'a pas fini l'école primaire | 60.6 | 47.0 |
| Ecole primaire, collège et formation professionnelle | 38.5 | 48.3 |
| Education universitaire | 0.1 | 4.7 |
| Total | 100% | 100% |
| N | 1345 | 1334 |

La situation en matière d'éducation s'améliore cependant progressivement. Environ 27% des moins de 25 ans n'a pas fini l'école primaire alors que ces proportions sont de 61.7% pour les 36-45 ans et de 86.3% chez les plus de 65 ans. Un fossé du genre est pourtant toujours visible pour les plus jeunes en matière d'éducation. Dans la catégorie des 18-25 ans, 36.4% des femmes n'ont pas fini l'école primaire contre seulement 13.5% pour les hommes.

TABLEAU 8 : NIVEAU D'ÉDUCATION SELON L'ÂGE (EN %, PONDÉRÉ)

| | 18-25 | 26-35 | 36-45 | 46-65 | Plus de 65 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|
| | % | % | % | % | % |
| N'a pas fini l'école primaire | 26.9 | 52.3 | 61.7 | 74.5 | 86.3 |
| Ecole primaire, collège et formation professionnelle | 72.2 | 42.5 | 34.4 | 24.1 | 12.6 |
| Education universitaire | 0.9 | 5.2 | 3.9 | 1.4 | 1.1 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 705 | 746 | 552 | 517 | 157 |

A l'exception de Pô et de Niangoloko, ces localités connaissent une immigration récente assez importante. A Léo par exemple 23% de la population – presque un quart de sa population ! - y réside depuis moins de 3 ans. C'est également le cas de près de 21% des habitants de Koloko. L'immigration récente est nettement moins fréquente à Pô : moins de 11%.

| TABLEAU 9 : DATE DE RÉSIDENCE DES RÉPONDANTS PAR ZONE (EN %) | | | | | |
|--|----------|-------|-------|------------|------------|
| | 18-25 | 26-35 | 36-45 | 46-65 | Plus de 65 |
| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
| | % | % | % | % | % |
| Moins de 6 mois | 3.1 | 2.3 | 4.3 | 2.4 | 2.2 |
| Entre 6 mois et un an | 3.6 | 2.5 | 7.0 | 2.9 | 7.6 |
| Entre un an et trois ans | 9.8 | 5.9 | 11.7 | 8.8 | 11.1 |
| Plus de trois ans | 83.5 | 89.3 | 77.0 | 85.0 | 79.1 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 449 | 598 | 599 | 594 | 449 |

COHÉSION SOCIALE ET SÉCURITÉ

Les villes frontalières méridionales ont un tissu social moins solide que les villes occidentales. Un peu plus de 86% des habitants de ces dernières considèrent que l'entraide domine dans leur localité alors que ce pourcentage est plus faible à Cinkansé (70.9%), Pô (76.3%) et Léo (77.2%).

| TABLEAU 10 : COHÉSION SOCIALE DANS LES ZONES (EN %) | | | | | |
|---|----------|------|------|------------|--------|
| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
| Entraide | 70.9 | 76.3 | 77.2 | 86.4 | 86.6 |
| Un mélange des deux | 6.5 | 8.7 | 10.8 | 5.1 | 5.2 |
| Chacun pour soi | 22.6 | 14.9 | 12.0 | 8.5 | 8.3 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 447 | 596 | 593 | 590 | 447 |

Les villes méridionales ont également une qualité de vie significativement jugée plus basse que les villes occidentales. C'est à Cinkansé et Pô que la qualité de vie est comparativement la moins bonne. 61% environ la jugent bonne dans ces deux villes alors que, à Koloko, 81% sont satisfaits de la qualité de vie dans leur localité.

| TABLEAU 11 : QUALITÉ DE VIE DANS LES ZONES (EN %) | | | | | |
|---|----------|------|------|------------|--------|
| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
| | % | % | % | % | % |
| Bonne | 62.2 | 61.4 | 71.7 | 75.3 | 81.0 |
| Moyenne | 29.1 | 29.7 | 24.4 | 21.7 | 16.3 |
| Médiocre | 8.7 | 8.9 | 3.9 | 3.0 | 2.7 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 447 | 596 | 594 | 594 | 448 |

En matière de sécurité, les villes administratives de Pô et de Léo présentent des taux de cambriolage et de coupeurs de route un peu plus élevés que dans les autres villes.

Pô a les taux de cambriolage sur trois ans (27%) et de coupeurs de route (4.2%) les plus élevés des 5 villes étudiées. C'est également à Pô, suivi de Cinkansé, que les bandes de jeunes agressives (21.1%) et les problèmes de drogues (40.7%) sont les plus fréquents.

Koloko connaît une situation plus calme en matière de sécurité. Les cambriolages sont dans la moyenne des zones, mais il y a moins de coupeurs de route, peu d'agressions, moins de bandes de jeunes agressives et de problèmes de drogues qu'ailleurs.

TABLEAU 12 : PRÉVALENCE DE LA VICTIMISATION POUR LES COUPEURS DE ROUTE, LES CAMBRIOLAGES ET LES AGRESSIONS SUR TROIS ANS PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|------------------------------------|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Coupeurs de route | 1.1 | 4.2 | 3.2 | 0.8 | 0.5 |
| Cambriolage | 23.6 | 27.0 | 25.4 | 21.7 | 23.8 |
| Agression | 1.8 | 2.8 | 3.2 | 3.0 | 1.8 |
| Bandes de jeunes agressives | 21.0 | 21.1 | 15.2 | 14.4 | 12.0 |
| Problèmes de drogues | 27.9 | 40.7 | 13.6 | 18.3 | 9.7 |
| N | 449 | 597 | 599 | 594 | 449 |

Bien que Cinkansé ne connaisse pas de taux de criminalité plus élevés qu'ailleurs, le sentiment d'insécurité y est paradoxalement nettement plus élevé que dans les autres villes étudiées. 33.4% des résidents se sentent insécurisés de jour lorsqu'ils marchent seuls dans leur quartier et 53.1% se sentent insécurisés de nuit dans ces mêmes conditions. Cela s'explique par une série récente d'enlèvements d'enfants et d'adultes liés à un trafic d'organe qui a secoué la ville. A Pô et Léo, qui connaissent des taux de criminalité un peu plus élevés qu'ailleurs, les résidents se sentent cependant moins en insécurité que dans les autres villes.

TABLEAU 13 : LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES ZONES ÉTUDIÉES (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|----------------------------|----------|---------|---------|------------|---------|
| Taux d'insécurisés de jour | 33.4 | 18.0 | 11.1 | 23.4 | 21.4 |
| Taux d'insécurisés de nuit | 53.1 | 34.2 | 34.1 | 44.5 | 41.8 |
| N | 449/405 | 595/535 | 595/525 | 594/501 | 449/383 |

En résumé, on peut dire que les villes frontalières de l'ouest du Burkina vivent encore aujourd'hui pour une large partie de l'agriculture et de l'élevage alors que cela est nettement moins le cas des villes du sud. Pô et Léo présentent la particularité d'avoir un pourcentage un peu plus élevé de fonctionnaires étant des chefs-lieux de province. Les villes du sud sont plus pauvres, leur qualité de vie moins bonne et les réseaux de solidarité entre résidents plus faibles que dans les villes de l'ouest. Les villes du sud ont en général – à l'exception de Léo – plus de problèmes avec des bandes de jeunes agressives et la drogue qu'à l'ouest. La petite ville de Koloko est la plus calme d'un point de vue sécuritaire même si le sentiment d'insécurité y est comparativement plus élevé qu'à Pô et Léo.

CHAPITRE 3 COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS



CHAPITRE III

CHAPITRES

Avant d'entrer dans le vif du sujet et d'étudier l'insécurité routière proprement dite, il faut considérer comment se déplacent les habitants.

Dans les villes de l'ouest, on se déplace plus souvent à pied que dans les villes du sud. 46.7% des résidents de Niangoloko et 44.9% de ceux de Koloko affirment se déplacer principalement à pied. C'est à Léo où l'on se déplace le moins à pied (20.1%). Le vélo est nettement plus usité au sud qu'à l'ouest. Dans les villes du sud, on se déplace souvent à vélo. A Léo, 37.8% des résidents se déplacent principalement à vélo alors qu'à Niangoloko seuls 12% des habitants le font.

En revanche, on ne note pas de très fortes variations régionales pour l'emploi de la moto. C'est le moyen de transport principal des habitants toutes zones confondues. En moyenne, toutes zones confondues, 37% des résidents se déplacent à moto. Les taux de ceux qui se déplacent à moto varient dans une fourchette de 33.5% à Koloko à 40% à Niangoloko.

TABLEAU 14 : LE MOYEN PRINCIPAL DE DÉPLACEMENT DES RÉSIDENTS PAR LOCALITÉ

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko | Moyenne des zones (pondéré) |
|---------------------|----------|------|------|------------|--------|-----------------------------|
| A pied | 37.2 | 34.4 | 20.1 | 46.7 | 44.9 | 36.6 |
| En bus | 0.5 | 0 | 0.7 | 0 | 0 | 0.22 |
| En voiture | 1.1 | 2.0 | 0.5 | 1.0 | 0.7 | 1.1 |
| En moto | 37.4 | 35.0 | 39.4 | 40.0 | 33.5 | 37.0 |
| En tricycle | 0.4 | 0 | 0.5 | 0.3 | 0.2 | 0.4 |
| En charrette | 0.5 | 0.7 | 1.0 | 0 | 0 | 0.4 |
| En vélo | 22.9 | 27.9 | 37.8 | 12.0 | 20.7 | 24.3 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 449 | 595 | 597 | 593 | 448 | 2688 |

En moyenne, les habitants des villes frontalières font un peu plus d'une dizaine de kilomètres par jour. On se déplace quotidiennement un peu moins dans les villes de l'ouest que dans les villes du sud. C'est à Niangoloko où l'on se déplace le moins - 10.1 km en moyenne - tandis que c'est à Cinkansé qu'on fait le plus de kilomètres chaque jour - 14.3 km sachant que, dans cette dernière ville, le commerce transfrontalier est très intense avec la ville jumelle togolaise du même nom.

TABLEAU 15 : LE NOMBRE DE KILOMÈTRES EFFECTUÉS EN MOYENNE PAR LES RÉSIDENTS DANS LES LOCALITÉS

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|----------------|----------|------|------|------------|--------|
| Moyenne | 14.3 | 15.5 | 11.8 | 10.1 | 10.2 |
| N | 449 | 598 | 598 | 594 | 449 |

En moyenne, ceux qui se déplacent à pied font 5.2 km quotidiennement ; ceux qui se déplacent à moto font 17.9 km ; à vélo, la moyenne journalière est de 8 km.

Ce sont essentiellement les hommes qui se déplacent à moto. 55.2% des hommes le font contre seulement 19% des femmes. Les femmes se déplacent essentiellement à pied. 56.7% d'entre elles se déplacent principalement à pied contre 16.4% des hommes. Il n'y a pas de grandes différences entre les genres quant à l'utilisation du vélo : 25.5% des hommes se déplacent à vélo et 23.1% des femmes le font.

TABLEAU 16 : LE MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL SELON LE GENRE ET (EN %, PONDÉRÉ)

| | Hommes | Femmes |
|---------------------|---------------|---------------|
| | % | % |
| A pied | 16.4 | 56.7 |
| En bus | 0.5 | 0 |
| En voiture | 1.6 | 0.5 |
| A moto | 55.2 | 19.0 |
| En tricycle | 0.5 | 0.1 |
| En charrette | 0.3 | 0.5 |
| A vélo | 25.5 | 23.0 |
| Total | 100% | 100% |
| N | 1336 | 1346 |

Comme nous allons voir que les motos provoquent la plupart des accidents, nous avons analysé le profil des motocyclistes. Il ne reflète pas l'ensemble de la population. On vient de constater que les motocyclistes sont avant tout des hommes. Entre 26 ans et 65 ans, 81.2% des hommes se déplacent à moto alors que dans cette même tranche d'âge seules 27.6% des femmes le font. Contrairement peut-être à une idée reçue, les plus jeunes (entre 18 et 25 ans) se déplacent moins souvent que leurs aînés à moto : 41.5% des jeunes hommes et 21.6% des jeunes femmes le font. Ce sont avant tout les personnes qui sont actives sur le marché du travail qui se déplacent à moto (50.2%) alors que celles qui ne le sont pas se déplacent nettement moins souvent à moto (19%). Une moto étant plutôt onéreuse à l'achat (en seconde main, environ 1'200 Euro en moyenne mais on trouve des motos à la moitié de ce prix pour des engins vétustes), les foyers les plus pauvres roulent moins à moto que les foyers à revenus moyens ou élevés. Ce sont surtout les femmes des foyers pauvres qui roulent très peu à moto (9.7%) alors que les hommes issus de foyer pauvres sont 32.4% à se déplacer principalement à moto. Dans les foyers à revenus supérieurs, ce fossé du genre diminue : 43.2% des femmes se déplacent à moto et 53.8% des hommes le font.

TABLEAU 17 : PROFIL DES RÉPONDANTS SE DÉPLAÇANT PRINCIPALEMENT À MOTO (PONDÉRÉ)

| Se déplace principalement à moto | | |
|--|-----------------------------------|---|
| | Pourcentage (pondéré, bivarié) | Probabilité (pondéré, régression logistique) |
| Homme | 55.2 | 4.2*** (1.42) |
| Femme | 19.0 | |
| A entre 18 et 35 ans | 31.5 | 0.7*** (-0.38) |
| A plus de 35 ans | 43.5 | |
| Travaille | 50.2 | 3.5*** (1.25) |
| Ne travaille pas | 19.0 | |
| Pauvre | 19.9 | |
| Modeste | 39.9 | |
| Moyen | 46.0 | |
| Aisé | 48.4 | 1.8*** (0.58) |
| A suivi une formation au lycée, en école professionnelle ou universitaire | 46.0 | 2.0*** (0.70) |
| A fini l'école primaire | 33.3 | |
| Vit dans une ville du sud | 37.2 | 1.1 (0.08) |
| Vit dans une ville de l'ouest | 36.7 | |
| N | | 2612 |
| Nagelkerke | | 0.32 |

Le portrait-robot d'un motocycliste est donc celui d'un homme actif sur le marché du travail, de plus de 35 ans, au bénéfice d'une éducation secondaire ou professionnelle et qui déclare avoir des revenus dans la moyenne.

¹ Pour tous les résultats de régressions logistiques montrés dans ce rapport, le coefficient est le Exp(B), le chiffre entre parenthèses est le B, le coefficient de détermination est le Nagelkerke et les taux de significativité sont présentés ainsi : *** (significatif à plus de .001), ** (significatif à plus de .01) et * (significatif à plus de .05).

30

CHAPITRE 4 LA PERCEPTION DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE



CHAPITRE IV

L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN SUJET DE PRÉOCCUPATION

L'insécurité routière est une des 5 préoccupations principales des habitants des villes étudiées. Dans les villes méridionales de Cinkansé, Pô et Léo, elle pointe en 4ème position des préoccupations principales des résidents de la ville. A l'ouest du Burkina, elle est un peu plus secondaire et arrive en 5ème position dans ce classement. Les préoccupations principales des villes du Burkina sont l'accès à l'eau et l'économie. L'insécurité est importante surtout à Cinkansé Niangoloko et Koloko. Nous avons vu en effet au chapitre II que le sentiment d'insécurité à Pô et Léo est nettement meilleur qu'à Cinkansé, Niangoloko et Koloko.

TABLEAU 18 : LE PROBLÈME PRIORITAIRE DANS LA LOCALITÉ SELON LES RÉSIDENTS PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---------------------------------------|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| La situation économique et le chômage | 33.1 | 22.0 | 20.9 | 26.8 | 24.8 |
| L'accès à l'eau | 18.1 | 55.9 | 49.1 | 42.3 | 39.2 |
| L'insécurité et la criminalité | 15.2 | 3.0 | 2.9 | 11.3 | 9.4 |
| La circulation routière | 14.7 | 7.6 | 6.2 | 4.6 | 5.5 |
| L'accès à l'électricité | 7.5 | 2.9 | 6.8 | 4.8 | 11.0 |
| L'accès à la santé | 4.5 | 12.9 | 5.7 | 1.9 | 5.0 |
| L'insalubrité | 1.8 | 1.3 | 2.4 | 0.9 | 1.8 |
| La pénurie de logement | 1.4 | 1.4 | 1.0 | 0.3 | 0.5 |
| Les nuisances sonores | 0.5 | 0.5 | 0 | 0 | 0.2 |
| L'accès à l'éducation | 1.1 | 0.8 | 0.7 | 0.7 | 0.5 |
| Autre | 2.0 | 1.7 | 4.3 | 6.4 | 2.1 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 441 | 592 | 584 | 582 | 436 |

LES ACCIDENTS DE CIRCULATION : UN MOTIF D'INQUIÉTUDE

Si l'on étudie en détail la perception du risque des résidents en matière d'insécurité routière ou de criminalité, on s'aperçoit que le risque d'accident suscite nettement plus d'inquiétude que le risque de vol, d'agression ou de coupeurs de route chez les habitants (Cf. Figure 1 et Tableau 19). La majorité des habitants des cinq villes se déclarent assez ou très inquiets d'être victimes d'un accident. 89.2% des résidents pensent ainsi à Cinkansé. C'est à Koloko où l'on trouve le moins de résidents à s'inquiéter face au risque d'accident. Ils sont néanmoins 53.1% à se déclarer inquiets face à ce risque dans cette ville.

FIGURE 1 : L'INQUIÉTUDE FACE AU RISQUE DE VOL, D'AGRESSION, DE COUPEUR DE ROUTE ET D'ACCIDENT



Comme nous allons voir que les motos provoquent la plupart des accidents, nous avons analysé le profil des motocyclistes. Il ne reflète pas l'ensemble de la population. On vient de constater que les motocyclistes sont avant tout des hommes. Entre 26 ans et 65 ans, 81.2% des hommes se déplacent à moto alors que dans cette même tranche d'âge seules 27.6% des femmes le font. Contrairement peut-être à une idée reçue, les plus jeunes (entre 18 et 25 ans) se déplacent moins souvent que leurs aînés à moto : 41.5% des jeunes hommes et 21.6% des jeunes femmes le font. Ce sont avant tout les personnes qui sont actives sur le marché du travail qui se déplacent à moto (50.2%) alors que celles qui ne le sont pas se déplacent nettement moins souvent à moto (19%). Une moto étant plutôt onéreuse à l'achat (en seconde main, environ 1'200 Euro en moyenne mais on trouve des motos à la moitié de ce prix pour des engins vétustes), les foyers les plus pauvres roulent moins à moto que les foyers à revenus moyens ou élevés. Ce sont surtout les femmes des foyers pauvres qui roulent très peu à moto (9.7%) alors que les hommes issus de foyer pauvres sont 32.4% à se déplacer principalement à moto. Dans les foyers à revenus supérieurs, ce fossé du genre diminue : 43.2% des femmes se déplacent à moto et 53.8% des hommes le font.

TABLEAU 19 : L'INQUIÉTUDE FACE AUX RISQUES D'ÊTRE VICTIME D'UN CAMBRIOLAGE, D'UNE AGRESSION, D'UNE AGRESSION SEXUELLE ET À LA PROBABILITÉ D'ÊTRE VICTIME D'UN DÉLIT DANS LES 12 PROCHAINS MOIS (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Je suis inquiet d'être victime d'un vol | 54.1 | 43.6 | 35.8 | 56.1 | 42 |
| Je suis inquiet d'être victime d'une agression | 38.3 | 22.3 | 24.5 | 32.4 | 24.1 |
| Je suis inquiet d'être victime d'un accident | 89.2 | 81.2 | 70.5 | 72.3 | 53.1 |
| Je suis inquiet d'être victime de coupeurs de route | 25.2 | 27.2 | 26.4 | 29 | 19 |

L'inquiétude face au risque d'accident est nettement plus élevée chez les femmes. Les femmes, mais aussi ceux qui se déplacent à moto, ceux qui ont eu un accident dans les derniers trois ans, ceux qui vivent dans des quartiers où les excès de vitesse sont fréquents ainsi que la conduite en état d'ivresse et, en particulier, qui vivent dans les villes du sud sont plus susceptibles que les autres de s'inquiéter face au risque d'accidents de la route.

Les chiffres de la colonne de droite du tableau suivant (Tableau 20) présentent les coefficients de risque et ces chiffres doivent être lus de la manière suivante. Les femmes sont 2.9 fois plus susceptibles que les hommes de s'inquiéter face au problème d'accident. Les individus qui se déplacent à moto sont 1.5 fois plus susceptibles que les autres de déclarer inquiets face au risque d'accident. Seuls les coefficients avec des astérisques doivent être interprétés car ils sont statistiquement significatifs. Un chiffre sans astérisque signifie que le coefficient n'est pas statistiquement significatif.

| TABLEAU 20 : L'INQUIÉTUDE FACE AU RISQUE D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION (POURCENTAGE ET COEFFICIENTS DE RISQUES) | | |
|---|---|---|
| Inquiétude face au risque d'accident | | |
| | Pourcentage (pondéré, bivarié) | Probabilité (pondéré, régression logistique) |
| Femmes | 79.8 | 2.9*** |
| Hommes | 66.8 | |
| A entre 18 et 35 ans | 73.7 | 0.93 |
| A plus de 35 ans | 72.8 | |
| Se déplace à moto | 75.1 | 1.6*** |
| Ne se déplace pas à moto | 71.8 | |
| Vit dans un quartier où on constate des excès de vitesse | 78.3 | 3.6*** |
| Vit dans un quartier où on ne constate pas d'excès de vitesse | 72.8 | |
| Vit dans un quartier où on constate des problèmes d'alcool au volant | 81.2 | 1.4** |
| Ne vit pas dans un quartier où on constate des problèmes d'alcool au volant | 68.2 | |
| A été victime d'un accident ces derniers trois ans | 86.7 | 2.1** |
| N'a pas été victime d'un accident ces derniers trois ans | 71.6 | |
| Vit dans une ville du sud | 80.3 | 2.3*** |
| Vit dans une ville de l'ouest | 62.7 | |
| N | | 2603 |
| Nagelkerke | | 0.20 |

Le portrait-robot d'un motocycliste est donc celui d'un homme actif sur le marché du travail, de plus de 35 ans, au bénéfice d'une éducation secondaire ou professionnelle et qui déclare avoir des revenus dans la moyenne.

CHAPITRE 5 LES ACCIDENTS DE CIRCULATION ET L'INCIVILITÉ ROUTIÈRE



CHAPITRE V

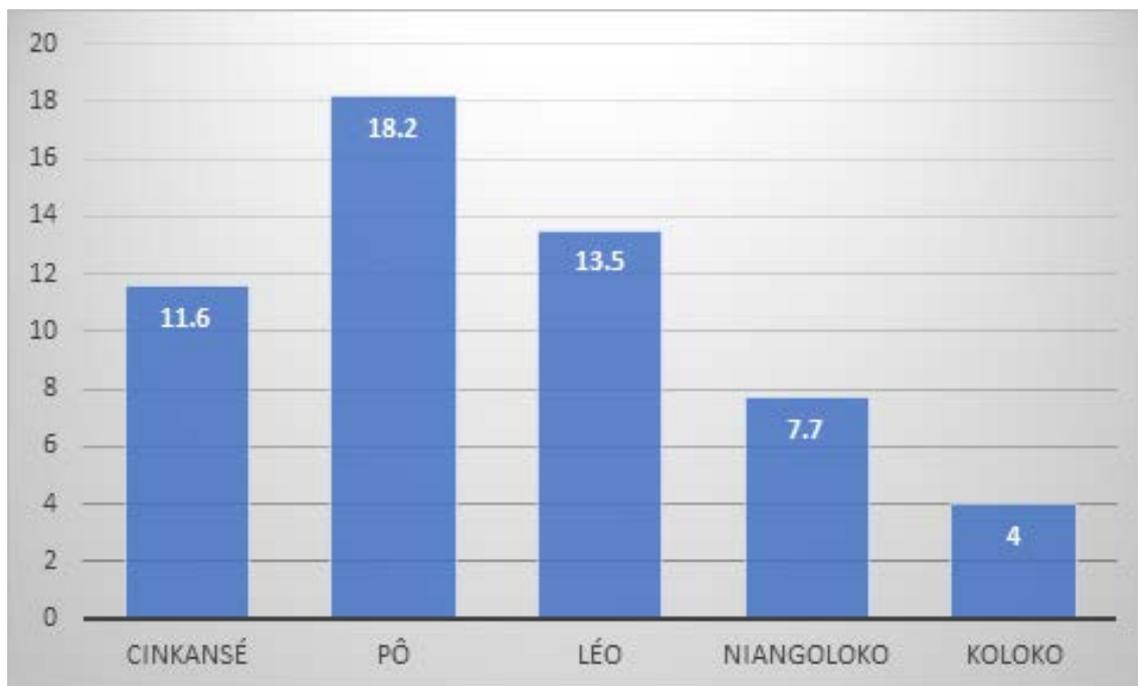
Dans les analyses qui vont suivre, l'étude porte uniquement sur l'expérience des habitants des localités couvertes par l'analyse. Elle ne traite pas de l'expérience des chauffeurs de poids lourds et bus qui transitent par ces villes. Elle ne traite de ce trafic transfrontalier que dans la mesure où des habitants pourraient avoir été victimes d'un accident avec ces engins. L'enquête se limite également aux individus de 18 ans et plus, et ne traite donc pas non plus de l'insécurité routière pour les enfants et les adolescents. Le taux d'accidents mortels est sous-estimé du fait par la méthodologie qui permet seulement de savoir si un accident dans lequel une personne interrogée a pu faire des victimes.

LA PRÉVALENCE DES ACCIDENTS

Les taux d'accidents de la circulation ici sont calculés sur une période de 3 ans précédant l'interview. Dans le prochain tableau, il faut lire les taux d'accidents à Cinkansé comme suit : 11.6% des habitants interrogés à Cinkansé déclarent avoir eu un accident sur les derniers 3 ans.

Ce tableau permet d'observer que les taux d'accidents sur 3 ans sont nettement plus élevés dans les villes frontalières du sud du Burkina Faso que dans les villes frontalières de l'ouest. La ville de Pô a le taux d'accident le plus élevé : 18.2% des résidents ont eu un accident de la circulation les derniers 3 ans. Koloko, avec 4% d'accidents, a le taux le plus bas des 5 villes étudiées. Léo (13.5% d'accidents), Cinkansé (11.6%) et Niangoloko (7.7%) se situent entre ces deux extrêmes.

FIGURE 2 : LA PRÉVALENCE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS LES ZONES (EN % SUR 3 ANS)



Toutes zones confondues, 24.6% des personnes ayant été impliquée dans un accident l'ont été plusieurs fois au cours des derniers 3 ans. Les chiffres varient peu d'une ville à l'autre : 25% à Cinkansé, 25.7% à Pô, 27.5% à Léo, 17.4% à Niangoloko et 22.2% à Koloko. Ce sont avant les motocyclistes qui sont multivictimisés : 27.4% contre 13.4% pour les autres.

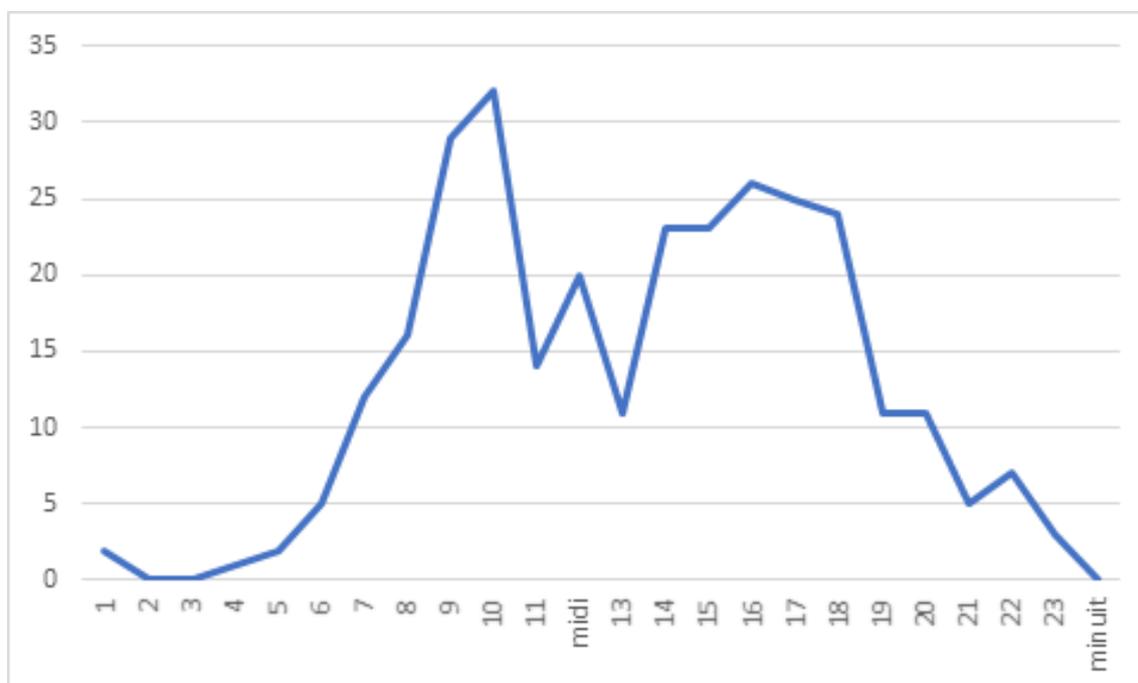
Les accidents de la circulation se déroulent surtout pendant la journée où la circulation locale est intense (cf. Tableau 21). En règle générale, il y a à peu près autant d'accidents le matin que l'après-midi.

TABLEAU 21 : PÉRIODE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DANS LA JOURNÉE SELON LES VICTIMES PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--------------|----------|------|------|------------|--------|
| De 22h - 6h | 11.5 | 3.7 | 5.1 | 8.7 | 12.5 |
| De 6h à 12h | 40.4 | 41.3 | 40.0 | 50.0 | 25.0 |
| De 12h à 18h | 40.4 | 45.9 | 44.3 | 34.8 | 62.5 |
| De 18h à 22h | 7.7 | 9.2 | 12.7 | 6.5 | 0 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 52 | 109 | 79 | 46 | 16 |

Une analyse plus détaillée des accidents sur 24 heures montre qu'en moyenne, toutes zones confondues, les accidents connaissent un pic le matin entre 8 et 9 heures qui est une heure de pointe pour ceux qui se rendent au travail ou à l'école, puis retrouvent des niveaux plus élevés à l'heure du déjeuner et à nouveau entre 14 et 18 heures. Après 20 heures, les accidents se font rares jusque vers 6 heures du matin où l'on assiste à une recrudescence et le pic du matin entre 8 et 9 heures.

FIGURE 3 : ACCIDENTS DE LA CIRCULATION SELON LES HEURES DE LA JOURNÉE TOUTES ZONES CONFONDUES



TYPOLOGIE DES ACCIDENTS

Dans les villes frontalières étudiées, 87.5% des accidents de circulation sont dus à des motos. Le cas le plus fréquent d'accidents de moto - mais aussi d'accident tout court - est une collision entre deux motos. 36.7% des accidents de motos sont le résultat d'un accrochage entre deux motos. Dans 18.5% des accidents de moto, un cycliste a été percuté, 9.3% un animal, 7.3% un piéton et 6.2% un engin à 4 roues. 15.4% ont été des accidents de moto sans autre partie.

| | % |
|------------------------------|----------|
| Moto contre moto | 36.7 |
| Moto contre cyclise | 18.5 |
| Moto seule | 15.4 |
| Moto contre piéton | 7.3 |
| Moto contre voiture | 6.2 |
| Moto contre animal | 9.3 |
| Moto contre charrette | 0.8 |
| Moto contre autre | 5.8 |
| Total | 100% |
| N | 259 |

Les accidents font très souvent des blessés du fait que ce sont – on vient de le voir – essentiellement des accidents de moto sans habitacle protégé. En moyenne, 84.6% des accidents dans lesquels les répondants de Cinkansé ont été impliqués ont fait un ou des blessés (cf. Tableau 23). Dans les autres villes, ce taux varie entre 72.2% à Koloko et 74.1% à Léo. La catégorie « accidents avec dégâts matériels » est un peu trompeuse dans ce tableau car la plupart du temps les accidents mortels et avec blessés font des dégâts matériels. Le tableau ne permet pas de distinguer si les accidents ont fait des blessés graves. Cependant, on réalise que lorsque dans une localité comme Pô où 18.1% des résidents disent avoir été victimes d'un accident de la circulation les derniers trois ans que plus de 70% de ces accidents ont fait des blessés (ou même des morts), la problématique est clairement sérieuse et entraîne des conséquences sur la perte de son outil de déplacement ou de travail, l'incapacité de travailler plus ou moins longue, etc.

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko | Moyenne (pondérée) |
|--|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|---------------------------|
| | % | % | % | % | % | % |
| Accident mortel | 0 | 1.8 | 1.2 | 4.3 | 5.6 | 1.9 |
| Accident avec blessé | 84.6 | 72.5 | 74.1 | 73.9 | 72.2 | 75.6 |
| Accident avec dégâts matériels uniquement | 11.5 | 20.2 | 13.6 | 13.0 | 11.1 | 15.1 |
| Accident sans dégâts matériels | 3.9 | 5.5 | 11.1 | 8.7 | 11.1 | 7.4 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 52 | 109 | 81 | 46 | 18 | 296 |

LES INCIVILITÉS ROUTIÈRES

En règle générale, les incivilités routières sont moins fréquentes dans les villes frontalières de l'ouest que du sud, et cela vaut pour pratiquement toutes les incivilités. L'alcool au volant est plus fréquent à Pô (55.6%) et Cinkansé (42.3%) qu'ailleurs. C'est également dans ces deux villes que les résidents constatent plus de conduite dangereuse impliquant des excès de vitesse et des pratiques de stationnement dangereux. Koloko est une bourgade où l'incivilité est plutôt rare à l'exception des excès de vitesse. L'excès de vitesse est l'incivilité la plus fréquente toutes incivilités confondues dans l'ensemble des zones étudiées. C'est aussi l'incivilité qui dérange le plus les résidents. Toutes ces incivilités, en réalité, dérangent beaucoup les résidents qui s'en plaignent. Sur une échelle de 1 à 3, où 1 signifie « ne me dérange pas » et 3 signifie « me dérange beaucoup », les excès de vitesse obtiennent entre 2.8 et 2.9 de moyenne selon les localités.

TABLEAU 24 : LE TAUX DE PRÉVALENCE DES INCIVILITÉS PAR TYPE ET PAR VILLE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko | Moyenne des zones (pondéré) |
|--------------------------------|----------|------|------|------------|--------|-----------------------------|
| Alcool au volant | 42.3 | 55.6 | 38.8 | 35.8 | 25.6 | 39.6 |
| Excès de vitesse | 87.2 | 88.6 | 78.1 | 81.4 | 76.0 | 82.3 |
| Stationnement dangereux | 52.3 | 62.2 | 49.9 | 48.0 | 34.1 | 49.4 |

TABLEAU 25 : LE DEGRÉ DE NUISANCE SUR UNE ÉCHELLE DE 1 À 3 PAR VILLE (MOYENNE)
(1 = NE ME DÉRANGE PAS, 2 = ME DÉRANGE UN PEU, 3 = ME DÉRANGE BEAUCOUP)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--------------------------------|----------|-----|-----|------------|--------|
| Alcool au volant | 2.6 | 2.7 | 2.6 | 2.5 | 2.6 |
| Excès de vitesse | 2.9 | 2.9 | 2.8 | 2.9 | 2.8 |
| Stationnement dangereux | 2.7 | 2.8 | 2.6 | 2.7 | 2.8 |

CHAPITRE 6 LES FACTEURS DE RISQUE D'ACCIDENT



CHAPITRE VI

LE PROFIL DES INDIVIDUS IMPLIQUÉS DANS DES ACCIDENTS

Les données de sondage permettent d'analyser le profil des personnes impliquées – que ce soit comme auteurs ou victimes – dans un accident. Sans faire la part des responsabilités dans l'accident, on peut dresser le portrait-robot de la personne-type impliquée dans un accident.

C'est ce que nous faisons dans le tableau ci-dessous. La première colonne indique le taux d'accidents de la circulation par catégorie. La seconde colonne indique des coefficients de risque issus d'une régression logistique. Pour le lecteur qui n'est pas familier avec ce type d'outil statistique, il faut considérer le chiffre présenté comme une probabilité et lire le tableau de la manière suivante. Si l'on prend la première ligne, il faut la lire ainsi : Les hommes sont 1.2 fois plus sujets à être impliqués dans un accident que les femmes. Le chiffre entre parenthèse est une mesure du poids du facteur de risque. En gros, plus ce chiffre est grand et plus le poids est important pour expliquer les accidents. Ce chiffre entre parenthèse permet de déterminer quel facteur de risque est le plus important. Ici, dans la seconde colonne, on voit que le facteur « je me déplace à moto » a le plus grand chiffre entre parenthèse, et c'est donc le facteur qui explique le mieux le risque d'accident. Les astérisques indiquent si le facteur de risque est significatif statistiquement. Sans astérisque, un facteur de risque n'est pas significatif.

Interprétons ce tableau. Se déplacer à moto augmente de 2.7 fois le risque d'accident et explique le mieux le risque d'accident. Le second facteur dans l'ordre d'importance est le fait de résider dans une ville du sud. Résider dans une ville du sud augmente de 2.4 fois le risque d'accident.

Le facteur du genre n'est pas significatif. Autrement dit, les hommes ont bel et bien plus d'accidents que les femmes mais cela est dû essentiellement au fait qu'ils se déplacent plus à moto que celles-ci. Le genre, en soi, n'explique pas le risque d'accidents. Il n'y a pas d'effet significatif de l'âge non plus. Plus loin, on verra cependant que les plus jeunes sont plus souvent des auteurs d'accident. Les plus éduqués, selon ce tableau, sont plus souvent que les autres impliqués dans des accidents.

L'ivresse au volant constatée dans un quartier semble également faire augmenter le risque d'accident de 1.5% fois. En revanche, le constat d'excès de vitesse dans le quartier n'impacte pas le risque d'accident. Il est vrai que les accidents peuvent se dérouler à l'extérieur du quartier et ces deux variables sont donc à prendre avec des pincettes.

TABEAU 26 : PORTRAIT-ROBOT DES RÉSIDENTS IMPLIQUÉS DANS DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

| | % | Coefficient de risque |
|---|------|-----------------------|
| Homme | 14.4 | 1.2 (0.21) |
| Femme | 7.7 | |
| Je me déplace principalement à moto | 17.1 | 2.7*** (0.98) |
| Je me déplace principalement sans moto | 5.5 | |
| Moins de 35 ans | 12.0 | 1.3 (0.29) |
| Plus de 35 ans | 9.8 | |
| Formation secondaire | 22.2 | 1.8*** (0.57) |

| | | |
|---|------|--------|
| Pas fini l'école primaire | 7.8 | |
| Réside dans les villes du sud | 14.4 | 2.4*** |
| | | (0.86) |
| Réside dans les villes de l'ouest | 5.9 | |
| Dans mon quartier, j'observe des excès de vitesse | 11.9 | 1.2 |
| | | (0.21) |
| Dans mon quartier, je n'observe pas d'excès de vitesse | 6.4 | |
| Dans mon quartier, j'observe des problèmes de conduite en état d'ivresse | 15.6 | 1.5** |
| | | (0.38) |
| Dans mon quartier, je n'observe pas de problème de conduite en état d'ivresse | 7.8 | |
| N | | 2612 |
| Nagelkerke | | 0.12 |

LE PROFIL DES AUTEURS D'ACCIDENTS

Les répondants ont indiqué s'ils étaient impliqués dans un accident comme victimes ou comme auteurs de l'accident. Dans 80.7% des cas, ils se sont déclarés victimes de l'accident et seulement dans 19.3% des cas ils ont indiqué en avoir été l'auteur.

Les auteurs sont plutôt des hommes (54.3% contre 45.7% de femmes), dans la tranche d'âge des moins de 35 ans (66% contre 34% des plus de 35 ans), se déplaçant à moto (78.1% contre 21.9% des autres) et en règle générale plutôt avec des revenus moyens ou supérieurs et ont fini au moins l'école primaire.

CHAPITRE 7 LES CAUSES DES ACCIDENTS



CHAPITRE VII

CHAPITRES

Quelles sont, selon les personnes impliquées dans des accidents, les causes de ceux-ci ? Les accidents sont dus avant tout à des comportements de conducteurs. Selon les répondants ayant eu un accident récemment, dans 22.4%, la cause de l'accident était l'excès de vitesse (Tableau 27); dans 18.1% des accidents, la cause était le non-respect de la signalisation ou de la priorité. La malvoyance (11.5%) et le comportement dangereux du conducteur (10.2%) sont également des causes d'accidents. Le mauvais état de la route a été invoqué par seulement 14.5% des résidents ayant eu un accident.

En général, les victimes d'accidents mentionnent donc avant tout un problème de comportement du conducteur (62.6%) et seulement dans 16.8% des cas un problème lié à la signalisation ou l'état de la route (Tableau 28). Les auteurs d'accidents, quant à eux, incriminent dans la même proportion l'état de la route et la signalisation (32.2%) et leur propre comportement dangereux (32.2%). Les auteurs invoquent plus souvent (19.0%) que les victimes (9.8%) la malvoyance comme cause de l'accident. Les divagations d'animaux arrivent en quatrième position des causes d'accident pour les deux groupes.

**TABLEAU 27 : LES CAUSES (DÉTAIL) D'ACCIDENT SELON LES VICTIMES ET LES AUTEURS
(EN %, PONDÉRÉ)**

| | Victime | Auteur | Moyenne |
|--|----------------|---------------|----------------|
| Mauvais état de la route | 13.0 | 20.9 | 14.5 |
| Mauvaise signalisation | 3.3 | 9.5 | 4.5 |
| Malvoyance | 9.8 | 19.0 | 11.5 |
| Excès de vitesse | 26.0 | 6.3 | 22.4 |
| Comportement dangereux du conducteur | 12.1 | 1.9 | 10.2 |
| Non-respect de la signalisation ou de la priorité | 17.6 | 20.3 | 18.1 |
| Ivresse au volant | 1.6 | 1.9 | 1.6 |
| Utilisation du téléphone portable en roulant | 1.7 | 0 | 1.4 |
| Mauvais stationnement | 1.9 | 0 | 1.5 |
| Défaillance du véhicule | 2.5 | 4.4 | 2.8 |
| Divagation d'animaux | 7.8 | 10.1 | 8.2 |
| Total | 100% | 100% | 100% |
| N | 202 | 45 | 247 |

VII

**TABLEAU 28 : LES CAUSES D'ACCIDENTS (SIMPLIFIÉ) SELON LES VICTIMES ET LES AUTEURS
(EN %, PONDÉRÉ)**

| | Victime | Auteur | Total |
|--|----------------|---------------|--------------|
| Mauvais état de la route/ signalisation | 16.8 | 32.2 | 19.6 |
| Malvoyance | 10.1 | 20.1 | 11.9 |
| Comportement du conducteur | 62.6 | 32.2 | 57.1 |
| Défaillance du véhicule | 2.5 | 4.7 | 2.9 |
| Divagation d'animaux | 8.0 | 10.7 | 8.4 |
| Total | 100% | 100% | 100% |
| N | 202 | 45 | 247 |

CHAPITRE 8 LA MÉCONNAISSANCE DU RISQUE



CHAPITRE VIII

CHAPITRES

Pour cibler les campagnes de prévention, nous avons analysé le fossé entre la perception du risque d'accident et la réalité de ce risque. Cette analyse est présentée dans le tableau 29 présenté plus loin.

Les chiffres présentés dans les deux premières colonnes doivent être compris comme des coefficients de probabilité. Dans la première colonne, nous présentons ces coefficients de probabilité de risque réel d'accident et dans la seconde colonne les coefficients de perception du risque pour les mêmes catégories d'individus. Les chiffres entre parenthèses sont le poids des facteurs du modèle dans une régression logistique. Ces poids peuvent être interprétés de la manière suivante : plus le chiffre est élevé, plus le poids du facteur en question est important pour expliquer le risque. En quelque sorte, on peut dire que le facteur avec le poids le plus élevé est le facteur explicatif du risque principal. Dans les deux dernières colonnes du tableau, les taux d'accidents (3ème colonne) et de perception du risque (4ème colonne) sont présentés pour compléter l'information.

La lecture du tableau permet de documenter l'existence d'un fossé, le plus important étant lié au genre. En effet, les femmes sont 2.9 fois plus inquiètes que les hommes face au risque d'accident alors que, en réalité, le genre n'est pas significatif dans le risque d'accidents. Les hommes sont même plus susceptibles que les femmes d'être victimes d'accident du fait qu'ils roulent beaucoup plus qu'elles à moto. Les hommes ne semblent pas conscients de la réalité des risques encourus. Cette mauvaise appréciation du risque d'accident est probablement elle-même à l'origine de comportement dangereux des usagers de la route et du fait que, comme on l'a vu plus haut, les hommes sont plus souvent auteurs d'accidents que les femmes.

L'interprétation du tableau montre également que les résidents qui se déplacent principalement à moto ne sont pas forcément très conscients des risques encourus. Les taux d'inquiets parmi les motocyclistes sont à peine plus élevés que ceux des résidents qui ne se déplacent pas à moto. Les risques d'accidents étant 2.7 fois supérieurs pour les motocyclistes que pour les personnes qui se déplacent autrement, on se rend compte qu'une campagne de sensibilisation auprès des motocyclistes s'impose à l'esprit immédiatement. Le poids du facteur « rouler à moto » est élevé dans le risque d'accident alors qu'il est faible dans le taux d'inquiets. L'indicateur du poids conforte l'analyse et souligne l'importance de mener une campagne de sensibilisation qui corrigerait la perception erronée du risque qu'ont les motocyclistes.

Les autres facteurs de risques sont en revanche correctement appréhendés par les résidents. La seule exception vient des plus éduqués qui s'avèrent avoir plus de risques que les autres d'être impliqués dans un accident sans qu'ils en soient conscients également. Ceux qui ont fini l'école primaire sont en principe plus sujets aux accidents. Leur risque est multiplié par un facteur de 1.8. En revanche, ils ne sont pas conscients de ce risque. Du coup, une campagne pourrait probablement cibler les collèges et les écoles supérieures et professionnelles afin de sensibiliser les jeunes conducteurs ou futurs conducteurs aux risques encourus.

Comme on a vu plus haut que les jeunes (hommes) de moins de 35 ans figurent plus souvent dans notre statistique comme auteurs d'accidents de la route, une campagne ciblant les jeunes auteurs - avant tout des jeunes hommes - devraient s'adresser à ce segment à risque.

Ces campagnes devraient se concentrer également sur les villes du sud dans la mesure où le risque d'accident y est pratiquement 2.4 fois plus élevé que dans les villes de l'ouest du Burkina Faso. Au sud du Burkina, l'ivresse au volant mais aussi, bien souvent, les excès de vitesse sont plus fréquents qu'à l'ouest. Ce sont des facteurs aggravants et on a vu plus haut que l'excès de vitesse est la cause principale des accidents. Nous allons voir également plus loin que les contrôles de police sont nettement moins fréquents dans les villes du sud que de l'ouest.

TABLEAU 29 : LE FOSSÉ ENTRE LE RISQUE ET LA PERCEPTION DU RISQUE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE (COEFFICIENTS DE RISQUE ET POURCENTAGES, PONDÉRÉ)

| | Coefficient de risque d'accident (régression logistique, Exp(B)) | Coefficient d'inquiétude face au risque d'accident (régression logistique, Exp(B)) | A eu un accident (en %) | Inquiet face au risque d'accident (en %) |
|---|--|--|-------------------------|--|
| Homme | 1.2 (0.21) | - | 14.4 | 66.8 |
| Femme | | 2.9*** (1.18) | 7.7 | 79.8 |
| Je me déplace principalement à moto | 2.7*** (0.98) | 1.6*** (0.45) | 17.1 | 75.1 |
| Je me déplace principalement sans moto | | | 5.5 | 71.8 |
| Moins de 35 ans | 1.3 (0.29) | 0.9* (-.08) | 12.0 | 73.8 |
| Plus de 35 ans | | - | 9.8 | 72.8 |
| Formation secondaire ou professionnelle | 1.8*** (0.57) | 1.0 (0.1) | 22.2 | 71.1 |
| Pas fini l'école primaire | | - | 7.8 | 71.6 |
| Réside dans les villes du sud | 2.4*** (0.86) | 2.3*** (0.84) | 14.4 | 80.3 |
| Réside dans les villes de l'ouest | | | 5.9 | 62.7 |
| Il y a de la conduite en état d'ivresse dans le quartier | 1.5** (0.38) | 1.4* (0.32) | 15.6 | 81.2 |
| Pas de problème de conduite en état d'ivresse dans le quartier | | | 7.8 | 68.2 |
| Il y a des excès de vitesse dans le quartier | 1.2 (0.21) | 3.6*** (1.29) | 11.9 | 78.3 |
| Il n'y a pas d'excès de vitesse dans le quartier | | | 6.4 | 50.4 |
| J'ai déjà eu un accident de la circulation ces derniers 3 ans | | 2.1*** (0.73) | | 86.7 |
| Je n'ai pas eu d'accident de la circulation ces derniers 3 ans | | | | 71.6 |
| N | 2612 | 2603 | | |
| Nagelkerke | 0.12 | 0.20 | | |

CHAPITRE 9 L'INTERACTION AVEC LA POLICE



CHAPITRE IX

Jusqu'ici, nous n'avons pas traité de l'action policière pour lutter contre l'insécurité routière. Voyons ce qu'il en est. Nous commençons par la perception qu'ont les résidents des forces de l'ordre dans leur capacité à gérer l'insécurité globalement. Nous allons voir que, dans les villes du sud, les polices informelles, communautaires, ont nettement plus d'importance que les forces de l'ordre régaliennes aux yeux de la population. La situation est différente à l'ouest. Nous verrons ensuite dans quelle mesure les forces de l'ordre se rapprochent d'un modèle de police de proximité, doctrine dont se réclament officiellement les forces de l'ordre au Burkina Faso. Nous traiterons également de l'interaction entre les usagers de la route et les forces de l'ordre et verrons quels sont les critères de la police pour effectuer des contrôles de circulation.

LA CONFIANCE DANS LES INSTITUTIONS DE SÉCURITÉ

Commençons par la confiance des résidents dans les institutions en matière de sécurité. La situation est radicalement différente entre le sud et l'ouest. Les villes frontières méridionales font avant tout confiance aux polices informelles qui sont connues, dans ces zones, sous le vocable de Koglweogo. Rappelons que, au Burkina Faso, ces structures communautaires de sécurité sont officiellement reconnues par l'Etat qui leur attribue un rôle dans la mise en œuvre de la police de proximité. Dans la ville administrative de Pô et également celle de Léo, près de 65% des résidents estiment que ce sont ces entités communautaires qui assurent le mieux la sécurité dans leur localité. A Cinkansé, 55.1% des résidents pensent également ainsi. La police est plutôt secondaire, selon eux. A Cinkansé, seuls 10.3% des résidents considèrent que la police assure la sécurité de la localité. A Léo, 11.6% pensent ainsi et à Pô 16.3%. Dans les villes de la frontière occidentale, la situation s'inverse. 3% des résidents environ estiment que les polices informelles (les Initiatives locales de sécurité représentées par les Dozos) sont les principaux garants de la sécurité ; en revanche, 47.1% des résidents de Niangoloko et 35.5% de ceux de Koloko estiment que c'est la police qui assure le mieux la sécurité des citoyens. A Koloko, la gendarmerie nationale est jugée même plus importante que la police nationale pour assurer la sécurité publique.

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--------------------------------------|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| | % | % | % | % | % |
| Police | 10.3 | 16.3 | 11.6 | 47.1 | 35.5 |
| Gendarmerie | 27.6 | 13.0 | 17.5 | 34.8 | 46.4 |
| Police municipale | - | 2.7 | 1.6 | 1.4 | 1.7 |
| Initiative locale de sécurité | 55.1 | 64.2 | 65.9 | 3.2 | 3.1 |
| Chef de quartier ou CVD | 0.9 | 1.4 | 0.9 | 1.9 | 4.5 |
| Personne | 1.6 | - | - | 3.3 | 1.4 |
| Autre | 4.6 | 2.4 | 2.6 | 8.3 | 7.4 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 439 | 583 | 571 | 569 | 420 |

² Cf. le décret no 2016-1052/PRES/PM/MATDSI/MJDHPC/MINEFID/MEEVCC portant définition des modalités de participation des populations à la mise en œuvre de la police de proximité du 14 novembre 2016.

En moyenne, 61.7% des habitants des villes méridionales pensent donc que les Initiatives locales de sécurité – les Koglweogo – sont les principales forces qui assurent la sécurité publique alors que seuls 3.1% pensent ainsi des Dozos dans les villes de l’ouest du Burkina Faso.

Les forces de police étatiques sont nettement moins bien notées dans les villes méridionales que les villes frontalières occidentales du pays.

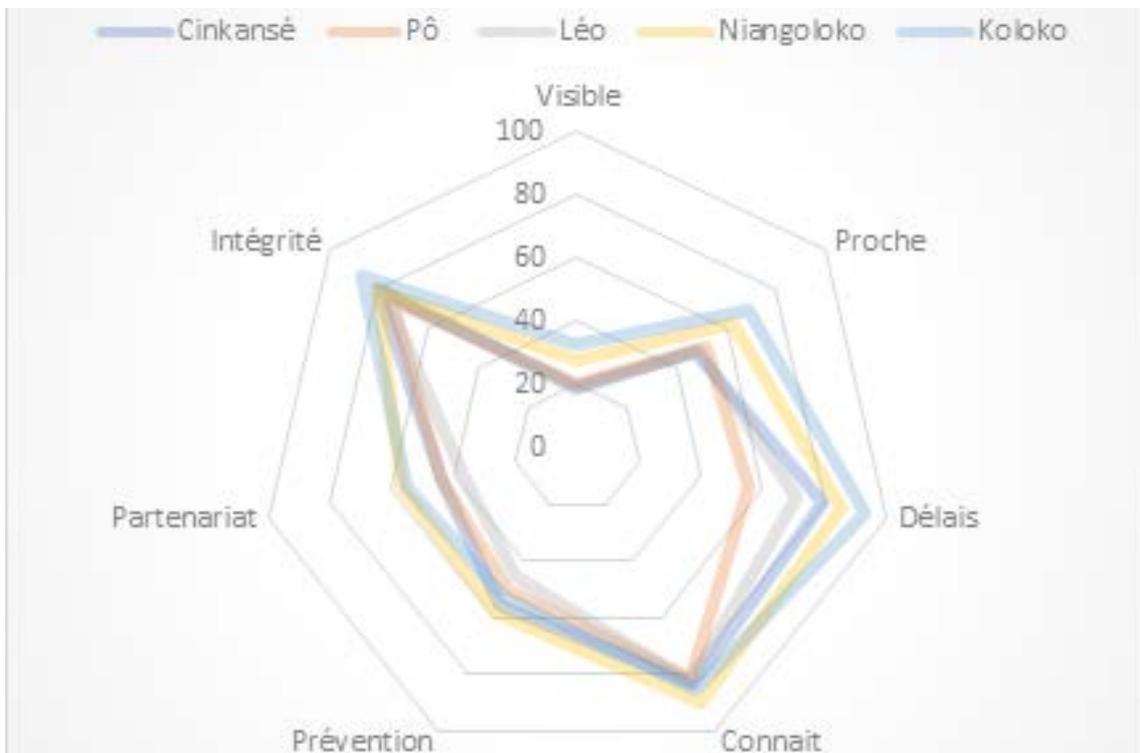
Sur 7 dimensions de la police– visibilité, proximité, délais d’intervention, prévention, partenariat, intégrité -, les villes du sud font toutes de moins bons scores que les villes de l’ouest. La police est moins visible à pied et en uniforme dans les quartiers des villes de Cinkansé (19.1%), Pô (20%) et Léo (18.3%) qu’à Niangoloko (27.9%) et Koloko (32.8%). Plus de 60% des résidents des villes de l’ouest pensent que la police est proche de la population contre environ 50% dans les villes méridionales. En général, les résidents des villes frontalières de l’ouest considèrent que la police travaille plutôt en partenariat (environ 55%) alors que seulement environ 40% de ceux du sud pensent ainsi. Dans l’ensemble, les résidents estiment que la police est plutôt intègre. C’est un peu moins le cas à Pô (74.9%) et à Léo (76.9%) qu’ailleurs.

TABLEAU 31 : SCORES DE LA POLICE SUR LES 7 DIMENSIONS DE POLICE PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| | % | % | % | % | % |
| Visibilité de patrouilles de police à pied dans les quartiers | 19.1 | 20.0 | 18.3 | 27.9 | 32.8 |
| Proximité de la population | 47.8 | 51.4 | 48.9 | 63.0 | 69.4 |
| Délais d’intervention en cas d’accident | 79.0 | 55.7 | 70.6 | 84.9 | 92.8 |
| Connaissance du terrain | 83.0 | 81.7 | 82.6 | 89.8 | 85.3 |
| Spécialisée dans les actions de prévention | 55.9 | 50.4 | 45.1 | 58.6 | 53.3 |
| La police travaille en partenariat avec d’autres entités | 44.2 | 43.9 | 37.2 | 56.6 | 55.4 |
| La police est dans l’ensemble intègre | 80.6 | 74.9 | 76.9 | 80.3 | 86.5 |

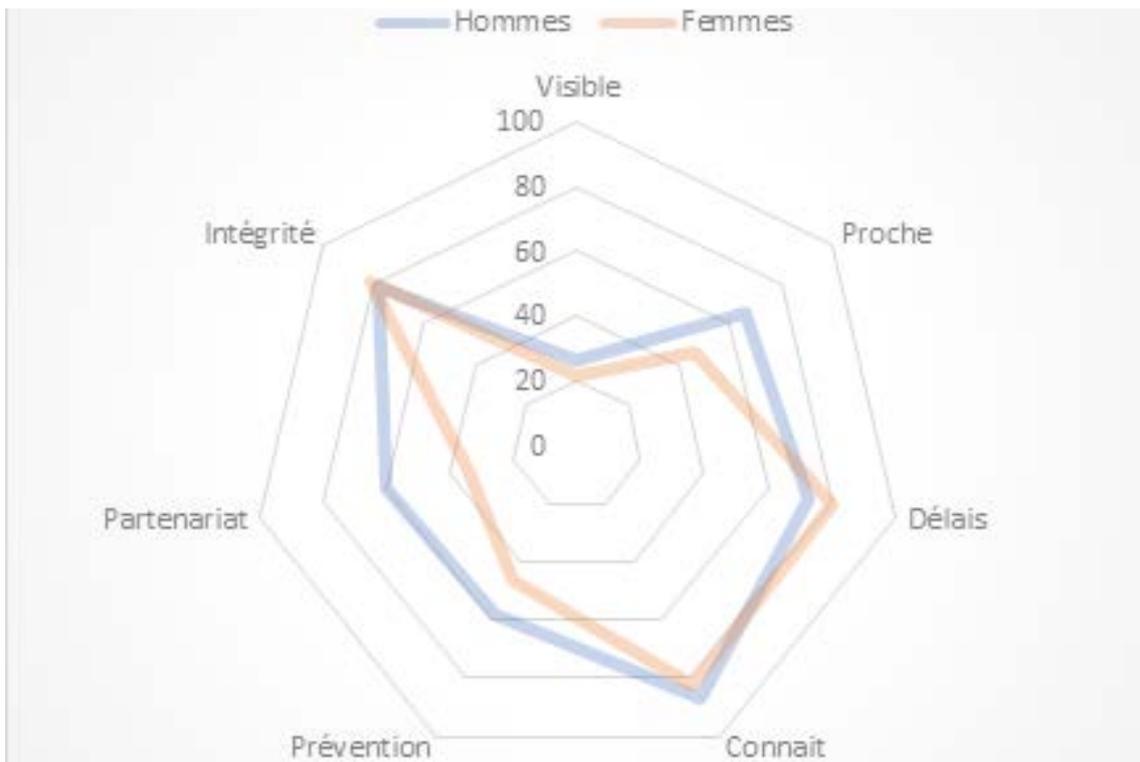
Le graphique ci-dessous (Figure 4) présente ces dimensions sous la forme d’un polygone. Le polygone de 100% est en quelque sorte le modèle idéal de police de proximité où la police score 100% pour toutes les dimensions. Plus le polygone est petit et plus la police s’avère éloignée du modèle idéal. Le graphique 4 montre que le polygone de la police de proximité est plus petit dans les villes du sud que dans les villes occidentales, du moins aux yeux des résidents. Il permet aussi de voir que les déficits sont surtout importants sur les dimensions de la visibilité, la proximité, le partenariat et la prévention.

FIGURE 4 : SCORES DES FORCES DE POLICE SUR LES 7 DIMENSIONS DE POLICE DANS LES ZONES



Le prochain graphique permet de constater que les femmes sont en général moins généreuses que les hommes dans les scores attribués aux forces de l'ordre. Une minorité d'entre elles considèrent que la police est visible par des patrouilles à pied dans les quartiers, qu'elle est proche des populations, qu'elle fait de la prévention et qu'elle travaille en partenariat.

FIGURE 5 : SCORES ATTRIBUÉS AUX 7 DIMENSIONS DE POLICE SELON LE GENRE



L'opinion sur l'impartialité des forces de l'ordre est relativement élevée dans toutes les localités à l'exception de Pô et de Léo où près de 40% des résidents pensent que la police n'est pas impartiale : 39.3% à Pô et 37.3% à Léo. Le score des forces de l'ordre est le meilleur à Koloko où seuls 15.7% des résidents estiment que les forces de l'ordre sont partiales. Ce résultat combiné avec une opinion assez bonne sur l'intégrité des forces de l'ordre donne dans l'ensemble une image plutôt positive de la déontologie des forces de l'ordre dans ces villes frontalières. Les faiblesses sont plutôt à chercher dans leur proximité, la prévention et la visibilité dans les quartiers. Les villes de Léo et de Pô, cependant, présentent plutôt de moins bons scores sur la déontologie que les villes de l'ouest.

TABLEAU 32 : IMPARTIALITÉ DES FORCES DE POLICE SELON LES RÉSIDENTS PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|-------------------|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Impartiale | 82.1 | 60.7 | 62.7 | 74.4 | 84.3 |
| Partiale | 17.9 | 39.3 | 37.3 | 25.6 | 15.7 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 419 | 459 | 533 | 578 | 419 |

Les résidents qui pensent que la police ne traite pas tout le monde de la même manière sont d'avis que la police avantage les personnes avec un statut social élevé. La corruption joue aussi dans la mesure où glisser un billet à la police donne un avantage selon les résidents. L'âge du contrevenant, son sexe ou encore son appartenance ethnique sont rarement mentionnés comme motifs d'un traitement favorable ou défavorable.

LE CONSTAT D'ACCIDENT

Si l'on concentre son attention sur les accidents, il s'avère que toutes ces entités sont très peu sollicitées pour faire des constats d'accident. En réalité, même dans les villes du sud du pays où elles sont omniprésentes, les polices informelles ne jouent aucun rôle en la matière. Les seules entités qui sont mobilisées pour faire constater un accident sont les unités de police nationale et de gendarmerie nationale.

Malgré tout, il est très rare que les résidents fassent établir un constat. Lorsqu'ils le font, c'est plutôt à la police nationale qu'ils s'adressent. Ils font constater un accident à la police nationale dans 11.1% des cas à Léo et Koloko. C'est à Cinkansé où l'on fait le moins constater d'accident. Les résidents ne s'adressent jamais à d'autres acteurs pour des constats, que ce soit les polices communales, les initiatives locales de sécurité comme les Koglweogo ou les CVD. Les accidents étant très rarement portés à la connaissance de la police, celle-ci ne les enregistre pas et ces chiffres n'apparaissent pas dans la statistique des accidents du gouvernement. En somme, quelque 90% des accidents ne sont donc pas détectés par le radar de la statistique officielle. Et cela malgré qu'il puisse y avoir des blessés ou des dégâts matériels, comme c'est le cas dans la plupart des cas.

TABLEAU 33 : LES INSTITUTIONS FORMELLES OU INFORMELLES À QUI LES VICTIMES D'ACCIDENT FONT CONSTATER UN ACCIDENT PAR ZONE (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---------------------------------|----------|-----|------|------------|--------|
| Police | 5.8 | 6.4 | 11.1 | 8.7 | 11.1 |
| Gendarmerie | 3.8 | 2.8 | 1.2 | 4.3 | 0.0 |
| Police communale | | | | | |
| ILS | | | | | |
| CVD | | | | | |
| Nombre total d'accidents | 52 | 109 | 81 | 46 | 18 |

En moyenne, toutes zones confondues, 11.7% des accidents de la route sont constatés officiellement par les forces de l'ordre.

LES INTERACTIONS DES RÉSIDENTS AVEC LA POLICE DE LA ROUTE

Les interactions des résidents avec la police de la route sont malgré tout fréquentes dans toutes ces zones frontalières, sauf à Léo. A Léo, seul 1 résident sur 4 (25.1%) a eu un contact avec la police de la route sur les 12 derniers mois. A Cinkansé, Pô et Koloko, c'est à peu près 1 résident sur 2 qui a eu un tel contact en l'espace d'un an tandis qu'à Niangoloko c'est pratiquement 2 résidents sur 3 (66.2%) qui ont été en contact avec la police de la route. En moyenne, les habitants des villes du sud du Burkina sont nettement moins souvent en contact avec la police de la route que les résidents des villes de l'ouest.

Pour l'essentiel, cependant, les interactions avec la police de la route se déroulent non pas dans un contexte d'affaire d'accident mais lors d'un contrôle de police. C'est le cas dans plus de 90% des cas dans toutes les villes. Il est extrêmement rare que cette interaction ait lieu dans le cadre d'un accident du fait que très peu de résidents exigent un constat d'accident, comme on vient de le voir.

L'interaction avec les forces de l'ordre lors des contrôles routiers se déroule en général plutôt bien, selon l'enquête que nous avons menée. Cependant, à Léo, dans 14% des cas, les résidents qui ont eu un contact avec la police de la route disent avoir fait l'objet de tracasseries, à savoir, pour l'essentiel, de demandes d'argent de la part de la police de la route. Les tracasseries sont un peu plus fréquentes au sud qu'à l'ouest. Les tracasseries sont avant tout le fait de la police municipale, selon les résidents. Dans 27% des cas de contact avec la police municipale, le contact débouche sur des tracasseries. Avec les autres forces, les tracasseries sont nettement moins fréquentes : 6.6% des cas avec la police nationale et 4.6% des cas avec la gendarmerie nationale.

TABLEAU 34 : LA FRÉQUENCE D'UN CONTACT AVEC LA POLICE DE LA ROUTE DES RÉSIDENTS AU COURS DE L'ANNÉE PRÉCÉDANT L'INTERVIEW (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Oui j'ai un contact | 55.2 | 47.7 | 25.1 | 66.2 | 57.8 |
| Le contact s'est déroulé en raison d'un accident de la circulation | 0 | 0.7 | 2.4 | 0.3 | 0 |
| Le contact s'est déroulé lors d'un contrôle de police pour vérifier mes papiers | 99.6 | 92.7 | 90.3 | 97.2 | 99.6 |
| Le contact s'est déroulé en raison d'une infraction au code de la route | 0.4 | 6.6 | 7.3 | 2.6 | 0.4 |
| Oui j'ai été victime de tracasseries | 6.1 | 8.1 | 14.0 | 7.4 | 4.6 |
| La police travaille en partenariat avec d'autres entités | 44.2 | 43.9 | 37.2 | 56.6 | 55.4 |
| La police est dans l'ensemble intègre | 80.6 | 74.9 | 76.9 | 80.3 | 86.5 |

LES CONTRÔLES DE POLICE

Le prochain tableau présente les facteurs qui mènent à un contrôle de police routière. Le facteur principal est la région. Alors que les villes du sud connaissent des taux d'accidents plus élevés, elles ont significativement moins de contrôles de police de la route que les villes de l'ouest du Burkina. Le second facteur dans l'ordre d'importance est le fait de rouler souvent dans un véhicule à moteur (essentiellement une moto). Les chances d'être l'objet d'un contrôle de police augmentent de 2.1 fois si l'on roule avant tout à moto, en voiture ou en bus que si l'on se déplace à vélo. Ce sont avant tout les hommes qui se font contrôler. Ils sont 1.4 fois plus souvent contrôlés que les femmes.

Selon nos données, la routière cible correctement les quartiers réputés pour des excès de vitesse et des problèmes de conduite en état d'ivresse. Si l'on réside dans un quartier où il est notoire que l'on fait des excès de vitesse, le risque de se faire contrôler est 1.7 fois plus élevé qu'ailleurs. Ibidem pour des quartiers réputés pour une conduite en état d'ivresse.

TABLEAU 35 : LE PROFIL DES PERSONNES AYANT FAIT L'OBJET D'UN CONTRÔLE DE POLICE DE LA ROUTE

| | A subi un contrôle de police ces derniers 12 mois | Coefficient de probabilité d'un contrôle de police |
|---|--|---|
| Homme | 60.1 | 1.4*** (0.30) |
| Femme | 40.7 | - |
| Je me déplace principalement en véhicule à moteur | 67.3 | 2.1*** (0.75) |
| Je me déplace principalement en véhicule à vélo | 39.8 | |
| Moins de 35 ans | 48.4 | 0.9 (-0.7) |
| Plus de 35 ans | 52.8 | - |
| Réside dans les villes de l'ouest | 62.0 | 2.7*** (0.98) |
| Réside dans les villes du sud | 42.6 | |
| Il y a de la conduite en état d'ivresse dans le quartier | 56.4 | 1.3*** (0.29) |
| Pas de problème de conduite en état d'ivresse dans le quartier | 46.5 | |
| Il y a des excès de vitesse dans le quartier | 53.5 | 1.7*** (0.54) |
| Il n'y a pas d'excès de vitesse dans le quartier | 36.3 | |
| N | | 2647 |
| Nagelkerke | | 0.2 |

Ces contrôles de police semblent être effectués avant tout par la police nationale. C'est surtout vrai pour les villes de l'ouest du pays. 85.7% de l'ensemble des contrôles sont le fait de la police nationale à Koloko par exemple. Dans les villes du sud, un nombre significatif de contrôles sont le fait de la gendarmerie nationale, sauf à Pô. 38% des contrôles à Cinkansé sont effectués par la gendarmerie nationale. A Pô, mais également à Léo, des contrôles sont effectués également par la police municipale. Cela arrive dans 18.1% des cas à Pô et dans 16.8% des cas à Léo. Ailleurs, ces contrôles municipaux sont insignifiants.

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|--------------------------|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| | % | % | % | % | % |
| Police nationale | 61.5 | 65.7 | 56.4 | 78.7 | 85.7 |
| Gendarmerie | 38.0 | 15.9 | 26.8 | 17.4 | 13.9 |
| Police municipale | 0.4 | 18.1 | 16.8 | 3.9 | 0.4 |
| ONASER | 0 | 0.3 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 234 | 277 | 149 | 385 | 259 |

Les tracasseries sont les plus fréquentes lors des contrôles de police municipaux (27%). Ils sont légèrement plus fréquents pour la police nationale (6.6%) que pour la gendarmerie nationale (4.6%). Analyses faites, c'est à Léo où les contrôles de police municipaux donnent le plus souvent lieu à des tracasseries (36%), suivi de Pô (30%).

| | Police nationale | Gendarmerie | Police municipale |
|--------------|-------------------------|--------------------|--------------------------|
| | % | % | % |
| Oui | 93.4 | 95.4 | 73.0 |
| Non | 6.6 | 4.6 | 27.0 |
| Total | 100% | 100% | 100% |
| N | 951 | 286 | 83 |

Pour conclure ce chapitre, on peut dire ce qui suit. Dans les villes frontalières du sud, les forces de l'ordre régaliennes sont jugées plutôt marginales dans le rôle de protection des populations qui leur préfèrent nettement les polices informelles. Les forces de l'ordre appliquent moins bien les principes de la police de proximité et font nettement moins de contrôles de la circulation au sud qu'à l'ouest. Les résidents de l'ouest du Burkina font plutôt confiance dans les forces de l'ordre, les considèrent comme assez proches de la population et celles-ci font fréquemment des contrôles en matière de circulation. Comme les populations au Burkina Faso ne font pratiquement jamais constater des accidents, leurs interactions avec la police de la route se déroulent essentiellement dans le contexte de contrôles de police. Ces interactions se déroulent en général correctement sauf avec les polices municipales où un large pourcentage des contrôles municipaux sont l'occasion de tracasseries que dénoncent les résidents. Ces problèmes de tracasserie sont plus importants à Pô et à Léo où les polices municipales sont plus actives qu'ailleurs dans les contrôles de circulation. On ajoutera que sachant que très peu d'accidents débouchent sur un constat de police car les personnes impliquées dans un accidents renoncent dans près de 90% des cas à faire intervenir la police. Ces accidents

ne sont donc pas enregistrés dans la statistique policière et il en résulte une certaine méconnaissance de la réalité des accidents de la route par les forces de l'ordre. Cette méconnaissance ne facilite sans doute pas la mise en place de mesures destinées à limiter le risque d'accidents et conduit peut-être à sous-estimer le risque d'accidents.

CHAPITRE 10 LA POPULARITÉ DES MESURES DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE



CHAPITRE X

LES PRIORITÉS DES RÉSIDENTS EN MATIÈRE DE POLICE

Que pensent les résidents de l'importance de la lutte contre l'insécurité routière comme tâche policière ? La thématique de la lutte contre l'insécurité routière figure en réalité en bonne place dans ces villes frontalières. C'est la priorité principale qu'assignent les habitants de Cinkansé à la police et, dans les autres villes, elle figure en deuxième (Pô, Niangoloko, Koloko) ou troisième position (Léo). Dans les villes de l'ouest, la lutte contre les braquages et les vols arrive très nettement en première position. C'est nettement moins le cas dans les villes du sud. Le terrorisme est l'une des trois priorités principales pour les résidents de Léo et de Koloko alors que les autres villes le considèrent plutôt comme secondaire. A Pô, la lutte contre la drogue arrive très nettement en première position des priorités qu'assignent les résidents à la police du fait que les résidents estiment que l'usage et le trafic de la drogue est à l'origine d'une bonne partie de la criminalité dans la ville.

TABLEAU 38 : LES PRIORITÉS THÉMATIQUES ASSIGNÉES PAR LES RÉSIDENTS AUX FORCES DE L'ORDRE SELON LES ZONES (EN %)

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---|----------|------|------|------------|--------|
| | % | % | % | % | % |
| Lutte contre les cambriolages et les braquages | 28.1 | 22.4 | 28.5 | 38.0 | 43.4 |
| Lutte contre le terrorisme | 5.9 | 6.8 | 19.8 | 7.8 | 15.3 |
| Lutte contre la drogue | 17.4 | 28.0 | 13.1 | 14.0 | 12.3 |
| La lutte contre l'insécurité routière | 29.4 | 24.1 | 19.2 | 17.9 | 17.4 |
| Lutte contre les agressions physiques | 0 | 1.2 | 0.7 | 0.3 | 1.1 |
| Prévention des violences sexuelles | 1.4 | 0.8 | 1.6 | 3.4 | 1.1 |
| Lutte contre les agressions physiques | 6.6 | 10.5 | 10.8 | 6.0 | 3.4 |
| Lutte contre l'incivisme | 3.2 | 3.2 | 2.6 | 1.7 | 3.2 |
| Lutte contre les violences scolaires | 0.7 | 1.5 | 1.7 | 0.2 | 0.9 |
| Autre | 7.5 | 1.5 | 2.1 | 10.7 | 1.8 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 445 | 596 | 586 | 593 | 449 |

Il faut noter que les femmes et les hommes assignent des priorités passablement différentes à leur police. Les femmes sont 27.2% à considérer que la lutte contre l'insécurité routière devrait être la priorité principale des forces de l'ordre alors que seuls 16.1% des hommes pensent ainsi. Elles mentionnent également moins souvent (13.7%) que les hommes (20.2%) la lutte contre la drogue.

LA POPULARITÉ DES MESURES RÉPRESSIVES

Les habitants des villes étudiées sont très partagés sur les mesures prioritaires à prendre pour réduire l'insécurité routière. En règle générale, les contrôles de police et la verbalisation des contrevenants sont préférés dans toutes les villes même si les autres mesures sont également jugées importantes dans des proportions assez similaires. Analyses faites, c'est plutôt les hommes qui se déplacent à moto, âgés de 35 à 65 ans et plus éduqués qui privilégient les contrôles de circulation et la verbalisation des contrevenants.

TABLEAU 39 : LES ATTENTES EN MATIÈRE DE PRESTATION DE POLICE DE LA ROUTE PRINCIPALE SELON LES RÉSIDENTS PAR ZONE

| | Cinkansé | Pô | Léo | Niangoloko | Koloko |
|---|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| | % | % | % | % | % |
| La police de la route mène des campagnes de prévention | 32.6 | 34.9 | 30.4 | 32.4 | 30.5 |
| La police de la route fait plus de contrôles et verbalise les contrevenants | 38.0 | 36.6 | 36.0 | 34.9 | 36.8 |
| La police de la route travaille avec l'administration pour améliorer les infrastructures routières | 29.4 | 28.5 | 33.6 | 32.7 | 32.7 |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| N | 445 | 596 | 586 | 593 | 449 |

CHAPITRE 11 PISTES POUR L'AVENIR



CHAPITRE XI

Dans cette dernière section, nous émettons quelques recommandations ou plutôt formulons quelques pistes de réflexions qui doivent pouvoir alimenter des discussions lors d'ateliers avec les spécialistes. Seuls les spécialistes, que ce soient des experts, la police, des ONGs spécialisées et des organisations communautaires ont connaissances des réalités locales qui permettent d'adopter les bonnes stratégies, de formuler les bons messages et de mettre en place les mesures véritablement adéquates. Les recommandations que nous émettons ici sont modestes et formulées surtout dans l'esprit d'animer des débats.

ELÉMENTS POUR LA CONCEPTION DE CAMPAGNES DE PRÉVENTION CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Lutter contre l'insécurité routière semble devoir passer nécessairement par une stratégie visant à maîtriser les comportements dangereux des motocyclistes. Sachant que pratiquement 9 accidents sur 10 impliquent une moto et que dans pratiquement 6 cas sur 10 l'accident est dû à un comportement dangereux avant toute chose, il s'agit de focaliser l'attention sur les comportements des motocyclistes. On rappelle que les motocyclistes sont avant tout des hommes et que la moto est le moyen principal pour 4 actifs sur le marché du travail sur 5. L'excès de vitesse étant la première cause d'accident et l'incivilité la plus répandue, ce paramètre doit être problématisé en priorité. La méconnaissance ou le non-respect des priorités est également identifié comme une des causes principales des accidents. A cela s'ajoute que les auteurs ont tendance à être de jeunes conducteurs de sexe masculin.

Le sondage a aussi permis d'observer un élément fondamental pour des campagnes de prévention : les motocyclistes, en particulier les hommes, sous-estiment assez fortement le risque d'accident. N'étant pas (suffisamment) conscients des risques auxquels ils s'exposent, ils n'adoptent sans doute pas les comportements de prudence adéquats. Ce fossé entre la perception du risque et le risque lui-même doit être comblé par les campagnes de prévention.

S'agissant de campagnes de prévention routière, voici quelques éléments qui nous paraissent ressortir de l'étude présentée ici.

L'AUDIENCE DES CAMPAGNES DE PRÉVENTION DOIT ÊTRE

- Les motocyclistes en général ;
- Les jeunes conducteurs en particulier ;
- Les écoles secondaires et professionnelles sachant que la plupart des jeunes qui sortent de ces formations sont déjà conducteurs de moto ou de futurs conducteurs et que pendant une dizaine d'années ils seront des catégories à risque comme auteurs d'accidents.

L'OBJECTIF

- Les motocyclistes notamment masculins qui sous-estiment les risques doivent être conscients des risques auxquels ils s'exposent et exposent les autres ;
- Les comportements dangereux pour soi-même et pour les autres doivent être identifiés par les auteurs et les victimes ;
- Les civilités dans la conduite doivent être apprises ;
- Les priorités doivent être apprises.

LES ÉLÉMENTS CLEFS DE LANGAGE OU DE MESSAGE POURRAIENT ÊTRE LES SUIVANTS :

- Gravité des accidents : plus de 70% des accidents font des blessés ;
- Avoir un accident jeune c'est prêter son avenir et celui des victimes car les accidents de circulation sont

souvent dramatiques ;

- La moto est un outil majeur de déplacement pour les actifs sur le marché du travail qui risquent de tout perdre avec un accident ; perdre sa moto, c'est perdre son autonomie et peut-être son emploi ;
- Tordre le cou aux stéréotypes qui ont la vie dure comme la croyance que les femmes sont les principales responsables des accidents. Ce n'est pas vrai, les hommes, surtout les jeunes, sont proportionnellement plus souvent impliqués dans les accidents de la route et responsables des accidents ;
- Les comportements de prudence ne doivent pas être limités aux auteurs mais également aux victimes potentielles que sont les conducteurs de moto de 26 à 65 ans ;
- Des messages comme la « conduite défensive » peuvent diminuer les accidents ;
- Être au volant d'un engin à moteur ne dédouane pas des civilités de la vie quotidienne.

COMMENT PORTER LE MESSAGE RESTE À DÉFINIR :

- Les campagnes ne doivent pas être infantilisantes, car les motocyclistes sont pour leur majorité bien éduqués et au bénéfice d'une éducation secondaire ; il ne faut pas sous-estimer l'audience principale qui sont des actifs, plutôt masculins, éduqués, plutôt de foyers avec des revenus moyens ou supérieurs ;
- Pour porter le message dans les écoles secondaires et professionnelles, cela pourrait se réaliser d'entente avec l'instruction publique ;
- Pour atteindre les actifs qui circulent quotidiennement il est possible qu'une campagne d'affichage soit efficace ;
- Des émissions radio peuvent également toucher mais elles pourraient être plus efficaces le week-end lorsque les actifs ne sont pas au travail.

LES CONTRÔLES DE POLICE

Les campagnes de prévention routière devraient être menées de concert avec de nouvelles approches policières. On l'a dit, la police n'a qu'une connaissance approximative de la réalité des accidents de la circulation du fait que pratiquement personne ne fait constater un accident. La police fait des contrôles et semble assez bien cibler les zones où les résidents disent constater des excès de vitesse ou de l'alcoolisme au volant. Cependant, ces contrôles sont beaucoup plus fréquents dans les villes de l'ouest que dans celles du sud alors que ces dernières sont plus vulnérables à la problématique de l'insécurité routière. Dans ces villes méridionales, la police nationale et la gendarmerie sont trop en retrait de la problématique de l'insécurité routière et une partie non négligeable des contrôles sont effectués – du moins à Léo et à Pô – par les polices communales qui n'ont peut-être pas les formations adéquates et pratiquent la tracasserie trop souvent. Les forces de l'ordre régaliennes sont en retrait par rapport aux polices informelles dans les villes du sud, sont peu préventives et ne travaillent pas suffisamment, dans ces zones de la frontière sud, avec les partenaires avec d'autres services ou les polices informelles pour améliorer la sécurité. Elles devraient se réinvestir dans la problématique de l'insécurité routière, organiser les partenariats nécessaires et tenir compte du fait que l'insécurité routière est une priorité des résidents et un sujet de préoccupation important.

Les habitants des villes du sud souhaitent plus de contravention des contrevenants pour réduire les accidents. Ces contrôles sont probablement essentiellement des contrôles de papier et une réflexion pourrait être entamée sur la possibilité d'équiper des policiers avec des appareils de mesure de vitesse sans pour autant que cela ne devienne une tracasserie et antagonise les résidents. Il faut tabler sur le fait que les habitants de ces villes considèrent qu'il est aujourd'hui important de faire quelque chose contre l'insécurité routière et qu'ils voudraient que la police soit plus active en la matière.

Les contrôles de vitesse, dans un premier temps, pourraient être surtout l'occasion de sensibiliser aux civilités plutôt que de réprimer. Les aménagements de réducteurs de vitesse sont souvent moins efficaces pour les motos que pour les voitures.

