

Au Burkina Faso, il devient urgent de sensibiliser au port du casque

Emmanuel Bonnet (IRD), Aude Nikiema (INSS/CNRST), Oussény Sigué (INSS/CNRST)

Résumé

Cette note présente les résultats d'une étude réalisée sur le port du casque à Ouagadougou. Les données proviennent d'observations en circulation et d'enquêtes réalisées auprès des populations jeunes se déplaçant en deux-roues motorisés. Les résultats rappellent le cadre législatif, les taux de port du casque, l'importance des cas de blessures portées à la tête lors d'accidents et les raisons évoquées par les personnes refusant leur utilisation en circulation.

Faits saillants

- La législation obligeant le port du casque pour les deux-roues motorisés est adoptée depuis 1978
- A peine 5% des motocyclistes portent le casque dans les deux villes principales du pays
- 47% des accidentés pris en charge à l'hôpital sont blessés à la tête
- La chaleur est le principal motif du non port du casque

Introduction

Au Burkina Faso, les villes souffrent d'un manque de transport en commun. La conséquence est l'adoption des moyens de transports individuels, comme les deux-roues motorisés. Or, à Ouagadougou, les flux se concentrent sur les axes bitumés qui ne représentent que 20% (2018) de la voirie urbaine. Ceci favorise la survenue d'accidents.

Les traumatismes crâniens sont l'une des principales causes de morbidité et de mortalité dans les pays à faible et moyen revenu, et en particulier au Burkina Faso. A Ouagadougou, 47% des blessés de la route admis aux urgences hospitalières sont touchés à la tête (Bonnet et al., 2021). Ce type de blessure peut avoir des conséquences durables et handicapantes. Selon l'OMS, afin de réduire les impacts des accidents, le port du casque en circulation est fortement recommandé.

Approche

Nous avons recherché l'ensemble des textes réglementaires sur le port du casque au Burkina Faso depuis le premier décret en 1978. Plusieurs sessions de comptage sur le port du casque ont été réalisées entre janvier et avril 2021 à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Afin d'observer les effets de la météo sur l'usage du casque, nous avons mené ces sessions de comptage en saison chaude et en saison sèche et froide (autant de sessions). Les lieux d'observation étaient des axes bitumés (doubles et simples voies) aux carrefours à feux tricolores. Les observations ont été complétées par des entretiens menés auprès des élèves de collèges et de lycées afin de connaître les raisons du refus du port du casque.

Résultats

Une législation actualisée ...

Au Burkina Faso, plusieurs textes législatifs définissent les règles en matière de port du casque. Le premier date de 1978. Il rend obligatoire le port du casque pour les conducteurs et les passagers d'engins à deux-roues motorisés. En 2003, il est actualisé par un décret qui définit la répression et les contraventions en matière de circulation routière pour les véhicules de plus de 125 cm³. En 2005, un décret vient étendre l'obligation à l'ensemble des usagers de deux-roues motorisés et renforce les dispositions en précisant l'obligation de fournir le casque lors des ventes de deux-roues motorisés.

... mais une application absente

Sur les 42 000 motos observées lors des sessions de comptage, des différences importantes ont été observées sur le taux de port du casque dans les villes de Ouagadougou (7,12%) et de Bobo-Dioulasso (2,58%). Les femmes portent nettement moins le casque à Bobo-Dioulasso (1,24% contre 5,57% à Ouagadougou). Ce sont les hommes de Ouagadougou qui portent le plus le casque (7,96%).

La saison ne semble pas modifier le taux de port du casque puisqu'il est globalement de 5,73% en saison froide et 4,82% en saison chaude. Par ailleurs, le taux de casques mal portés reste très important. A Ouagadougou, près d'un quart des casques portés n'est pas correctement attaché.

Le port du casque : entre méconnaissance et refus de le porter

L'enquête a été menée auprès de 1086 élèves (niveau 4^{ème} et 1^{ère}) dans 3 établissements secondaires de la ville de Ouagadougou. Parmi ceux circulant en deux roues motorisés pour se rendre à l'école, 28% (n=303) affirmaient se déplacer avec leur propre moyen et seulement 28% d'entre eux déclaraient porter le casque pour tous leurs déplacements.

Parmi ceux qui déclarent ne jamais le porter (38,9%), un peu moins de la moitié (42,3%) le justifient par la gêne occasionnée et 28,8% par le coût. Les conditions climatiques, comme la chaleur, sont souvent avancées comme la contrainte principale.

Enfin, les élèves connaissent mal les règles puisque 47,1% se rendant à l'école en moto déclarent que le casque n'est pas obligatoire.

Conclusion

Le port du casque est désigné par l'OMS comme le moyen de réduire les traumatismes crâniens en circulation. Toutefois, la pratique est peu répandue dans les villes du Burkina Faso malgré une législation qui l'impose et qui oblige la fourniture du casque lors de l'achat d'un deux-roues motorisé neuf. En l'absence d'un contrôle systématique et d'un manque de sensibilisation, il devient indispensable de mener des campagnes d'information auprès des populations sur les risques liés aux accidents de la route et d'éduquer les plus jeunes aux bonnes pratiques lors des déplacements sur les axes routiers.

Recommandations pour l'action

- Mettre à la disposition des populations des casques adaptés aux conditions climatiques
- Former, dès le primaire, les élèves aux règles de sécurité routière et au port du casque
- S'appuyer sur les clubs jeunes pour sensibiliser aux risques routiers dans le secondaire
- Associer les VADS et tous les acteurs des transports pour attirer l'attention sur la nécessité de porter le casque en circulation

Références bibliographiques

Bonnet E., Petitfour L., Dagenais C., 2021, A Ouagadougou, les blessés d'accidents de la route sont jeunes et majoritairement blessés à la tête et aux membres inférieurs, note de politique, IRD, 4 p.

Décret N° 78-107/PRES/TPTU du 30 novembre 1978 rendant obligatoire le port d'un casque de protection pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes

Décret n°2005-196/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 4 avril 2005 rectifiant les articles 13, 15, 44 du décret de 2003)

Décret n°2005-231/PRES/PM/MCPEA du 20 avril 2005 portant obligation d'intégrer le casque aux équipements d'accompagnement des véhicules motorisés à deux-roues lors de la vente.