

# L'IMPORTANCE DES FACTEURS SOCIAUX DANS LES ACCIDENTS DE ROUTE A KOUDOUGOU VILLE MOYENNE DU BURKINA FASO

**BAMA Sylvestre**

Université Norbert ZONGO  
bamasyvestre818@gmail.com  
(+226) 76767673

**BONKOUNGOU Sylvain Roger**

Labosh - Université Norbert ZONGO  
rsbonk@gmail.com

## Résumé :

*La question d'insécurité routière constitue une question centrale pour plusieurs groupes de chercheurs notamment les urbanistes. Les accidents de la route résultent de la combinaison de plusieurs facteurs. La ville de Koudougou, au regard de son dynamisme (spatial, démographique, économique) qui entraîne une mobilité accrue est de plus en plus confrontée aux problèmes d'accidents de la route. Cet article vise à déterminer les facteurs sociaux responsables des accidents de circulation dans la ville de Koudougou. La méthode utilisée est fondée sur la revue de littérature, les observations de terrain et les enquêtes auprès de 270 personnes. Du traitement et de l'analyse des résultats, il ressort de cette étude que les facteurs sociaux sont les principales causes de la recrudescence des accidents de circulation dans la ville de Koudougou. Il s'agit du non-respect du code de la route évoquée par 30,14% des enquêtés, le mauvais stationnement (17,8%), l'excès de vitesse (15,07%) et l'utilisation du téléphone portable en circulation (9,59%). Pour réduire ces accidents, l'accent doit être mis sur la sensibilisation et la répression. Aussi, l'aménagement des voiries en tenant compte de la diversité des moyens de transport s'avère nécessaire.*

**Mots clés :** Accident de la route, Dynamique urbaine, Facteurs sociaux, ville moyenne, Koudougou,

## Abstract

*Road insecurity constitutes an important issue for many*

researchers, particularly urban planners. Road accidents are the results of many factors. Mobility has increased in Koudougou because of its space, demographic and economic developments. This town is therefore more and more confronted to the problem of road insecurity. Our objective is to identify the factors which contribute to road accidents in Koudougou. The methods we used for the data collection have consisted in documentary review, field observations, and interviews of 270 respondents. From the data analysis, the results have revealed that the social factors are the main sources of road accidents in Koudougou. Among those factors, the non-compliance with the highway code was pointed out by 30.14% of the respondents, bad parking by 17.8% of them, speeding by 15.07%, and the mobile phone use in road traffic by 9.59% of them. To reduce those accidents, emphasis must be put on sensitizing the population and punishing the offenders. In addition, roads must be built taking into account the different means of transportation.

**Key words:** road accident, town expansion, social factors, medium city, Koudougou

## Introduction

Dans les pays en développement et particulièrement en Afrique, les villes ont connu ces dernières décennies une croissance importante. Selon les estimations, près de 40% d'Africains vivaient dans des centres urbains en 2018 (MBADE S. A., 2018, p. 14). Selon le même auteur, la population urbaine africaine devrait passer de 400 millions en 2018 à 1,2 milliard en 2050. L'augmentation de cette population urbaine accompagnée de l'amélioration des moyens de transport notamment la motorisation dans les pays à faible revenu a engendré une forte augmentation des déplacements des citoyens.

Le fait marquant de l'urbanisation au Burkina Faso est qu'elle reste polarisée par les deux principales villes du pays : Ouagadougou (46,4% de la population urbaine) et Bobo-Dioulasso (15,4% de la population urbaine) soient près de 62% des citoyens du pays. Ces deux villes constituent les principales destinations urbaines des migrations internes (Élaboration du rapport National Habitat III du Burkina Faso 2015, p.6) avec

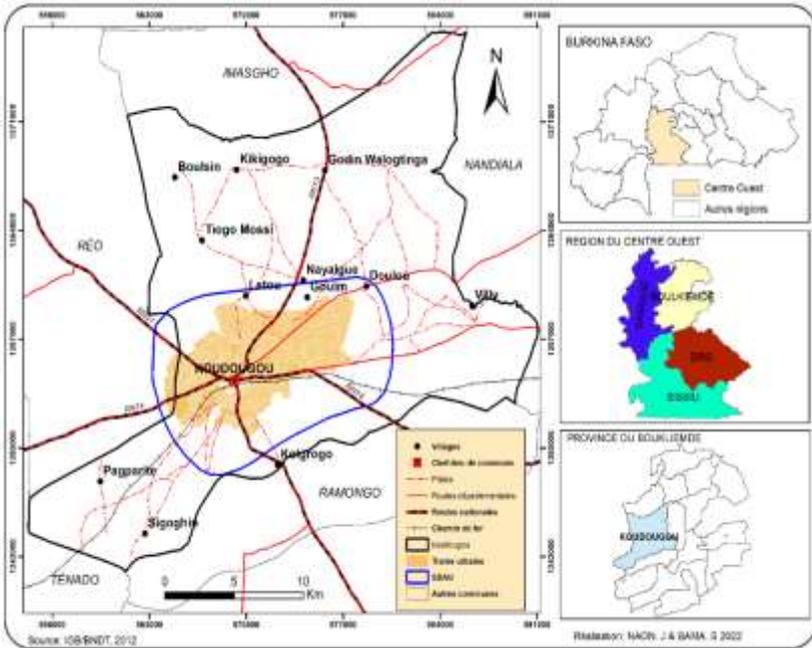
une forte fréquence d'accident de la route. Selon l'Office Nationale de la Sécurité Routière, Le Burkina Faso a enregistré en 2022, 24 686 cas d'accident. Les régions du centre et des Hauts-Bassins ont enregistré respectivement 62% et 13% de ces accidents selon la même source. Les villes moyennes dont fait partie Koudougou connaissent de plus en plus une forte mobilité urbaine font face à une insécurité routière grandissante qui s'explique par plusieurs facteurs. L'objectif recherché par cette étude est de décrire les facteurs explicatifs de la fréquence des accidents de circulation dans la ville de Koudougou. Le but visé par cet article est de contribuer à une prise de conscience des citoyens sur leurs responsabilités dans la survenue des accidents et des autorités afin que celle-ci ciblent mieux leurs interventions dans la prévention des accidents dans la ville.

## **1. Approche méthodologique**

### ***1.1. Cadre d'étude***

La présente étude s'est déroulée dans la ville de Koudougou, chef-lieu de la province du Boulkiemdé. Troisième ville du Burkina Faso après Ouagadougou (capitale politique) et Bobo Dioulasso (capitale économique), la ville de Koudougou compte dix (10) secteurs. L'agglomération urbaine couvre une superficie d'environ 175,6 km<sup>2</sup>, soit 30,27% de la superficie totale de la commune de Koudougou. La ville partage ses frontières avec la commune urbaine de Réo à l'Ouest, au sud par la commune rurale de Ramongho, au Sud-ouest par la commune rurale de Ténado et au Nord par les communes Rurales d'Imasgho et Soaw

## Carte n°1 : Situation géographique de la zone d'étude



### 1.2. Collecte des données et outils utilisés

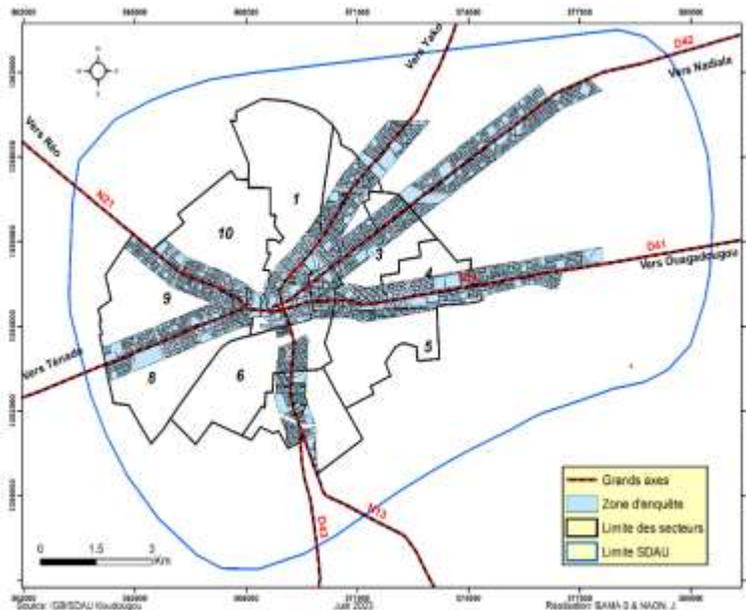
#### 1.2.1. Échantillonnage spatial

La ville de Koudougou compte dix (10) secteurs. L'agglomération urbaine couvre une superficie d'environ 175,6 km<sup>2</sup>, soit 30,27% de la superficie totale de la commune de Koudougou. De façon générale, l'agglomération urbaine n'intègre aucun village rattaché. Compte tenu de la taille relativement importante de la ville, la présente étude s'est menée autour des voies primaires (03) et secondaires (02) qui touchent presque tous les secteurs de la ville. Ce choix s'explique par :

- Ce sont les zones accidentogènes de la ville de Koudougou. Autrement dit, ce sont les lieux où se produisent le plus d'accidents ;

- Leur facile accessibilité, c'est-à-dire qu'ils sont desservis par un réseau de voirie praticable ;
- La présence d'équipements et services urbains autour de ces voies qui engendrent des déplacements de populations ;
- Cela permet d'interroger les habitants des secteurs centraux et périphériques

## Carte n°2 : Localisation des zones d'enquête



### 1.2.2 Échantillonnage démographique

L'échantillon n'est pas exhaustivement représentatif à l'ensemble de la population en raison de sa taille, des moyens financiers limités et des contraintes de temps. Au dernier recensement général de la population et de l'habitat en 2019, la ville de Koudougou comptait 40 688 ménages avec une population totale de 160 239 habitants. Ainsi, l'enquête a concerné les populations riveraines des voies primaires et

secondaires se situant dans un rayon de 50 mètres. Très proches des voies, elles sont le plus souvent témoins oculaires des accidents et elles peuvent mieux décrire les comportements des usagers de la route.

La technique d'enquête consiste à faire un pas de quatre ménages de façon "zigzagüe" et le ménage suivant est enquêté jusqu'à obtenir le maximum d'information. Dans chaque ménage, une personne ayant au moins 18 ans a été enquêtée de façon aléatoire. Ce choix se justifie par leur maturité et leur capacité d'analyse sur la question de la mobilité. C'est aussi l'âge à laquelle on est de plus en plus actif. Ainsi, 210 personnes ont été enquêtées dans les ménages.

Outre les ménages, les conducteurs de taxis (deux, trois et quatre roues) sont enquêtés. Pour ce faire, 10 chauffeurs des quatre roues, 30 des deux roues et 20 des trois roues, soit un total de 60 conducteurs ont été enquêtés, de façon aléatoire. Au total, l'enquête terrain a concerné 270 personnes.

**Tableau 1 : Répartition des enquêtés**

Population cible	Effectifs	Pourcentage (%)
<b>RN13</b>	50	18,52
<b>RN14</b>	60	22,22
<b>RN21</b>	30	11,11
<b>D42</b>	20	7,41
<b>D43</b>	20	7,41
<b>Circulaire</b>	30	11,11
<b>Conducteurs</b>	60	22,22
<b>Total</b>	<b>270</b>	<b>100</b>

### Source : Enquête de terrain

En plus des enquêtes, des entretiens ont été effectués aussi auprès des personnes-ressources : il s'agit du SG de la Maire de Koudougou, du Directeur Régional des Transports et de la Mobilité Urbaine, du responsable de la gare routière, du

Directeur des Sapeurs-Pompiers et du Directeur de la Police Municipale.

### *1.2.3. Outils de collecte et de traitement des données*

#### *1.2.3.1. Outils de collecte*

Le questionnaire fut le principal outil utilisé pour la collecte des données. Il a permis de recueillir des informations quantitatives auprès de notre population échantillon. Les questions posées à nos enquêtés pour recueillir les informations sont des questions fermées à réponses multiples et des questions ouvertes. C'est à travers l'application **KoBo Toolbox** que le questionnaire a été adressé aux ménages. En plus du questionnaire, des guides d'entretiens ont été utilisés pour obtenir des informations qualitatives. Ces guides d'entretien ont été administrés à des personnes-ressources, aux autorités locales. Aussi, le téléphone portable a été utilisé pour la prise de photos pour mettre en évidence les accidents observés et l'état des voies.

#### *1.2.3.2. Traitement des données*

Les données recueillies lors des visites de terrain et des enquêtes ménages feront l'objet de traitement statistique, cartographique et de traitement analytique grâce à des outils informatiques et à l'aide de logiciels adaptés aux différents traitements qui sont :

- Le logiciel Sphinx V.5 utilisé pour le dépouillement et le croisement des données de l'enquête.
- Le logiciel **World 2020** a été essentiel pour la rédaction, la mise en forme et la mise en page du travail. Il a permis de gérer les tableaux et générer des graphiques
- Le logiciel QGIS 2.18.4 a été utilisé pour le traitement cartographique

## 2. Résultats et discussion

### 2.1 Les facteurs des accidents de la route à Koudougou

Les principaux résultats qui font l'objet de cette discussion sont relatifs aux différents facteurs sociaux de la survenue des accidents de la route dans la ville de Koudougou. Les résultats de l'enquête sur 100% d'enquêtés victimes d'accidents montrent que, 30,14% des accidents sont dus au non-respect du code de la route ; 17,80% pour mauvais stationnement et 15,07 pour excès de vitesse. Le tableau (n°1) suivant donne la répartition des principaux facteurs responsables des accidents de circulation dans la ville de Koudougou.

**Tableau 1 : Accidents de la ville de Koudougou selon le facteur**

Défaut de Maîtrise	Effectif	Pourcentage
Excès de vitesse	11	15,07
Mauvais stationnement	13	17,80
Mauvais état de la route	8	10,96
Conduite sous l'effet d'alcool	8	10,96
Divagation des animaux	4	5,48
Utilisation du téléphone portable en circulation	7	9,59
Non-respect du code de la route	22	30,14
<b>Total</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

**Source : enquête de terrain, mars 2002**

Les statistiques mondiales accablent l'homme de la responsabilité de 80-95% des accidents de la voie Publique (JORYS L. M. *et al.*, 2009, p. 19). Comme facteurs humains des accidents de la route à Koudougou, on peut retenir : l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route, la conduite en état

d'ivresse, le défaut de maîtrise de conduite, l'ignorance du code de la route, l'utilisation du téléphone portable dans la circulation, etc.

## **2.2 L'excès de vitesse**

L'excès de vitesse est l'une des principales causes des accidents de circulation dans la ville de Koudougou. Selon la BNSP, 36% des accidents sont due à un excès de vitesse. Et selon les enquêtes, les excès de vitesse occupent 25% des causes des accidents de la route. Ce résultats concorde avec celui de CHARBIT C. (1997, p. 70) cité par KOUADIO N. R. C. et *al* (2019, p.55) qui dit que « l'excès de vitesse est l'infraction la plus fréquente en matière de sécurité routière ». De même, N'GUESSAN K. A. (2021, p. 113) souligne que l'excès de vitesse est une cause importante dans la survenue des accidents de la route.

Or, au Burkina Faso, l'article 3 du décret n°2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD 12 août portant définition et répressions en matière de circulation routière fixe la limite de la vitesse à 50 Km/h en agglomération, sauf prescription contraire de l'autorité administrative compétente. C'est aux usagers de s'adapter à cette réglementation et à certaines conditions comme l'état de la voie et de leurs engins. Ils doivent régler la vitesse par rapport à la zone traversée, au pneumatique, aux conditions climatiques, etc. Il est évident que lorsque la vitesse est élevée, le conducteur n'est plus maître de lui-même sur l'engin, il a moins de temps pour éviter l'accident et les dommages sont graves en cas d'excès de vitesse.

## **2.3 Le non-respect du code de la route**

Le code de la route détermine la façon dont l'espace public de la rue doivent être partagé entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobiles, transports en communs ; les priorités des uns par rapport aux autres quand ils se croisent et

les devoirs de chacun pour un usage harmonieux de l'espace urbain. En dehors des conducteurs des quatre roues qui ont le permis de conduire, 90% des conducteurs de deux-roues n'ont pas le permis de conduire et circulent dans l'ignorance du code de la route. Aussi, il faut noter qu'en dehors de cette ignorance, il y'a l'imprudence, la violation de façon délibérée du code de la route en l'absence des forces de l'ordre, les dépassements dangereux, le changement brusque de couloir. L'ensemble de ce facteur constitue 30,14% des accidents de circulation dans la ville de Koudougou. WILSER D. (2008) sur cinq autres villes moyennes du Burkina Faso montre que le non-respect du code de la route contribue à l'aggravation des accidents dans le milieu urbain. Pour la capitale, c'est le même constat que font KAFANDO Y (2006) et BONKOUNGOU S. R. (2019) sur la ville de Ouagadougou.

#### ***2.4 L'excès d'alcool***

L'une des caractéristiques de la ville de Koudougou est la prolifération des débits de boissons. Dans chaque rue de la ville, il existe des débits de boisson. Les déplacements pour loisir occupent une bonne place dans le cadre de la consommation d'alcool, pourtant le code la route au Burkina Faso interdit l'excès d'alcool au volant. L'excès d'alcool accroît la probabilité d'accident ainsi que les risques afférents de décès ou de blessures graves. Selon les enquêtes, 10,96% des accidents de la ville de Koudougou sont dus à la consommation excessive d'alcool à la conduite. Ces résultats sont similaires à ceux de WILSER D., 2008 p.49 réalisés dans d'autres villes du pays à savoir Niangoloko, Koloko, Cinkansé, Pô et Léo. Il souligne que la consommation d'alcool est une cause de l'insécurité routière. C'est le même constat que fait KAFANDO Y (2006) sur la ville de Ouagadougou en montrant que la consommation d'alcool est relativement importante et même élevée lors des grandes manifestations culturelles (FESPACO, SIAO) et les fêtes de fin

d'année. Ce qui augmente le nombre des accidents dans la ville de Ouagadougou. Aussi, KANDOLO I. S. et al 2014 p.893 ont montré que l'excès d'alcool amène les conducteurs à adopter des mauvais comportements, troublant ainsi la circulation routière ou amenant le conducteur à se tuer ou tuer quelqu'un. Par contre MANE O. (2019) dans son étude sur la ville de M'bour au Sénégal tout en insistant sur les causes des accidents, ne fait pas cas de l'excès d'alcool comme cause des accidents de circulation dans la ville. Cette situation pourrait s'expliquer par le fait que M'bour est une ville composée à majorité de musulmans donc la consommation de l'alcool est limitée alors que la ville de Koudougou est dominée par une population chrétienne.

### ***2.5 Le téléphone portable***

L'usage du téléphone par les conducteurs de véhicules et des engins en circulation est strictement interdit par le code de la route au Burkina Faso. Cependant, malgré les interdictions, de nombreux usagers continuent d'utiliser le téléphone au volant malgré les sanctions (amende de 6000 à 25000 FCFA). L'usage du téléphone réduit considérablement l'attention du conducteur, l'expose lui et les autres usagers aux risques d'accidents. MANE O., (2019, p. 65) ; KAFANDO Y., (2006, p. 51) ; dans leurs études ont montré que l'usage du téléphone dans la circulation contribue à la survenue des accidents sur les routes.

### ***2.6 La divagation des animaux***

Les villes du Burkina Faso ont encore un caractère fortement rural. Dans la ville de Koudougou, de nombreux citadins pratiquent encore l'élevage extensif. Ainsi, de nombreux animaux tels que les moutons, les chèvres les chiens, etc. divagent dans la ville sans garde. Ce qui est à l'origine de nombreux accidents de circulation avec de nombreux cas graves de blessés. Selon les résultats de l'enquête (mars-avril 2022), la divagation des animaux a provoqué quatre (04) cas d'accidents

dont trois (03) cas légers et (01) cas graves. Ce chiffre représente 5,48% des accidents de la route de la ville. BONKOUGOUN S. R., (2019 p. 52) et KAFANDO Y., (2006, p. 58) soulignent l'implication de la divagation des animaux dans les accidents de la route. Cette situation n'est pas uniquement typique aux villes des pays sous-développés. PELTIER J. (2012, p. 91) a également évoqué l'implication des animaux dans la survenue des accidents sur le réseau routier de Québec. Cependant, il y'a une nuance. Sur le cas de Québec, l'implication des animaux concerne la grande faune qui ne se fait pas en pleine agglomération alors que dans cette étude, c'est au cœur de la ville que les animaux provoquent les accidents de la route.

L'image ci-dessous montre un troupeau de moutons en divagation en plein centre urbain de Koudougou. Ce qui constitue une potentielle source d'accident de la route.

**Photo n°1 : Des animaux en divagation sur une voie publique de la ville de Koudougou**



**Cliché : BAMA Sylvestre Juillet 2022**

## ***2.7 La Mixité et les conflits d'usages de la voie Publique***

Les voies de Koudougou manquent cruellement de partage entre les deux roues et les quatre roues. Ainsi, la mixité des usagers est un grand problème à Koudougou. Piétons, cyclistes, motocyclistes, tricycles, charrettes et voitures particulières et transport en commun se côtoient sur la même route à longueur de journée comme on peut le voir sur la photographie suivante. Cette mixité est observable dans bien d'autres villes du Burkina. C'est ce que OUEDRAOGO M., (2019, p. 9) et BONKOUNGOU S. R., (2019, p. 134) ont révélés dans leurs études sur la ville de Ouagadougou. Cette situation est très inquiétante car elle est source de nombreux accidents dans la ville.

**Photo n°2 : Mixité et conflit d'usage**



**Cliché :** BAMA Sylvestre août 2022

*Cette prise de vue illustre la pluralité des modes de transport à savoir les deux roues, quatre roues, tricycles, et vélo qui se partagent la même voie*

L'ensemble de ces résultats qui démontrent la part des facteurs sociaux dans les accidents de la route dans la ville de Koudougou s'explique en grande partie par l'ignorance du code de la route où de l'incivisme des citoyens. En effet, la population de Koudougou est essentiellement jeune et composée de néo citoyens au regard de la situation géographique de la ville. 71% des victimes d'accident de la route ne possède pas de permis de conduire. Aussi, pour certains usagers de la route, il inopportun de respecter les feux tricolores en marquant l'arrêt au rouge sous un soleil ardent. Ainsi, avec les excès de vitesse, les accidents interviennent fréquemment aux intersections pour non-respect du code de la route.

## Conclusion

La croissance rapide des villes est source de nombreux enjeux notamment dans les pays sous-développés. Koudougou, capitale régionale du Centre-Ouest attire les populations environnantes par la présence de l'administration, par ses infrastructures et équipements, par ses activités multiformes. Cette situation entraîne une augmentation et une diversification des modes de transports. Ainsi, la ville se caractérise par la fréquence des accidents de la route. Ces accidents s'expliquent par de nombreux facteurs dont ceux sociaux notamment l'incivisme des citoyens. Il s'agit essentiellement du non-respect du code de la route, du mauvais stationnement, de l'utilisation du téléphone portable en circulation, de la conduite en état d'ivresse, de l'excès de vitesse et de la divagation des animaux.

## Références Bibliographiques

ACHIOU S., FERHAT F., HABTICHE K. et KESSASSI L. (2017): *la mobilité urbaine : enjeux et perspectives (cas de la ville de Bejaia)*, mémoire de master en Architecture et

Urbanisme, option Architecture et territoire, Université Abderrahmane Mira-Bejaia, 126 Pages

AGBOATI A. E. (2011) : *Mobilité dans le transport public de voyageurs sur l'axe Dakar-Pikine*, Mémoire de Master en transport et logistique, université de CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR, 80 pages

WILSER D. (2008) : *l'insécurité routière dans les villes frontalières du sud et sud-ouest du Burkina Faso* 73 pages.

KAUFMANN V. (2000) : *Mobilité quotidienne et dynamique urbaine : la question du rapport modal*, Presse Polytechnique et Universitaire ramandes CH, Lausanne, 252 pages.

BONKOUNGOU R. S. (2019) : *Aménagements urbains et insécurités routières à Ouagadougou, Capitale du Burkina Faso* ; Thèse de Doctorat de Géographie, Université Ouaga 1, Pr Joseph KI-ZERBO, 413 p.

DOUDOU S. (2013) : *La mobilité et le transport dans la commune de sedhiou*, mémoire de Master II de Géographie, aménagement du territoire, décentralisation et de développement local, Université CHEIKH ANTA DIOP DE DAKAR, 111 pages

HEMCHI H. M. (2015) : *Mobilités urbaines et planifications : le cas de N'DJAMENA*, thèse de doctorat université de Montaigne-Bordeaux III, 476 pages

KAFANDO Y. (2006) : *Transport urbain et santé des populations : le cas de Ouagadougou (Burkina Faso)*. Mémoire de DEA, Université d'Abomey Calavi. 95p

MANE O. (2019) : *Les accidents de la circulation dans la commune de Mbour au Sénégal : Etat des lieux et perspectives de solutions*, mémoire de Master de Géographie, transport et mobilité durable dans les villes africaines, Université Senghor, 79 p.

SAGNON F. (2008) : *les transports urbains à Banfora : problèmes et perspectives*. Mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, 89 pages

SAWADOGO J. E. (2015) : *Evolution spatio-temporelle des accidents de la route dans la ville de Bobo-Dioulasso*. Mémoire de master, Université de Ouagadougou, 90 pages

SORE O. (2004) : *La problématique des accidents de circulation à Ouagadougou*. Mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, 93 pages

NIKIEMA A., BONNET E., SIDBEGA S. et RIDDE V. (2017) « Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine ». ©*Lien social et politiques, santé et politique urbaine*, n°78, pp. 89-111.

PELTIER J. (2012). « Incidence et prévention des accidents routiers impliquant la grande faune sur le réseau du ministère des Transports du Québec ». *Le Naturaliste canadien*, 136 (2), pp. 89-94. <https://doi.org/10.7202/1009113ar>

N'GUESSAN K. A., KASSI-DJODJO I. (2021) : « causes et occurrences des accidents de le route en 2019 dans la commune de Port-Bouët (côte d'ivoire) » *Revue espace, territoires, société et santé, vol 4 n°8, pp107-120*

Kandolo S. I., Matungulu C, Mukanya P. K., Uмба I. K, Kabamba J. N, Numbi O. L, Ilunga B. K., Kaj F. M, Lubaba C. B., Ngongo G. M. (2014) : « *Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi* ». *Santé Publique, vol. 26, N°6, p.889-895*.