

Les Volontaires adjoints de la sécurité : l'ambiguïté de la politique de sécurité routière menée au Burkina Faso

Aude NIKIEMA; INSS/CNRST

RESUME

Au Burkina Faso, la question de la sécurité routière s'est invitée depuis plusieurs années en ville. A l'image des pays d'Europe du Nord, elle s'inscrit peu à peu dans des démarches urbanistiques (ralentisseurs), mais celles-ci restent modestes en raison du faible pourcentage des voies aménagées. En effet, dans la capitale Ouagadougou, malgré une population évaluée à près de 2,5 millions habitants, un territoire urbain en expansion, un faible développement des transports en commun compensé par l'adoption d'un transport individuel de type deux roues motorisées, les voies bitumées ne représentent que 18% de l'ensemble de la voirie urbaine.

Par ailleurs, alors que le pays dispose d'une législation prenant en considérant l'essentiel des facteurs de risque de traumatisme routier identifiés par l'OMS (port de la ceinture, du casque, alcoolémie, contrôle de la vitesse), l'application des textes reste insignifiante et le nombre d'accidents routiers en ville ne cesse de progresser chaque année.

Dans ce contexte est apparu en 2013, à la faveur d'une politique d'emploi jeunes, plus que sous la pression de l'insécurité routière, un nouvel acteur : le Volontaire adjoint de sécurité (VADS). Placé sous la responsabilité de la Police nationale, il a pour fonction d'assurer la régulation de la circulation routière. Bien que la dénomination de ces acteurs évoque la notion de contrats locaux de sécurité développés en France, la fonction diffère puisqu'elle est principalement dédiée à la sécurité routière. La question est de savoir quel est l'apport des VADS à la sécurité routière dans la capitale du Burkina Faso ? L'objectif est de comprendre comment une initiative développée et adaptée au contexte local répond aux besoins grandissants dans ce domaine.

Pour répondre à cet objectif, la méthodologie mise en place s'est appuyée sur la géolocalisation et la cartographie des lieux d'intervention des volontaires dans la ville et sur des entretiens qualitatifs avec la population et les VADS pour comprendre la perception de leur activité. Des données secondaires, localisant précisément les lieux d'accidents ont également été mobilisées. Les résultats montrent que la formation a pour seul objectif d'assurer la régulation de la circulation. Les volontaires n'ont aucune autorité répressive sur la population. Ils sont présents principalement aux feux tricolores, où leur activité est présente sauf en cas de coupure d'électricité, et dans une moindre mesure aux carrefours sans signalisation, où leur activité prend sens. Malgré ces fonctions relativement réduites en termes d'intervention, la densité de circulation est telle à Ouagadougou, et les coupures d'électricité si fréquentes, que les populations considèrent la présence des VADS indispensables à la régulation de la circulation. Par extension, la population assimile leur intervention à de l'éducation et de la sécurisation routières. Les enquêtés considèrent que les Volontaires participent à la réduction du nombre d'accidents, sans qu'aucune statistique ne permette de le valider.

Malgré tout, et là se trouve l'ambiguïté de la politique, ces acteurs conservent le statut de volontaires, ce qui limite leur activité dans le temps et la conditionne au renouvellement de leur fonction par l'Etat.

Mots clés : volontaire adjoint de sécurité, sécurité routière, Ouagadougou

1- INTRODUCTION

La question de la sécurité en ville n'est pas nouvelle (Chalumeau et al., 2006 ; Loudier-Malgouyres et Vallet, 2010 ; Benbouzid, 2010 ; Pattaroni et Pedrazzini, 2010). A l'échelle de ce territoire, elle est considérée comme la conséquence de problèmes de gestion, de fonctionnalité ou d'usage des espaces. Les dysfonctionnements nourrissent alors « des délits, des troubles à la tranquillité et du sentiment d'insécurité » (2005, note sécurité et

comportements). Des démarches d'ordre urbanistique sont entreprises et visent à résoudre ces problèmes et plus globalement satisfaire à la notion de « safe city » (Reigner et al., 2009). Un modèle établi pour répondre au désordre urbain, mais aussi à l'amélioration de la qualité de vie, à la durabilité de vie en ville et la sécurité, notions dans lesquelles s'inscrivent les nouvelles politiques de transport, de déplacement et de sécurité routière. Ces notions, bien que plus largement développées dans les pays du Nord, ne sont pas absentes des choix politiques des pays du Sud. Pourtant, il existe des dysfonctionnements qui aboutissent à des choix de mobilité urbaine en parfaite opposition avec ces ambitions, c'est le cas de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso.

Cette ville est caractéristique des capitales ouest-africaines, marquée par une forte croissance démographique et spatiale. En 2019, selon l'Institut national de la statistique et de la démographie sa population est de 2 453 496 habitants (au recensement de 2006, elle était de 1 475 839 habitants) établis sur une superficie de 520 km² (Mairie Ouagadougou, 2016). Cependant, les modes de déplacement quotidien la distinguent des autres capitales. Ainsi, six habitants sur dix possèdent un moyen de transport, généralement un deux roues motorisées, alors qu'ailleurs dans la sous-région la possession d'un équipement de transport individuel est beaucoup plus réduit (Boyer et al, 2016). A titre d'information, en 2017, le nombre de nouvelles immatriculations de voitures particulières était de 20 762 (dont seulement 3% de véhicules de moins de cinq ans d'âge) et de 100 822 pour les engins à deux roues (Ministère du transport, 2017). Les choix urbanistiques ouagalais ont favorisé l'habitat individuel et l'extension du territoire urbain. Malgré les nombreuses tentatives de développer les transports en commun par bus, les mobilités sont dominées par l'utilisation d'un moyen de déplacement individuel qui lui a valu le surnom de « capitale des deux roues » depuis de nombreuses décennies. Outre ces spécificités, les gros porteurs, autorisés à circuler sur les axes urbains sans contrainte de type, viennent compléter la liste des véhicules en circulation dans la capitale. L'ensemble de ces caractéristiques contribue à l'encombrement des voies et à la multiplication des facteurs de risques d'accidents de la route. Elles expliquent, en partie, le nombre croissant d'accidents de la route chaque année. Ainsi, en 2018, la Police Nationale recensait 13 270 accidents, faisant 5289 blessés et 76 morts.

Les stratégies de réduction des accidents de la route, développées à travers le monde, reposent sur des approches réglementaires, répressives et/ou éducatives. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a identifié cinq principaux facteurs de risque que sont la conduite en état d'ivresse, le non-usage de la ceinture de sécurité ou du casque, les excès de vitesse et l'absence de protection des enfants. Au cours des décennies, le Burkina Faso a légiféré sur les quatre premiers points. Cependant, les statistiques sur les accidents de la circulation à Ouagadougou, bien qu'incomplètes (Bonnet, 2015), montrent une croissance continue du nombre de traumatismes. Or, une analyse bibliographique sur la sécurité routière (Millot, 2004) indique, dans les pays du nord, que les comportements illégaux ne sont pas les facteurs les plus importants de l'insécurité. Elle résulte également de « *problèmes de perception et de compréhension de l'environnement routier urbain* ».

Au Burkina Faso, malgré la législation, les actions menées sont loin du programme « ville plus sûre, quartiers sans accidents ». Développé dès les années 1980, l'axe central du programme est la modération de la vitesse et repose sur un ensemble d'interventions mobilisant différents registres destinés à contraindre l'usager de la route (ralentisseurs, passages piétons, mobiliers urbains, etc). L'approche est particulièrement développée dans les pays d'Europe du Nord, où les problèmes d'insécurité routière sont traités « *parce qu'ils posent des problèmes de vie sociale* ». L'objectif des interventions est de préserver la vie locale. La « *rue n'est pas une route* », la sécurité des déplacements n'est pas seulement vue comme un problème technique

mais elle est considérée comme une question de politique urbaine et de citoyenneté (rue de l'avenir, 2018).

Ces problèmes relèvent donc du Ministère de l'urbanisme alors qu'en France, et au Burkina Faso, ils sont de la responsabilité du Ministère des transports. La sécurité routière est considérée liée à la route où « *le piéton demeure un usager soumis aux contraintes de la circulation* » (Millot, 2004). Cet état de fait explique donc la situation observée sur la voirie urbaine de la capitale burkinabè puisque les ingénieurs en charge de sa conception et son amélioration ont pour préoccupation d'assurer la bonne circulation. Ouagadougou est à l'image d'autres villes africaines, le « *produit des théories bâties sur l'expérience européenne de l'urbanisation* » (Dureau, 1990). Alors que la rue africaine est marquée par une mixité fonctionnelle, l'aménagement routier la conçoit uniquement comme un espace affecté à la circulation. Son rôle de lieu de rencontre et d'interaction est ignoré. « *La sécurité routière est perçue dans son approche fonctionnaliste* » (Millot, 2004). Ce point est particulièrement important car il repose sur le modèle urbain fonctionnel fondé sur la séparation de quatre domaines : habiter, travailler, circuler et se récréer (Van der Wusten, 2016). Un modèle développé grâce à l'usage massif et quotidien de l'automobile (Guézéré, 2013) et au-delà du transport individuel. Or, en Afrique, cette mobilité est favorisée et contrainte par l'expansion rapide et non maîtrisée du territoire urbain.

C'est dans ce contexte que le Burkina Faso a mis en place différents moyens de contrôle de la sécurité routière. L'arsenal législatif n'est qu'un élément de cet ensemble de contrôle. Une expérience locale est venue soutenir il y a quelques années les actions menées pour réduire les traumatismes routiers, il s'agit des Volontaires adjoints de sécurité (VADS). La question est de savoir quel est l'apport de ces VADS à la sécurité routière ?

2- OBJECTIF ET METHODOLOGIE

L'objectif de cette recherche est de mettre en valeur des initiatives nationales en sécurité routière et de décrire l'impact potentiel de ces actions. Les VADS semblent répondre aux tendances observées depuis longtemps dans les pays du nord, où la politique de sécurité en ville cherche à se rapprocher du citoyen (Pannier, 2001). Toutefois, à bien y regarder, le statut et la fonction des volontaires, leur institution de tutelle, sont autant d'éléments pour s'interroger sur leur impact potentiel sur la sécurité routière dans les centres urbains. Par ailleurs, leur rôle est restreint à la régulation, une originalité au regard des pays du nord où les interventions en circulation ont surtout pour fonction le contrôle ou la répression. Il est donc intéressant de voir l'intérêt, l'enjeu et la reproductibilité de ce poste.

Les données exploitées dans ce texte sont issues de plusieurs recherches. Les informations principales concernent les VADS et leurs lieux d'activités. Elles ont été collectées entre octobre 2019 et janvier 2020 dans le cadre du Groupe de recherche international TRAUMA (GDRI – TRAUMA). Elles sont de deux types. Géographiques, il s'agit de géolocalisation des lieux d'intervention des VADS. La ville a été parcourue à l'aide d'un *Global Positioning System* (GPS) en s'appuyant sur la liste des sites, fournie par la Police nationale. Afin d'analyser la répartition spatiale des sites d'intervention, l'indicateur du voisin le plus proche a été calculé. Il mesure les distances entre chaque point d'un semis et son voisin le plus proche et compare cette distance à une distance attendue. Il définit donc la tendance à l'éloignement ou au regroupement des entités de la distribution tout en précisant le profil aléatoire ou pas de cette distribution. Les résultats peuvent être analysés à partir de trois indices : le ratio, le Zscore et les distances observées et attendues. Calculé à l'aide de l'outil *average nearest neighbor*

d'ArcGIS, le ratio est observé par rapport à la valeur 1, supérieur, le modèle de répartition est fondé sur la dispersion, inférieur, le modèle présente un phénomène d'agrégation spatiale. Le Zscore explique alors le modèle spatial observé, avec des valeurs très élevées ou très faibles (au-delà de -2,5 et 2,5 selon l'intervalle de confiance), on peut considérer qu'il n'est pas le fruit du hasard. Il est alors possible d'avancer les raisons de la structure spatiale présentée.

Les données contextuelles concernent la perception des VADS par la population et le point de vue des volontaires sur leurs activités. Ces recherches sont de type qualitatif. Il s'agit d'entretiens réalisés auprès de 10 VADS et d'une population de 30 individus en âge de circuler seuls sur le réseau routier, soit 10 élèves du secondaire, 10 étudiants et 10 personnes en activité, en tenant compte du genre. Les questionnaires contenaient un grand nombre de questions ouvertes, permettant de relever le vocabulaire utilisé par les populations et les volontaires pour d'écrire leur rôle dans la sécurité routière.

Les informations relatives aux lieux exacts d'accidents sont de type secondaire. Elles ont été collectées lors de l'enquête TRAUMATISMES, un axe du programme Equité en santé (<http://www.equitesante.org>), réalisée en 2015 à Ouagadougou. Pilotée par l'Institut de recherche en développement (IRD), en collaboration avec le CHUM, l'INstitut des sciences des sociétés (INSS), la Police nationale, le Centre hospitalier universitaire Yalgado, il s'agissait de savoir où se concentrent les accidents de la route avec traumatisme à Ouagadougou, pour identifier et comprendre la différenciation spatiale de ce fardeau et réduire la vulnérabilité des populations les plus exposées. Au cours de cette étude, durant six mois, les sections accidents des sept commissariats de la ville de Ouagadougou ont géolocalisé les lieux d'accidents. La cartographie réalisée à l'aide du SIG ArcGIS a été mise en partage avec les services de la police et a servi de base pour le déploiement des forces de sécurité destinées à intervenir sur la sécurité routière.

3- RESULTATS

3.1- Le contexte de mise en place des VADS

A Ouagadougou, l'allongement des distances, sans offre de transport en commun adaptée, a conduit au développement du transport individuel, les deux roues motorisées, et à l'encombrement des voies de circulation bitumées qui représentent à peine plus de 18% du réseau routier ouagalais (mairie Ouagadougou, 2016). Bien que le principe de ségrégation des modes de déplacement, par une gestion séparée, soit retenu pour les axes principaux, les déplacements restent dangereux. En effet, la création de la voirie minimise la question de la sécurité routière et ne contribue donc pas à la réduction des risques. Au cours des dernières années, l'ouverture de nouvelles voies de circulation, à Ouagadougou, s'est faite sans considération de la vie locale ou l'anticipation du développement d'activités économiques le long de ces axes, devenus très attractifs. Le dysfonctionnement se matérialise par l'absence de trottoirs pour la circulation des piétons (or selon Boyer et al (2016), 54 % des trajets quotidiens se font à pied) et l'absence d'espaces de parking pour les véhicules qui stationnent sur les axes de circulation, constituant, de fait, des facteurs de risque d'accidents.

C'est dans ce contexte qu'est née l'initiative de créer des brigades de volontaires en charge de la sécurité routière. De 2010 à 2013, le Programme des Nations-Unies pour le développement (PNUD) soutient la mise en place du Programme conjoint de renforcement de la sécurité urbaine (PCRSU) à Ouagadougou (Police municipale, 2013). Une première brigade de Volontaires communaux pour la sécurité routière (VCSR) prend fonction dans la capitale. Cette approche se fonde sur l'expérience développée en France dénommée Comité local de sécurité (CLS). La première composante du programme vise « *le renforcement de l'intégration de la*

dimension sécuritaire dans les outils de planification et de gestion urbaine gérée par la commune de Ouagadougou à travers la Police municipale » (Police municipale, 2013). L'un des objectifs est de développer et mettre en œuvre des actions de sécurité routière. La démarche s'apparente aux modèles développés dans les pays d'Europe mais le rapport d'évaluation du PNUD ne laisse aucune équivoque, les Volontaires n'ont bien qu'une fonction de régulation dans la circulation routière aux carrefours accidentogènes. On pourrait croire que la question généralement implicite dans l'aménagement est vue sous un autre jour par la Mairie de Ouagadougou, puisqu'en 2010 a été créé le Service de la mobilité, du transport urbain et de la sécurité routière. Pourtant, les nouveaux aménagements montrent l'intérêt central porté à la voiture, ou aux deux roues, dans leur déplacement et la négligence accordée à l'individu, qu'il soit conducteur (susceptible de sortir de son véhicule) ou piéton.

Cette expérience pilote à l'échelle communale est remplacée, dès 2013, par un programme étatique « emplois jeunes », à l'origine des Volontaires adjoints de sécurité (VADS). Ils sont placés sous la responsabilité de la Police nationale et donc du Ministère de la sécurité. Ils sont recrutés pour une durée d'un an selon l'article 25 de la loi 031-2007/AN sur le volontariat national. Il peut être renouvelé sans que sa durée totale n'excède trois ans. Ce recrutement s'inscrit dans le programme national du volontariat burkinabè dont l'objectif est de développer et promouvoir l'engagement volontaire en mobilisant les jeunes pour l'atteinte des OMD (CAPES, 2013). Plus globalement, cet intérêt politique accordé au volontariat vise à lutter contre la pauvreté et à offrir aux jeunes des possibilités d'acquérir de l'expérience professionnelle (CAPES, 2013). Il s'agit donc de surmonter les difficultés économiques vécues par une frange de la population puisque le chômage est un phénomène urbain (Dialla, 2015). « *Au Burkina Faso, la population urbaine est en majorité jeune, les personnes de moins de 20 ans représentant 50,4 % des citoyens* » (ONU Habitat, 2003). En 2012, selon l'Observatoire national pour l'emploi et la formation professionnelle (ONEF), environ 51% des jeunes de 15 à 29 ans sont sans emploi au Burkina Faso dont 45% ont un niveau secondaire et 20% un niveau supérieur (lefaso.net, 2012).

Selon les textes d'organisation, la mise en place des VADS vise également à renforcer la sécurité à l'échelle urbaine (ONU Habitat, 2003). En effet, les structures créées précédemment pour les besoins de sécurité routière oeuvrent à l'échelle nationale, tel l'Office National de Sécurité Routière (ONASER), créé en 2008. Toutefois, reste posée la question de la sécurité routière, présente dans les discours, mais souvent absente des pratiques des acteurs administratifs motivés par la mobilité, la fluidité, l'attractivité des territoires dont ils ont la responsabilité du développement (Reigner et al, 2009).

3.2- Les lieux d'intervention des VADS

Les VADS sont au nombre 3000 sur l'ensemble du territoire burkinabè. Ils interviennent dans les villes, le plus souvent aux côtés des policiers. Ils sont alors placés sous la responsabilité de différentes structures policières (commissariat, préfecture, service régional, direction nationale). A Ouagadougou, ils sont 1120 présents sur 130 carrefours (figure 1). Le recrutement se fait sur concours avec une épreuve écrite (critère : savoir lire et écrire) et une épreuve sportive. Tous les VADS ont les mêmes responsabilités et sont encadrés aux carrefours par un policier. En l'absence de policier, un responsable est désigné parmi les volontaires en poste pour faire remonter les difficultés. Leur rôle est d'assurer le respect des feux tricolores à l'aide d'un sifflet, notamment en cas de délestage, d'assister les policiers et de réguler la circulation aux carrefours démunis de signalisation. Les actions menées restent, toutefois, incitatives puisque ces volontaires n'ont aucune autorité répressive sur les usagers.

Les VADS sont organisés en deux brigades qui alternent, un jour sur deux, selon les heures suivantes du lundi au vendredi (6h30 – 9h, 11h30 – 13h, 14h30 – 15h30, 17h – 20h) (entretien avec le responsable des VADS, Police nationale, 2019). Le samedi les VADS peuvent être présents avec un moins grand déploiement (photos 1 et 2).



Photo 1 : VADS en poste à un feu tricolore Photo 2 : VADS intervenant lors d'un accident

La distribution spatiale des lieux d'intervention des VADS montre leur localisation le long des voies bitumées, il n'existe pas d'exceptions à cette règle, sauf lorsqu'ils sont postés devant les établissements scolaires. La figure 1 montre également une forte concentration dans les quartiers centraux, les plus anciennement lotis. Ceci se justifie par l'importance du réseau routier revêtu, contrairement aux quartiers périphériques de la capitale parcourus par des pistes en terre de dimension variable.

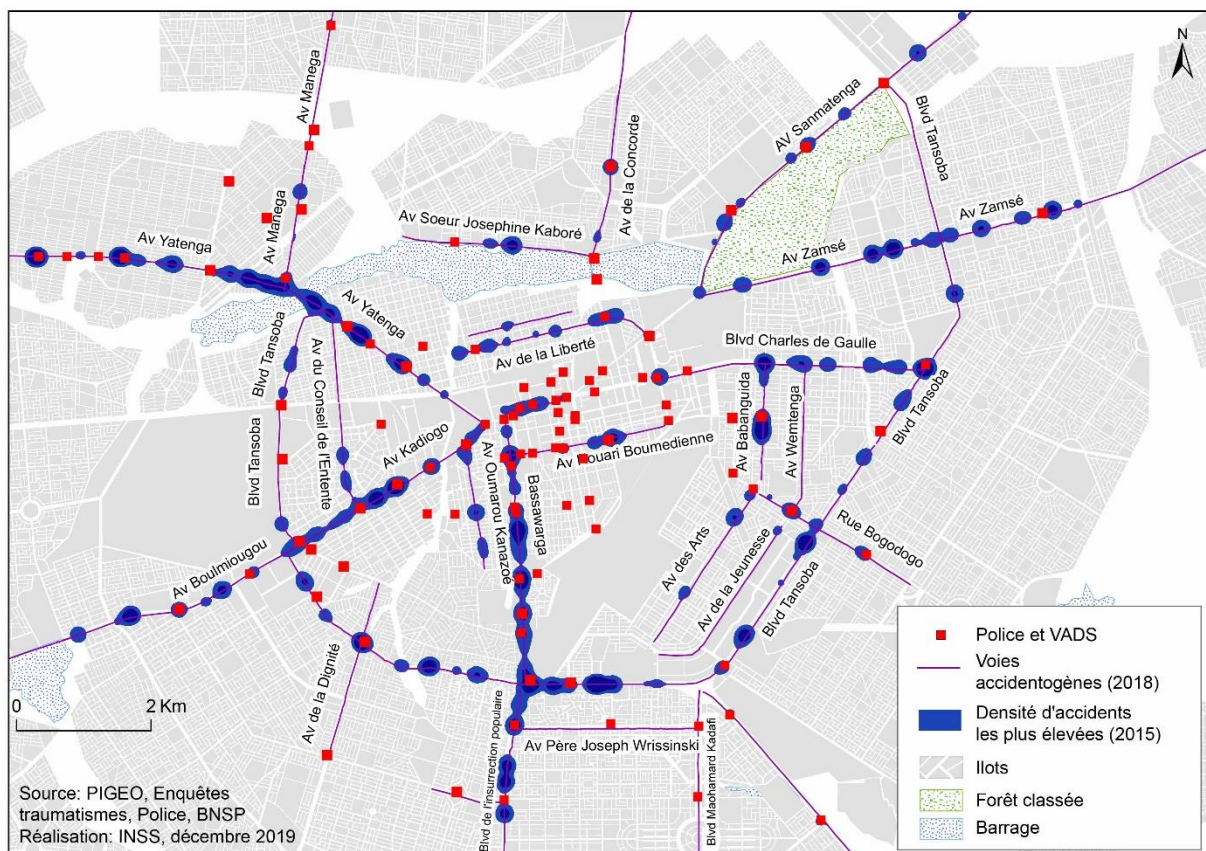


Figure 1 : Localisation des lieux d'intervention des VADS (2019) et des lieux d'accidents à Ouagadougou

Les résultats de l'indicateur du plus proche voisin montrent, pour nos observations, un ratio de 0,78, (inférieur à 1). Ceci indique l'agrégation spatiale des lieux d'intervention des VADS. La capitale ne serait donc pas desservie de la même manière sur l'ensemble de son territoire. Ce ratio est éclairé par le Zscore, de - 4,18, indiquant le caractère non aléatoire de cette répartition spatiale. Il est donc possible d'avancer que la politique suivie par les autorités pour mettre en place les volontaires sur le territoire urbain privilégie le centre-ville. Une situation confirmée par une évidence, le commissariat central bénéficie d'un tiers des effectifs placés sous la responsabilité de l'ensemble des commissariats de Ouagadougou. Enfin, le troisième indice est issu de la comparaison entre la distance attendue et la distance observée, respectivement de 755m et 596m. L'éloignement entre les lieux d'implantation des VADS est plus faible que ce que la statistique attend d'une telle distribution. Il est donc possible d'avancer qu'il existe une agrégation des lieux d'intervention des VADS. On peut s'interroger de l'intérêt de cette distribution spatiale.

Selon les responsables de la Police nationale, les VADS sont positionnés aux carrefours considérés les plus accidentogènes. La particularité de ces croisements est d'être équipés de feux tricolores pour deux tiers d'entre eux. Cette situation, bien que surprenante, sont justifiés par les résultats des travaux de recherche réalisés par l'équipe TRAUMA en 2015 (Bonnet et al, 2015) (figure 2). Les résultats ont montré la corrélation étroite entre l'importance des accidents et la proximité avec un carrefour équipé d'un feu tricolore (Sidbega, 2015).

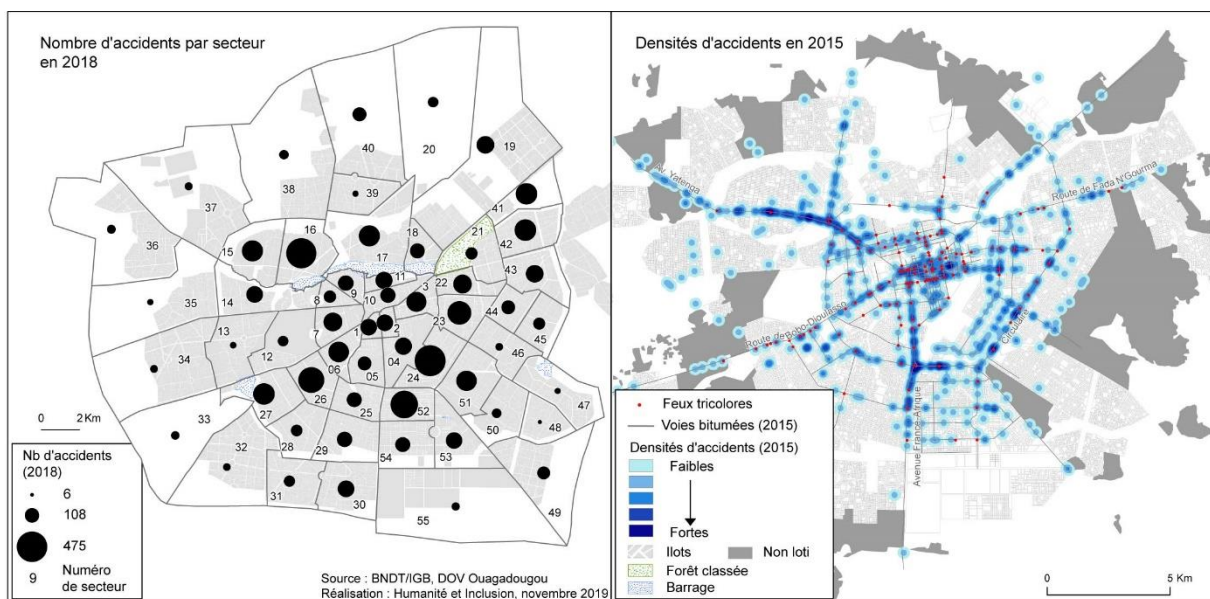


Figure 2 : Distribution des lieux d'accidents en 2018 par secteurs et géolocalisés en 2015 à Ouagadougou

Le choix des lieux d'intervention des VADS est conforme à la géolocalisation des lieux d'accidents qui montre une forte concentration en centre-ville (figures 1 et 2). Toutefois, d'un point de vue santé publique, ces accidents ne sont pas toujours les plus traumatisants, compte tenu de la densité de circulation et de la vitesse de déplacement.

Par ailleurs, si la distribution du nombre d'accidents par secteur en 2018 met toujours en évidence le centre-ville, la première couronne périphérique recense un grand nombre d'accidents (figure 2). Les marges urbaines semblent moins touchées, toutefois, les populations ne sont pas forcément moins à risque en raison de leur éloignement des structures de secours d'urgence (Brigade nationale des sapeurs-pompiers) et des structures de soins capables de

prendre en charge les traumatisés de la route. La durée de la prise en charge par la BNSP était estimée à 51 mn en 2015 (Bonnet et al., 2015)¹.

3.3- Perception des VADS

Ce point présente les résultats des enquêtes qualitatives. Les entretiens ont été traités globalement. Des critères de sélection avaient été définis pour identifier les interlocuteurs, mais l'homogénéité des réponses nous a conduit à ne pas tenir compte de ces profils. Les enquêtés ont un âge moyen de 27 ans, ce sont 14 femmes et 16 hommes, essentiellement de niveau d'enseignement secondaire et supérieur, sauf deux personnes de niveau primaire ou n'ayant pas été à l'école. Les personnes exerçant une activité sont : fonctionnaire, enseignant ou commerçant.

A la question « quelle est la fonction principale des VADS ? », trois types de réponse ont été donnés : réguler/réglementer la circulation (n=17), assurer la sécurité routière (n=10), aider les agents de sécurité (n=3). Lors des entretiens les enjeux régulateurs et éducateurs de ces volontaires sont apparus. Tous les interrogés considèrent ces acteurs de la circulation routière importants et indispensables. Ils justifient cela en précisant qu'ils sont nécessaires à l'ordre en circulation, ils évitent les embouteillages (n=8), leur présence sensibilise au respect de la signalisation (n=5), ils assurent la fluidité de la circulation (n=3), ils assurent la sécurité (notamment des élèves et des piétons) et protègent des accidents (n=12), ils éduquent au respect du code de la route (n=5). Il y a donc une réelle adhésion de la population à cette fonction, comme l'indique un enquêté : « *la présence humaine est plus dissuasive que le feu* » (un étudiant enquêté, janvier 2020).

Au regard des Ouagalais, les VADS ont donc une triple fonction, dont certains aspects ne sont pas clairement définis dans leurs prérogatives, mais qui se dessinent en filigrane : réguler, protéger, éduquer. La question « quels sont les lieux où la présence de ces volontaires est utile ? » vient confirmer ce constat. Ainsi, les carrefours (n=15), les écoles et les marchés (n=5) et les feux tricolores (n=15) ont été indiqués. Il est intéressant de constater qu'à la question « avez-vous des suggestions à faire ? », seule deux personnes ont émis le souhait de leur donner le pouvoir de répression. Les déclarations des enquêtés semblent montrer que la présence des VADS influence la régulation des comportements à risque (Poplimont, 2013). L'amélioration de la sécurité routière devrait donc s'appuyer sur les théories du changement de comportement.

Finalement, la fonction des VADS se manifeste non pas à travers les attributions fixées par les autorités mais à travers l'intérêt que leurs portent les urbains. Il faut les considérer non pas comme le révélateur des besoins de la population mais plutôt comme les moyens à adopter pour améliorer la sécurité routière. Les « émeutes des casques », suite à la mise en place d'une police répressive pour l'adoption du port du casque par les deux roues motorisées en 2003 (Sory, 2012) montrent, au-delà du contexte politique de l'époque, la difficile mise en place de mesures de sécurité routière de façon autoritaire. Par ailleurs, ces émeutes ne sont pas le témoin d'une opposition contre toute forme de contrôle routier, bien au contraire. En effet, il existe une forme de participation citoyenne à la sécurité routière. Ainsi le « Réguler » se concrétise, dans les quartiers périphériques de Ouagadougou parcourus, par des pistes et exempts de signalisation routière, par des ronds-points en pneus usagés mis en place aux carrefours, par les habitants résidant le plus souvent à proximité (Koara, 2020). Le « Protéger » est assuré, toujours dans les mêmes quartiers, par des ralentisseurs en terre mis en place par les riverains, justifiant leur

¹ A noter que ce temps s'est considérablement allongé puisqu'une étude menée en 2020 par l'IRD selon la même méthode qu'en 2015 évalue le temps de prise en charge à 1h40mn (<https://secroutiere-burkina.cloudlyours.com/>)

action par l'accident d'un enfant à proximité, même s'ils sont souvent peu appréciés des usagers de la route. Le « Eduquer » est investi par les associations. A Ouagadougou, elles sont au nombre de trente, parmi lesquelles cinq interviennent régulièrement, voire tous les jours pour l'une d'entre elle, pour assurer la fluidité de la circulation aux croisements sans signalisation des voies bitumées (Consigui, 2018).

Les Volontaires déclarent être parfois « insultés » dans leur fonction de régulation par des usagers de la route trop pressés. Pourtant, la population enquêtée est unanime : elle souhaite que cet acteur soit maintenu sur les routes. Leur rôle dans l'emploi des jeunes est considéré comme important, celui dans la circulation routière est considéré indispensable. Un enquêté déclare : « *ils sont indispensables à la mise en place de l'ordre dans la circulation par les moyens de sensibilisation et c'est également un métier qui permet la réduction du chômage des jeunes* » (un étudiant enquêté, janvier 2020). Bien qu'aucune statistique ne permette d'évaluer l'importance des VADS dans la limitation des accidents de la route, dix enquêtés sur trente considèrent que « *leur action contribuent beaucoup à la protection de la vie des populations et à la réduction des accidents* » (un étudiant enquêté, janvier 2020).

Les travaux sur la sécurité routière montre que la production de l'accident de la circulation est un symptôme d'un dysfonctionnement urbain (Reigner et al, 2009). Il reste que dans un contexte urbain africain où l'aménagement est mal contrôlé, et où une forte majorité de la population n'est ni éduquée, ni sensibilisée à la question de la circulation routière, les moyens d'assurer la sécurité des usagers de la route ne peut reposer que sur les seules mesures techniques et répressives. L'expérience des VADS en est un témoin évident.

4- CONCLUSION

Au Burkina Faso, la politique de sécurité routière se heurte, dans ses démarches répressives, à l'opposition massive de la population, en témoignent « les émeutes des casques » en 2003 dans la capitale. Elles se sont soldées par l'abandon du contrôle policier, malgré l'existence d'un texte de loi disposant d'un décret d'application. La répression semble associée à l'expression du pouvoir politique et conduit à un refus systématique de la part des Burkinabè. En revanche, la présence des Volontaires adjoints de sécurité sur le réseau routier semble ne pas souffrir d'une perception négative dans la capitale, bien au contraire. Leur formation ne leur permet que d'assurer des actions régulatrices en circulation, particulièrement bienvenues lors de délestages particulièrement nombreux en saison sèche, ou aux intersections dépourvues de signalisation. Pourtant, ils sont également perçus comme des agents éducateurs dans un contexte marqué par des usagers de la route circulant principalement en deux roues motorisées et rarement titulaires du permis de conduire. Par ailleurs, en raison de la faible part du réseau routier revêtu, la densité du parc roulant aux heures de pointe est source d'un risque d'accident accru, la présence des VADS est alors considérée comme un moyen de limiter les accrochages en assurant la fluidité du trafic et le respect des règles de circulation. Si aucune statistique ne permet de valider cette perception, il faut rappeler que les lieux d'intervention des volontaires sont identifiés en fonction du caractère accidentogène du site.

Créé depuis 2013, la fonction de VADS est considérée par la population, en 2020, comme indispensable à la sécurité routière qui souffre d'une insuffisance d'interventions, à tel point que les riverains du réseau routier s'impliquent dans la gestion de la circulation de différentes manières. Ainsi, les quartiers périphériques traversés par les pistes en terre voient se multiplier les ronds-points en pneus usagés ou les ralentisseurs en terre, tandis que les voies bitumées sont les lieux d'intervention d'associations en sécurité routière dont les membres viennent réguler le trafic de leur propre initiative et sur leurs fonds propres. Il existe donc de réels besoins en sécurité routière qui se traduisent par des initiatives locales et une participation citoyenne qui

semble se refléter dans la fonction de Volontaire adjoint de sécurité, sans doute parce qu'elle est avant tout issue d'une politique d'emploi jeunes, plus que de la volonté de l'Etat de mobiliser de nouvelles actions dans le domaine de la sécurité routière. Quoiqu'il en soit, cette fonction reste dépendante du maintien des emplois jeunes, ce qui montre toute l'ambiguïté de la politique de protection routière au Burkina Faso. Pourtant, la présence des Volontaires s'avère nécessaire d'un point de vue sécurité. Leur rôle pourrait d'ailleurs être élargi à la fonction de secours d'urgence. En effet, leur présence dans les périphéries d'une ville marquée par une croissance spatiale rapide pourrait pallier les temps d'intervention des sapeurs-pompiers, chaque année un peu plus longs, auprès des accidentés de la route.

Bibliographie

Benbouzid B., 2010, « Urbanisme et prévention situationnelle : le cas de la dispute des professionnels à Lyon », Métropoles, en ligne n°8, 24 p

Bonnet E., Nikiema A., Lechat L., 2015, Développer un système de surveillance des accidents de la route à Ouagadougou pour en diminuer le fardeau, Note de politique « L'équité en santé au Burkina Faso », 4 p <http://www.equitesante.org/correction-systeme-surveillance-accidents-route-ouagadougou/>

Bonnet E., 2015, C'est sur les routes des pays les plus pauvres qu'on meurt le plus, in Des idées reçues en santé publique, ss la direction de V. Ridde et F. Ouattara, Presses de l'Université de Montréal, pp 139-143

Boyer F., Goueset V., Delaunay D., 2016, Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou, Autrepart, 21p

Chalumeau E., Imbert F., Roux P., 2006, L'irruption de la sûreté dans les pratiques d'urbanisme et de construction, PUCA n°174, Paris, 100 p

CAPES, 2013, Etude nationale sur l'emploi des jeunes au Burkina Faso, Ouagadougou, 82 p, https://www.izf.net/sites/default/files/etude_capes_emplois_des_jeunes_au_burkina_faso.pdf

Consigui AA., 2018, Rôle des associations dans le domaine de la sécurité routière dans la ville de Ouagadougou, Mémoire de master recherche, Université Joseph Ki Zerbo, 83 p

Dialla BE., 2015, La question de l'emploi des jeunes : une analyse du cas du Burkina Faso, Revue Le Cames, <http://publication.lecames.org/index.php/hum/article/viewFile/484/334>

Dureau F., 1990, Pour une approche non fonctionnaliste du milieu urbain africain, in Séminaire international de Rabat (15- 17 mai 1990) « Croissance démographique et urbanisation. Politiques de peuplement e& aménagement du territoire », pp 105-116

Guézéré A., 2013, Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ?, Norois [En ligne], 226, pp 41-62

Koara J., 2020, Les aménagements routiers spontanés dans les villes de Ouagadougou et Koudougou, Mémoire de master recherche, Université Joseph Ki Zerbo, 89 p

Loudier-Malgouyres C., Vallet B., 2010, L'influence de la sécurité sur la conception urbaine. Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France, n°155, pp 25-28

- Millot M., 2004, Aménagement urbain et sécurité routière. Analyse bibliographique, CETE Méditerranée, 24 p
- Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière, 2018, Tableau de bord statistique 2017, Ouagadougou, 89 p
- ONU-Habitat, 2015, Elaboration du rapport national Habitat III du Burkina Faso, Ouagadougou, 107 p
- Pannier N., 2001, Les contrats locaux de sécurité et la politique de la ville, Revue française des affaires sociales, pp.127-148
- Pattaroni L., Pedrazzini Y., 2010, Refuser l'urbanisme de la peur, in Regards sur la Terre. Villes : changers de trajectoire, ss la direction de Jacquet P., Pachauri RK., Tubiana L., pp 231-240
- Police municipale, 2013, Renforcement du Programme conjoint de sécurité urbaine, http://policemunicipaleouaga.bf/securite_urbaine.html
- Popliment C., 2013, Education routière, changement de comportement et formation à la conduite : constat, enjeux et transformations, Questions vives, vol.9 n°19, pp 15-19
- Reigner H., Hernandez F., Thierry Brenac T., 2009, Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, Métropoles, n°5, pp. 42-78
- Rue de l'avenir, 2018, L'apaisement de la circulation en Europe, Grenoble, www.ruedelavenir.com, 24 p
- Sidbega S., 2015, L'apport de la géomatique dans la gestion et le suivi des accidents de la route dans la ville de Ouagadougou : cas de l'arrondissement de Baskuy, Mémoire de master SIG, Université de Ouagadougou, 98 p
- Sory, a. 2012. « Contestation de la taxe de développement communal à Ouagadougou : La gouvernance parallèle en question ». Communication aux 13es conférences N-AERUS XIII. Paris, 22-24 juin 2012
- van der Wusten H., 2016, La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé, EchoGéo [Online], 36, 16 p
- Lefaso.net, 2012, Crise de l'emploi au Burkina : Quand le chômage devient la règle, mercredi 5 septembre 2012 à 22h43min, <https://lefaso.net/spip.php?article50014>