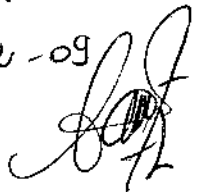


00
BURKINA FASO

Unité- Progrès- Justice

**DECRET N°2009-055 /PRES/PM/MT/MEF/
SECU portant adoption du document de
politique nationale de sécurité routière (à titre de
régularisation).**

*Visa FN°0093
13-02-09*


**LE PRESIDENT DU FASO,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES**

- VU** la Constitution ;
- VU** le décret n°2007-349 /PRES du 04 juin 2007 portant nomination du Premier Ministre ;
- VU** le décret n°2008-138/PRES/PM du 23 mars 2008 portant remaniement du gouvernement ;
- VU** le décret n°2007-424/PRES/PM/SGG-CM du 13 juillet 2007 portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Sur** rapport du Ministre des transports ;
- Le** Conseil des Ministres entendu en sa séance du 09 juillet 2008 ;

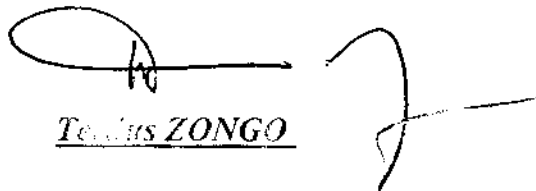
D E C R E T E

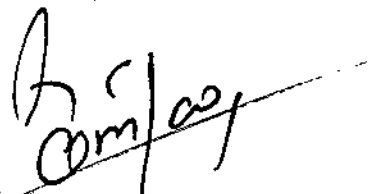
- Article 1 :** Est adopté le document de politique nationale de sécurité routière dont le texte est joint au présent décret.
- Article 2 :** le présent décret abroge le décret n° 2008-769/PRES/PM/MT/MEF du 1^{er} décembre 2008 portant adoption du document de politique nationale de sécurité routière.

Article 3 : Le Ministre des transports, le Ministre de l'économie et des finances et le Ministre de la sécurité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel du Faso.

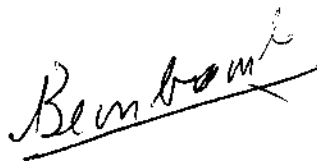
Ouagadougou, le 17 février 2009

Le Premier Ministre


Tevins ZONGO

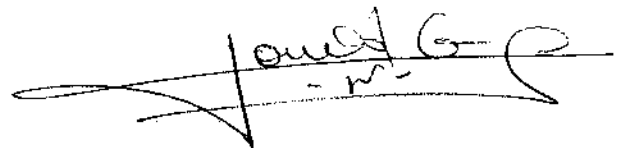

Blaise COMPAORE

Le Ministre de l'économie et des finances



Lucien Marie Noël BEMBAMBA

Le <Ministre des transports



Gilbert G. Noël OUEDRAOGO

Le Ministre de la sécurité



Emile QUEDRAOGO

MINISTERE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

BURKINA FASO

Unité – Progrès - Justice

DOCUMENT DE POLITIQUE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE

Mars 2008



TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ABREVIATIONS	4
AVANT PROPOS	5
INTRODUCTION	6
I- ETAT DES LIEUX DE LA SECURITE ROUTIERE	8
1.1. Le cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière	8
1.1.1. Le cadre institutionnel de la sécurité routière	8
1.1.2. Le cadre réglementaire de la sécurité routière	9
1.2. Les problèmes de sécurité routière en milieu interurbain	12
1.2.1. Caractéristiques des accidents sur le réseau interurbain	14
1.3. Les problèmes de sécurité routière en milieu urbain	17
1.3.1. L'ampleur des accidents en milieu urbain	17
1.3.2. Les conditions de circulation	20
1.3.3. Les insuffisances fonctionnelles et de conception de certaines intersections	21
1.3.4. L'inadéquation entre le dimensionnement des rues et le trafic	22
1.3.5. L'influence négative des activités riveraines	22
1.4. Les facteurs accidentogènes	23
II- OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE	25
2.1 Objectifs	25
2.2 Principes directeurs	26
III - ORIENTATIONS ET AXES STRATEGIQUES	26
Orientation 1 : Améliorer la gestion institutionnelle de la sécurité routière	27
Axe 1 : Créer un Office National de la Sécurité Routière (ONASER)	27
Axe 2 : Restructurer et redynamiser le Comité National pour la Sécurité Routière (CONASER)	28
Axe 3 : Mettre en place une base de Données Accidents	28
Axe 4 : Renforcer les capacités des principaux acteurs de la sécurité routière	30
Axe 5 : Réviser les textes législatifs et réglementaires en matière de circulation	31
Axe 6 : Renforcer le contrôle et la répression des infractions	32
Axe 7 : Mettre en place un mécanisme pérenne de financement de la politique de sécurité routière	34
Orientation 2 : Associer une culture de sécurité routière à travers des actions de formation et de sensibilisation	34
Axe 1 : Introduire l'éducation à la sécurité routière dans les programmes d'enseignement et de formation	34

Axe 2 : Eduquer les enfants hors milieu scolaire à la sécurité routière ..	35
Axe 3 : Promouvoir l'information, la sensibilisation et la communication	36
Axe 4 : Renforcer la protection des usagers vulnérables	38
Orientation 3 : Améliorer l'état technique des véhicules.....	39
Axe 1 : Renforcer le contrôle technique des véhicules.....	39
Axe 2 : Réglementer l'importation des véhicules d'occasion.....	39
Axe 3 : Améliorer le professionnalisme des garagistes.....	39
Orientation 4 : Améliorer la sécurité des infrastructures routières.....	40
Axe 1 : Mettre en place un système d'audit et d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières	40
Axe 2 : Renforcer et améliorer la signalisation sur les voiries et les routes primaires dans le cadre d'un Schéma Directeur de Signalisation.....	41
Axe 3 : Contrôler et maîtriser les vitesses pratiquées dans les villes et villages et sur les routes interurbaines.....	41
Axe 4 : Améliorer les trottoirs et les accotements	42
Axe 5 : Séparer les trafics.....	42
V- STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE	43
5.1 Définition de la stratégie	43
5.2 Elaboration d'un programme d'actions pour la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière	45
CONCLUSION.....	46



SIGLES ET ABREVIATIONS

AMBF	: Association des Municipalités du Burkina Faso
APE	: Association des Parents d'Elèves
BAAC	: Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
BNSP	: Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers
CCVA	: Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles
CFTRA	: Centre de Formation en Transport Routier et Activités Auxiliaires
CONASER	: Comité National pour la Sécurité Routière
DGAS	: Direction Générale de l'Action Sociale
DGC	: Direction Générale du Commerce
DGD	: Direction Générale des Douanes
DGEF	: Direction Générale de l'Economie et des Finances
DGPN	: Direction Générale de la Police Nationale
DGR	: Direction Générale des Routes
DGTTM	: Direction Générale des Transports Terrestres et Maritime
DSR	: Direction de la Sécurité Routière
EMGN	: Etat Major de la Gendarmerie Nationale
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
ONASER	: Office National de Sécurité Routière
OTRAF	: Organisation des Transporteurs Routiers du Faso
PASECT	: Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports
PNB	: Produit National Brut
PST2	: Deuxième Programme Sectoriel des Transports
RN	: Route Nationale
SDSR	: Schéma Directeur de Signalisation Routière
SNTRV-B	: Syndicat National des Transporteurs Routiers de Voyageurs du Burkina
SOGEBAF	: Société Générale Bamogo et Frères
TGI	: Tribunal de Grande Instance
TSR	: Transport Sana Rasmané
UCRE	: Union des Chauffeurs Routiers du Burkina
VTT	: Vélo Tout Terrain

AVANT PROPOS

Dans le cadre des réformes des différents maillons de l'économie nationale, le gouvernement du Burkina Faso, dès 1992, a tenu à consacrer au secteur des transports un Programme sectoriel spécifique dénommé « Programme d'Ajustement du Secteur des Transports (PASEC-T) ». Ce programme a constitué le principal programme d'appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle consignée dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement dans le secteur des Transports de 1991.

En 1995, pour consolider les acquis des réformes structurelles, promouvoir d'une part une croissance économique stable et durable et, d'autre part, disposer lors de la préparation des budgets annuels, d'un outil d'arbitrage cohérent et satisfaisant dans l'allocation des ressources, le Gouvernement a adopté une stratégie de développement économique et social à moyen et long termes, fondée sur une politique de Développement Humain Durable.

Le Deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) est un Programme d'Investissements Prioritaires de la stratégie du développement du secteur des transports et du tourisme qui s'inscrit dans le cadre de la recherche d'une croissance soutenue de l'économie burkinabé, mais surtout, dans la politique globale de réduction de la pauvreté qui constitue la préoccupation centrale du Gouvernement.

Il fixe de manière réaliste les ambitions du Gouvernement à travers les objectifs sectoriels suivants :

- la recherche de la réduction des coûts de transports et d'une meilleure qualité de service et de la sécurité, tant au niveau des transports nationaux qu'internationaux ;
- le renforcement de la capacité de gestion, de planification, de programmation, de contrôle et de régulation du secteur des transports ;
- le développement du réseau des infrastructures de transport tertiaires.

L'amélioration des conditions de circulation des personnes et des biens par la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la circulation est un des axes stratégiques pour atteindre les objectifs ci-dessus cités.

Ainsi, la sécurité routière a été retenue comme l'un des domaines prioritaires dans le cadre du Second Programme Sectoriel des Transports.

Le document de politique nationale de sécurité routière s'inscrit dans le cadre de la Déclaration de Politique Générale dans le secteur des transports qui constitue une composante de la Politique Nationale de Développement Humain Durable.

INTRODUCTION

Pouvons-nous accepter qu'un homme ou une femme soit brutalement condamné à passer le reste de sa vie dans un fauteuil roulant ? Considéré individuellement, l'accident est absurde, révoltant et inadmissible.

Un accident de circulation n'a pas une seule cause qui pourrait être par exemple une erreur humaine ou une défaillance du véhicule, mais plusieurs causes qui s'enchaînent et dont il n'est que l'aboutissement. Ainsi, un retard provoque un excès de vitesse, qui provoque la non observation de la priorité, qui, à son tour provoque la collision. Un accident est donc le résultat d'un processus générateur d'insécurité.

Les accidents de circulation traduisent partout dans le monde le principal dysfonctionnement des systèmes de transport. Depuis plusieurs années, l'insécurité routière est devenue une question de santé publique.

Mais au Burkina Faso comme dans les pays d'Afrique au Sud du Sahara l'insuffisance des ressources financières certes, mais surtout l'absence de rigueur aggravent les problèmes de sécurité routière.

En Afrique, les accidents de la route ne cessent de croître et le nombre de tués et de blessés prend des proportions alarmantes. Alors que les pays de l'Europe occidentale et de l'Amérique du Nord ont réussi à inverser la tendance à partir des années 1970, les accidents mortels ont enregistré un accroissement de 350% en Afrique entre 1970 et 1990 et il faut s'attendre à ce que leur nombre ne cesse de croître à mesure que le trafic de véhicules progressera, si des mesures efficaces de prévention ne sont pas mises en œuvre.

S'il est certes important de poursuivre la réflexion sur la sécurité routière en Afrique, il est incontestable que le cœur du problème est davantage la mise en œuvre des mesures de prévention qui existent. La sécurité routière est un domaine de connaissance qui a fait d'énormes progrès dans les trente ou cinquante dernières années en Europe et plus récemment en Afrique.

En Afrique, l'augmentation d'année en année des tués et des blessés sur la route crée une situation d'urgence. Les mesures efficaces de sécurité routière sont coûteuses, allongent les temps de déplacement ou encore restreignent les libertés individuelles. Ces effets secondaires engendrent des résistances difficiles à surmonter et les responsables politiques montrent peu d'empressement à mettre en place des mesures qui rencontrent une forte opposition. La sécurité routière est une préoccupation du public et une responsabilité de l'Etat. Elle relève de l'intérêt public et peut difficilement être laissée aux mécanismes de l'économie de marché. Même si certaines

interventions peuvent se commercialiser et être financées par les redevances des usagers, la sécurité routière doit rester une responsabilité de l'Etat.

D'une manière générale, dans les pays africains, les piétons sont considérés comme des usagers vulnérables dans la circulation, surtout en zone urbaine : les proportions des piétons dans les accidents varie entre 50 et 75% dans les pays du tiers-monde. Pis, certains piétons sont encore plus vulnérables : ce sont les enfants, les personnes âgées et les handicapés physiques.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), chaque année, dans le monde, les accidents de la route font environ **1,2 millions tués** et plus de **50 millions de blessés**. Ces chiffres représentent plus d'une vie perdue par minute et deux blessés toutes les secondes. Plus de 85% des décès et traumatismes dus aux accidents de la route surviennent dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

Si aucune mesure n'est prise, on estime que le nombre de morts va doubler d'ici 2020, et pourtant un grand nombre de ces décès et traumatismes sont évitables.

Le coût économique des accidents de la circulation routière et les traumatismes qu'ils engendrent est estimé à 1% du produit national brut (PNB) dans les pays à faible revenu.

La tendance observée au cours des dix dernières années indique un contraste marqué entre pays industrialisés et pays en développement. Le Laboratoire de Recherche en Transport de Londres met en évidence dans une étude menée dans treize pays industrialisés une diminution des tués par accidents de la route de 18%, soit 88 000 vies sauvées. La même étude menée dans dix huit pays en développement montre au contraire un accroissement de 13% des tués au cours de la même période, soit des pertes de 26 000 vies humaines supplémentaires. On peut en déduire que seule la volonté politique et les moyens financiers peuvent réduire les accidents de la circulation.

I- ETAT DES LIEUX DE LA SECURITE ROUTIERE

1.1. Le cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière

1.1.1. Le cadre institutionnel de la sécurité routière

Comme intervenants dans la gestion des problèmes de sécurité routière, on distingue les acteurs publics et les acteurs privés. Mais il convient de dire que la définition et la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière sont de la compétence de plusieurs départements ministériels qui sont principalement le Ministère des Transports, le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement, le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, le Ministère de la Sécurité, le Ministère de la Défense, le Ministère de la Justice, le Ministère de la Santé, le Ministère de l'Energie, des Mines et des carrières, le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation et les collectivités territoriales.

Le rôle principal en matière de police en charge des problèmes de sécurité routière est assuré par le Ministère des Transports à travers la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM) notamment sa Direction de la Sécurité Routière (DSR).

On constate un manque de coordination entre ces différents ministères entraînant souvent des chevauchements dans la mise en pratique des travaux sur le terrain.

C'est au début des années 1990 que le gouvernement a marqué sa préoccupation relative aux problèmes de sécurité routière par la création d'une structure à caractère consultatif placée sous l'autorité du ministère des transports et du tourisme. En effet, le Comité National pour la Sécurité Routière (CONASER) a été institué par l'arrêté interministériel n° 090/MD/MT/MAT/MTF/HK du 20 décembre 1994.

Le CONASER est composé d'une trentaine de membres provenant de différents ministères, des syndicats, des organismes privés et des organisations non gouvernementales. Il est constitué d'une assemblée générale, d'un bureau exécutif, de sous-comités techniques et d'un secrétariat permanent. Le Directeur Général des Transports Terrestres et Maritimes en est le président.

Il est chargé entre autre de contribuer à la formulation d'une politique globale de sécurité routière et à sa mise en œuvre, de promouvoir, coordonner et suivre les actions et programmes de prévention et de sensibilisation, puis de

réfléchir et proposer la mise en place d'un fonds national de la sécurité routière.

La création du CONASER traduit la volonté du gouvernement de réduire les accidents de circulation. Elle résulte aussi de la nécessité de coordonner les actions et politiques des divers intervenants qui oeuvrent dans ce domaine. Ses activités se limitent actuellement à l'organisation de campagnes de sensibilisation pendant les fêtes de fin d'année. Mais ces actions ne s'inscrivent pas dans une stratégie globale ni dans des plans d'action permettant de définir des campagnes coordonnées, systématiques et continues, d'information et de formation.

Le CONASER connaît deux principaux handicaps. D'une part, le manque de moyens financiers constitue le principal handicap pour le bon fonctionnement du CONASER : son budget n'excède pas trois millions de CFA par an. Un tel budget suffit à peine à assurer le carburant pour le déplacement des éléments des forces de l'ordre. Le financement est d'ailleurs l'une des principales problématiques dans le domaine de la sécurité routière.

D'autre part, le faible niveau de représentativité des membres du CONASER (les administrations membres du CONASER se font représenter par des cadres qui n'ont pas une bonne maîtrise des question de sécurité routière) nuit à son bon fonctionnement.

On constate également qu'il y a un besoin important de formation du personnel burkinabé qui gère la sécurité routière. Au Burkina Faso comme dans la sous région ouest africaine, il n'existe pratiquement pas d'école de formation à la sécurité routière pour les cadres des administrations des transports. Ceux-ci apprennent généralement sur le tas.

Ces handicaps retardent de façon significative l'action préventive en matière de sécurité routière.

1.1.2. Le cadre réglementaire de la sécurité routière

Le **Code de la route** est l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires régissant la circulation sur la voie publique. Il regroupe au Burkina Faso l'ensemble des textes suivants :

- l'Arrêté N° 6138/M du 24/07/1956, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- l'ordonnance N°41/PRES/TP du 16 septembre 1966 portant organisation de transports routiers en Haute Volta ;

- l'Ordonnance n°05/PRES du 18 janvier 1967 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire ;
- l'Ordonnance n°71-010/PRES du 23 janvier 1971 relative à la répression de certaines infractions en matière de circulation routière ;
- le Décret N° 73-308-PM-MTP du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- le décret N° 78-107/PRES/TPTU rendant obligatoire le port d'un casque de protection pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes
- l'arrêté N° 0044/ CNR/MTC du 6 mai 1985 portant composition de la Commission Technique Spéciale de Retrait de Permis de Conduire ;
- le Raabo N° AN VI 77/FP/MAT/PKAD/ du 13 mars 1989 portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules poids lourds dans la ville de Ouagadougou ;
- l'arrêté interministériel N°0030/MD/MT/MAT/MTHU du 10/12/89 portant organisation et fonctionnement du Comité National pour la Sécurité Routière ;
- l'Arrêté n°2002-0033/MTT/SG/DGTTM du 03 avril 2002, portant conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur ;
- le Décret N°2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière ;
- le Décret N°2005-196/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 4 avril 2005 rectifiant les articles 13,15,44 du décret N°2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière ;
- le décret 2005-231/PRES/PM/MOPEA du 20 avril 2005 portant obligation d'intégrer le casque aux équipements d'accompagnement des véhicules motorisés à deux roues lors de la conduite.

L'analyse du cadre réglementaire en matière de sécurité routière laisse apparaître des insuffisances liées non seulement au fait que la réglementation est insuffisamment appliquée mais également à l'existence de certaines lacunes.

L'insuffisance la plus importante dans la réglementation concerne le faible recouvrement des amendes forfaitaires de police. En effet, les contrevenants aux règles de la circulation routière ne sont pas généralement verbalisés à la hauteur de leur infraction du fait de la petite corruption. Ces agissements

compromettent sérieusement la réglementation en matière de circulation routière.

Certaines dispositions des textes réglementaires ne sont pas bien appliquées. On peut citer par exemple la limitation de la vitesse en ville (50 km/h) et en rase campagne (90 km/h). Elle est peu contrôlée et pas respectée.

Depuis l'adoption du décret N° 78-107/PRES/TPTU du 30 novembre 1978, le port du casque est obligatoire au Burkina Faso pour les conducteurs et les passagers d'engins à deux roues motorisés (cyclomoteur, vélomoteur, motocyclette). Cette mesure a été entérinée par le décret 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière. Malheureusement cette réglementation n'est pas respectée.

Concernant les lacunes, on peut avancer que de nombreux comportements des usagers ne sont pas réglementés alors que de nos jours, le besoin de réglementer ces comportements se fait sentir. On peut citer principalement le port de la ceinture de sécurité, la durée de travail et de repos des conducteurs routiers, la limitation par plombage ou autre moyen de la vitesse des engins à deux roues mis en circulation et le transport des produits dangereux.

Le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire au Burkina Faso. En effet, aucun texte législatif ou réglementaire n'impose le port de la ceinture de sécurité alors que le défaut du port de la ceinture est la cause des conséquences dramatiques de la majorité des accidents qui surviennent en rase campagne et impliquant les automobilistes. De même, il n'existe pas de taux légal d'alcoolémie au volant.

Par ailleurs, les conditions de travail dans le domaine du transport sont régies par des normes internationales définies par l'Organisation Internationale du Travail, notamment la convention n° 153 et la recommandation n° 161 de l'Organisation Internationale du Travail, relatives à la durée de travail et de repos dans le transport routier. Elles stipulent entre autres qu'aucun conducteur de véhicules automobiles ne devrait conduire de façon continue pendant plus de quatre (4) heures. En outre, tout conducteur de véhicule automobile devrait bénéficier d'un repos hebdomadaire d'au moins trente (30) heures d'affilées. Cette convention n° 153 qui est accompagnée de la recommandation n° 161 n'est pas encore ratifiée par le Burkina Faso. De ce fait, les conducteurs routiers conduisent pendant des durées inimaginables, s'exposant ainsi aux accidents sous le coup de la fatigue.



Enfin, la réglementation sur les caractéristiques techniques notamment des engins à deux roues importés au Burkina Faso, des engins à deux roues fabriqués au Burkina n'est pas actualisée pour tenir compte de l'évolution actuelle des techniques de construction des véhicules terrestres à moteur. De ce fait, on assiste ces dernières années à l'arrivée sur le marché d'engins à deux roues importés de Chine dont la vitesse varie entre 80 et 140 km/h. De plus, les conducteurs de ces engins sont pour la plupart des adolescents, peu soucieux des risques que peut provoquer l'excès de vitesse.

1.2. Les problèmes de sécurité routière en milieu interurbain

La situation de la sécurité routière en milieu interurbain peut être appréhendée à travers l'examen de l'ampleur des accidents et l'analyse des caractéristiques de l'insécurité routière sur le réseau routier interurbain.

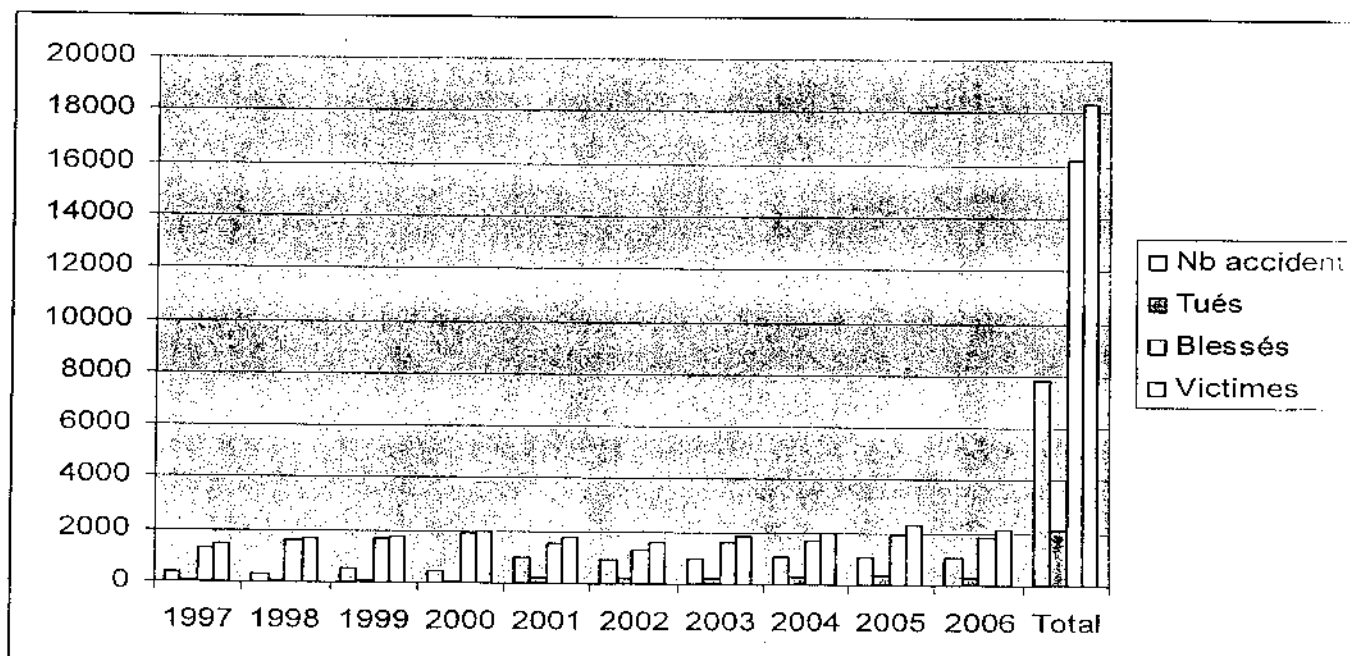


1.2.1 L'ampleur des accidents en milieu interurbain

Evolution du nombre d'accidents et des victimes de 1997 à 2006

Année	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Nb accidents	415	338	509	428	957	948	971	063	090	094	7 815
Tués	107	99	86	79	243	252	259	329	363	333	2 160
Blessés	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16 200
Victimes	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	18 300

Source : Gendarmerie Nationale



1.2.1. Caractéristiques des accidents sur le réseau interurbain

Le réseau interurbain est constitué des routes nationales, des routes régionales, des routes départementales et des routes non classées.

Les chefs lieux de province et les principales villes du Burkina sont reliés à la capitale Ouagadougou par des routes bitumées relativement en bon état, et par des routes en terre.

Sur le réseau interurbain constitué des routes nationales, des routes régionales, des routes départementales et des routes non classées, on rencontre des véhicules automobiles (voitures particulières, autocars, minicars, camions, camionnettes, véhicules utilitaires) souvent surchargés, transportant des personnes et/ou des marchandises. Sur les axes bitumés, les véhicules sont généralement en vitesse excessive du fait du bon état de ces routes. De nombreux conducteurs refusent de ralentir à l'entrée des villages et autres agglomérations.

On remarque également le stationnement gênant de véhicules en panne au bord des routes, souvent sans aucune présignalisation. Cela est la cause de nombreux accidents mortels qui sont généralement survenus de nuit. Il faut ajouter à cela les traversées inattendues d'animaux, occasionnant souvent des accidents graves. On peut signaler aussi les croisements et dépassements défectueux sur les routes interurbaines ainsi que la présence de cyclistes et cyclomotoristes au milieu des autres véhicules automobiles. Enfin, la circulation est rendue dangereuse la nuit parce que certains véhicules ont peu d'éclairage ou n'en ont pas.

Les cinq routes nationales suivantes RN 1 (Ouagadougou/Bobo-Dioulasso), RN 2 (Ouagadougou/Ouahigouya), RN 4 (Ouagadougou/Koupèla/Fada/Frontière du Niger), RN 5 (Ouagadougou/Pô/Frontière du Ghana) et RN 7 (Bobo/Banfora/ Frontière de Côte d'Ivoire) regroupent plus de 60 % des accidents répertoriés. La route nationale RN 4 (Ouagadougou/Koupèla/ Fada/Frontière du Niger) est la route qui a le plus grand nombre d'accidents avec 21 % des accidents répertoriés entre 1995 et 1999. La route nationale RN 1 suit de très près avec 20% des accidents. Les accidents sur ces deux routes ont causé respectivement 31 % et 26 % de tous les dommages corporels.

En somme, 90 % de tous les accidents répertoriés dans la base de données des accidents surviennent sur les routes nationales, 95% sur les sections courantes (parties de la route sans intersection). Plus de 73% des accidents qui surviennent sur une route nationale se produisent sur un revêtement bitumé. Seulement 5% des accidents surviennent sur les routes régionales, 4% sur les départementales et moins de 1% sur les pistes.

Les accidents survenus sur les pistes impliquent généralement les véhicules communément appelés « camions dix tonnes ». Sur les routes départementales, camions, camionnettes, voitures particulières et deux roues sont en grande partie impliqués dans les accidents.

Une grande proportion (73,5%) des accidents a lieu sur des lignes droites de la route contre 14,8% dans les virages. Cela indique que la perte du contrôle des véhicules peut être causée par un excès de vitesse sur une route trop étroite ou par un véhicule mal entretenu.

Les études relatives aux problèmes de sécurité routière montrent que 72% des accidents ont lieu dans des zones où il n'y a aucune signalisation, 24,4% dans des zones avec une bonne signalisation, 2% dans des zones où la signalisation est mauvaise et 0,59% dans des carrefours avec feux tricolores.

Si l'on considère les provinces, celles du Kadiogo (chef-lieu Ouagadougou) et du Houet (chef-lieu Bobo-Dioulasso) viennent au premier rang avec respectivement 22,5% et 17% des accidents.

Les sites dangereux sont surtout localisés aux approches des villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso. En outre, les accidents surviennent souvent aux approches et dans les villages situés le long de ces routes.

Plus de 65 % de tous les accidents impliquent soit les usagers non protégés (deux roues et piétons), soit les poids lourds (camions et autocars). Les analyses ont démontré que de nombreux accidents impliquent ces deux groupes, en particulier celui des usagers non protégés. Plus de 40 % des accidents entre deux véhicules impliquent des véhicules de particuliers, des camionnettes et des poids lourds. Ces accidents ont occasionné 51 % des décès et 52 % des blessés graves.

Selon le taux des accidents par route, la route nationale 4 (RN 4) partant de Ouagadougou à Koupèla connaît le pourcentage le plus important d'accidents (21,2%). Suit la route nationale 1 (RN1) avec 19,9% des accidents. Les cinq routes nationales 1, 2, 4, 5 et 7 concentrent plus de 60% des accidents sur le réseau interurbain.

Selon la répartition par localité, les études indiquent que plusieurs accidents surviennent dans les villages situés le long de la section 1 sur la route nationale 1 tels que Yaoghin, Zaghtouli, Yimdi.

Certaines sections de route adjacentes à Ouagadougou se révèlent dangereuses. En effet, sept (07) routes nationales partent de Ouagadougou. Les sections de ces routes proches de Ouagadougou sont les plus mortelles sur le réseau national.

Ainsi, les trois premières sections de la route nationale 1 (Ouagadougou/Bobo/ Banfora/Frontière de Côte d'Ivoire) allant de Ouagadougou à Sabou et qui représentent 26% de la longueur totale de la RN 1 impliquent 58,4% des accidents et 56% des décès et blessés graves comparativement au nombre total d'accidents et de victimes de la RN1.

Les deux premières sections de la route nationale 2 (Ouagadougou/Ouahigouya/ frontière du Mali) allant de Ouagadougou à Yaktenga et qui représentent 18,4% de la longueur totale de la RN2 impliquent 45,5% des accidents et 30% des décès et blessés graves sur cette route.

La première section de la route nationale 3 allant de Ouagadougou à Ziniaré et qui représente 11,1% de la longueur totale de cette route concentre 73% des accidents avec 57% des décès et blessés graves.

Les quatre premières sections de la route nationale 4 (Ouagadougou/Fada/Frontière du Niger) allant de Ouagadougou à Mogtêdo, soit 21,1% de la longueur de la RN 4 supportent 50, 7% des accidents et 48, 1% des décès et blessés graves sur cette route.

Les deux premières sections de la nationale 5 (Ouagadougou/Pô/Frontière du Ghana) allant de Ouagadougou à Kombissiri, représentant 24,4% de la longueur de la route occasionnent 63,8% des accidents et 69, 2% des décès et blessés graves sur cette route.

La première section de la route nationale 6 (Ouagadougou/Léo) allant de Ouagadougou à Sabsin et qui représente 15,1% de la longueur de la route occasionnent 85,7% des accidents et 100% des décès et blessés graves sur cette route.

Les deux premières sections de la nationale 22 (Ouagadougou/Kongoussi) allant de Ouagadougou à Dupélogo (12,9% de la longueur de la route) concentrent 71% des accidents avec 55,6% des décès et blessés graves sur cette route.

Dans la zone de Bobo-Dioulasso, les routes nationales RN1 (Bobo-Ouagadougou), RN7 (Bobo-Dioulasso/Banfora/Frontière de Côte d'Ivoire) et RN9 (Bobo-Dioulasso/Faramana/Frontière du Mali) ont un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne des routes.

On peut retenir que les accidents sur le réseau interurbain sont très concentrés dans les environs de Ouagadougou, soit dans un rayon de 50 kilomètres de la capitale.

1.3. Les problèmes de sécurité routière en milieu urbain

La sécurité routière en milieu urbain connaît un certain nombre de problèmes qui se traduisent par l'ampleur des accidents, les conditions de circulation, les insuffisances fonctionnelles et de conception de certaines intersections, l'inadéquation entre le dimensionnement des rues et le trafic et enfin l'influence négative des activités riveraines.

1.3.1. *L'ampleur des accidents en milieu urbain*

Dans la ville de Ouagadougou, de 1980 à 2002, sur l'ensemble des accidents constatés par le Commissariat Central de Police de Ouagadougou, le type d'accident le plus fréquent est celui qui met en cause véhicules automobiles et deux roues; ce type d'accident représente un peu plus du tiers des accidents (35, 50 %). Vient ensuite le type d'accident où sont seulement impliqués les quatre roues entre eux (24, 50 %) puis ceux impliquant exclusivement les deux roues (20 %). Les accidents les moins fréquents sont ceux mettant en cause les piétons : 4,50 % pour les accidents entre véhicules automobiles et piétons et 6 % entre deux roues et piétons. Au total, les piétons sont impliqués dans 10,50 % des accidents de circulation.




Tableau n° 1 : Evolution des parties en cause dans les accidents de circulation constatés par la police à Ouagadougou de 1980 à 2005

Années	Parties en cause						Totaux
	VA x VA	VA x DR	VA x P	DR x DR	DR x P	Autres	
1980	235	456	44	265	69	72	1141
1981	250	533	55	361	123	107	1429
1982	223	556	43	371	95	120	1408
1983	204	462	58	385	87	103	1299
1984	170	363	48	298	67	77	1023
1985	190	350	46	241	53	72	952
1986	201	368	42	237	55	90	993
1987	195	420	39	282	62	94	1092
1988	287	542	63	365	100	116	1473
1989	302	636	77	441	115	152	1723
1990	348	595		593	150	173	1947
1991	385	706	115	481	164	194	2045
1992	452	768	108	554	173	193	2248
1993	474	754	87	547	168	223	2253
1994	480	815	109	511	195	199	2309
1995	548	825	121	469	171	224	2358
1996	657	862	139	530	127	216	2531
1997	863	1080	155	485	137	237	2957
1998	994	1150	161	464	163	269	3201
1999	1070	1245	170	611	162	428	3692
2000	1086	1408	188	616	215	545	4058
2001	1000	1168	146	565	207	544	3630
2002	1048	1345	164	654	190	582	3989
2003	597	759	78	338	67	110	1949
2004	1278	1014	100	704	153	310	4172
2005	1211	1591	217	796	275	317	4407
%	24, 50	35, 50	4, 50	20	6	9, 50	100

Source : relevé établi par Bamas Stanislas à partir des registres de la section accident du Commissariat Central de Police

VA = Véhicule Automobile DR = Deux Roues P= Piéton

L'analyse des parties en cause dans les accidents mortels montre que les accidents entre quatre roues et deux roues constituent le type d'accidents le plus fréquent avec 42, 25 % des accidents mortels. Vient ensuite le type d'accidents entre quatre roues et piétons, représentant 22%. Les types d'accidents les moins fréquents sont les accidents classés autres (16%);

suivis des accidents entre deux roues exclusivement (11,25%), puis des accidents entre deux roues et piétons (6,50%).

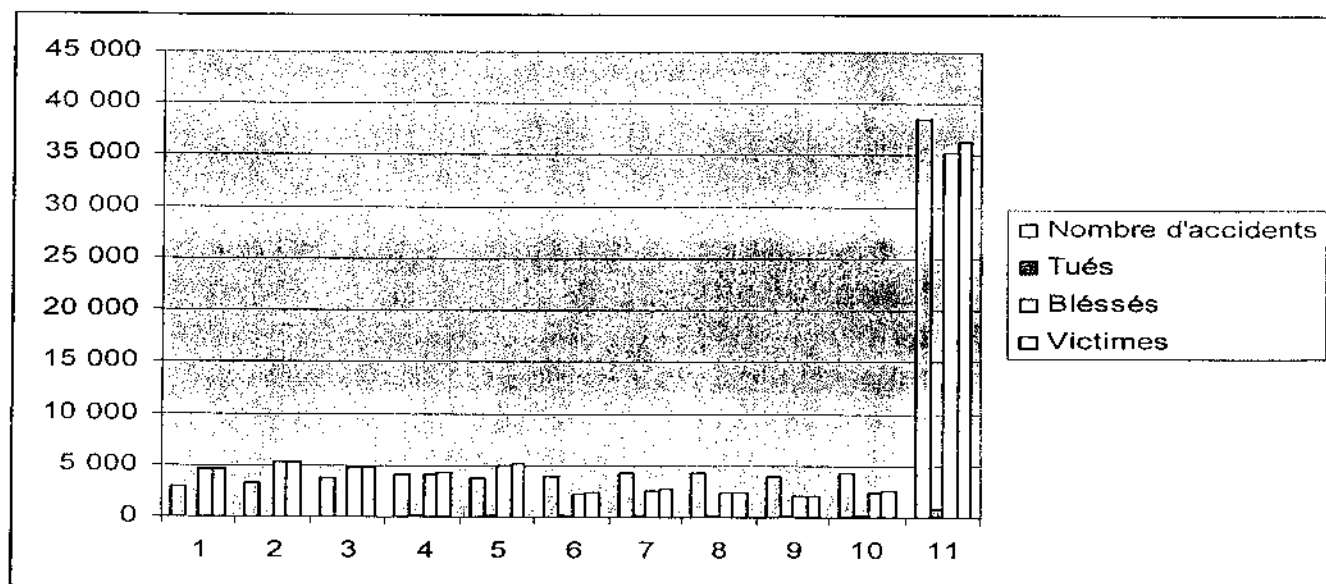
Au plan de la gravité des accidents, il convient toutefois de prendre les données avec beaucoup de précautions parce que les blessés qui meurent à l'hôpital ne sont pas comptabilisés. De plus, l'appréciation de "blessé" répond également à des critères flous, non encore identifiés de façon précise.

Dans la ville de Ouagadougou, le nombre des accidents mortels est passé de 82 en 2000 à 114 en 2003, puis de 126 en 2004 à 89 en 2005 et à 96 en 2006. De 2000 à 2006, la section accident du Commissariat Central a constaté en moyenne une centaine d'accidents mortels par an. Or, un accident mortel provoque au moins la mort d'une personne. Si l'on prend en compte les blessés qui meurent à l'hôpital et qui ne sont généralement pas comptabilisés dans les statistiques, on peut estimer à près de la centaine le nombre de tués chaque année dans la circulation à Ouagadougou.

Tableau n° 2-1 : Evolution du nombre de tués à Ouagadougou

Années	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Nombre d'accidents	2 957	3 201	3 692	4 035	3 812	3 978	4 283	4 276	3 975	4 227	38 436
Tués	81	67	72	88	98	95	114	126	89	96	926
Blessés	4 545	5 250	4 776	4 119	4 994	2 225	2 568	2 325	2 015	2 449	35 266
Victimes	4 626	5 317	4 848	4 207	5 092	2 320	2 682	2 451	2 104	2 545	36 192

Source : Section accidents du Commissariat central de Ouagadougou



1.3.2 Les conditions de circulation

La circulation dans les villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso est dominée par les deux roues à moteur. Les voitures particulières sont de plus en plus nombreuses depuis le début des années 1990. On remarque des bicyclettes et des cyclomoteurs transportant des charges encombrantes (tôles, planches et marchandises diverses). Il faut ajouter à cela la circulation gênante des camions de transport de bois et de boissons, des charrettes et la traversée des camions de transport de marchandises.

A Ouagadougou, la circulation, du fait de la mixité des différents types de véhicules ainsi que de la présence des piétons sur le même espace de voirie, s'avère confuse en particulier aux heures de pointe, notamment sur les principaux axes (avenues de la Nation, Kadiogo, Bassawarga, Boumedienne, Babanguida, Yatenga et Charles de Gaulle) et au centre ville. Ces problèmes sont liés également à l'insuffisance de la largeur des voies par rapport aux trafics qu'elles supportent. Le cas particulier de l'avenue Charles de Gaulle mérite d'être signalé. Sur cette avenue, les deux tiers de l'espace de voirie sont affectés aux véhicules automobiles qui représentent environ 16% du trafic tandis que le tiers restant revient aux deux roues qui font 83% du trafic. La saturation de trafic observée sur les pistes cyclables notamment aux carrefours équipés de feux induit des débordements inattendus d'usagers de deux roues sur la chaussée, toute chose susceptible de provoquer des accidents graves entre ces deux roues et les véhicules automobiles très souvent en vitesse excessive.

L'excès de vitesse chez les automobilistes est lié à la séparation des trafics qui favorise largement les quatre roues. Mais l'on observe de gros problèmes de sécurité aux différentes intersections sur les voies munies de pistes cyclables. Les accidents entre deux roues et voitures particulières ou entre piétons et voitures particulières y sont généralement mortels.

Les problèmes de circulation sont aggravés par l'envahissement de certaines voies par les petits commerces, les activités artisanales, les garages automobiles et les autogares anarchiquement installés dans la ville. D'une manière générale, le stationnement des véhicules automobiles est le plus souvent anarchique, soit par défaut d'espaces de stationnement ou par indiscipline des usagers.

La circulation générale est caractérisée également par la présence de femmes transportant des enfants en bas âge et donc par celle d'enfants mineurs sur des mobylettes ou des bicyclettes ainsi que des personnes âgées dont la vue et les réflexes sont certainement amoindris par l'âge.

L'état technique des véhicules automobiles n'est pas toujours satisfaisant : le taux d'échec des véhicules (pourcentage des véhicules ayant échoué à la visite technique) est d'environ 15 %, soit le quart du parc de véhicules en circulation. Selon le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA), les principales défaillances constatées sur les véhicules sont le freinage, la direction, l'éclairage et la suspension.

Les taxis constituent un cas particulier dans la circulation. Ils posent une énorme gêne de la circulation du fait de leur stationnement « sauvage » et brusque. Leur nombre a connu un accroissement extraordinaire ces dernières années à la faveur des importations massives de véhicules d'occasion en provenance d'Europe.

Au total, il y a lieu de signaler l'absence de plan de circulation dans les principales villes du Burkina Faso ; toute chose qui contribue à compliquer davantage les conditions de circulation.

1.3.3. Les insuffisances fonctionnelles et de conception de certaines intersections

Certaines insuffisances dues à la conception des intersections ou à la faible possibilité qu'elles offrent à une partie des usagers d'assurer leur insertion dans la circulation au regard de la hiérarchisation des voies et de l'absence des systèmes de régulations appropriés (feux tricolores, agents de régulation) constituent un problème fondamental qui affecte la sécurité routière en milieu urbain.

A ce niveau la question des carrefours critiques et les carrefours à problème de géométrie peut être évoquée. Les carrefours critiques sont ceux sur lesquels on observe des problèmes d'insertion des véhicules (difficultés de passage pour les usagers de la voie secondaire).

Dans la ville de Ouagadougou, on peut citer à titre d'exemple, les carrefours formés par l'Avenue du Président Babanguida et la rue 13. 18, l'Avenue du Président Babanguida et la rue Djiba Naba Saaga, l'Avenue Komber Pademba (Route de Fada) et la rue 13.59, le Bd Charles de Gaulle et la rue 28.223, le Bd Charles de Gaulle et la rue Weemba Poko (école wemtinga), le Bd Charles de Gaulle et la rue wem-doogo (marché de wemtinga), l'Avenue du Président Maurice Yaméogo et l'Avenue Guillaume Ouédraogo, l'Avenue John Kennedy et l'Avenue Guillaume Ouédraogo, l'Avenue Houari Boumedienne et l'Avenue Guillaume Ouédraogo.

Certains carrefours présentent des problèmes de géométrie au sens où leur configuration physique ne permet pas d'écouler aisément le trafic, provoquant

de la congestion. Il s'agit principalement, à titre d'illustration des carrefours formés par :

- l'Avenue Kombemba, l'Avenue du Larlé Naba Abga, la rue Pog-Toenga et la rue de l'Hôtel de Ville (Marien N'gouabi) ;
- la rue de l'Hôtel de Ville et l'Avenue El Hadj Moussa Yugo (BCEAO) ;
- l'Avenue Mogho Naba Wobgo et l'Avenue de la Révolution ;
- l'Avenue Yennenga et l'Avenue de la Cathédrale ;
- l'Avenue Yennenga et la rue 1.08 ;
- l'Avenue Yennenga et l'Avenue de l'Ordre des Avocats ;
- l'Avenue du Général Bila Zagré et l'Avenue du 11 Décembre (RTB) ;
- le Bd Charles de Gaulle et l'Avenue du Burkina Faso (Radio) ;
- l'Avenue de la Liberté et l'Avenue Ouezzin Coulibaly (Sonabel Paspanga).

1.3.4. L'inadéquation entre le dimensionnement des rues et le trafic

Certaines rues connaissent d'énormes problèmes de congestion dus à l'inadéquation entre le dimensionnement de ces rues et le volume et la nature du trafic qu'elles supportent. On peut citer à titre d'exemple, les rues en centre ville constituées par l'avenue de la Liberté, l'avenue du Larlé Naba Abga (route de Ouahigouya), l'Avenue Kumda Yoore (route de Fada), la route de Bobo-Dioulasso, l'Avenue Kanazoé, l'Avenue Babanguida.

Celles dont le profil en travers (largeur) est à revoir à moyen ou long terme sont la route de Bobo-Dioulasso (dans sa partie urbaine), la route de Fada (dans sa partie urbaine), l'avenue du Larlé Naba Abga et l'Avenue de la Liberté etc.

Il y a lieu de relever des problèmes de visibilité au niveau des carrefours liés à la mauvaise implantation des panneaux de publicité ou à la présence des arbres dont les feuillages obstruent la vue des feux tricolores et les panneaux de signalisation.

1.3.5. L'influence négative des activités riveraines

On observe à Ouagadougou des rues encombrées par les activités commerciales riveraines ainsi que les gares routières. Ce sont l'avenue du Larlé Naba Abga, l'Avenue Babanguida, l'Avenue de la Liberté, l'Avenue Kanazoé etc.

Les gares routières interurbaines en tant qu'infrastructures de transport sont l'interface du transport urbain et du transport interurbain. Elles sont nées du développement du transport interurbain de voyageurs à partir de Ouagadougou. Elles engendrent un regroupement des autocars aux alentours ainsi qu'une concentration d'activités de petit commerce qui les

accompagnent. Les gares routières débordent généralement sur l'espace public et bien souvent sur les rues adjacentes. Leur contribution à la congestion de la circulation est liée à leur position géographique.

1.4. Les facteurs accidentogènes

Les facteurs accidentogènes se rapportent principalement au comportement humain, à l'état du véhicule et à l'environnement routier.

1.4.1 Le facteur humain

Il concerne d'une part la compétence des conducteurs et d'autre part les capacités et comportements des conducteurs.

L'enseignement de la conduite automobile est effectué par des auto-écoles agréées par l'État. Le contrôle étatique s'effectue indirectement par le biais des examens théoriques et pratiques imposés aux candidats et directement par des inspections. La durée de l'enseignement et le coût de la formation sont variables selon les écoles. L'examen audiovisuel est élaboré à partir des diapositives de séries françaises. Pour les candidats qui ne savent ni lire ni écrire le français, les cours sont dispensés en langues nationales (Dioula et Mooré). Malgré ces dispositions, plusieurs problèmes sont observés : de nombreux conducteurs maîtrisent mal les règles de la conduite automobile.

Concernant les capacités et comportements des conducteurs, on constate que la problématique des traumatismes routiers montre que plus de 90 % des accidents sont dus aux facteurs humains : les chauffeurs de véhicules ont des comportements très dangereux tels que les dépassements dans des zones interdites ou des croisements à 100 km/h dans des zones où la chaussée est rétrécie.

Au plan éducationnel, il convient de reconnaître que l'éducation, la sensibilisation et l'information sont des éléments fondamentaux inhérents à toute politique de sécurité routière, si tant est que les accidents sont majoritairement dus à l'action humaine. Le manque de sensibilisation et de connaissance de la problématique de la sécurité routière et l'absence d'une véritable politique ont contribué à l'aggravation de l'insécurité routière au Burkina Faso.

De façon plus spécifique, les comportements accidentogènes les plus fréquents en ville sont le non-respect des priorités, les manœuvres dangereuses et la non maîtrise des véhicules du fait de l'excès de vitesse.

En milieu interurbain, les phénomènes tels que l'ignorance (traversée des grandes voies par les piétons et cyclistes), la traversée des troupeaux, la

vitesse excessive des véhicules lors de la traversée des villages, l'alcool au volant, la fatigue des conducteurs souvent sous l'effet des excitants sont autant de facteurs qui aggravent les accidents de la circulation.

1.4.2 Le facteur véhicule

Le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) assure l'exécution des visites techniques des véhicules automobiles immatriculés ou devant être immatriculés au Burkina Faso. Les principales défaillances constatées se résument à la suspension, la direction, l'éclairage et le freinage. Le taux d'échec en 2007 atteint 15% (pourcentage de véhicules ayant échoué à la visite technique) et l'on constate des fraudes causées par l'usage de pièces de rechange.

Le parc automobile est vétuste : l'âge moyen des véhicules importés est d'environ 16 ans. Dans les pays comme le Sénégal, le Ghana et la Côte d'Ivoire, l'importation des véhicules est limitée à dix ans.

Les ennuis mécaniques notamment les crevaisons de roues causées probablement par les effets conjugués de la chaleur de la chaussée et des nids de poules du fait du mauvais état des pneumatiques sont un des facteurs accidentogènes les plus importants. De plus, en saison des pluies, le risque d'accident élevé est lié à la faible adhérence des pneumatiques sur la chaussée mouillée.

Plusieurs véhicules, en particulier les camions et les autocars, sont mal entretenus et peuvent ainsi occasionner des accidents lors des manœuvres d'urgence. Les poids lourds sont également surchargés, ce qui les rend très instables et donc dangereux lors des manœuvres d'urgence.

1.4.3 L'environnement routier

La composition hétérogène du trafic routier avec les conflits entre les modes qui se partagent inégalement la chaussée constitue, sans doute, un facteur important et certainement aggravant de l'insécurité routière au Burkina. Sur la même chaussée circulent des camions, camionnettes, voitures particulières, mobylettes, vélos, charrettes et piétons. Puisque les véhicules circulent à des vitesses différentes, plusieurs conflits surviennent entre les divers types de véhicules, augmentant ainsi le risque de collision.

La plupart des sections de route comportent des déficiences très importantes. On retrouve une signalisation routière qui est inadéquate, non conforme ou complètement absente (les panneaux sont souvent volés). La condition des routes bitumées passe de très bonne à médiocre. On retrouve plusieurs sections de route avec des nids de poule. Il existe plusieurs points

d'engorgement situés à l'entrée des villes et villages (le niveau d'activités notamment les marchés dans certains villages traversés par les routes nationales pose des problèmes de sécurité). En effet, les caractéristiques des routes qui traversent les villages occasionnent beaucoup de conflits entre les véhicules en transit et les villageois. Les ponts sont souvent mal protégés et peuvent occasionner des blessures graves lorsqu'un véhicule entre en collision avec ces derniers.

Les accidents de nuit sont généralement mortels à raison de l'absence d'éclairage. Le stationnement sans signalisation de véhicules en panne notamment des camions est source de nombreux accidents graves.

En rase campagne, les périodes critiques sont les jours de fêtes et de marchés qui génèrent une circulation intense, les périodes d'harmattan en saison sèche et les orages en période d'hivernage.

Par ailleurs, au Burkina Faso, il existe un problème important de signalisation routière. La signalisation fait rarement l'objet d'un contrôle et d'un entretien systématique. Une signalisation inadéquate ou déficiente peut entraîner des manœuvres dangereuses susceptibles d'engendrer un risque élevé d'accident.

Le marquage est une source indispensable d'information pour les usagers de la route. La visibilité du marquage facilite la circulation et augmente par conséquent la sécurité des usagers de la route. La signalisation contribue également à améliorer la sécurité routière. Toutefois, pour être pleinement efficace, la signalisation doit être bien lisible et compréhensible et ne doit surtout pas créer de confusion.

II- OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE

2.1 Objectifs

Le document de politique nationale de sécurité routière se veut un outil de référence et d'orientation pour l'ensemble des acteurs de la sécurité routière. Il doit servir de cadre de mobilisation et de rationalisation des interventions en vue de la prévention des accidents de la circulation et de la réduction de leurs conséquences.

L'objectif global de la politique nationale de sécurité routière consiste à mettre en place un système concerté et intégré de la gestion stratégique et opérationnelle de la réduction significative des accidents de circulation et de leurs conséquences. Ceci dans le cadre de la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le secteur des transports routiers.

Cet objectif général sera poursuivi à travers la réalisation des quatre grandes orientations suivantes :

- la réforme du cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière ;
- l'enracinement de la culture de sécurité routière ;
- la sécurité des véhicules automobiles ;
- la sécurité des infrastructures routières ;

Les objectifs spécifiques de la politique nationale de sécurité routière se déclinent comme suit :

- rendre cohérentes et coordonnées les interventions des différents acteurs de la sécurité routière ;
- prévenir les accidents de circulation ;
- contribuer à réduire la gravité des accidents.

2.2 Principes directeurs

Afin d'assurer une vision cohérente et globale de la Politique Nationale de Sécurité Routière, et, compte tenu des ressources limitées, quelques principes généraux ont régi la structuration des différentes orientations et la programmation des actions :

- (i) les différentes orientations de la Politique Nationale de Sécurité Routière visent toutes à améliorer, à des degrés divers, les conditions de sécurité des usagers, des marchandises et des véhicules de transport ;
- (ii) la priorisation des différentes orientations répond à des critères d'efficacité immédiate des actions proposées ; ainsi, le traitement d'un problème de fonds et ayant une portée nationale est-il priorisé par rapport à la résolution d'un problème spécifique local ;

III - ORIENTATIONS ET AXES STRATEGIQUES

Au regard des données mises en exergue dans l'état des lieux, la lutte contre l'insécurité routière au Burkina Faso va s'articuler autour de quatre (4) grandes orientations.

Chaque orientation comprend plusieurs axes stratégiques qui touchent à un ou plusieurs aspects de la sécurité routière.

Orientation 1 : Améliorer la gestion institutionnelle de la sécurité routière

Cette orientation s'articule autour de la création de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER), la mise en place de la Base de Données des Accidents, le renforcement des capacités des principaux acteurs de la sécurité routière, la révision des textes législatifs et réglementaires en matière de circulation, la publication du rapport annuel sur la sécurité routière et le renforcement du contrôle et de la répression des infractions.

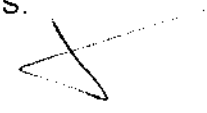
Axe 1 : Créer un Office National de la Sécurité Routière (ONASER)

La recommandation de créer un Office National de la Sécurité Routière (ONASER) répond aux besoins exprimés par les acteurs pour améliorer le cadre institutionnel de la sécurité routière au Burkina Faso.

L'Office National de la Sécurité Routière aura la charge de promouvoir la sécurité routière et de contribuer à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier.

Les compétences de l'ONASER peuvent également être étendues à des actions de terrain en accompagnement des forces de l'ordre. Il aura également la responsabilité de faire émerger les problèmes de diagnostics actuels, de créer des pôles de compétences, de se donner des outils de travail, et d'avoir des partenaires scientifiques et financiers au niveau national et international.

De plus, il est nécessaire d'assurer à cette institution le support d'études et d'analyses sans lequel les décisions ne pourraient être prises que sur des bases subjectives et les mesures envisagées risqueraient de manquer les véritables cibles. Enfin, les personnes qui gèrent la sécurité routière doivent également être formées afin de pouvoir comprendre tous les enjeux de la sécurité routière et coordonner les différentes interventions.



Axe 2 : Restructurer et redynamiser le Comité National pour la Sécurité Routière (CONASER)

Le nouveau CONASER appelé Conseil National de la Sécurité Routière en abrégé (CNSR) sera un cadre de concertation des acteurs de la sécurité routière. Cette structure à caractère consultatif peut être saisie ou se saisir de toute question relative à la sécurité routière. Elle sera chargée entre autres de :

- contribuer à la formulation de la politique globale de sécurité routière ;
- émettre des recommandations sur les questions de sécurité routière ;
- faire des propositions de révision et de modification des textes relatifs à la sécurité routière ;
- donner sons avis sur les projets de schéma directeur de signalisation.

Axe 3 : Mettre en place une Base de Données Accidents

Les Bases de Données Accidents sont les outils fondamentaux de toute politique de sécurité routière. La production de statistiques périodiques permet d'estimer l'ampleur des problèmes de sécurité routière et, par là, de calibrer l'effort financier et humain nécessaire pour les réduire, de comparer l'évolution de la situation avec celle d'autres pays, enfin de faire prendre conscience des priorités aux différents acteurs nationaux et aux partenaires au développement.

L'analyse des données statistiques d'accidents est un des outils de diagnostic qui permet d'orienter l'action de sécurité en identifiant des cibles et en informant, au moins partiellement, sur l'origine des problèmes de sécurité détectés. Plus les statistiques sont précises et fiables, plus les stratégies d'actions que l'on pourra construire seront efficaces. L'amélioration de la qualité des données d'accidents est donc indispensable pour l'action de sécurité routière.

La création d'une base d'informations sur les accidents corporels, fondée sur la mise en commun et l'harmonisation des données recueillies par les diverses sources (police, gendarmerie, sapeurs pompiers, hôpitaux) paraît indispensable à une future gestion coordonnée de la sécurité routière.

Elle consistera d'abord à mettre en place un système de collecte et de traitement des données d'accidents. Ce système comprend la collecte des données aux différentes sources, la chaîne d'acheminement des données statistiques, les Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) et le traitement des données.

Pour assurer la pérennité de la base d'information nationale, il sera nécessaire de former un partenariat des acteurs concernés autour de son fonctionnement ; ce partenariat pourrait se structurer sous la forme d'un "observatoire de sécurité routière", chargé non seulement de la constitution et de la mise à jour de la base de données, mais aussi de son utilisation et de la diffusion des résultats.

La collecte des données de base nécessite que les forces de l'ordre disposent de moyens suffisants tant pour se rendre sur les lieux des accidents que pour effectuer les constats et rédiger les procès-verbaux. Aucun accident corporel de la circulation signalé aux forces de l'ordre ne devrait plus échapper au constat et à l'établissement du procès-verbal faute de moyens matériels. Les usagers devraient en être informés afin de déclarer aux forces de l'ordre tout accident survenu sur le territoire national.

Dans le cadre de la mise en place de la Base de Données Accidents, l'Office National de Sécurité Routière (ONASER) devrait initier des protocoles d'accord avec la Police Nationale, la Gendarmerie, la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers, les Centres hospitaliers et les Compagnies d'assurances en vue de la collecte et de l'exploitation des informations relatives à la sécurité routière.

Toutes les données statistiques afférentes à la sécurité routière seront centralisées au niveau de la Base de Données Accidents elle-même logée à l'Office National de Sécurité Routière (ONASER). A cet effet, les entités concernées par les données d'accidents seront dotées des moyens appropriés (personnel, matériels informatiques et bureautiques, matériels roulants, système de télécommunication....).

L'Office de Sécurité Routière sera chargé de contrôler à la fois la chaîne de collecte des données ainsi que leur traitement et leur diffusion. Il disposera d'équipes permanentes qualifiées de « Brigades de collecte des Données d'accidents » pour pouvoir couvrir périodiquement l'ensemble du territoire national. Les Brigades de collecte de données iront périodiquement contrôler et vérifier, auprès des commissariats de Police, des unités de Gendarmerie, des Sapeurs Pompiers et des hôpitaux les modes de collecte, de traitement et d'acheminement des données d'accidents.

La mise en place de la Base de Données d'Accidents nécessitera des moyens importants : véhicules de transport pour les équipes de collecte de données, matériels informatiques, fournitures de bureaux, logiciels divers, moyens pour la diffusion des bordereaux statistiques, etc.

Axe 4 : Renforcer les capacités des principaux acteurs de la sécurité routière

Les accidents de la route sont des phénomènes complexes qui sont rarement causés par un seul facteur. Il est nécessaire de les comprendre profondément afin de pouvoir concevoir des mesures de sécurité adaptées aussi étroitement que possible aux problèmes observés. Cette compréhension des phénomènes d'accident nécessite une formation dans le domaine de la sécurité routière. La sécurité routière étant un domaine pluridisciplinaire, la formation diversifiée des cadres concernés serait un atout pour sa gestion.

➤ Former les cadres de l'Administration et des Collectivités territoriales

La formation en sécurité routière s'adresse prioritairement aux cadres des administrations centrales et décentralisées ainsi qu'aux cadres du secteur privé directement ou indirectement impliqués dans le domaine de la sécurité routière.

Trois options seront envisagées : la formation sur place au Burkina Faso, celle en Afrique, et celle en Europe, Amérique, Asie ou Australie.

➤ Renforcer les capacités des acteurs privés

De nombreuses associations oeuvrent dans le domaine de la sécurité routière alors que leurs membres ne sont pas imprégnés des problèmes de sécurité routière. Il est souhaitable que des actions de formation soient organisées à leur intention afin de renforcer leurs capacités à s'impliquer au mieux dans la gestion des problèmes de sécurité routière.

➤ Former les acteurs de l'enseignement de la conduite

Il s'agira ici de réorganiser les auto-écoles en harmonisant les enseignements afin d'appliquer une norme nationale tant dans le contenu que dans la durée de la formation. De même, il faudra procéder à une révision de la réglementation relative à l'obtention de l'agrément pour l'ouverture des auto-écoles, à l'accès à la profession de moniteurs et au contrôle des auto-écoles.

Enfin, il serait utile de renforcer les capacités des centres de formation professionnelle de la place qui assurent déjà la formation spéciale pour l'obtention des permis de conduire professionnels de type C, D et E.

➤ **Professionaliser le métier de conducteur routier**

- ***Améliorer la formation des conducteurs de voyageurs***

Améliorer la formation des conducteurs de véhicules de transports publics de voyageurs (taxis urbains, autobus, autocars) par des recyclages dans les établissements spécialisés de la place. Instaurer officiellement un recyclage obligatoire qui devrait durer au moins 15 jours tous les ans pour chaque conducteur de véhicules de transport public avec un certificat à l'appui.

- ***Améliorer la formation des conducteurs routiers de marchandises et de produits dangereux***

Planifier des formations pour les conducteurs de poids lourds, avec certificat à l'appui. Les partenaires concernés par cette action sont les organisations socioprofessionnelles du secteur des transports. Des partenariats avec des organisations sœurs à l'étranger seront explorés.

La formation des conducteurs routiers de marchandises et de produits dangereux devrait mettre l'accent sur les règles générales de sécurité, la conduite économique, l'arrimage, les opérations de chargement / déchargement et l'entretien des véhicules.

Axe 5 : Réviser les textes législatifs et réglementaires en matière de circulation

➤ **Mise à jour de la réglementation sur la circulation et la sécurité routières**

Cette mise à jour a pour objet de tenir compte des conditions locales de circulation et d'infrastructures, d'adapter certaines dispositions à l'environnement local marqué par la prépondérance des deux roues, de faciliter le contrôle des infractions génératrices d'accidents de la route. Cette tâche sera supervisée par l'Office National de Sécurité Routière qui se chargera de la relecture des textes réglementaires relatifs au code de la route.

➤ **Introduction de nouvelles règles de sécurité**

Introduire à moyen terme une réglementation de sécurité routière plus complète, intégrant la limitation de vitesse en rase campagne pour les véhicules légers et les deux roues motorisés, le port de la ceinture de sécurité, alcoolémie au volant, la durée de conduite des conducteurs routiers, le permis A1 obligatoire pour tout conducteur de cyclomoteur, vélomoteur et

motocyclette. Ces règles de sécurité s'ajouteront aux règles définies dans le décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATC portant définition et répression de contravention en matière de circulation routière.

Toutefois, il faudra :

- expliquer aux usagers, par les moyens de communication appropriés, le bien fondé de ces règles de sécurité ;
- évaluer l'ampleur du problème d'alcoolémie et de prise de drogues au volant par des dépistages systématiques à l'aide d'alcootests et d'autres moyens appropriés (prises de sang) ;
- interdire la prise de stupéfiants et drogues sous toutes ses formes au volant.

Axe 6 : Renforcer le contrôle et la répression des infractions

L'action des forces de l'ordre en matière de contrôles routiers est à assainir. La crédibilité de l'action de la gendarmerie et de la police menée au titre de la sécurité routière est gravement compromise auprès de la population. Il est donc urgent de rétablir la moralité et l'autorité des forces de l'ordre. A défaut, on peut recommander de mettre en place de nouveaux réseaux spécialisés dans le contrôle de l'application des règles de sécurité routière.

Dans le premier cas, la normalisation des contrôles routiers par les forces de l'ordre devra s'accompagner d'une refonte importante des personnels et de leur organisation afin d'apporter un nouvel état d'esprit et de rétablir les valeurs qui font la base d'un contrôle crédible.

Dans le second cas, la mise en service de réseaux indépendants chargés contrôler les infractions routières les plus graves pour la sécurité routière pourrait s'appuyer sur l'Office National de Sécurité Routière ou être placés sous son autorité.

Un partage des tâches devrait alors se faire entre contrôles routiers de type administratif qui continueraient à être assurés par les forces de l'ordre (vérification des pièces du véhicule, des permis de conduire etc.) et contrôle des infractions plus directement liées à la sécurité routière (notamment alcool, vitesse, dépassements dangereux, port de la ceinture de sécurité, défaillance des éléments de sécurité du véhicule) qui seraient effectués par l'Office National de Sécurité Routière(ONASER).

Il va sans dire que si le contrôle routier est revitalisé, il est nécessaire de prendre dès l'origine les dispositions nécessaires pour que les procédures de

contrôles soient crédibles. Les agents de contrôle devront nécessairement être assermentés devant la Justice. Un budget suffisant devra être alloué, permettant le déplacement sur le réseau routier des agents de contrôle dans des conditions convenables ainsi que l'équipement en matériel de détection de base (alcootests, radars portables).

Quoi qu'il en soit, il faudra :

- mettre en place une Brigade mobile de contrôle technique des véhicules automobiles, composée de policiers ou de gendarmes et d'agents du contrôle technique ;
- renforcer les capacités des Brigades Routières de Police et de Gendarmerie: dotation en moyens logistique et de télécommunication etc. ;
- renforcer les capacités des Brigades Routières de Police et de Gendarmerie en dotation d'équipements modernes de contrôle de vitesse et d'alcoolémie ;
- donner la priorité à la répression des infractions ayant un impact direct sur la sécurité plutôt qu'au contrôle des pièces administratives diverses ;
- réviser à la hausse les amendes forfaitaires de police de manière à entraîner une modification sensible des comportements ;
- appliquer effectivement les sanctions prévues par la réglementation en cas d'infraction grave (retrait de permis de conduire, retrait de licence pour les conducteurs professionnels, mise en fourrière etc.) ;
- renforcer la commission de retrait des permis de conduire en l'élevant à un niveau de responsabilité supérieur à celui d'une simple commission.
- contrôler la conduite en état d'ivresse à l'aide d'alcootests
- rendre effectif l'interdiction de l'usage du téléphone portable en conduite
- rendre obligatoire le port du casque de manière progressive ;
- rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité ;
- examiner la possibilité de motiver les agents chargés du contrôle routier en leur reversant une part des recettes générées par les amendes pour réduire la petite corruption. Il s'agit d'une décision à haute portée sociale

qui pourrait contribuer à valoriser le corps de contrôle routier de la police nationale et de la gendarmerie nationale.

Axe 7 : Mettre en place un mécanisme pérenne de financement de la politique de sécurité routière

Dans le domaine de la sécurité routière, la contradiction du sous-développement tient au contraste entre, d'une part, l'ampleur et la gravité des accidents, et, d'autre part, la faiblesse des capacités de financement.

La mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière est évidemment conditionnée par la solution aux problèmes de financement. Le recours exclusif aux financements publics n'est pas recommandé au regard des contraintes budgétaires de l'Etat burkinabé. L'importance de la sécurité routière justifie le recours à des financements croisés provenant d'agents économiques divers tels les usagers, les sociétés d'assurance etc.

Seul un effort national d'allocation des ressources financières par la création d'un Fonds National pour la Sécurité Routière garantira un financement durable de la sécurité routière.

Orientation 2 : Asseoir une culture de sécurité routière à travers des actions de formation et de sensibilisation

Axe 1 : Introduire l'éducation à la sécurité routière dans les programmes d'enseignement et de formation

A moyen terme, l'introduction de la sécurité routière dans les programmes d'enseignement du primaire et du secondaire permettra d'inculquer aux jeunes les notions de prévention d'accident, depuis la petite enfance en passant par l'adolescence jusqu'à l'apprentissage de la conduite automobile. Il s'agira de généraliser l'éducation à la sécurité routière dans les établissements d'enseignement primaire et secondaire ; de concevoir et réaliser un programme d'enseignement de la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires (continuum éducatif) à l'aide de supports pédagogiques adéquats.

Ces supports pédagogiques seront élaborés et destinés aux enseignants du primaire et du secondaire qui à leur tour, recevront une formation spécialisée à l'éducation routière. Celle-ci, pourra, à long terme, être intégrée dans les cursus de formation des instituteurs. Un partenariat au plan de la coopération internationale (France, Belgique etc.) devrait être envisagé.

L'introduction de la sécurité routière dans les programmes d'enseignement consiste entre autres à :

- (i) l'élaboration des supports et outils pédagogiques adéquats pour les différents niveaux d'éducation ;
 - o inventaire des outils existants ;
 - o élaboration de dépliants, d'affiches/affichettes, de panneaux, de bandes dessinées etc.
- (ii) la formation des enseignants et du personnel scolaire à la sécurité routière par l'élaboration de programmes de formation pour les enseignants et le personnel scolaire.

L'introduction de la sécurité routière dans les programmes d'enseignement et de formation sera renforcée par une campagne de sensibilisation dans les écoles et les établissements secondaires.

Cette campagne de sensibilisation consistera à :

- (i) l'élaboration de supports et d'outils de communication : dépliants, affiches/affichettes, bandes dessinées etc. ;
- (ii) la diffusion de spots radiotélévisés ;
- (iii) l'insertion dans les programmes des stations de radio des émissions relatives à l'Education Routière ;
- (iv) l'organisation de concours de dessins, bandes dessinées sur la sécurité routière etc. dans les établissements scolaires et secondaires.

Le dernier volet de l'éducation routière concerne la campagne de sensibilisation des associations des parents d'élèves dans les établissements primaires et secondaires, publics et privés. Cette action vise à inciter et à responsabiliser les parents d'élèves à s'impliquer davantage dans l'éducation à la sécurité routière à travers l'utilisation des supports et outils élaborés ci-dessus.

Axe 2 : Eduquer les enfants hors milieu scolaire à la sécurité routière

Il est important de trouver des canaux de diffusion d'une éducation routière parallèles à ceux de l'école. Le rôle des ONG et des organismes spécialisés dans les questions de l'enfance pourrait être exploré afin de rechercher les canaux susceptibles de toucher les enfants concernés. Une formation des acteurs impliqués étant indispensable. Quoi qu'il en soit, l'éducation routière hors milieu scolaire nécessite une participation active des médias (radios, télévisions).

Cette composante concerne en particulier les enfants non encore scolarisés et défavorisés.

Il s'agira de cibler en particulier les femmes de par leur rôle de première éducatrice et leurs participations aux activités économiques ainsi que les populations rurales riveraines des routes à haut risque d'accidents de la circulation.

Les actions identifiées sont :

- la campagne de sensibilisation sur la sécurité routière sur le terrain (places publiques au niveau des points critiques, marchés publics etc.) ;
- l'Information/Education/Communication sur la sécurité routière au niveau des collectivités locales de base par le biais des ONG locales, les Comités Villageois de Jeunes, les associations culturelles locales pour vulgariser et véhiculer les dispositions et informations sur la sécurité routière.

Axe 3 : Promouvoir l'information, la sensibilisation et la communication

Développer une stratégie et un programme d'information, de sensibilisation et de communication à l'attention des usagers avec l'aide des médias (radios, télévision, presse écrite, etc.) est fondamental pour une réelle prise de conscience de la sécurité routière par les populations.

L'insertion dans les cahiers de charges des stations de télévision et de radio publiques et privées de l'éducation routière est à prévoir dans le cadre de la stratégie d'information et de communication.

L'effort de vulgarisation des textes réglementaires sur la sécurité routière constitue un des éléments clés du programme. La vulgarisation de ces textes consiste à l'inventaire de l'ensemble des textes du code de route et l'élaboration des messages clés sur la sécurité routière pour les médias.

Les actions de communication doivent capitaliser dans la durée afin que le public perçoive bien l'orientation sous-jacente aux thèmes successifs abordés. La mise en oeuvre de campagnes successives trop courtes n'est pas efficace et le budget investi est donc mal rentabilisé. Une présence plus continue dans les médias est donc à privilégier et planifier, même si cela implique une augmentation du budget de communication. Pour créer une image forte et positive de l'institution en charge de la sécurité routière (ONASER), il faudra présenter au public des informations techniques données par des spécialistes.

Communiquer un message de sécurité routière aux usagers ne relève pas du simple marketing, mais fait appel à la connaissance des processus psychosociologiques : un partenariat est donc à établir entre spécialistes de sécurité routière et experts des sciences humaines (psychologie, sociologie) et de la communication qui apportent des connaissances complémentaires.

Les messages dispensés doivent être informatifs et concrets, mais aussi attractifs pour les usagers, simples et directs. Il faut absolument éviter les conseils très généraux du genre "soyez courtois", "soyez prudents", etc.). Les actions d'information sont d'autant mieux perçues que l'on prend appui sur les conditions locales : films ou autres formes de campagnes devraient donc tirer partie du contexte local Burkinabé.

Une campagne d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière devrait être systématiquement évaluée de façon à ce que l'on puisse en tirer les enseignements pour les campagnes suivantes et identifier les bonnes pratiques. Une évaluation complète, permettant d'estimer l'effet d'une campagne sur les nombres d'accidents et de victimes, n'est pas simple à réaliser. Il faut au moins évaluer, d'une part si l'information a été reçue par le public, et d'autre part si elle a été correctement assimilée. Sur certains thèmes (réduction des vitesses, port de la ceinture, etc.), un plan d'observation permettra, en outre, de mettre en évidence les changements de comportements éventuellement obtenus.

La télévision étant beaucoup suivie au Burkina Faso, constitue un vecteur privilégié de communication avec les usagers. Quelque soit la situation, il est indispensable de rappeler que l'information des usagers est une mission de service public qui ne doit pas être facturée en temps d'antenne comme une publicité commerciale. Des créneaux réguliers et de durée significative sont à préserver et à utiliser pour des reportages, jeux, concours (détecter des erreurs de conduite, etc.). Dans la situation actuelle où la télévision nationale est un office, un accord entre le Ministère des Transports et celui chargé de la communication est indispensable. Autrement dit, un partenariat privilégié est à mettre en place entre les responsables de la sécurité routière et les directions des télévisions. Il en va de même pour les radios nationales et privées.

Sur le plan pratique, l'intégration d'une obligation de service public dans les cahiers de charges des stations de télévision et de radio pour l'information et la sensibilisation de la population en éducation civique dont la sécurité routière devrait être envisagée par le Ministère chargé de la communication. Il s'agit de fixer un minimum de temps d'antenne (une heure par semaine par exemple) pour la diffusion des émissions spéciales sur les thèmes intéressant la circulation routière dans le cadre des programmes de télévision et de radio. Un Réseau de journalistes, de communicateurs et de

responsables au niveau du secteur public pourrait être monté pour étudier la mise en œuvre de cette mesure (rédaction des dispositions des cahiers des charges, fixation des durées minimales d'émissions etc.).

Il est recommandable d'encourager la création des centres d'éducation pour la sécurité routière pour enfants.

Un budget est nécessaire sur le long terme de façon à assurer la continuité, et une recherche de sponsors privés pourra éventuellement compléter les financements institutionnels. Dans certains cas, le choix du "sponsor" pourra d'ailleurs augmenter l'impact des campagnes tout en valorisant ce dernier.

Le développement d'une politique décentralisée de communication avec les usagers est également nécessaire en appui à la politique menée au niveau national car elle permet de toucher certaines populations par des médias qui leur sont proches et par lesquels le message passera mieux. Cette approche aura l'avantage aussi de pouvoir intervenir en langues nationales auprès du public non francophone. L'organisation des campagnes décentralisées demande des relais locaux qui peuvent être, soit des structures décentralisées de l'administration des transports, soit des collectivités locales ou des ONG.

En tout état de cause, l'élaboration d'un plan d'information, de communication et de sensibilisation devrait tenir compte de tous les groupes cibles notamment les milieux scolaires et universitaires, de telle sorte que toutes les couches socioprofessionnelles soient atteintes.

Axe 4 : Renforcer la protection des usagers vulnérables

Le diagnostic a montré une forte implication des usagers non protégés (piétons, usagers de deux roues, usagers de charrettes) dans les accidents de circulation.

En termes d'actions, il est nécessaire de :

- sensibiliser les usagers non protégés à la sécurité routière de manière continue ;
- sensibiliser les automobilistes sur la présence des usagers vulnérables par des comportements qui soient sécuritaires pour ceux-ci (respect de la signalisation, respect des passages piétons, respect de la limitation de vitesse) ;
- intensifier les efforts de promotion du port du casque ;
- aménager des trottoirs surélevés, larges et continus en milieu urbain pour éloigner les piétons de la circulation motorisée.

Orientation 3 : Améliorer l'état technique des véhicules

Le contrôle technique est considéré, vraisemblablement, par les usagers plutôt comme une formalité administrative que comme une mesure contribuant à leur sécurité : beaucoup tentent donc de s'y soustraire ou s'y soumettent en recherchant le moindre coût (emprunt temporaire de pièces détachées, petite corruption par exemple).

Axe 1 : Renforcer le contrôle technique des véhicules

Doter la structure en charge du contrôle technique d'équipements modernes et suffisants pour lui permettre d'inspecter efficacement les véhicules automobiles, tout particulièrement d'un véhicule de contrôle technique mobile lui permettant d'effectuer les contrôles aux postes de péage localisés aux sorties des principales villes. Le contrôle technique mobile vise à capter les véhicules qui échappent au contrôle réalisé dans les stations du CCVA.

Axe 2 : Réglementer l'importation des véhicules d'occasion

Il s'agira de prendre la décision de limiter l'âge des véhicules à l'importation.

Cette décision indiquera que :

- les camions et les autocars dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3 Tonnes 500 à importer ou à introduire sur le territoire national du Burkina Faso sous quelques régimes douaniers qu'ils soient, doivent être âgés de :
 - quinze (15) ans au maximum pour les camions et les véhicules utilitaires ;
 - dix (10) ans au maximum pour les autocars.
- les voitures particulières et les véhicules d'auto-écoles importés au Burkina Faso doivent être âgés de 15 ans au maximum.

Axe 3 : Améliorer le professionnalisme des garagistes

Il s'agit ici d'apporter une assistance aux garagistes pour une meilleure organisation et gestion des ateliers de réparation et d'entretien des véhicules automobiles. Il sera procédé aussi à la mise à jour des connaissances techniques des mécaniciens en fonction des nouvelles technologies.

L'objectif à moyen terme consiste à délivrer un agrément d'Etat aux mécaniciens garagistes sur la base d'un ensemble de critères de capacité

technique (certificat de mécanique automobile, disposition d'un minimum d'infrastructures, d'équipements et d'outillages de base).

Orientation 4 : Améliorer la sécurité des infrastructures routières

Il s'agira de définir et d'introduire des mesures préventives de sécurité dans les projets de développement des infrastructures routières (projets de construction, d'aménagement, de réhabilitation et d'entretien), de renforcer et d'améliorer la signalisation et de contrôler les vitesses pratiquées.

Axe 1 : Mettre en place un système d'audit et d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières

L'audit de sécurité est une procédure de contrôle qui vise à éviter que les infrastructures construites ou réhabilitées ne génèrent pas des problèmes de sécurité. Ces problèmes surviennent souvent parce que :

- l'on introduit des discontinuités dans des itinéraires, une hétérogénéité des infrastructures par l'utilisation de normes différentes selon les projets routiers ;
- on a oublié les piétons et les deux roues ;
- les équipements de sécurité ne sont pas prévus.

Il consiste à analyser un projet routier en détail du strict point de vue de la sécurité routière en tenant compte des circulations existantes et à venir sur le réseau considéré. Il permet donc d'identifier les sections de routes à remettre aux normes, qu'il s'agisse de tracés ou d'équipements.

Il faudra donc initier les audits de sécurité pour tout nouveau projet d'infrastructure, si possible à différents stades d'avancement: lors de l'avant-projet, du projet détaillé, de la réalisation et avant la mise en service. On pourrait alors modifier ou compléter le projet en fonction des résultats de l'audit de sécurité. A court terme, on peut envisager d'auditer les projets de construction d'échangeurs dans la ville de Ouagadougou ainsi que les routes nationales RN1 (Ouaga/Bobo) et RN 4 (Ouaga/Fada).

A moyen terme, il y a lieu de rendre la procédure d'audit réglementaire. En outre, il faut savoir qu'un audit de sécurité routière ne remet pas en question le bien-fondé d'une infrastructure nouvelle, mais vise à éviter qu'elle n'introduise ultérieurement des effets induits négatifs pour la sécurité. Prendre en compte dans un projet les résultats de l'audit de sécurité réduit les besoins futurs de financement pour des mesures correctives.



Dans le but de pérenniser les résultats de l'audit, la mise en place d'un système permanent d'évaluation de sécurité des infrastructures routières et des points à hauts risques devrait être envisagée.

Axe 2 : Renforcer et améliorer la signalisation sur les voiries et les routes primaires dans le cadre d'un Schéma Directeur de Signalisation

Elaborer et mettre en œuvre un Schéma Directeur de Signalisation Routière (SDSR). Il s'agirait d'abord de procéder à une étude diagnostic de l'état de la signalisation routière au Burkina Faso avec définition des standards internationaux requis, puis de procéder à la mise à jour physique de la signalisation dans son ensemble. Cette action vise à aider les conducteurs à adapter leur comportement aux conditions locales, particulièrement aux points singuliers où des réductions de vitesse et la prudence sont nécessaires. Il s'agit de décourager les comportements accidentogènes (vitesse excessive, imprudence dans les virages, dépassements dangereux etc.).

Cela conduirait à :

- mettre en place, dans un premier temps, sur les routes principales, de façon systématique un marquage central au sol, indiquant les zones de dépassement ;
- marquer les vitesses recommandées aux approches de virages, de carrefours, de rétrécissements et de villages ;
- apporter une formation adéquate aux équipes chargées du marquage et de la signalisation ;
- faire respecter la signalisation des véhicules en panne sur la chaussée ;
- rendre systématique l'installation des dispositifs rétro-réfléchissants aux abords des routes pour augmenter la visibilité de nuit ;
- identifier périodiquement et traiter les sites jugés dangereux (points noirs) ;
- installer des panneaux indicateurs de direction.
- améliorer la protection des passages à niveau (traversées de voies ferrées) en milieu urbain.

Axe 3 : Contrôler et maîtriser les vitesses pratiquées dans les villes et villages et sur les routes interurbaines

L'objectif de cette action est d'obtenir que la vitesse pratiquée par les conducteurs soit compatible avec l'infrastructure et les conditions locales de trafic notamment dans les villages et centres urbains traversés. Il faut alors se doter d'une "politique des vitesses" à partir d'un examen critique du réseau routier. Mettre en place une limitation générale de la vitesse sur les routes interurbaines consistera à :

- Introduire des mesures physiques de réduction des vitesses dans les traversées de villages.
- Introduire l'utilisation des appareils de contrôle de vitesse (radars).

Axe 4 : Améliorer les trottoirs et les accotements

- Faire l'inventaire des trottoirs, des accotements et des obstacles agressifs en bordure de chaussée ;
- Préparer un plan d'aménagement des trottoirs et des accotements (remise en état, élargissements, pose de glissières adaptées, élimination des obstacles rigides etc.).

Axe 5 : Séparer les trafics

Il s'agit ici de prévoir la séparation du trafic entre une zone de véhicules automobiles, une zone de deux roues et une zone de piétons dans les parties des routes nationales traversant les villes et les villages, particulièrement sur la RN 1 (Ouagadougou/Bobo-Dioulasso), la RN 2 (Ouagadougou/Ouahigouya/Frontière du Mali), la RN 3 (Ouagadougou/Kaya/Dori/Gorom/Markoye/Tin Akoff/Frontière du Mali), la RN 4 (Ouagadougou/Fada/ Frontière du Niger), la RN 5 (Ouagadougou/Pô/frontière du Ghana) et la RN 6 (Ouagadougou/Léo/Frontière du Ghana) qui ont incontestablement les trafics les plus importants au Burkina Faso.

Cette action vise à améliorer les conditions générales de circulation et de sécurité dans les villes et villages traversés par les routes nationales.



V- STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE

Pour des actions efficaces et durables, la politique nationale de sécurité routière doit reposer sur plusieurs éléments dont les plus importants sont :

- la création d'un Office de Sécurité Routière pour assumer un rôle de coordination et d'autorité en matière de sécurité routière.
- la mise en place d'un système intégré de données permettant de produire des statistiques et d'évaluer la performance des actions.
- la formation du personnel en sécurité routière pour mieux gérer la mise en œuvre et assurer le suivi des actions.

5.1 Définition de la stratégie

Au regard des constats tirés de l'état des lieux de la sécurité routière dans notre pays, il s'avère impérieux de définir une stratégie à même de mettre en œuvre des séries d'actions cohérentes portant sur les constituants fondamentaux du système de mobilité que sont le conducteur, le véhicule, la route et son environnement et cela en vue de contribuer durablement à l'amélioration de la sécurité routière.

En effet, comme il ressort de l'analyse, à chacun des éléments du système de mobilité est associé un certain nombre de facteurs accidentogènes sur lesquels il convient d'agir de manière appropriée.

Mais il sied de souligner que ces actions ne pourraient aucunement atteindre leur pleine efficacité tant qu'elles ne touchent pas directement au système de gestion de la sécurité routière et ses acteurs.

De ce fait, la stratégie à mener peut être organisée suivant quatre principales orientations qui prennent en compte les axes stratégiques, l'échéancier et les principaux intervenants tels qu'ils ressortent du tableau ci-dessous.

Tableau n° 3 : Mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière

AXES	ECHEANCIER	INTERVENANTS
ORIENTATION 1 : AMELIORER LA GESTION INSTITUTIONNELLE DE LA SECURITE ROUTIERE		
Axe 1 : Créer un Office de sécurité routière	Court terme	DGTTM, ONASER, CCVA, DGEF, DGC
Axe 2 : Mettre en place une Base de Données	Court terme	DGTTM, ONASER, DGPN, EMGN, BNSP, CENTRES HOSPITALIERS,

AXES	ECHEANCIER	INTERVENANTS
Accidents		Assureurs, CCVA
Axe 3 : Renforcer les capacités des acteurs	Moyen terme	DGTTM, ONASER, AMBF, CFTRA CFP, ORGANISATIONS SYNDICALES DES TRANSPORTEURS ET DES CHAUFFEURS
Axe 4 : Réviser les textes législatifs et réglementaires	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGPN, EMGN, BNSP, ORGANISATIONS SYNDICALES DES TRANSPORTEURS ET DES CHAUFFEURS, AUTO ECOLES, Assureurs,
Axe 5 : Renforcer le contrôle et la répression	Court terme	DGTTM, ONASER, DGPN, EMGN, TGI, BNSP, AUTO ECOLES, ORGANISATIONS SYNDICALES DES TRANSPORTEURS ET DES CHAUFFEURS, AMBF, ASSURANCES, CONSOMMATEURS

AXES	ECHEANCIER	INTERVENANTS
ORIENTATION 2 : EDUQUER A LA SECURITE ROUTIERE		
Axe 1 : Introduire la sécurité routière dans les programmes d'enseignement	Court terme	DGTTM, ONASER, DGEB, DGES, APE, DGFPE
Axe 2 : Eduquer les enfants hors milieu scolaire	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGAS, UNICEF, ONG
Axe 3 : Promouvoir l'information la sensibilisation et la communication	Moyen terme	DGTTM, ONASER, TELEVISIONS, ASSURANCES, SC, RADIOS
Axe 4 : Renforcer la protection des usagers vulnérables	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGAS, UNICEF, ONG

AXES	ECHEANCIER	INTERVENANTS
ORIENTATION 3 : AMELIORATION DE L'ETAT TECHNIQUE DES VEHICULES		
Axe 1 : Renforcer le contrôle technique des véhicules	Court terme	DGTTM, ONASER, CCVA, DGPN, EMGN
Axe 2 : Réglementer l'importation des véhicules d'occasion	Court terme	DGTTM, ONASER, DGD, CCVA, DGEF, DGC, OTRAF, SNTRV
Axe 3 : Améliorer le professionnalisme des garagistes	Moyen terme	DGTTM, ONASER, CCVA, DGTE, CCVA, CFP, ASSOCIATION GARAGISTES, CONSOMMATEURS

AXES	ECHEANCIER	INTERVENANTS
ORIENTATION 4 : AMELIORER LA SECURITE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES		
Axe 1 : Mettre en place un système d'audit de sécurité des infrastructures	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGR, PST-2, ENTREPRISES DE TP
Axe 2 : Renforcer et améliorer la signalisation	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGR, PST-2, ENTREPRISES DE TP
Axe 3 : Contrôler et maîtriser les vitesses	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGPN, EMGN, CCVA
Axe 4 : Améliorer les accotements	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGR, PST-2, ENTREPRISES DE TP
Axe 5 : Séparer les trafics dans les villes et villages	Moyen terme	DGTTM, ONASER, DGR, PST-2, ENTREPRISES DE TP

5.2 Elaboration d'un programme d'actions pour la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière

La mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière nécessite l'élaboration d'un programme d'actions qui définira les principales actions à

réaliser, déterminera le chronogramme de réalisation et précisera les responsabilités des acteurs impliqués. Ce programme sera élaboré avec la participation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière et sera complété par une évaluation budgétaire de la mise en œuvre de la politique. Le programme d'actions devra également comprendre des indicateurs de suivi et d'évaluation de la politique nationale de sécurité routière.

Ce programme d'actions constituera pour les autorités gouvernementales un tableau de bord de la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière et un instrument de mobilisation des partenaires techniques et financiers et des acteurs de la société civile.

Le gouvernement inscrira au budget de l'Etat les ressources qui seront affectées annuellement à la mise en œuvre du programme d'actions.

CONCLUSION

Il est toujours difficile de mesurer les effets d'une Politique Nationale de Sécurité Routière, car il est quasiment impossible de déterminer quel aurait été le nombre d'accidents si des mesures n'avaient pas été prises. Au fur et à mesure que le parc de véhicules et le volume de trafic s'accroissent, des actions extrêmement efficaces de réduction des accidents s'imposent.

En revanche, quand un Plan de sécurité routière comporte un système de statistiques amélioré, on peut s'attendre à ce que le nombre d'accidents enregistrés augmente (la majorité des accidents étant rapportée), ce qu'il ne faut pas interpréter comme un accroissement réel des accidents.

La Politique Nationale de Sécurité Routière doit faire l'objet de suivi et d'évaluation annuels (dans le cadre du rapport annuel sur la sécurité routière) pour assurer sa bonne exécution et veiller à ce que les ajustements requis y soient apportés. Les résultats de ces évaluations doivent être présentés aux autorités, puis communiqués aux usagers pour les convaincre de l'intérêt de poursuivre les actions entreprises.

En tout état de cause, le pilotage et la coordination des actions de sécurité routière devraient demeurer une responsabilité de l'Etat au même titre que ses autres missions régaliennes.