

# Accidentologie au Burkina Faso : Enjeux institutionnels, comportementaux et perspectives intégrées pour une sécurité routière renforcée

---

Maïmouna SANOU<sup>1</sup>, Hervé HIEN<sup>4,2</sup>, Sayouba TINTO<sup>3</sup>,  
Paulin K. SOMDA<sup>4</sup>, Hamidou OUEDRAOGO<sup>5</sup>,  
Imelda Laetitia SIMBORO<sup>4</sup>,  
Olivia Marie Angèle Awa OUEDRAOGO<sup>6</sup>,  
BAZONGO Didier<sup>7</sup>, Salah Idriss Séif TRAORE<sup>8</sup>,  
Sibiré OUEDRAOGO<sup>4</sup>, Aude NIKIEMA<sup>1</sup>,  
SAM Augustin<sup>9</sup>, Issou OUEDRAOGO<sup>10</sup>,  
Jean Baptiste GUIARD-SCHMID<sup>11</sup>, Nicolas MEDA<sup>12,13</sup>

## Résumé

Cet article dresse un état des lieux approfondi de l'accidentologie au Burkina Faso en s'appuyant sur une combinaison de données épidémiologiques officielles, d'études de cas et des échanges issus d'un webinaire réunissant des experts multidisciplinaires. L'analyse révèle que la forte incidence des accidents, particulièrement parmi les jeunes, les enfants et les usagers de véhicules à deux roues, s'inscrit dans un contexte marqué par des infrastructures routières insuffisantes, une application limitée des réglementations et des disparités territoriales dans la prise en charge des victimes. Parallèlement, les comportements à risque, tant individuels que parentaux, exacerbent la vulnérabilité des populations exposées. Face à cette problématique, il apparaît essentiel d'adopter une approche intégrée et interministérielle, incluant la réorganisation des services d'urgence, l'harmonisation de la collecte des données via un observatoire national et le déploiement de programmes d'éducation routière adaptés, afin de réduire significativement la mortalité et la morbidité liées aux accidents de la route.

**Mots clés :** Accidentologie, Observatoire national, Prévention intégrée, Sécurité routière, Burkina Faso

---

<sup>1</sup> Institut des sciences des sociétés (INSS) /CNRST, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>2</sup> Institut de recherche en science de la santé (IRSS)/CNRST, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>3</sup> Services d'urgence de traumatologie, CHU YO, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>4</sup> Institut national de santé publique (INSP)/MS, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>5</sup> RAME, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>6</sup> Direction de la Prévention et du Contrôle des Maladies Non Transmissibles, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>7</sup> Brigade nationale des sapeurs pompiers, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>8</sup> SAMU, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>9</sup> Direction générale de la Police nationale, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>10</sup> CHU CDG, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>11</sup> SCI santé , Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>12</sup> Département de santé publique, UFR/SDS, UJKZ, Ouagadougou, Burkina Faso

<sup>13</sup> Institut supérieur de de la santé des populations (ISSP) UJKZ, Ouagadougou, Burkina Faso

\*Auteur correspondant : SANOU Maïmouna, [smmarieh@yahoo.fr](mailto:smmarieh@yahoo.fr), Tel : 70565217

DOI : <https://doi.org/10.64707/revstlsh.v4i1i.1860>

# **Accidentology in Burkina Faso: institutional and behavioural issues, and an integrated perspective for enhanced road safety**

## **Abstract**

This article provides an in-depth overview of road traffic accident epidemiology in Burkina Faso, drawing on a combination of official epidemiological data, case studies, and exchanges from a webinar that brought together multidisciplinary experts. The analysis reveals that the high incidence of accidents - particularly among young people, children, and users of two-wheeled vehicles - occurs within a context marked by insufficient road infrastructure, limited enforcement of regulations, and territorial disparities in the management of victims. Moreover, both individual and parental risky behaviors exacerbate the vulnerability of the exposed populations. Faced with these challenges, it appears essential to adopt an integrated and interministerial approach, including the reorganization of emergency services, the harmonization of data collection through a national observatory, and the implementation of tailored road safety education programs in order to significantly reduce road traffic mortality and morbidity.

**Keywords:** Accidentology, National Observatory, Integrated Prevention, Road Safety, Burkina Faso

## **Introduction**

Les accidents de la circulation sont les accidents survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et causant des dommages corporels, matériels ou les deux. Les accidents de la circulation représentent un problème de santé publique majeur à l'échelle mondiale, avec des conséquences dramatiques tant sur le plan humain qu'économique. D'après l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les traumatismes liés aux accidents de la circulation ont été la première cause de mortalité chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans (OMS, 2023). Selon l'organisation, près de 1,35 million de personnes perdent la vie dans des accidents de la route, et jusqu'à 50 millions subissent des blessures non fatales. La grande majorité de ces décès survient dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, qui concentrent plus de 90 % des accidents mortels alors qu'ils ne possèdent que 60 % du parc automobile mondial (OMS, 2023). L'Afrique affiche ainsi les taux les plus élevés, avec une mortalité moyenne estimée à 27,5 pour 100 000 habitants, soit plus de trois fois supérieure à celle observée dans les pays à revenu élevé (E. Bonnet et A. Nikiema, 2023).

Dans ce contexte, l’Afrique subsaharienne apparaît particulièrement vulnérable. Les accidents de la route y sont la troisième cause de décès et d’invalidité (V. O. Onywerea et C. Blanchard, 2013) en raison de l’urbanisation rapide, du développement insuffisant des infrastructures routières, de politiques de prévention faibles et d’un manque de moyens de secours d’urgence (Y. G. Ahanhanzo et al., 2023; E. Bonnet, 2015; K. Jadaan et al., 2018; P. Pochet et al., 2017). Le Burkina Faso, n’échappe pas à ce constat inquiétant. En 2020, les traumatismes liés aux accidents de la voie publique occupaient la sixième place parmi les dix principales causes de décès dans les formations sanitaires de base (A. Nikiema et al., 2024).

Plusieurs chercheurs, dont M. Peden et al. (2009) dans le rapport mondial sur les traumatismes chez l’enfant, insistent sur la nécessité de considérer les accidents de la circulation comme une épidémie moderne, au même titre que les maladies infectieuses, tant leur impact sur les sociétés est massif et durable. L’accident de la route n’est plus simplement une question d’inattention ou d’imprudence individuelle, mais le résultat d’un système de mobilité défaillant, d’une faible gouvernance en matière de sécurité routière, et d’un manque de coordination intersectorielle. Cette perspective est également soutenue par K. Jadaan et al (2018), qui soulignent l’importance de renforcer les mécanismes de prévention et de surveillance dans les pays en développement, où les normes de sécurité sont souvent absentes ou peu appliquées.

La problématique est d’autant plus alarmante que les groupes les plus vulnérables – des piétons, enfants, usagers des véhicules à deux roues – sont aussi ceux qui paient le plus lourd tribut. Une étude menée au Nigéria par A. O. Ezenwa (1986) a révélé que plus de 60% des victimes d’accidents sont des usagers vulnérables, un constat que l’on retrouve dans plusieurs pays de la région, y compris au Burkina Faso (E. Bonnet et A. Nikiema, 2023; A. Nikiema, 2024; A. Nikiema et al., 2023). La majorité des accidents y impliquent des engins à deux roues, utilisées massivement comme moyen de transport quotidien, souvent sans casque ni protection adéquate. La faiblesse de la prise en charge post-accident est un autre facteur aggravant. V. M. Nantulya et M. R. Reich (2002) insistent sur le fait que dans de nombreux pays africains, les services de secours sont peu accessibles, mal équipés et souvent absents des zones rurales. Le délai de prise en charge d’un blessé peut ainsi atteindre plusieurs heures, réduisant considérablement les chances de survie et augmentant les risques de complications. Cette problématique

rejoint les observations de W. Odera et al (1997), qui relèvent le manque de formation des personnels médicaux à la gestion des traumatismes liés aux accidents de la route et l'absence d'un système national de surveillance et de prévention efficace.

Par ailleurs, au-delà des aspects biomédicaux, les accidents de la route doivent également être analysés sous l'angle social et comportemental. En prenant en compte les trois phases – prévention (pré-accident), l'accident, post-accident (prise en charge) – pour comprendre les interactions entre les facteurs humains, les facteurs techniques et les facteurs environnementaux. Cette approche systémique met en lumière l'importance de l'éducation routière, de l'aménagement urbain et des politiques publiques pour prévenir les accidents. Au Burkina Faso, l'éducation routière reste peu développée dans les programmes scolaires, et les campagnes de sensibilisation peinent à atteindre une large couverture (A. Nikiema, 2024; A. Nikiema et al., 2023). L'absence d'un code de la route accessible et la méconnaissance des règles élémentaires de circulation sont des faiblesses notables. Enfin, les conséquences économiques des accidents de la route sont loin d'être négligeables. D'après la Banque mondiale (2016), les pays à faible revenu perdent entre 2 et 5 % de leur produit intérieur brut (PIB) chaque année à cause des accidents de la circulation. Cela inclut les coûts médicaux, les pertes de productivité, les dégâts matériels et les dépenses liées à la prise en charge des personnes handicapées à vie. Pour le Burkina Faso, un pays déjà confronté à de nombreux défis socio-économiques, cette pression supplémentaire compromet les efforts de développement durable.

Face à cette situation, il devient impératif de documenter de manière rigoureuse la dynamique des accidents de la circulation dans le pays afin de proposer des solutions adaptées. Ce travail s'inscrit dans une perspective pluridisciplinaire, mobilisant des données empiriques, des analyses sociologiques, et une lecture critique des politiques publiques en matière de sécurité routière. L'objectif est non seulement de dresser un état des lieux actualisé du phénomène des accidents de la route au Burkina Faso, mais aussi de formuler des pistes d'action réalistes et intégrées, en lien avec les recommandations internationales et les réalités locales.

## **I. Matériels et méthodes**

L'analyse présentée dans cet article s'appuie sur un ensemble de sources de données complémentaires. Elle mobilise notamment le rapport issu

d'un webinaire organisé en août 2024, les statistiques officielles du bureau national de sapeurs-pompiers (BNSP), ainsi que des rapports du ministère de santé et des travaux antérieurs produits par des institutions de recherche. A cela s'ajoute des études de cas réalisées au sein d'établissements de santé, notamment au Centre Hospitalier Universitaire Yalgado Ouédraogo (CHU-YO) et au centre Hospitalier Universitaire Pédiatrique Charles De Gaulle (CHUP-CDG), qui ont apporté des éclairages précieux sur la prise en charge des victimes et les disparités régionales observées.

L'étude repose sur une méthodologie originale, combinant données statistiques et contributions issues du webinaire précité. L'approche adoptée se voulait participative, intersectorielle et multidisciplinaire. La préparation du webinaire a duré un mois, incluant l'envoi de courriers d'invitation aux ministères concernés et aux organisations indépendantes. Grâce à ces démarches préalables, les institutions participantes, sous la coordination d'une équipe scientifique initiatrice, ont pu prendre part aux réunions préparatoires ayant permis de clarifier les termes de références de chaque intervenant.

Le webinaire a réuni une dizaine d'experts issus de divers horizons : chercheurs et enseignants-chercheurs, professionnels de santé, représentants des ministères des transports et de la santé, membres de la police nationale et de la BNSP, ainsi qu'acteurs de la société civile. Chacun a présenté ses travaux, ses expériences de terrain, et les acquis de son domaine en matière de gestion des accidents. Les présentations, organisées autour de deux panels, ont abordé des thématiques telles que l'état des lieux de l'accidentologie, les dispositifs de gestion des accidents, ainsi que le rôle et les synergies entre les différents acteurs impliqués. Les participants en ligne, une cinquantaine au total, ont pu interagir en direct en posant des questions de clarification, auxquelles des réponses ont été apportées en temps réel.

Les interventions ont été analysées manuellement afin d'identifier les principaux thèmes abordés, les indicateurs relatifs à la fréquence, à la typologie et à la gravité des accidents. Le webinaire a été enregistré avec le consentement des intervenants et participants, puis intégralement transcrit afin de faciliter l'exploitation rigoureuse des données issues des échanges.

## II. Résultats

### II.1. Épidémiologie descriptive des accidents au Burkina Faso

#### II.1.1. Statistiques et facteurs liés aux accidents de la circulation

Au cours de l'année 2023, la BNSP a effectué 11 918 interventions liées aux accidents de la route, ayant entraîné 15 510 blessés et 182 décès. Près de la moitié de ces accidents ont eu lieu dans la capitale, Ouagadougou, occasionnant 7 794 blessés et 102 décès. L'incidence globale est estimée à 2 décès pour 100 accidents. Les accidents de la circulation touchent majoritairement les hommes dans 66% des cas. L'âge moyen des victimes est de 29,6 ans, avec un âge variant de 4 à 92 ans. Les enfants de moins de 15 ans apparaissent comme une population particulièrement vulnérable, bien que souvent sous-estimée dans les statistiques officielles. Une étude réalisée entre 2021 et 2023 par A. Nikiema et ses collaborateurs, sur les comportements des élèves des classes de 5<sup>e</sup> et de 1<sup>re</sup>, à Ouagadougou révèle que 2 enfants sur 10 sont victimes d'accidents de la route chaque année. Par ailleurs, ces enfants représentent environ 15% des accidentés admis dans les services de santé.

D'après les données des urgences traumatiques du CHU-YO - établissement de référence pour la prise en charge des traumatismes à Ouagadougou - les accidents de la route représentent 92,85% des cas de traumatismes pris en charge. Dans la majorité des cas, les lésions sont graves. Elles siègent principalement sur le squelette axial (34,4%), les membres thoraciques (28,3%) et les membres pelviens (32,4%) (cf. tableau 1).

**Tableau I :** Topographie des lésions traumatiques liés aux accidents (n= 2223) décrite lors d'une étude en 2020 au CHU-YO

Lésions	surface	Fréquence	%
Squelette axial	Face	413	18,6
	Crâne	276	12,7
	Rachis	70	3,1
Thorax		36	1,6
Abdomen		63	2,8
Membres thoraciques		628	28,3
Membres pelviens		719	32,4

Source : CHU-YO, 2020

Dans près de 93,37% des cas, les véhicules à deux roues, motorisés ou non, étaient à l'origine de l'accident. Cette proportion est particulièrement marquée chez les conducteurs d'environ 30 ans, avec une prédominance masculine. Les accidents impliquant des véhicules à quatre roues (4,29%) et des tricycles (1,49%) sont moins fréquents. Il en est de même des accidents liés à des agressions physiques, qui représentent 3,32% des cas.

**Tableau II** : Typologie des accidents de la circulation en 2023, BNSP

<b>MOYENS DE LOCOMOTION MIS EN CAUSE</b>	<b>Nombre</b>
Deux roues # deux roues	3034
Deux roues # véhicule	2019
Deux roues # animal	376
Deux roues # objet fixe	352
Deux roues # charrette	364
Deux roues seules	1486
Véhicule # véhicule	235
Véhicule # charrette	71
Véhicule # animal	392
Véhicule # objet fixe	41
Véhicule seul	51
Piéton # véhicule	175
Piéton # deux roues	738
Tricycle # deux roues	151
Tricycle # véhicule	29
Tricycle # tricycle	15
Tricycle # objet fixe	33
Tricycle # animal	40
Tricycle tombé seul	25
Tricycle # charrette	25
Véhicule # 2roues # tricycle	12
Tricycle # piéton	15
Tricycle # deux roues # piéton	5
Véhicule # deux roues # piéton	5
Piéton # plusieurs engins	5
<b>Total</b>	<b>11918</b>

Source : Statistiques de la BNSP, 2023

Ces tendances sont confirmées par la BNSP, qui précise que les accidents impliquant les véhicules à deux roues représentent la grande majorité des cas au Burkina Faso. Par exemple, en 2023, ces véhicules ont été à l'origine de 3 034 accidents. Ils ont également été impliqués, en association avec d'autres types de véhicules, dans de nombreux autres accidents (*cf.* tableau II).

La mortalité routière est également plus élevée lors des accidents impliquant les véhicules à deux roues. En 2023, sur les 102 décès enregistrés à Ouagadougou, 84 étaient liés à des accidents dans lesquels au moins un véhicule à deux roues était impliqué. Parmi ceux-ci, 31 décès ont résulté d'accidents survenus exclusivement entre véhicules, dont 14 concernaient des collisions entre deux véhicules à deux roues et 17 impliquaient un véhicule à deux roues.

Les données de la BNSP révèlent que les accidents de la circulation résultent majoritairement de facteurs humains, tels que l'excès de vitesse, la consommation d'alcool, le non-respect des règles de circulation et l'absence d'application effective des règlements, notamment en ce qui concerne le port du casque, l'obligation de détenir un permis pour conduire des motos et la régulation de l'alcoolémie au volant. A ces facteurs s'ajoutent ceux liés aux moyens de déplacement ainsi qu'à l'environnement, notamment l'état inadéquat des infrastructures routières, une signalisation déficiente, un faible éclairage des routes et des conditions météorologiques parfois défavorables, qui augmentent les risques d'accidents.

### **II.1.2. Accidents chez les enfants et influence des comportements parentaux**

Les enfants de moins de 15 ans sont particulièrement vulnérables face aux accidents de la route. Une étude menée par l'équipe de A. Nikiema et al en 2022, auprès d'enfants et de leurs parents, relève que les accidents sont également favorisés par l'autonomie précoce des enfants, leur méconnaissance des règles de circulation et l'influence des comportements parentaux. Ainsi, dès l'âge de 7 ans, de nombreux enfants se déplacent seuls, surtout lorsque le domicile se situe à proximité, phénomène particulièrement observable chez les élèves du primaire des établissements publics, ce qui augmente leur vulnérabilité face aux risques d'accidents. A l'inverse, lorsque l'école est éloignée, notamment dans le secteur privé, il est courant qu'un adulte les accompagne, généralement à moto ou en voiture. Par ailleurs, le mode de déplacement évolue en fonction de l'âge et du niveau d'étude, avec

une augmentation notable du nombre d'élèves qui utilisent des motos, surtout après l'obtention du brevet d'études du premier cycle. Ces élèves circulent fréquemment sans le permis A1 pourtant obligatoire :

*« Aucun des élèves interrogés n'avait le permis A1, ce qui montre une lacune importante en termes de respect des règles de sécurité routière » (A. Nikiema).*

Le choix du mode de déplacement dépend également de la distance entre le domicile et l'établissement scolaire et du niveau de vie des parents. Il convient également de noter que les transports en commun, bien qu'ils pourraient constituer une alternative plus sûre, restent très peu utilisés.

Le comportement des parents et leur perception du risque jouent un rôle déterminant dans la survenue des accidents chez les enfants. En effet, en tant que modèles, leur attitude influence directement la sécurité routière de leurs enfants. Toutefois, les enquêtes révèlent des pratiques et perceptions divergentes : même si la plupart des parents savent que le port du casque et de la ceinture de sécurité sont obligatoires, ils ignorent souvent l'âge légal requis pour conduire un véhicule à deux roues. Et même lorsque les textes et lois sont connus, leur mis en application fait souvent défaut :

*« En termes de comportement, on s'aperçoit que même si les connaissances sont là, il n'y a pas forcément application. Beaucoup de parents ont déclaré dépasser la limite de vitesse, beaucoup disent utiliser le téléphone en circulation et très peu disent porter le casque à moto tout le temps » (A. Nikiema).*

Par exemple, un comptage routier mené en 2024 par A. Nikiema et son équipe révélait que moins de 10% de la population porte un casque lorsqu'elle circule à moto. Certains parents estiment par ailleurs que les limitations de vitesse sont inadaptées et que conduire après avoir consommé de l'alcool ne présente pas un danger si le conducteur maîtrise son véhicule. Ces attitudes, minimisant le risque, influencent directement les comportements des enfants, augmentant ainsi leur exposition aux accidents de la route.

## **II.2. La prise en charge des victimes**

La prise en charge des victimes d'accidents se décline à trois niveaux : le préhospitalier, l'hospitalier et le post-hospitalier. Au niveau préhospitalier, il s'agit du relèvement des blessés sur les lieux de l'accident et de leur transfert vers les structures de soins. L'analyse de

la situation révèle que les capacités d'intervention des services de secours, notamment celles de la BNSP, sont limitées. Selon les travaux d'E. Bonnet et al (2018), évoqué au cours du webinaire, le délai moyen d'intervention de la BNSP à Ouagadougou atteignait 51 minutes en 2015 - entre l'appel et la prise en charge aux urgences -, dépassant ainsi fréquemment les normes recommandées. A l'exception de la région du Centre Sud, la BNSP est présente dans 12 des 13 régions du pays. En 2023, elle comptait 16 compagnies d'incendie et de secours au niveau national, dont quatre dans la région du Centre (Ouagadougou) et deux dans celle de la Boucle du Mouhoun (Boromo et Dédougou), sans pour autant couvrir entièrement certaines zones rurales. Implantées principalement dans les chefs-lieux de régions, ces compagnies ne couvrent pas toujours l'ensemble de leur périmètre d'intervention, ce qui entraîne une sous-déclaration des accidents et une prise en charge inappropriée, souvent assurée par des tiers non spécialisés. Même dans les zones urbaines où la BNSP est présente, la couverture reste insuffisante. D'après les travaux d'E. Bonnet et al (2017), l'expert J-B. Guiard-Schmid indique qu'entre 10 à 20 % des victimes sont acheminées vers les structures de soins par des moyens alternatifs, tels que les taxis, à Ouagadougou

La prise en charge hospitalière concerne le traitement des lésions liées aux accidents. Les études de cas réalisés au CHU-YO, rapportés par S. Tinto, montrent que les services hospitaliers sont régulièrement saturés. Par exemple, aux urgences traumatiques, on enregistre en moyenne 25 à 30 consultations quotidiennes pour des traumatismes divers, dont 10 à 12 nécessitent une hospitalisation ou une mise en observation. Le taux d'occupation des lits reste extrêmement élevé, au CHU-YO :

*« Nous avons un taux d'occupation des lits de 258% dans les services de traumatologie du CHU-YO, bien au-delà de notre capacité d'accueil » (S. Tinto).*

De plus, les centres hospitaliers, manquent souvent de ressources humaines spécialisées et d'équipements adéquats pour gérer efficacement les cas graves, malgré quelques améliorations récentes. La prise en charge des traumatismes génère également des coûts importants, inaccessibles pour la majorité de la population. Suivant les estimations des praticiens des urgences traumatiques du CHU-YO, présentées par S. Tinto, le coût moyen des lésions majeures (fractures, traumatismes crâniens, traitement chirurgical) s'élève à 696 815 F CFA, avec des variations allant de 339 480 à 1 605 000 F, sans compter les

dépenses directes liées aux soins, les pertes financières dues à l'arrêt de travail et les coûts de réparation des véhicules endommagés.

Enfin la prise en charge post-hospitalière inclut la médecine physique et la rééducation fonctionnelle pour les victimes. Bien que les besoins soient croissants, J-B. Guiard-Schmid note que l'accès à la rééducation reste limité. Dans une analyse situationnelle qu'il a réalisée en 2019 sur la prise en charge des victimes d'accidents de la route à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, il monte que la rééducation fonctionnelle ne représente qu'environ 25% de l'ensemble des interventions dans les spécialisés, alors que, sur une population estimée à 3 millions de personnes en situation de handicap, environ 400 000 nécessitent des soins de rééducation et 100 000 ont besoin d'appareils orthopédiques.

### **III. Discussion**

Cet article se distingue par la présentation conjointe de statistiques, d'études de cas, des résultats de diverses recherches et des réflexions d'experts en accidentologie recueillis lors d'un webinaire. Il offre une perspective originale sur l'état des lieux des accidents de la route au Burkina Faso, tout en soulignant plusieurs limites. L'échantillon des participants au webinaire ne couvre qu'une partie des acteurs impliqués dans ce domaine. Les analyses se concentrent uniquement sur les données des deux grands centres urbains, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, excluant ainsi les dynamiques potentiellement différentes dans les zones rurales. Malgré ces limites, les résultats mettent en exergue la complexité des enjeux liés aux accidents de la route, qui pèsent lourdement sur le système de santé et soulèvent des questions sociales majeures. En effet, la problématique des accidents, illustrée par le concept de « société du risque » de U. Beck (1992), se trouve au cœur de défis multiples en termes de santé publique, de comportements individuels et de défaillances institutionnelles. Les statistiques montrent que les accidents de la route, impliquant principalement des véhicules à deux et trois roues, des cyclistes et des piétons, représentent une cause significative de lésions et de décès, affectant particulièrement les jeunes adultes, les enfants et les zones urbaines telles que Ouagadougou. Ces constats rejoignent les travaux de E. Bonnet et al. (2020) qui soulignent l'insuffisance des dispositifs de prise en charge dans les pays à faibles revenus.

L'urbanisation rapide, les inégalités d'accès aux services d'urgence et la couverture géographique limitée de la BNSP illustrent comment le contexte institutionnel et spatial contribue à la sous-déclaration et à une

gestion inégale des accidents. En dépit d'une augmentation du nombre de ses compagnies, passant de neuf en 2021 (J.-B. Guiard-Schmid et al., 2023) à 16 en 2023, la BNSP reste insuffisamment présente sur l'ensemble du territoire national (J.-B. Guiard-Schmid et al., 2023). Dans les zones urbaines, notamment à Ouagadougou qui concentre le plus grand nombre de compagnies, les dernières études de Guiard-Schmid et collaborateurs (2021), citées par A. Nikiema (2024), montrent que les délais d'intervention de la BNSP se sont allongés, passant de 51 minutes en 2015 à 1 heure 24 minutes en 2021. Dans la majorité des zones rurales, l'absence de dispositifs adéquats contraint à recourir à des solutions informelles pour l'évacuation des blessés, aggravant ainsi les conséquences sanitaires et économiques des accidents. De plus, l'analyse des délais d'interventions de la BNSP relève des disparités territoriales supplémentaires, particulièrement dans les zones rurales, attestant de la fragmentation des systèmes de collecte de données. Cette dispersion complique la formulation et l'application de politiques de prévention efficaces.

L'autonomie précoce des enfants, combinée au manque d'accompagnement adulte et une faible éducation à la sécurité routière, accroît la vulnérabilité des enfants de moins de 15 ans (A. Nikiema et al., 2023; M. Ouedraogo, 2019). En effet, les résultats d'une étude réalisée par M. Ouedraogo (2019) relève que seulement 9,75 % des enfants ont affirmé parler de sécurité routière avec leurs parents. Pourtant, les enfants très jeunes autonomes se déplacent principalement par la marche qui les expose aux accidents de la route. Ainsi, 28,49% des enfants interrogés par M. Ouedraogo (2019) ont indiqué avoir déjà été victime d'un accident de la route lors de leurs déplacements. C'est en moyenne 22% des élèves rencontrés par A Nikiema et al. (2023) qui ont déclaré avoir eu un accident. Une courte distance entre le domicile et l'école est la raison largement évoquée par les parents pour justifier l'utilisation de la marche par les enfants au Burkina Faso (A. Nikiema et al., 2023; M. Ouedraogo, 2019) comme ailleurs dans d'autres contextes (R. Ewing, 2005; P. Lewis et J. Torres, 2010; T. E. McMillan, 2005). Les parents ont une appréciation biaisée des capacités d'enfants qui « n'ont pas encore les aptitudes nécessaires pour se déplacer seuls dans la circulation d'une manière sûre, leurs réactions devant le danger sont beaucoup trop spontanées, impulsives, émotionnelles » (M. Manciaux, 1980, p. 226). Ainsi, le chemin de l'école devient un lieu de risque, où les inégalités sociales se manifestent à travers des modes de

déplacement largement dépendant du niveau de vie et de la localisation des établissements scolaires (M. Ouedraogo et E. Bonnet, 2019).

Les comportements des parents et leur perception du risque révèlent également un rapport ambivalent aux règles de sécurité, qui accentuent la vulnérabilité des enfants face aux dangers de la route. En effet, bien que les parents connaissent les lois - telles que le port du casque, la limitation de vitesse et l'alcoolémie -, leur application reste partielle. Ce paradoxe s'explique, en partie par le contexte urbain africain où la modernité impose des normes nouvelles qui ne s'intègrent pas toujours aux pratiques quotidiennes. Ainsi, nombreux sont les parents qui minimisent le danger des accidents de la route et adoptent des comportements risqués. Cette normalisation du risque est corroborée par les travaux de M. Douglas (1990) et D. R. Kouabenan (2001), qui montrent que les individus interprètent le risque en fonction de leur contexte social et de leurs expériences. Chaque société tend à hiérarchiser les risques parmi une multitude d'incertitudes, en se concentrant sur ceux qui menacent le plus l'ordre social. Cette hiérarchisation des risques, associée à une illusion d'invulnérabilité, incite les parents à adopter des comportements moins sécuritaires. Par ailleurs, le modèle parental joue un rôle déterminant dans l'apprentissage des règles de sécurité chez l'enfant. En effet, les comportements routiers des parents influencent largement les connaissances et les conduites des enfants lorsqu'ils se déplacent, que ce soit à pied ou à vélo (U. Lachapelle et al., 2013; S. Secginli et al., 2014; M. S. Zeedyk et L. Kelly, 2003). Comme le souligne M-A. Granié (2004, p. 11) « les règles de sécurité que l'enfant se construit sont basées plus souvent sur le discours ou le comportement parental que sur les apports de l'éducation scolaire ». Cependant, l'absence d'une éducation routière systématique et de supports pédagogiques adaptés contribue à perpétuer ces comportements à risque dès le plus jeune âge.

Les discussions tenues au cours du webinaire ont permis de mettre en exergue d'importantes problématiques concernant la sécurité routière au Burkina Faso. A l'image d'autres pays d'Afrique de l'Ouest (E. Bonnet et A. Nikiema, 2023; E. Bonnet et al., 2020), la question des accidents de la circulation est encore trop souvent perçue comme une question de mobilité, relevant largement du ministère des transports. Alors qu'elle devrait être envisagée comme un enjeu majeur de santé publique et abordé dans une perspective interministérielle pour faciliter la mise en œuvre des politiques de prévention. Par ailleurs, l'absence d'une coordination institutionnelle – caractérisée par une collecte

fragmentée des données entre la BNSP, les établissements de santé et la police nationale – constitue un obstacle supplémentaire. Chaque acteur agit selon ses propres logiques (E. Bonnet, 2015). Le manque d'uniformité dans la collecte et l'interprétation des données entrave l'application de mesures de prévention susceptibles de réduire le coût humain des accidents. Dans ce contexte, une approche intégrée, combinant l'élaboration de la stratégie de prévention des accidents de la voie publique, la réorganisation des dispositifs d'urgence et le renforcement des infrastructures, apparaît indispensable pour améliorer la sécurité des usagers. Ainsi, la création d'un observatoire national intersectoriel, capable de centraliser et d'analyser de manière cohérente l'ensemble des données relatives aux accidents et de produire des indicateurs fiables pour suivre leur évolution, est à envisager. Enfin, malgré l'existence de cadres normatifs clairs et de lois bien établies – portant notamment sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, l'exigence de permis de conduire pour les motos, ou encore l'équipement réglementaire des véhicules motorisés à deux roues lors de la vente – leur application reste faible. Ce déficit d'application s'explique par un manque de contrôle effectif et de sensibilisation, compromettant ainsi l'efficacité globale des politiques de prévention. Dans ce contexte, une éducation précoce à la sécurité routière, comme le souligne A. Nikiema et al. (2023), apparaît comme un levier essentiel pour modifier durablement les comportements à risque chez les jeunes.

## **Conclusion**

Cet article contribue à une meilleure compréhension des accidents de la circulation au Burkina Faso, notamment en ce qui concerne la vulnérabilité des jeunes. Bien que des progrès aient été réalisés, de nombreux défis subsistent en matière de sensibilisation, de formation et de collecte des données, indispensables pour appréhender et prévenir efficacement les accidents. L'accidentologie au Burkina Faso apparaît comme un enjeu qui impacte non seulement la santé publique, mais aussi l'organisation sociale et les facteurs structurels. Les données révèlent une forte incidence d'accidents de la route, caractérisée par des inégalités territoriales et des pratiques de sécurité souvent insuffisantes. Parallèlement, les comportements à risque transmis par les parents renforcent la vulnérabilité des plus jeunes.

Face à ces constats, il est impératif d'adopter une approche intégrée qui combine la réorganisation des dispositifs d'urgence, la centralisation des données via un observatoire national et la mise en œuvre de

programmes d'éducation à la sécurité routière basées sur des données probantes dès le plus jeune âge. Seule une action concertée, impliquant l'ensemble des acteurs concernés, permettra de réduire significativement la morbidité et la mortalité liées aux accidents au Burkina Faso.

## **Contribution des auteurs**

SANOU Maïmouna, HIEN Hervé, Sayouba TINTO, Aude NIKIEMA, Jean Baptiste GUIARD-SCHMID, Olivia Marie Angèle Awa OUEDRAOGO, BAZONGO Didier ont contribué à constitution de la base des données, à l'analyse des données et à la rédaction du premier draft. SOMDA K Paulin, OUEDRAOGO Hamidou, SIMBORO Imelda Laetitia, TRAORE Salah Idriss Séif, OUEDRAOGO Sibiré, SAM Augustin ont contribué à la lecture du premier draft. OUEDRAOGO Isso, MEDA Nicolas ont contribué à la relecture globale du manuscrit et à sa validation.

## **Références bibliographiques**

- AHANHANZO Y Glele , KPOZEHOUEN, D, SOSSA, J. C, SOPOH, Ghislain E, TEDJI, H, YETE, K, et LEVEQUE, A, 2023, « Mon droit de marcher, mon droit de vivre". Mortalité des piétons, routes et caractéristiques environnementales au Bénin ». In Emmanuel Bonnet et Aude Nikiema (Eds.), *Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest: l'épidémie oubliée* (pp. 43-63). Québec.
- BECK Ulrich, 1992, *Risk society : Towards a new modernity*. London.
- BONNET Emmanuel, 2015, « C'est sur les routes des pays les plus pauvres qu'on meurt le plus ». In Valéry Ridde et Fatoumata Ouattara (Eds.), *30 idées reçues en santé mondiale* (pp. 87-92): Presses de l'EHESP.
- BONNET Emmanuel, FILLOL Amandine, NIKIEMA, Aude, LECHAT Lucie, TALL Mohamed, DA Songahir Christophe, et RIDDE Valery, 2018, « Évaluation des inégalités sociales de santé des traumatisés de la route à Ouagadougou au Burkina Faso ». *Santé publique SI (HS1)* 131-137.
- BONNET Emmanuel, et NIKIEMA Aude, 2023, « La sécurité routière en Afrique: une route encore longue pour atteindre les objectifs de développement durable de 2030 ». In Aude Nikiema et Emmanuel Bonnet (Eds.), *Les traumatismes routiers en Afrique*

*de l'Ouest : l'épidémie oubliée* (pp. 1-9). Québec Éditions science et bien commun

- BONNET Emmanuel, NIKIÉMA Aude, ADOLÉHOUME Amakoé, et RIDDE Valery, 2020, « Better data for better action: rethinking road injury data in francophone West Africa ». 5(5), e002521. Retrieved from <https://gh.bmj.com/content/5/5/e002521>
- BONNET Emmanuel, NIKIÉMA Aude, TRAORÉ Zoumana, SIDBEGA Salifou, et RIDDE Valéry, 2017, « Technological solutions for an effective health surveillance system for road traffic crashes in Burkina Faso ». *Global Health Action*, 10(1), 1295698. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/16549716.2017.1295698>
- DOUGLAS Mary, 1990, « Risk as a Forensic Resource ». *Daedalus*, 119(4), 1-16.
- EWING Reid, 2005, « Can the Physical Environment Determine Physical Activity Levels? » *Exercise and Sport Sciences Reviews*, 33(2), 69-75.
- EZENWA Afamdi O, 1986, « Trends and characteristics of road traffic accidents in Nigeria ». *Journal of the Royal Society of Health*, 106(1), 27-29.
- GRANIE Marie-Axelle, 2004, « La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans ». *Revue-Transports et Sécurité*, 83, 99-114.
- GUIARD-SCHMID Jean-Baptiste, COMTE Thierry, OUATTARA Sié Ahmed, GANDEMA Salifou, TAPSOBA Armel Brice, BAMBARA Yves Landry, et BONNET Emmanuel, 2023, « Analyse situationnelle de la prise en charge des victimes de la route au Burkina Faso: un défi pour atteindre les objectifs de développement durable ». In Aude Nikiema et Emmanuel Bonnet (Eds.), *Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest. L'épidémie oubliée* (pp. 111-127). Québec Éditions science et bien commun
- JADAAN Khair, AL-BRAIZAT Ethar, AL-RAFAYAH, Sajeda, GAMMOH Hala, et ABUKAHLIL Yazan, 2018, « Traffic safety in developed and developing countries: A comparative

- analysis ». *Journal of Traffic and Logistics Engineering Vol*, 6(1).
- KOUABENAN Dongo Rémi, 2001, « Culture, perception des risques et explication des accidents ». *Bulletin de psychologie*, 54(453), 329-342. Retrieved from [https://www.persee.fr/doc/bupsy\\_0007-4403\\_2001\\_num\\_54\\_453\\_15037](https://www.persee.fr/doc/bupsy_0007-4403_2001_num_54_453_15037)
- LACHAPELLE Ugo, NOLAND Robert B, et VON Hagen, LEIGH Ann, 2013, « Teaching children about bicycle safety: an evaluation of the New Jersey Bike School program ». *Accident Analysis & Prevention*, 52, 237-249.
- LEWIS Paul, et TORRES Juan, 2010, « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire: quelle place pour l'enfant dans la ville? » *Enfances, familles, générations*(12), 44-64.
- MANCIAUX Michel, 1980, « Les accidents dans l'enfance ». *Enfance*, 33(4), 225-230. doi: <https://doi.org/10.3406/enfan.1980.3360>
- McMILLAN Tracy E, 2005, « Urban form and a child's trip to school: the current literature and a framework for future research ». *Journal of planning literature*, 19(4), 440-456.
- NANTULYA Vinand M, et REICH Michael R, 2002, « The neglected epidemic: road traffic injuries in developing countries ». *Bmj*, 324(7346), 1139-1141.
- NIKIEMA Aude, 2024, « Les enjeux de la sécurité routière au Burkina Faso et le projet « changer les comportements en circulation routière auprès des élèves de la ville de Ouagadougou ». In Aude Nikiema, Ousseny Sigué et Yorsaon Christophe Hien (Eds.), *La sécurité routière au Burkina Faso : Regards croisés* (pp. 19-41). Ouagadougou: Presses Universitaires.
- NIKIEMA Aude, SIGUE Ousseny, et HIEN Yorsaon Christophe 2024, *La sécurité routière au Burkina Faso : Regards croisés*. Ouagadougou: Presses Universitaires.
- NIKIEMA Aude, ZOUGOURI A, et BONNET Emmanuel, 2023, « Sécurité routière au Burkina Faso : l'indispensable formation des jeunes ». In Aude Nikiema et Emmanuel Bonnet (Eds.), *Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest. L'épidémie oubliée* (pp. 305-340). Québec Éditions science et bien commun

- ODERO Wilson, GARNER P, et ZWI AJTM, 1997, « Road traffic injuries in developing countries: a comprehensive review of epidemiological studies ». *Tropical Medicine & International Health*, 2(5), 445-460.
- OMS, 2023. Traumatismes dus aux accidents de la circulation, from <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- ONYWERA Vincent O, et BLANCHARD Claire, 2013, « Road accidents: a third burden of ‘disease’ in sub-Saharan Africa ». *Global health promotion*, 20(4), 52-55.
- OUEDRAOGO Manhamady, 2019, *Accidents de la route et recours aux soins chez les enfants de moins de 15 ans à Ouagadougou*. Thèse Géographie, Université de Caen Normandie, Normandie. Retrieved from <https://theses.hal.science/tel-02520199>
- OUEDRAOGO Manhamady et BONNET Emmanuel, 2019, « Les enfants de moins de 15 ans face au risque d'accident de la route à Ouagadougou (Burkina Faso) ». *Revue francophone sur la santé et les territoires*. Retrieved from <http://journals.openedition.org/rfst/367>  
doi:<https://doi.org/10.4000/rfst.367>
- PEDEN Margie, OYEBITE Kayode, HYDER Adnan A, OZANNE-SMITH Joan, BRANCHE Christine, RAHMAN Fazlur AKM, et RIVARA Frederick, 2009, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant: World Health Organization.
- POCHET Pascal, OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, et ADOLEHOUME Amakoé, 2017, « L’usage Privé et Public des motos dans les villes d’Afrique Sub-Saharienne ». *Public Transport Trends* (pp. 103-105).
- SECGINLI Selda, COSANSU Gulhan, et NAHCIVAN Nursen O, 2014, « Factors associated with bicycle-helmet use among 8–16 years aged Turkish children: a questionnaire survey ». *International journal of injury control and safety promotion*, 21(4), 367-375.
- ZEEDYK M Suzanne, et KELLY, Laura, 2003, « Behavioural observations of adult–child pairs at pedestrian crossings. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 771-776.