

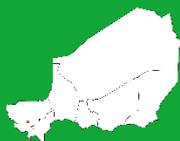


RÉPUBLIQUE DU NIGER

Fraternité - Travail - Progrès

REGION DE NIAMEY

DIRECTION REGIONALE DE L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE



NIAMEY

RAPPORT D'ENQUETE

JANVIER 2022

ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE



AMPLEUR ET CAUSES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LA REGION DE NIAMEY





AVANT-PROPOS



La Direction Régionale de l'Institut National de la Statistique de Niamey suit l'évolution des statistiques sur les accidents de circulation routière de la région de Niamey depuis 2014, à travers les fiches d'interventions des Sapeurs-pompiers. Elle dispose d'une base de données qui est plus axée sur l'ampleur des accidents (nombre d'accidents, de décès, de blessés, etc.). Pour compléter les informations sur les accidents telles que les causes liées aux accidents, la Direction a entrepris de mener une enquête qualitative.

A cet effet, la Direction a bénéficié de l'appui financier de la Banque Mondiale à travers le projet « Données de Qualités pour la Prise des Décisions », qui a pris en charge, les coûts de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière et l'analyse des données.

L'étude sur l'ampleur et les causes des accidents de la circulation routière à Niamey a été réalisée sur la base de deux types de données. Les données quantitatives (données de sources secondaire) sont issues de la base de données sur les accidents, conçue par la Direction Régionale de

l'Institut National de la Statistique de Niamey à partir des fiches d'interventions des Sapeurs-pompiers et celles qualitatives proviennent de l'enquête de perception de la population sur les accidents de circulation routière à Niamey.

Elle a bénéficié des conseils techniques, et de l'accompagnement de la Direction Générale de l'INS à travers notamment la Direction de la Coordination et du Management de l'Information Statistique. Elle a aussi bénéficié de l'accompagnement du Gouvernorat et de certaines structures régionales.

Il faut aussi souligner que les chefs de quartiers ont apporté leur appui à la Direction lors de la réalisation de cette enquête, en mobilisant les groupes d'interviewés et en les sensibilisant, afin qu'ils collaborent, en accueillant les équipes de collecte, et en participant effectivement et activement aux entretiens de groupe.

Je voudrais saisir l'opportunité de la publication de cette étude, pour exprimer toute la profonde gratitude, et tous les remerciements, de la Direction Régionale de l'INS, aux structures mentionnées ci-dessus qui ont apporté une assistance multiforme à la Direction Régionale dans la réalisation de cette importante étude et dans bien d'autres activités.

Mme Mariama HIMA MAGAGI

Directrice Régionale de l'Institut National de la Statistique de Niamey



SIGNALETIQUE



OURS

Unité responsable : Direction Régionale de l’Institut National de la statistique de Niamey

Directeur du projet : Idrissa ALICHINA KOURGUENI, Directeur Général de l’INS

Chargée du suivi du projet : Issoufou Saidou, Directeur de la Coordination et du Management de l’Information Statistique de l’INS

Coordonnateur de l’étude : Mme Mariama HIMA MAGAGI, Directrice Régionale

Analystes : Mme Mariama Hima Magagi, Directrice Régionale

Mme ISSA Mariatou Issoufou, Chef service des Statistiques Economiques et Sociales, DR/INS/NY

Oumarou ISSOUFOU IBRAHIM, Chef du service Régional de la Coordination statistique, DR/INS/NY

Abdou MAMANE, Directeur des Statistiques de l’ANISER,

AYOUBA ABDOU SAMINOUE, Stagiaire, DR/INS/NY

MOBANDI NABA GREGOIRE, Stagiaire, DR/INS/NY

Maalik SOUMAILA, Stagiaire, DR/INS/NY.

Photos : Insitution / Photographe

Editeur de la publication : INS

SIGLES ET ABREVIATIONS

ANISER	Agence Nigérienne de la Circulation routière Routière
BAD	Banque Africaine de Développement
CCOG	Centre Culturel Oumarou Ganda
CSPRO	Census and Survey Processing Systeme
DQPD	Données de Qualités pour la Prise de Décision
GRIS	Groupement Régional d'Incendie et de Secours
INS	Institut National de la Statistique
Nigelec	Société Nigérienne d'Electricité
ODD	Objectif de Développement Durable
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
RDC	République Démocratique de Congo
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN	Route Nationale
SEEN	Société d'Exploitation des Eaux du Niger
SPSS	Statistical Package Social sciences
STATA	Software for Statistics and data Science





SOMMAIRE

Avant-propos.....	ii
Sigles et Abréviations.....	iv
Sommaire.....	1
Résumé.....	4
3. Contexte et justification.....	5
4. Méthodologie de l'étude.....	8
4.3 Méthodologie de l'enquête qualitative.	8
<i>Objectifs de l'enquête</i>	<i>8</i>
<i>Outils de collecte</i>	<i>8</i>
<i>Echantillonnage.....</i>	<i>9</i>
4.4 Organisation de la collecte, traitement et analyse des données.....	10
PRINCIPAUX RESULTATS.....	11
5. Problématique de la mobilité à Niamey.....	12
5.3 Problème de fluidité de la circulation routière.....	12
3.2 Cause de la non fluidité de la circulation routière.....	14
3.3 Appréciation des efforts des parties prenantes dans l'amélioration de la circulation routière.....	17
<i>Usagers</i>	<i>18</i>
<i>3.3.2 Services de régulation routière.....</i>	<i>19</i>
<i>3.3.3 Services d'entretiens routiers</i>	<i>20</i>
<i>3.3.4 Services en charge de l'installation des infrastructures et d'équipements routiers.....</i>	<i>21</i>
4. Principaux facteurs de risque liés à la circulation routière à Niamey.....	23
4.1 Risques liés à la circulation routière.....	23
4.2 Évolution temporelle du nombre d'accidents et celui de victimes des accidents de circulation routière de 2016 à 2020.....	24
4.2.1 Evolution du nombre d'accidents	24
4.2.1.1 Accidents selon les heures	24
4.2.1.3 Evolution mensuelle	27
4.2.1.4 Evolution annuelle.....	28
4.2.2 Evolution du nombre de victimes	29
4.3 Profil des victimes.....	29
4.4 Quartiers les plus accidentogènes.....	31
4.5 Types de dégâts matériels engendrés par les accidents de circulation routière.....	33
4.6 Ampleur des accidents de circulation routière à Niamey entre 2016-2020.....	33
4.7 Impact des dégâts sur l'état des victimes de 2016 à 2020.....	34
4.8 Évolution du nombre de victimes d'accidents de circulation routière de 2016 à 2020 selon les quartiers ou lieux.....	36
5. Causes des accidents de circulation routière.....	37
5.1 Facteurs humains.....	37
5.2 Facteurs environnementaux.....	38
6. Mesures d'atténuation des accidents.....	40
6.1 Initiatives prises par les populations.....	40
6.2 Mesures à prendre pour atténuer les causes d'accidents.....	41
6.2.1 Mesures pour les causes humaines	42
6.2.2 Mesures pour les causes environnementales	43
Conclusion et Recommandations.....	44
Bibliographie.....	47
Remerciements.....	49

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition du nombre de quartiers tirés par arrondissement communal selon le milieu de résidence	9
Tableau 2 : Répartition du nombre de focus prévus et réalisés par arrondissement communal.....	9
Tableau 3 : Proportion des réponses relatives à la fluidité de la circulation selon les groupes d'entretien (%).....	13
Tableau 4 : Prévalence, taux de mortalité et létalité des accidents de la circulation routière	23
Tableau 5 : Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par tranche d'âge selon les entretiens.....	29
Tableau 6: Proportion des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par sexe	30
Tableau 7: Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par statut de résidence selon les entretiens.....	30
Tableau 8: Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par statut d'occupation selon les entretiens.....	31
Tableau 9: Répartition des types dégâts matériels selon les années de 2016-2020	33
Tableau 10: Répartition de l'état des victimes selon le type d'engins endommagés entre 2016 et 2020	35
Tableau 11: Principales causes environnementales selon la perception de la population.....	38

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Causes de la non fluidité de la circulation routière à Niamey.....	17
--	----

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Proportion des réponses par rapport à la fluidité.....	12
Graphique 2: Proportion des réponses relatives à la fluidité de la circulation par arrondissement communal.....	13
Graphique 3 : Occurrence d'apparition des types de causes de la non fluidité de la circulation routière dans les entretiens réalisées	14
Graphique 4 : Répartition des avis par rapport aux efforts des usagers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)	19
Graphique 5 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services de régulation dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)	20
Graphique 6 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services d'entretiens routiers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)	21
Graphique 7 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services d'installations et d'équipements routiers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%) Répartition des entretiens selon les avis des participants par rapport aux efforts.....	22
Graphique 8 : Répartition des avis par rapport au niveau de risque de circulation routière à Niamey en 2021.....	24



Graphique 9 : Répartition des avis par rapport au risque de circuler à Niamey en 2021	24
Graphique 10 : Proportion des accidents de circulation routière selon les intervalles d'heures	25
Graphique 11: Perception de la population sur la fréquence d'accidents de circulation routière selon les intervalles d'heures.....	25
Graphique 12: Répartition du nombre moyen d'accidents de circulation routière en 2016 et 2020 selon les jours.....	26
Graphique 13: Répartition des avis par rapport aux accidents de circulation routière selon les jours.	27
Graphique 14 : Evolution mensuelle de la proportion des accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020	28
Graphique 15 : Evolution annuelle des proportions des accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020	28
Graphique 16 : Evolution de la proportion des victimes d'accidents de circulation routière de 2016 à 2020 à Niamey.....	29
Graphique 17 : Evolution des quartiers les plus accidentogènes de 2016 à 2020 à Niamey.....	32
Graphique 18: Répartition des quartiers perçus comme étant les plus accidentogènes selon les entretiens	32
Graphique 19: Evolution de l'ampleur des accidents de la circulation routière selon l'état des victimes	34
Graphique 20: Évolution du poids des victimes d'accidents de circulation routière des quartiers/axes ayant enregistré au moins cent (100) accidents par an de 2016 à 2020.....	36
Graphique 21: Répartition des causes d'accidents de circulation routière par année.....	37
Graphique 22: Principaux facteurs humains des accidents selon la perception de la population	38
Graphique 23: Répartition des causes environnementales	39
Graphique 24: causes infrastructurelles des accidents de circulation.....	39
Graphique 25: Initiatives prises par les populations contre les accidents	40
Graphique 26: Initiatives prises par commune pour atténuer les accidents de la route.....	41
Graphique 27: Mesures pour atténuer les accidents de la route	42
Graphique 28: Actions à prendre pour atténuer les accidents de circulation routière	43

RESUME

La ville de Niamey avec un taux d'urbanisation de 95,2%, un taux d'accroissement annuel de la population de 3,08% en 2020 (INS, projection démographiques 2012-2024) et une augmentation exponentielle du parc automobile, est confrontée à un véritable problème de mobilité urbaine, accentuant les cas d'accidents de circulation. En effet, la ville enregistre un taux de mortalité variant de 4,6 à 7,3 pour 100 000 personnes et un taux de létalité de 1,6 à 2,2 % entre 2016 et 2020.

L'étude sur l'ampleur et les causes des accidents de circulation routière à Niamey a pour objectif de décrire la fréquence des accidents de circulation routière dans la ville de Niamey, les dégâts matériels, le profil des personnes les plus impliquées et de déterminer les causes des accidents.

Cette étude est descriptive et explicative, en ce sens que, d'une part, elle fait une description rétrospective des accidents survenus entre 2016 et 2020, enregistrés par le huitième Groupement Regional d'Incendie et de Secours de la ville de Niamey et d'autre part, elle cherche à identifier les causes des accidents à travers les entretiens de groupes auprès de la population et individuels au niveau de certaines structures.

De 2016 à 2020, 24 637 cas d'accidents de circulation routière ont été enregistrés, causant 20 475 victimes dont 14 066 blessés légers, 6 029 blessés graves et 380 décès. Les accidents liés aux motos présentent la plus grande proportion des blessés. Concernant les tués, leur proportion est plus importante pour les accidents impliquant les voitures à quatre (4) roues et plus.

La présente étude a permis d'identifier les quartiers/lieux les plus accidentogènes durant la période 2016-2020. Il s'agit notamment de la route Aéroport, la route Torodi, Boukoki, Yantala, Koubia et Niamey-2000.

Il a été relevé deux principales catégories de facteurs occasionnant les accidents, à savoir les facteurs humains et ceux environnementaux. Pour les facteurs humains, on note principalement l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et l'imprudence. Concernant les facteurs environnementaux, le mauvais état de la route, son étroitesse et l'insuffisance des panneaux de signalisation en sont les principaux.

Au vu de ces résultats, pour une lutte efficace dans la réduction des accidents de circulation routière, il demeure nécessaire de prioriser la sensibilisation des usagers de la route, la lutte contre la consommation des stupéfiants et l'application stricte des sanctions appropriées aux auteurs des accidents.



1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

L'urbanisation des villes Africaines entraîne le développement du secteur des transports, avec un accroissement important des véhicules. Avec ce développement des transports, le problème de l'insécurité routière apparaît de plus en plus comme un défi majeur à relever pour les pays en voie de développement. En effet, il est acquis que la crise actuelle de la sécurité routière a des effets dévastateurs sur la santé, la société et l'économie, qui remettent en cause les acquis récents en matière de santé et de développement (OMS, 2011).

Selon l'OMS (2018), il existe un lien étroit entre le risque de décès dû à un accident de la circulation routière et le niveau de revenu des pays. Ainsi, ce risque est plus élevé dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. En effet, plus de 90 % des décès par accident de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte que 48 % du parc mondial de véhicules. A cela s'ajoute les conséquences économiques qu'engendrent ces accidents. Ainsi, ces derniers entraînent des pertes économiques considérables pour les victimes, leurs familles et les pays dans leur ensemble. Ces pertes proviennent du coût des traitements et des pertes de productivité pour ceux qui en meurent ou restent handicapés à la suite de leurs blessures, ainsi que pour les membres des familles qui doivent interrompre leur travail ou leur scolarité pour s'occuper des blessés. Les accidents de la route coûtent à la plupart des pays 3 % de leur produit intérieur brut (OMS, 2021 ; Kandolo & al., 2014).

En 2004, Les traumatismes dus à des accidents de la circulation routière ont été la neuvième cause de décès (OMS, 2009). En 2018, ils constituent la huitième cause de décès, faisant désormais plus de victimes que le VIH/sida, la tuberculose ou les maladies diarrhéiques. Ils sont actuellement la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans (OMS, 2018). Globalement, ces traumatismes seraient la cinquième cause de décès (soit 2,4 millions de décès par an) en 2030 selon les projections de l'OMS, juste après la cardiopathie ischémique, les maladies cérébrovasculaires, la bronchopneumopathie chronique obstructive, et le cancer de la trachée, des bronches ou du poumon. Il est dès lors inéluctable que les accidents de circulation routière constituent encore, dans le monde, un problème de santé publique majeur au regard de la mortalité et de la morbidité élevées dont ils sont responsables.

La population active est davantage concernée par ce phénomène. En effet, plus de 75 % des victimes ont entre 16 et 65 ans, et les usagers vulnérables de la route comptent pour plus de 65 % des personnes décédées des suites d'accidents de la circulation routière (BAD, 2013). Ces chiffres présagent l'incidence des accidents de circulation routière dans l'aggravation de la pauvreté en Afrique. D'où la nécessité de prendre des mesures efficaces, couvrant tous les aspects de la situation. C'est ainsi qu'à l'occasion de la journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, Ban Ki-moon disait : *« J'exhorte les États Membres, les organisations internationales, les organisations de la société civile, les entreprises et les dirigeants de communautés à faire en sorte que cette décennie donne lieu à de véritables améliorations. À cette fin, les gouvernements devraient faire connaître leurs plans nationaux pour la Décennie dès le lancement de celle-ci, le 11 mai 2011 »*.

Aussi, la Charte Africaine sur la Sécurité Routière prévoit en son article 20, sur le suivi et évaluation au niveau national, que les Etats membres élaborent et mettent en œuvre des bases de données durables et précises à l'échelle nationale sur les accidents de la route et impose l'établissement de rapports obligatoires. Le Niger l'a ratifié en Mai 2020 et s'est engagé à créer des agences de sécurité routière avec pour missions de conseiller le Gouvernement en matière de sécurité routière et de coordonner la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière. C'est

ainsi que, le Niger s'est doté d'une stratégie de sécurité routière avec un plan d'action à l'horizon 2014-2025. d'une Agence Nigérienne de Sécurité Routière (ANISER).

Cependant, le Niger, à l'instar d'autres pays à faible revenu, n'échappe pas au phénomène de croissance des accidents de la circulation routière. En effet, selon l'ANISER, le nombre des accidents de circulation routière a connu une forte augmentation de 2016 à 2020. Il est passé de 6718 (978 décès, 3593 blessés graves et 6275 blessés légers) en 2016 à 7248 en 2020 (1405 décès, 3625 blessés graves et 7558 blessés légers). Il faut noter que ces moyennes nationales cachent d'énormes disparités régionales. En effet, la région de Niamey enregistre plus de la moitié des accidents routiers, soit 63,2% des accidents (ANISER, 2020). Elle est suivie par la région de Maradi (8,8%), et celle de Zinder (8,5%). Par ailleurs, Niamey présente à elle seule 21,3% de cas de décès ; 36,1% de cas des blessés graves ; et 43,6% de ceux légers, soit 39,0% de l'ensemble des victimes des accidents de la circulation routière.

En effet, cette région est située dans la partie Sud-ouest du Niger entre les latitudes 13°35' et 13°24' Sud et les longitudes 2°15' Est, et a une altitude comprise entre 160 m et 250 m et ses limites administratives s'étendent sur 552,27 km² dont environ 297,46 km² de superficie urbanisée.

Les dernières réformes de la décentralisation qui maintiennent toujours une communalisation intégrale du territoire, érigent la région en communes à statut particulier. C'est une des régions où le nombre de communes est le plus faible : cinq (05) arrondissements communaux (Niamey 1, Niamey 2, Niamey 3, Niamey 4 et Niamey 5). Une principale aire urbaine de quatre-vingt-cinq (85) quartiers, concentre une part importante de la population, de l'emploi, en particulier de l'emploi qualifié, et de l'enseignement secondaire et supérieur. Mais aussi un maillage de trente-huit (38) villages administratifs rattachés, complète la structuration du territoire régional.

La région a connu une forte croissance démographique. En effet, avec 242 973 habitants en 1977, la population de Niamey est passée à 397 437 habitants en 1988, puis à 707 951 habitants en 2001 pour atteindre 1 026 848 habitants lors du dernier RGP/H de 2012. En outre, les dernières projections démographiques réalisées par l'INS estiment la population de Niamey à 1 365 927 habitants en 2021.

Avec une densité de 1 859 habitants/km² en 2012 (RGPH, 2012), la région de Niamey est désormais passée à 2 399 habitants/km² en 2020 selon les données de projections 2012-2024. Cette augmentation de la population se remarque également au niveau de l'évolution du Parc de véhicules à 4 roues qui passent de 147 328 en 2013 à 324 693 en 2019. Cette ville connaît des multiples problèmes dont entre autres le problème de l'étalement urbain et ses corollaires à savoir les problèmes de mobilités résidentielles et de déplacements. Concernant les infrastructures routières, Niamey dispose de huit (08) principales voies :

- la voie du fleuve qui permet de relier Kollo (RN 31) à Tillabéri (RN 1) en passant par l'avenue de l'Afrique, rue du Souvenir ou rue NB 45, place des Martyrs, avenue François Mitterrand, boulevard de la République, boulevard des Ambassades et route de Tondibia ;
- l'axe central du réseau routier de Niamey, la RN 1 reliant Dosso à Tillabéri en passant devant le Grand marché ;
- la troisième voie importante, le boulevard Mali béro qui dessert le village artisanal et le marché de Wadata, des équipements socioculturels (arène de lutte, CCOG) et la zone artisanale (gare routière municipale et celles des compagnies privées de transport



voyageurs) ;

- la quatrième voie, le boulevard Bawa Jan Gorzo – Saraounya, appelée Niamey Nyala ;
- la cinquième voie relie aussi les deux extrémités du boulevard Tanimoune en longeant successivement les quartiers Banifandou, Lazaret, la compagnie des sapeurs-pompiers de Lazaret, le marché Dar-es-Salam et les quartiers Riad et Bobiel ;
- l’axe central de direction Est – Ouest constitué par le boulevard du Développement, la place du Liptako Gourma et le boulevard du Gourma. Il s’agit en fait de la RN 6 ;
- l’axe central Nord – Sud qui relie le pont Kennedy à la ville de Say en passant par le boulevard de l’Université, la place du Liptako gourma et le quartier Saguia (RN 27) ;
- la voie Nord – Sud reliant le pont de l’Amitié Chine – Niger au quartier Saguia (RN 27).

Au regard de ce qui précède, on note une insuffisance des infrastructures routières à Niamey. Ceci associé à l’accroissement de la population et du parc automobile révèlent des difficultés de déplacement et surtout pour accéder et circuler dans le centre-ville, entraînant des embouteillages et de nombreux accidents. Au vu de ce qui précède, il urge alors d’identifier les facteurs liés aux accidents de circulation routière à Niamey. D’où l’intérêt de l’étude relative à l’ampleur et les causes des accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020. Cette étude vise principalement à contribuer à l’amélioration de la disponibilité, de l’accessibilité des données pour l’élaboration, le suivi et l’évaluation des programmes et des stratégies de développement au niveau de la région de Niamey.

C’est ainsi que, l’étude portant sur l’ampleur et les causes des accidents de circulation routière à Niamey permet de disposer davantage de données sur les accidents de circulation routière, afin d’aider à la prise de décisions. Ces dernières contribueront au suivi de l’atteinte de la cible 3.6 de l’Objectif de Développement Durable (ODD) d’ici 2030, qui est de diminuer de moitié à l’échelle mondiale le nombre de décès dus à des accidents de circulation routière.

En particulier, elle vise à :

- connaître la perception de la population sur les accidents de circulation routière à Niamey ;
- connaître l’ampleur des accidents de circulation routière ;
- identifier les causes des accidents de circulation routière ;
- apprécier les efforts des parties prenantes dans l’atténuation des accidents de circulation routière.

Afin d’atteindre l’objectif assigné, les données issues des fiches d’interventions des Sapeurs-pompiers et celles issues de l’enquête de perception de la population sur les accidents de circulation routière à Niamey réalisée en 2021 par la DR/INS/NY seront analysées à travers une méthode d’analyse descriptive.

Le document est structuré autour de six (6) chapitres. Le premier chapitre présente le contexte et la justification de l’étude. Quant au deuxième, il porte sur la méthodologie de l’étude. Le troisième est consacré à la problématique de la mobilité à Niamey. Le quatrième chapitre porte sur la circulation routière à Niamey, un facteur de risque. Le cinquième chapitre fait ressortir les causes des accidents de circulation routière à Niamey. Enfin, le sixième chapitre porte sur les mesures d’atténuation des accidents.

2. METHODOLOGIE DE L'ETUDE

L'étude sur l'ampleur et les causes des accidents de circulation routière à Niamey a été réalisée par la Direction Régionale de l'Institut National de la Statistique. Les données utilisées proviennent de la base de données constituée par ladite direction à partir des fiches d'interventions des Sapeurs-Pompiers et la base issue de l'enquête sur la perception de la population sur les accidents de circulation routière. Cette étude a été financée par la Banque Mondiale à travers le Projet « Données de Qualités pour la Prise de Décision » (DQPD) qui a pour objectif d'assurer la qualité, la disponibilité et l'utilisation des statistiques macroéconomiques et sectorielles.

2.1 METHODOLOGIE DE L'ENQUETE QUALITATIVE

2.1.1 Objectifs de l'enquête

L'enquête a été réalisée du 29 octobre au 09 novembre 2021 et vise principalement à contribuer à l'amélioration de la disponibilité des données et de leur l'accessibilité pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation des programmes et des stratégies de développement au niveau de la région de Niamey.

En particulier, elle vise à :

- connaître la perception de la population sur les accidents de circulation routière à Niamey ;
- identifier les causes des accidents de circulation routière ;
- apprécier les efforts des parties prenantes dans l'atténuation des accidents de circulation routière.

2.1.2 Outils de collecte

Afin d'atteindre les objectifs fixés, des focus group et des guides d'entretiens individuels ont été utilisés. Les focus group ont été réalisés auprès de la population (groupe de femmes, d'hommes et de jeunes) et les guides d'entretiens individuels adressés aux structures en charge des transports, de la planification urbaine et celles intervenant en cas d'accidents dans la région de Niamey.

Ces outils ont permis de collecter des informations relatives :

- à la circulation routière dans la région de Niamey,
- à l'ampleur et aux causes des accidents,
- aux efforts des parties prenantes dans l'atténuation des accidents de circulation routière,
- aux quartiers/ lieux et profil des personnes à risques,
- aux initiatives de la population pour réduire les accidents et les solutions à préconiser.

En plus de ces informations, les guides d'entretiens des structures ont permis de collecter des données sur les missions de ces différentes structures.



2.1.3 Echantillonnage

L'échantillon de l'enquête est tiré à travers un sondage stratifié par arrondissement communal. Le nombre de quartiers échantillonnés est proportionnel à la taille de chaque arrondissement communal c'est-à-dire au nombre de quartiers aussi bien urbains que ruraux qui compose chaque arrondissement communal.

Au total cinquante (50) quartiers ont été tirés sur les 121 quartiers que compte la région de Niamey.

Tableau 1 : Répartition du nombre de quartiers tirés par arrondissement communal selon le milieu de résidence

Arrondissement Communal	Quartiers urbains	Quartiers ruraux	Ensemble
Niamey 1	8	2	10
Niamey 2	11	1	12
Niamey 3	7	2	9
Niamey 4	11	2	13
Niamey 5	3	3	6
Total	40	10	50

Au niveau de chaque quartier échantillon, il est prévu trois (03) entretiens de groupes avec les jeunes, les femmes et les hommes, soit 150 focus group à réaliser. Au total, 145 focus ont pu être réalisés. Pour chaque focus, un maximum de 15 personnes a été recommandé.

Tableau 2 : Répartition du nombre de focus prévus et réalisés par arrondissement communal

Arrondissement communal	Focus prévus			Focus réalisés		
	Hommes	Femmes	Jeunes	Hommes	Femmes	Jeunes
Niamey 1	10	10	10	9	9	8
Niamey 2	12	12	12	12	12	12
Niamey 3	9	9	9	8	9	9
Niamey 4	13	13	13	13	13	13
Niamey 5	6	6	6	6	6	6
Total	50	50	50	48	49	48

Il est à souligner que des entretiens individuels ont été effectivement réalisés auprès de dix-neuf (19) structures chargées de la sécurité routière, de l'aménagement des voies et celles intervenant en cas d'accident.

2.2 ORGANISATION DE LA COLLECTE, TRAITEMENT ET ANALYSE DES DONNEES

La collecte des données auprès de la population a duré douze (12) jours et a mobilisé vingt (20) enquêteurs préalablement formés sur les outils et la méthode de collecte. Ils ont été répartis en cinq (05) équipes supervisées par trois (3) chefs d'équipes. Ces derniers ont aussi assuré la collecte des données auprès des structures.

La collecte des données a été faite aux moyens des fiches d'entretiens utilisées par les rapporteurs des équipes et des enregistreurs. Les enregistrements ont été transcrits et les données des fiches saisies à l'aide de CSPRO. Les logiciels SPSS et Excel ont été utilisés pour le traitement des données.

L'analyse quantitative est basée sur une description rétrospective des données sur les accidents de la circulation routière de 2016 à 2020 à l'aide des logiciels STATA et Excel pour la conception des graphiques et la mise en forme des tableaux. Pour les données qualitatives, l'analyse de contenu des transcriptions a été faite et un tri à plat pour la présentation des variables.



PRINCIPAUX RESULTATS

3. PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE A NIAMEY

L'urbanisation de la ville de Niamey, a accru la densité de la population et les flux de mouvement. La mobilité dans la région de Niamey est caractérisée par l'inter-agissement de plusieurs moyens de déplacement (marche à pied, véhicules automobiles, diverses formes de transport en commun, etc.). Cependant, les zones de circulation routière restent très limitées. Par conséquent, la ville est de plus en plus congestionnée, la circulation routière est saturée et se déplacer aux heures de pointes constitue un problème. La mobilité est devenue un enjeu majeur avec des défis, notamment environnementaux et sécuritaires. La problématique de la mobilité est abordée dans ce chapitre sous l'angle de difficultés pour circuler.

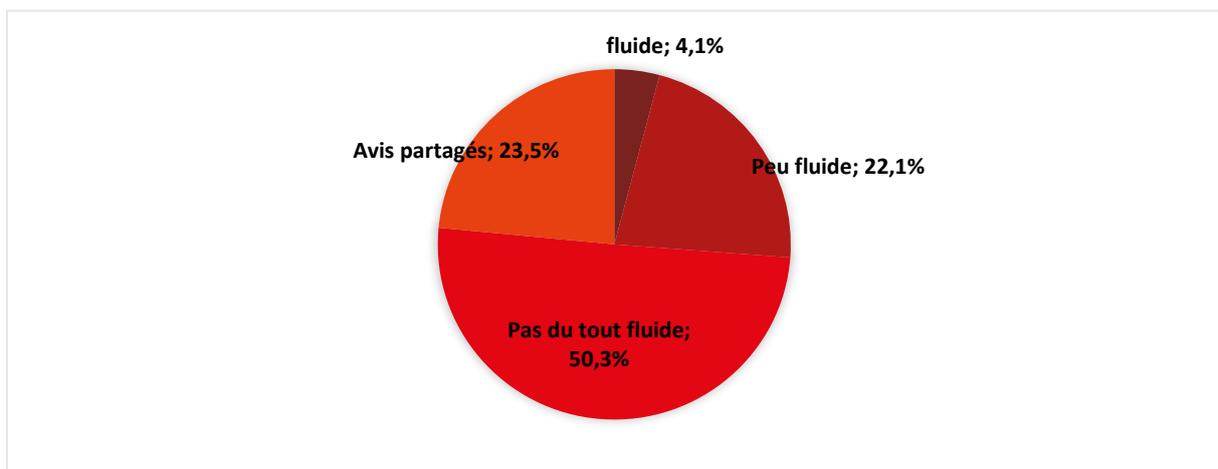
Si la circulation routière était fluide, il n'y aurait pas d'embouteillage et d'accident à Niamey, chacun se réveille aux mêmes heures entraînant des heures de pointes, dans la précipitation chacun veut passer et en fin de compte la circulation routière est bloquée.

(Un participant au focus group, quartier Aéroport)

3.1 PROBLEME DE FLUIDITE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Le problème de la circulation routière à Niamey demeure d'actualité, malgré la construction de nouvelles infrastructures routières ces dernières années. La congestion de la circulation routière à Niamey, prend considérablement d'ampleur avec de multiples embouteillages entraînant des accidents dramatiques. Ce phénomène a été confirmé par la majorité (96%) des interviews réalisées, qui ont relevé que la circulation routière à Niamey n'est pas fluide. Selon le degré de fluidité, Il ressort de la majorité des entretiens réalisés (50,3%) que la circulation routière à Niamey n'est pas du tout fluide ; dans 22% des entretiens réalisés, les participants attestent que cette dernière est peu fluide et pour 23,5%, les avis des participants sont partagés entre peu fluide et pas du tout fluide. Par contre seulement une minorité d'interviewés pensent que la circulation routière est fluide (4,1% des entretiens).

Graphique 1: Proportion des réponses par rapport à la fluidité

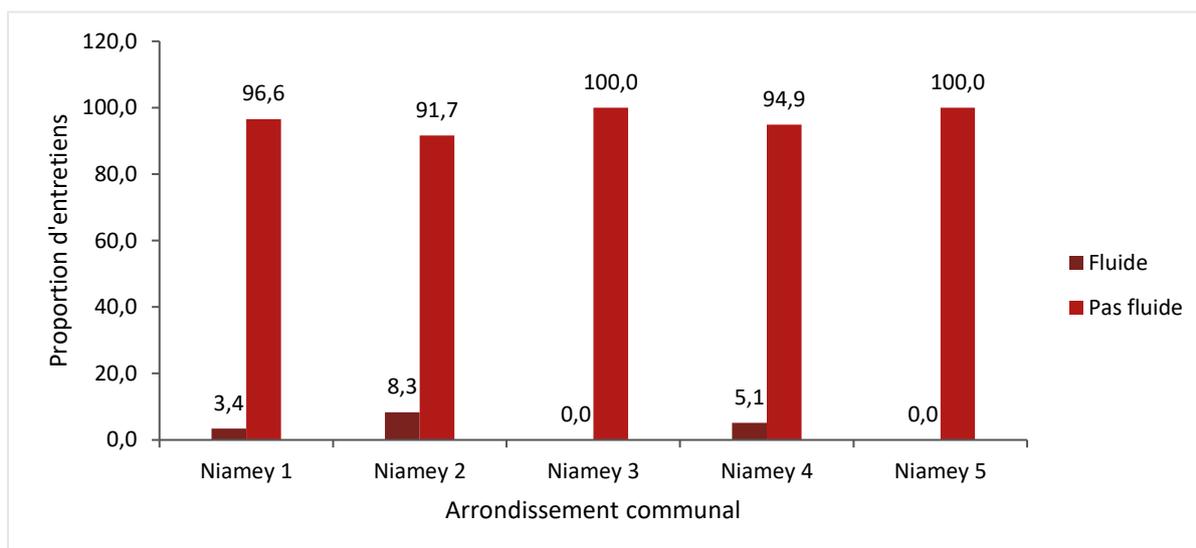


Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey



Les avis de la population par rapport à la fluidité de la circulation routière varient en fonction des arrondissements communaux. Tous les entretiens réalisés au niveau des arrondissements communaux Niamey 3 et 5, ont révélé que la circulation routière n'est pas fluide à Niamey. Il ressort seulement de 3,4% ; 8,3% et 5,1% des entretiens réalisés respectivement au niveau des arrondissements communaux Niamey 1, 2 et 4, que la circulation routière est fluide.

Graphique 2: Proportion des réponses relatives à la fluidité de la circulation par arrondissement communal



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Selon les groupes d'interviews, 91,7% des interviews réalisées auprès des femmes ont fait ressortir la non fluidité de la circulation routière. Pour les hommes et les jeunes, cette proportion est de 98%. Plus de la moitié des interviews réalisés, aussi bien chez les femmes (56,3%) que chez les hommes (57,2%), ont révélé que la circulation routière n'est pas du tout fluide à Niamey, contre seulement 8% et 2% respectivement qui attestent qu'elle est fluide.

Pour les jeunes, il ressort de 37,5% de leurs entretiens que la circulation routière n'est pas du tout fluide, contre 29,2% dans lesquels, les jeunes jugent la circulation routière peu fluide. Dans 31,3% des entretiens, les jeunes ont des avis partagés entre pas du tout et peu fluide.

Tableau 3 : Proportion des réponses relatives à la fluidité de la circulation selon les groupes d'entretien (%)

	Fluide	Peu fluide	Pas du tout fluide	Avis partagés	Total
Femmes	8,3	20,8	56,3	14,6	100
Hommes	2,0	16,3	57,2	24,5	100
Jeunes	2,1	29,2	37,5	31,3	100
Total	4,1	22,1	50,3	23,5	100,0

Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

La non fluidité de la circulation routière a été relevée par 79% des structures interviewées (15 structures). Parmi ces structures, dix (10) jugent la circulation routière peu fluide et les cinq (05) autres la qualifient de pas fluide.

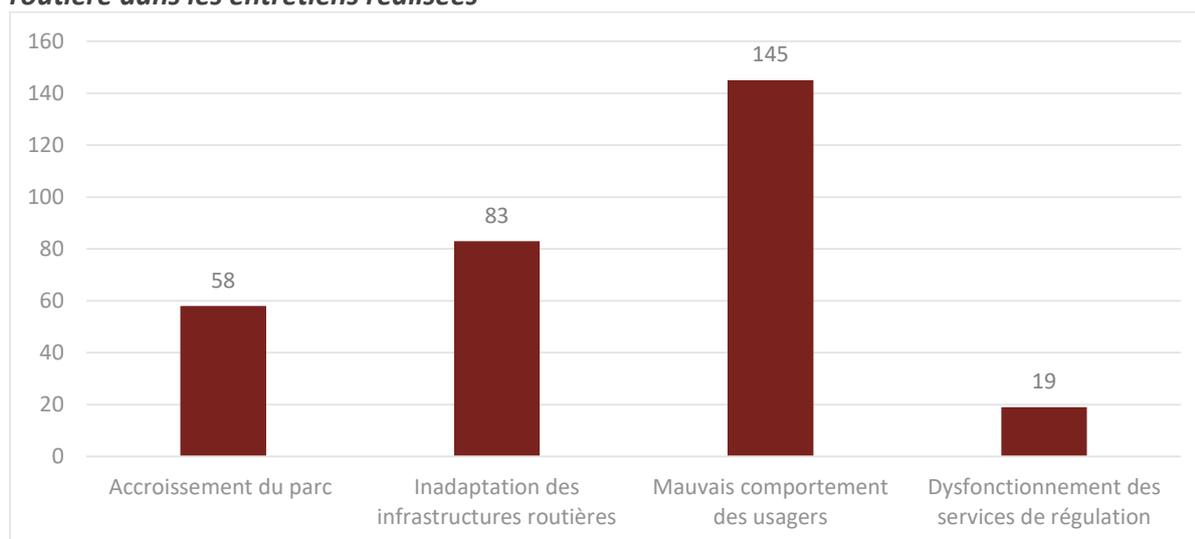
3.2 CAUSE DE LA NON FLUIDITE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Il ressort des entretiens réalisés une panoplie de causes de la non fluidité de la circulation routière à Niamey. Ces dernières ont été regroupées en cinq catégories :

- l'accroissement du parc automobile,
- mauvais comportements des conducteurs,
- l'inadaptation des infrastructures routières,
- dysfonctionnement des services de régulation et
- la méconnaissance du code de la route.

Le mauvais comportement des conducteurs a été la cause la plus évoquée lors des différentes interviews, il est suivi de l'inadaptation des infrastructures routières. Ensuite viennent respectivement les causes liées à l'accroissement du parc automobile, au dysfonctionnement des services de régulation routière.

Graphique 3 : Occurrence d'apparition des types de causes de la non fluidité de la circulation routière dans les entretiens réalisées



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Cette prédominance du mauvais comportement a été relevée au niveau des interviews réalisées auprès des quatre arrondissements communaux à l'exception de l'arrondissement communal 5, pour lequel l'inadaptation des infrastructures routières prédomine (Annexe tableau 4).

Ainsi, pour la plupart des interviewés, la circulation routière à Niamey est devenue de plus en plus difficile à cause du mauvais comportement des usagers, caractérisé entre autres par le non-respect du code de la route, l'impatience, l'intolérance et la consommation de stupéfiants par certains conducteurs. Ces comportements sont incompatibles avec la conduite, pourtant ils ont été révélés comme source de non fluidité de la circulation routière dans cent trente-un (131) interviews réalisées. Concernant la consommation de stupéfiants, des études dont celles de Kandolo et al. (2014) et Lewhe Mahugnon JORYS et Zemmour Ouarda (2019) ont montré qu'elle amène les conducteurs à adopter des mauvais comportements, troublant ainsi la circulation



routière ou amenant le conducteur à se tuer ou tuer quelqu'un. Parmi les conséquences de ces comportements, il y a notamment la somnolence, la baisse de l'attention, l'allongement du temps de réaction et la diminution des facultés visuelles.

Le mauvais comportement des conducteurs a été fustigé à travers l'impatience, l'excès de vitesse, l'intolérance, l'occupation anarchique des voies et la méconnaissance du code de la route. Le nouveau code de la route a été adopté par la Loi N° 2014-62 du 05 novembre 2014 et mis en application par le décret N° 2017-518/PRN/MT du 16 juin 2017, régissant la circulation routière. Il vise à faciliter la libre circulation routière des personnes et des biens et à promouvoir la sécurité publique. L'accès au permis est conditionné par un examen théorique et pratique devant un expert agréé. Cependant, il ressort des entretiens que beaucoup de conducteurs, conduisent avec un faux permis de conduire. Le passage à l'examen pour l'obtention du permis semble non nécessaire pour certaines personnes avec l'amplification du phénomène de « l'achat de permis de conduire ».

Les propos de plusieurs intervenants, que ce soit au niveau des focus group des femmes, des hommes ou des jeunes, révèlent la non fluidité de la circulation routière entraînant des difficultés de mobilité et de risques d'accidents.

Si c'est fluide, il n'y aura pas d'accident. L'heure que je dois être au service c'est l'heure-là que je sors de la maison et je veux être au service à temps. Ainsi il n'y aura pas de patience et cela entraine les embouteillages de la circulation routière.

Un autre renchérit en disant que les conducteurs dans leur impatience, ne respectent pas le code de la route. Très souvent, en conduisant, ils occasionnent de multiples rangées de véhicules alors que les voies sont étroites. (Intervenants du quartier Aéroport)

Une femme du quartier Cité Député décrit le mauvais comportement des usagers en ces termes : La circulation routière n'est pas fluide car les usagers sont intolérants, personne ne cède la priorité à l'autre, les voitures et les motos ne laissent pas les piétons traverser les voies, il faut attendre longuement avant de pouvoir traverser, avec parfois un grand risque d'être renversé. Le déplacement des piétons doit être aussi important que celui des véhicules.

A ce mauvais comportement s'ajoute l'accroissement du parc automobile ces dernières années. Les statistiques du Ministère des Transports, montrent qu'entre 2016 et 2020, le parc automobile a augmenté en passant de 201 826 à 324 693 véhicules à 4 roues et plus. Le parc de 2 à 3 roues est passé de 92 422 à 116 477 en 2019.

Un jeune interviewé du quartier Kobontafa :

A Niamey, nous sommes confrontés à un phénomène crucial, celui de l'achat des permis de conduire. Certains parents nantis achètent le permis de conduire à leurs enfants et ces derniers conduisent avec un faux permis de conduire, sans connaître le code et créant ainsi des embouteillages et des accidents de circulation routière.

En plus du comportement des usagers, de l'accroissement du parc automobile, les entretiens ont mis en évidence, le lien entre l'inadaptation et l'insuffisance de certaines infrastructures routières de la ville de Niamey, l'occupation anarchique des routes et la fluidité de la circulation routière. A Niamey, la plupart des chaussées sont exigües et ne peuvent pas supporter un trafic croissant. On note également l'insuffisance de feux tricolores et de panneaux de signalisation. En effet, les panneaux tombés, ne sont pas le plus souvent remplacés et du fait, ils sont volés et revendus aux forgerons ou aux exportateurs de ferraille. Les nombreux nids de poules et les trous creusés notamment par la Nigelec ou la SEEN et les sociétés téléphoniques ralentissent la circulation routière et constituent une source de saturation du trafic et d'accidents.

A Niamey, on remarque une augmentation exponentielle du trafic des piétons et des automobiles alors que les infrastructures routières n'augmentent que de façon arithmétique.

Aussi, il n'y a pas d'installations prévues pour les piétons et les cyclistes et là où elles existent, elles sont occupées par les détaillants. Au niveau de certaines routes, la saturation a atteint son paroxysme ; comme en témoigne un résident du quartier Aéroport :

« Tout le problème de la circulation routière à Niamey se résume à l'augmentation des véhicules, motos et à l'insuffisance de voies », atteste un habitant du quartier Yantala.

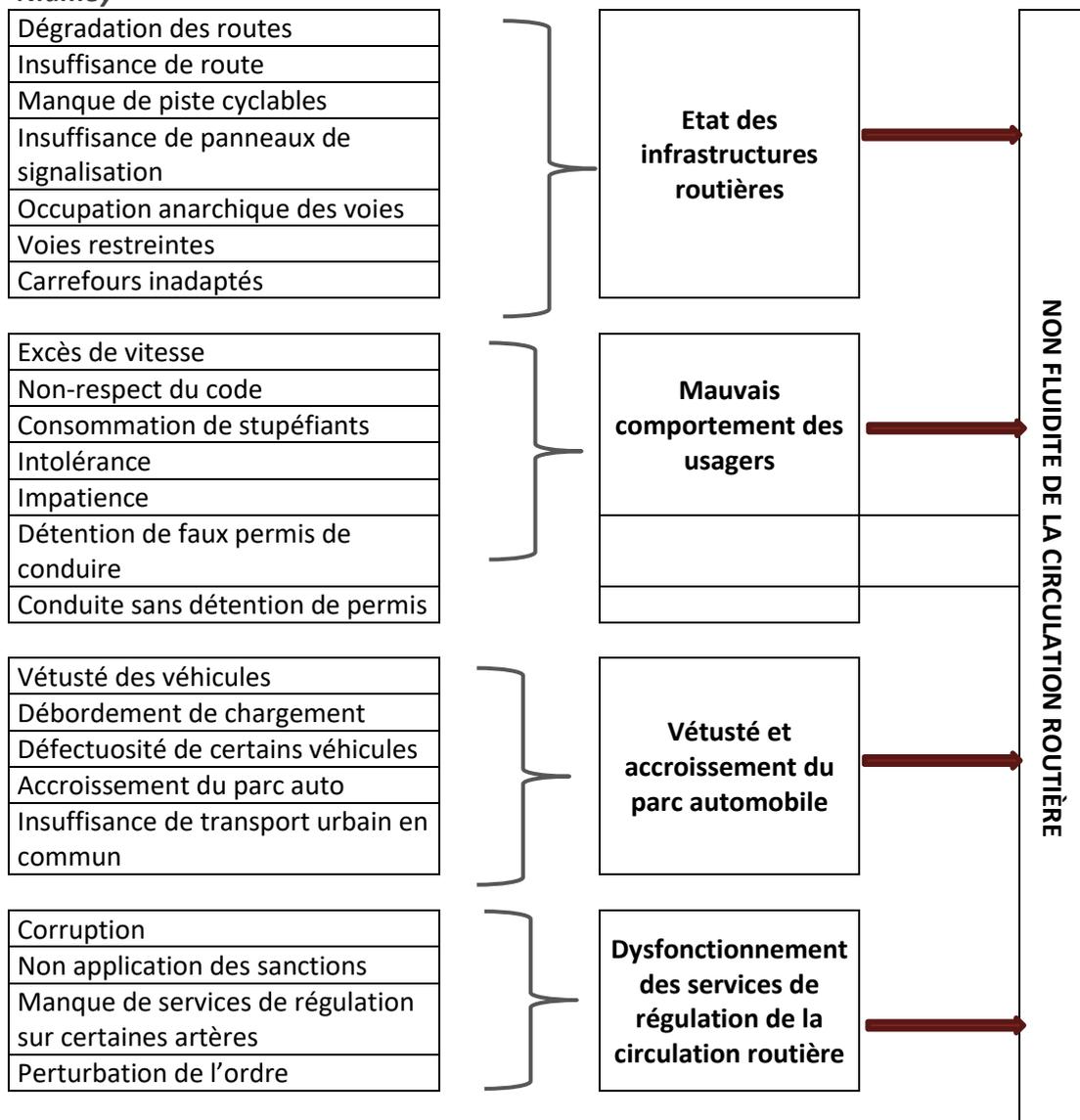
Pour une femme du quartier Timéré

« Les voitures, les motos, contribuent à la non fluidité de la circulation routière et constituent une source de risque d'accidents, surtout pour les piétons ».

Si je sors de l'aéroport pour aller en centre-ville, il n'y a qu'une seule voie. Un jour suite à l'embouteillage, du rond-point escadrille pour l'aéroport j'ai eu à faire 3 heures de temps avant d'atteindre ma destination.



Figure 1: Perception sur les principales causes de la non fluidité de la circulation routière à Niamey



3.3 APPRECIATION DES EFFORTS DES PARTIES PRENANTES DANS L'AMELIORATION DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Une multitude d'acteurs interviennent dans l'amélioration de la circulation routière. Il s'agit entre autres des usagers eux-mêmes, des acteurs institutionnels dont :

- la Direction Régionale de l'Équipement, qui a pour mission la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures routières (routes, ponts, etc.)
- la Direction Régionale des transports qui est habilitée à mettre en œuvre la politique nationale de transport, délivre les permis de conduire, entre autres ;
- le Gouvernorat, qui assure l'organisation et la coordination du développement régional ;
- les collectivités territoriales (Ville et ses démembrements) ont pour mission chacune dans sa sphère de compétence de régler par ses délibérations, les affaires de la Ville ou

de l'arrondissement. Elles prennent des mesures nécessaires pour promouvoir le développement économique, social, éducatif, sanitaire, scientifique, culturel et sportif de la Ville (Art 104 du code Général des collectivités territoriales). Ainsi, elles délibèrent notamment dans les domaines des Plans et programmes de développement de la Ville ; de la création et gestion d'équipements collectifs notamment la construction et l'entretien d'infrastructures routières et de communication classées dans le domaine régional.

Les Arrondissements Communaux assurent les services publics de proximité répondant aux besoins de la population et qui ne relèvent pas, de par leur nature et leur importance des compétences de l'Etat ou de la région (Art 104 du code Général des collectivités territoriales).

- la direction de la Police de la Ville de Niamey à travers son service de la sécurité routière, constate les accidents de la circulation routière et les gère selon les différentes procédures, collecte des données sur les accidents de la circulation routière, assure la gestion de la sécurité routières.
- la Gendarmerie assure l'éducation, intervient dans le cadre de l'assistance, le secours, le renseignement et la repression en cas de besoin et collecte des informations sur les voiries.
- la Direction Régionale des Transports qui entre autres assure la formation pour l'obtention des permis, la réglementation des transports publics et des marchandises ;
- l'Agence Nigérienne de la Sécurité Routière (ANISER) qui assure la promotion, la coordination et le suivi des actions et programmes de prévention et de sensibilisation en matière de sécurité routière ;
- le Groupement Régional d'Incendie et de Secours qui a pour mission de porter secours et d'évacuer les accidentés dans le centre de santé le plus proche,
- Société civile à travers les ONG et associations du développement , les syndicats des transporteurs,.

Ces acteurs à travers leurs missions, contribuent à l'amélioration de la circulation routière.

3.3.1 Usagers

Il ressort des entretiens réalisés auprès des structures, que les usagers (conducteurs, piétons) ne fournissent pas d'effort afin d'améliorer la circulation routière dans la région de Niamey. Sur les dix-neuf (19) entretiens, dix (10) attestent que les efforts sont peu satisfaisants et les neuf (9) autres les jugent pas du tout satisfaisants. Les raisons évoquées sont entre autres, l'intolérance, l'impatience, le non-respect du code de la route.

Les participants de seulement 5,5% des entretiens, affirment être satisfaits des efforts des usagers pour améliorer la circulation routière à Niamey. Par contre, il ressort de 94,5% des entretiens que les usagers ne fournissent pas d'efforts afin d'améliorer la circulation routière dans la région de Niamey. Dans 38,6% et 34,5% des entretiens, les efforts ont été jugés respectivement peu et pas du tout satisfaisants et dans 21,4% les avis des participants étaient partagés.

Dans près de 48,0% des entretiens des femmes, celles-ci qualifient les efforts des usagers peu

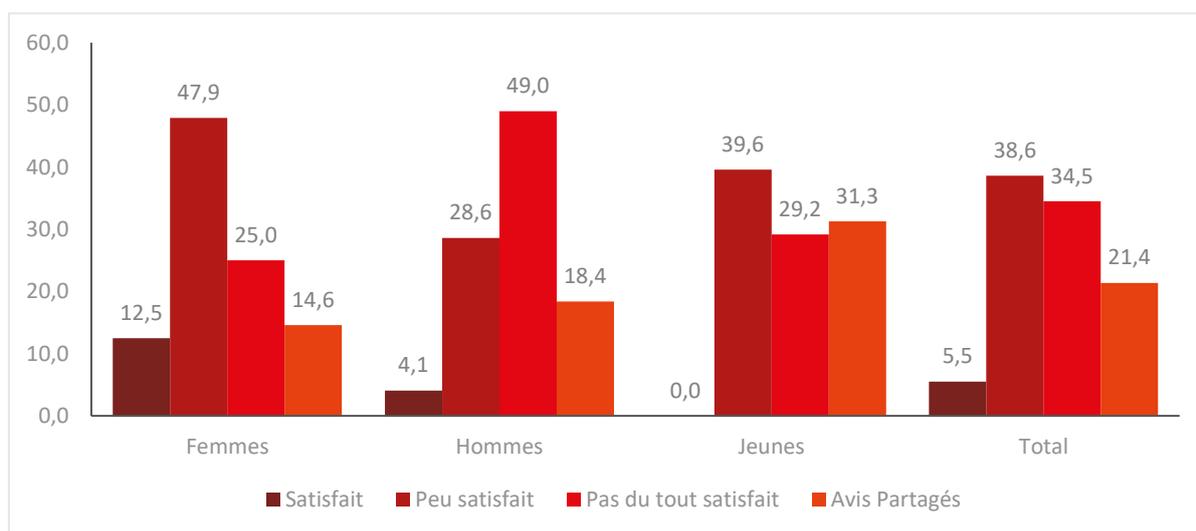


satisfaits. Les participantes de 25,0% des entretiens ont relevé que ces efforts ne sont pas du tout satisfaits et celles de 15,0% des entretiens ont des avis partagés. Par contre, c'est seulement dans 12,5% des entretiens que les femmes trouvent que les usagers fournissent des efforts afin d'améliorer la circulation routière.

La majorité des hommes révèle que les usagers ne fournissent pas d'efforts dans le cadre de l'amélioration de la circulation routière. En effet, seul pour 4,1% des entretiens, les participants pensent que les usagers fournissent des efforts. Par contre, dans 49,0% des entretiens, les hommes ne sont pas du tout satisfaits par rapport aux efforts des usagers.

Des entretiens réalisés auprès des jeunes, on dénote une totale insatisfaction de ces derniers vis-à-vis des efforts des usagers. Cependant, par rapport au degré d'insatisfaction, dans près de 40,0% des entretiens, les jeunes ont révélé que leurs efforts sont peu satisfaisants.

Graphique 4 : Répartition des avis par rapport aux efforts des usagers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Cette non satisfaction des populations par rapport aux efforts des usagers pour l'amélioration de la circulation routière est liée à leurs mauvais comportements. L'imprudence des usagers (conducteurs, piétons) a été relevée à travers la conduite sans limitation de vitesse. Aussi, il a été souligné l'occupation anarchique des voies par les commerçants, l'impatience, l'intolérance.

3.3.2 Services de régulation routière

Concernant les services de régulation routière, il ressort de 6 entretiens au niveau des structures que leurs efforts en matière de régulation sont satisfaisants, tandis que 13 les jugent non satisfaisants (peu ou pas du tout satisfaisant).

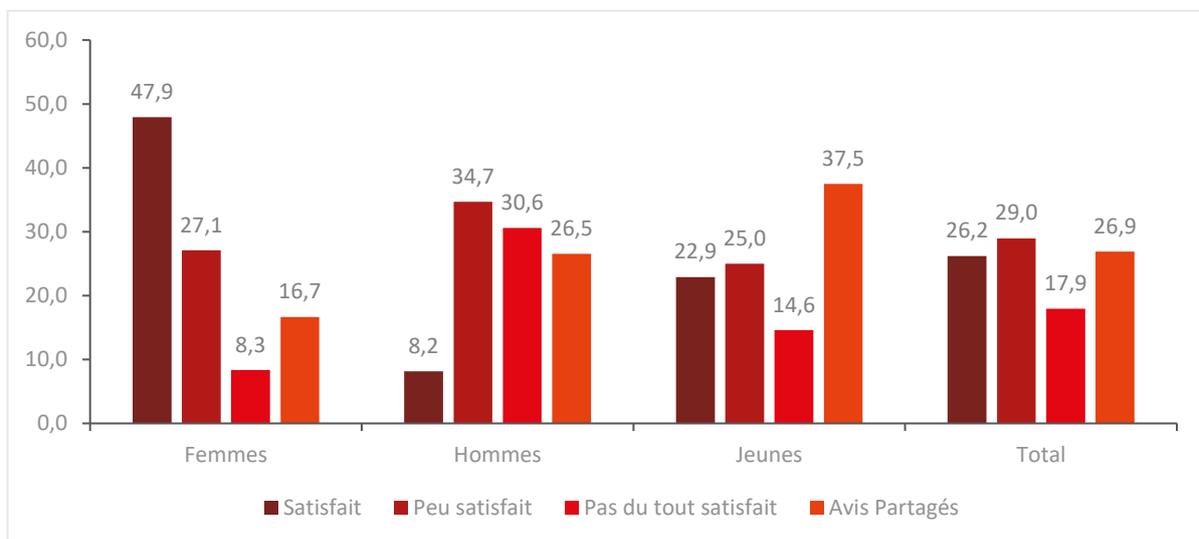
Pour 26,2% des entretiens réalisés auprès de la population, les participants attestent que les efforts des services de régulations de la circulation routière sont satisfaisants. Dans 29,0% et 17,9%, les participants perçoivent les efforts des services de régulation respectivement peu et pas du tout satisfaits. Par contre pour 26,9% les avis des participants sont partagés. Il ressort de 47,9% des focus groups femmes que les efforts des services de régulation sont satisfaisants, contre 27,1% et 16,7% qui les jugent respectivement peu et pas du tout satisfaisants. Dans 8,3%

des entretiens, leurs avis sont partagés.

Pour les hommes, les efforts des services de régulation sont peu et pas du tout satisfaisants respectivement dans 34,7% et 30,6% des entretiens. Il ressort seulement dans 8,2% des entretiens que les efforts dans la régulation de la circulation routière sont satisfaisants.

S'agissant des jeunes, 22,9% des entretiens réalisés affirment leur satisfaction vis-à-vis des efforts des services de régulation de la circulation routière. Dans 25,0% et 14,6% des entretiens, les jeunes sont respectivement peu et pas du tout satisfaits des efforts de ces services. Par contre, les avis sont partagés dans 37,5% des entretiens.

Graphique 5 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services de régulation dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Plusieurs raisons ont été évoquées par les participants pour montrer leur non satisfaction des efforts des services de régulation dans l'amélioration de la circulation routière. La régulation simultanée de la circulation routière à travers les feux optiques et les agents de régulation est une source de confusion et d'embouteillage et le plus souvent crée des accidents. Aussi, les agents de régulation accentuent l'embouteillage au niveau des carrefours en procédant au contrôle des véhicules. L'insuffisance du personnel de régulation, constatée par l'absence de policiers de la circulation routière sur certaines grandes voies de la ville, sans panneaux de signalisation, ni de feux optiques, entraîne par conséquent des difficultés de circulation routière.

Un autre phénomène, fustigé par les participants, est la corruption des agents de régulation, liée au fait qu'un usager qui enfreint au code de la route peut proposer de l'argent pour échapper aux sanctions. Il a été aussi souligné, que les agents de régulation dans leur course effrénée de gain, immobilisent les automobiles sur les voies en faisant le contrôle de pièce.

3.3.3 Services d'entretiens routiers

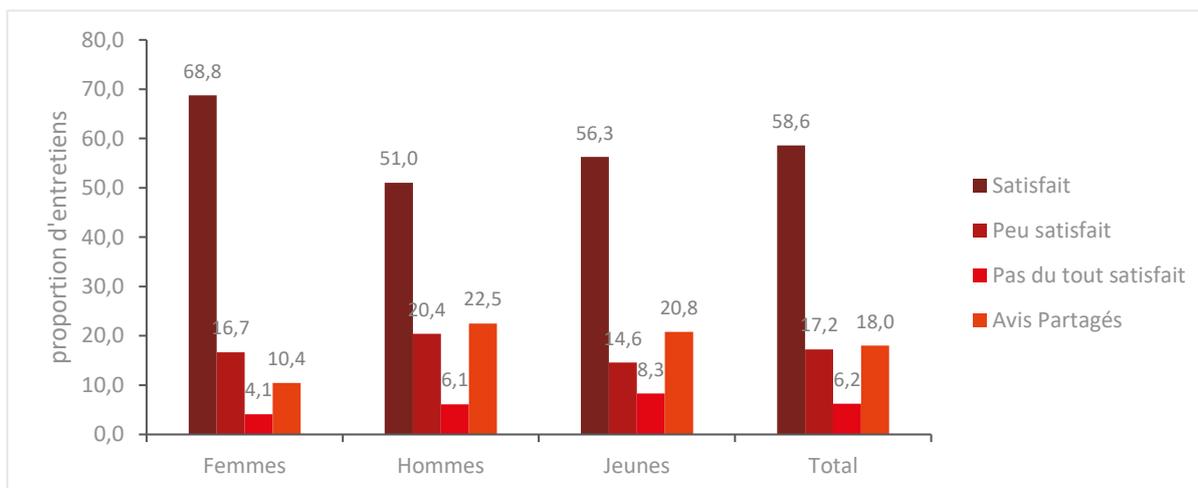
Comme précédemment mentionné, la ville, les Arrondissements communaux, la Direction Régionale de l'Équipement et celle des Transports, interviennent dans l'entretien des routes. De ce fait, leurs efforts ont été jugés satisfaits par la plupart des interviewés (58,6% des entretiens



réalisés). Les participants de 17,2% des entretiens pensent que ces efforts sont peu satisfaisants et ceux de 18,0% ont des avis partagés (peu et pas du tout satisfaisant). Par contre, il ressort de 6,2% des entretiens que ces derniers ne sont pas du tout satisfaisants.

Selon les groupes spécifiques de population concernés, 16,7%, 20,4% et 14,6% respectivement des interviews de femmes, hommes et jeunes considèrent que ces efforts sont peu satisfaisants contre respectivement 4,1%, 6,1% et 8,3%, pour lesquels les efforts ne sont pas du tout satisfaisants.

Graphique 6 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services d'entretiens routiers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%)



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Des multiples raisons ont été évoquées par les interviewés afin de justifier leur non satisfaction par rapport aux efforts des services d'entretiens routiers dont entre autres le non revêtement des voies dégradées

Il n'y a pas suffisamment de voies à Niamey, et le peu de voies dont elle dispose est le plus souvent partiellement ou totalement dégradé et les services d'entretien ne font rien pour les arranger en fermant au moins les nids de poules sur les goudrons et les voies latéritiques, faire des caniveaux et remplacer les feux optiques inactifs (un homme du quartier Madina).

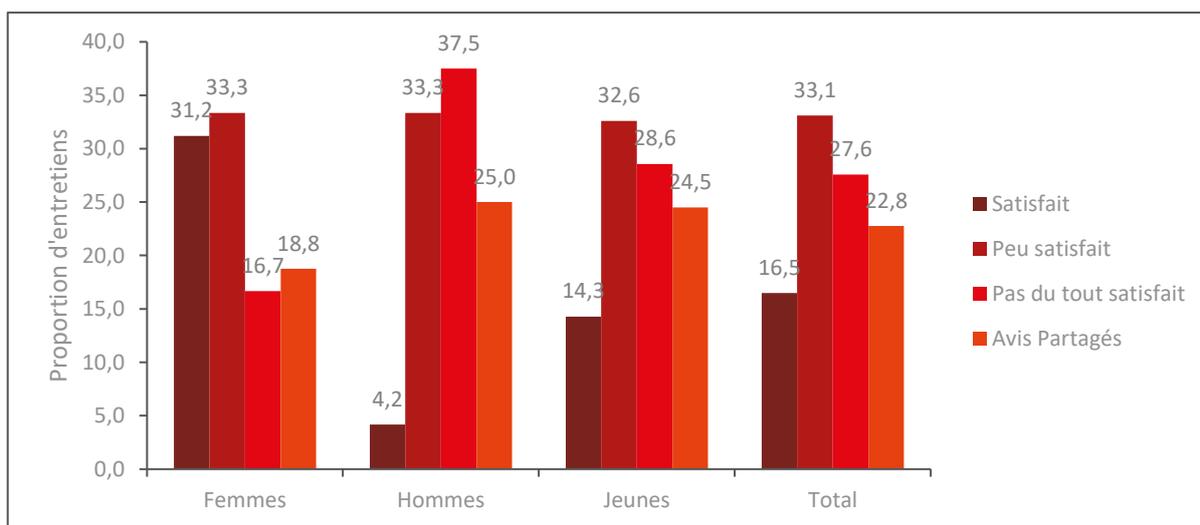
3.3.4 Services en charge de l'installation des infrastructures et d'équipements routiers

Par rapport à la satisfaction de la population relative aux efforts fournis par les services d'installation des infrastructures et équipements routiers, il ressort de 84,5% des entretiens une non satisfaction de la population. Selon les degrés de satisfaction, dans 33,1% des entretiens, les participants sont peu satisfaits de leurs efforts, contre 27,6% pour lesquels, les participants ne sont pas du tout satisfaits. Dans 22,8% des entretiens, les avis étaient partagés.

Il ressort des entretiens des groupes de femmes, leur satisfaction dans près d'un tiers des entretiens (31,2%). Pour les hommes et les jeunes, ces proportions sont respectivement de 4,2 % et 14,3%. Ceux qui sont peu satisfaits se retrouvent dans un tiers des entretiens réalisés auprès des femmes, des hommes et ceux des jeunes. Par contre, ceux qui ne sont pas du tout satisfaits

se retrouvent dans 16,7%, 37,5% et 28,6% respectivement des entretiens des femmes, des hommes et des jeunes.

Graphique 7 : Répartition des avis par rapport aux efforts des services d'installations et d'équipements routiers dans l'amélioration de la circulation routière selon les groupes d'interview (%) Répartition des entretiens selon les avis des participants par rapport aux efforts



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Les raisons de la non satisfaction de ces services sont liées à l'insuffisance d'infrastructures routières, à l'absence de panneaux de signalisation, au non revêtement des voies.

Il n'y a pas de panneau de signalisation. Tous les panneaux ont été percutés par les véhicules. Je me demande même si ces services existent. Tu es à Niamey, tu as suivi certaines voies dont la voie de Dan Gao ? Il n'y a que des nids de poules sur les voies goudronnées, le goudron a cédé pour laisser place à la latérite avec des nids de poule.



4. PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE LIES A LA CIRCULATION ROUTIERE A NIAMEY

Dans ce chapitre, il sera question d’identifier d’abord les risques liés à la circulation routière à Niamey, ensuite décrire la fréquence des accidents ainsi que celle des victimes, puis dresser le profil des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière et les quartiers à risques selon la perception de la population. Enfin, la dernière partie porte sur l’analyse des dégâts des accidents de circulation routière d’une manière générale, et particulièrement ceux corporels.

4.1 RISQUES LIES A LA CIRCULATION ROUTIERE

Les risques que comporte la circulation routière touchent pratiquement tous les usagers des routes. Tout déplacement sur la route, petit soit-il, expose la population aux risques d’accidents. Ceci engendre chaque jour des victimes (blessés légers, graves et tués). Il ressort du tableau 4 qu’en moyenne, 396 accidents surviennent pour 100 000 habitants à Niamey tous les ans de 2016 à 2020. Il en ressort aussi, qu’en moyenne 6,1 décès pour 100 000 habitants sont engendrés par les accidents de circulation routière. En outre, parmi 100 victimes des accidents de circulation routière, 1,8 décèdent en moyenne chaque année durant la même période.

Tableau 4 : Prévalence, taux de mortalité et létalité des accidents de la circulation routière routière

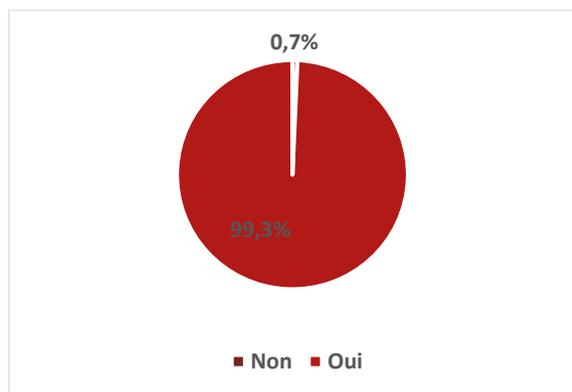
Année	Population de Niamey	Nombre d'accident	Victimes				Prévalence (pour 100 000)	Taux de mortalité (pour 100 000)[1]	Létalité (%) [2]
			Légers	Graves	Tuées	Total			
2016	1 164 680	3 927	2 760	1 768	65	4 593	337	5,6	1,4
2017	1 203 766	5 968	5 088	1 976	108	7 172	496	9,0	1,5
2018	1 243 453	4 582	4 183	1 127	79	5 389	368	6,4	1,5
2019	1 283 888	4 761	4 553	1 038	81	5 672	371	6,3	1,4
2020	1 324 670	5 399	4 771	1 357	122	6 250	408	9,2	2,0
Total		24 637	21 355	7 266	455	29 076	396	7,3	1,6

Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020 et projections de population, 2012-2024

L’impatience, l’imprudence, l’inattention, l’excès de vitesse, la prise des stupéfiants, l’état des infrastructures routières, celui des engins, l’absence des feux de signalisation ou leur non-respect, le non port des casques (pour les motocyclistes), le non port de ceinture de sécurité (pour les conducteurs de véhicules), la fatigue, sont autant des facteurs accroissant les risques liés à la circulation routière à Niamey.

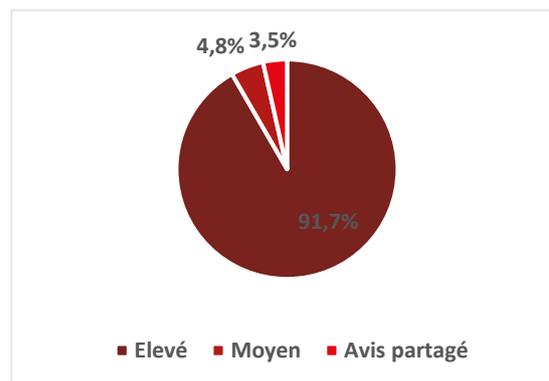
Il ressort du graphique 9 que les participants de 99,3% des entretiens affirment que la circulation routière à Niamey comporte des risques. Parmi ceux-ci, 91,7% pensent que les risques liés à la circulation routière à Niamey sont élevés. En revanche, 4,8% pensent que ces risques sont moyens et 3,5%, en donnant un avis partagé (cf. graphique 8). Ces résultats s’expliquent par le mauvais comportement des usagers dont entre autres l’excès de vitesse, l’intolérance et le manque de papiers (surtout pour les motocyclistes).

Graphique 9 : Répartition des avis par rapport au risque de circuler à Niamey en 2021



Source : Exploitation des données de l'enquête de perceptic sur les accidents de circulation routière à Niamey

Graphique 8 : Répartition des avis par rapport au niveau de risque de circulation routière à Niamey en 2021



Source : Exploitation des données de l'enquête de perceptic sur les accidents de circulation routière à Niamey

4.2 ÉVOLUTION TEMPORELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET CELUI DE VICTIMES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE DE 2016 A 2020

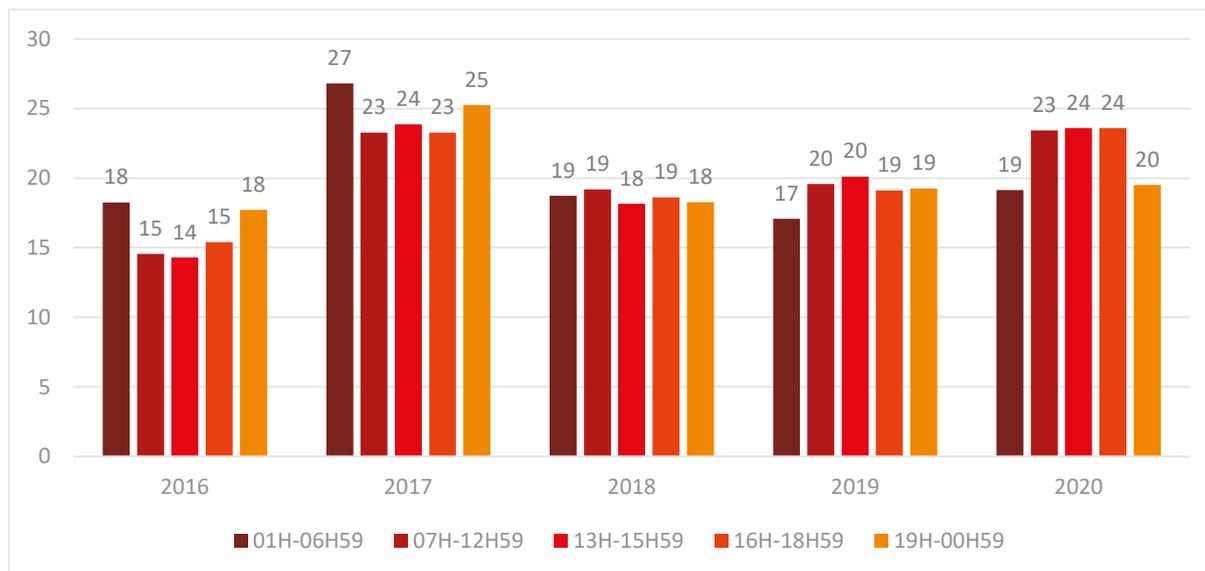
4.2.1 Evolution du nombre d'accidents

4.2.1.1 Accidents selon les heures

De 2016 à 2020 le nombre d'accidents de circulation routière a connu une évolution en dents de scie pour tous les intervalles d'heures considérés (Graphique 10).. En effet de 2016 à 2017, le nombre d'accidents de circulation routière est plus élevé pour l'intervalle de 01H-6H59 Par contre, en 2019 et 2020 ce nombre est plus élevé entre 13H-15H59. Pour l'année 2018, le nombre d'accidents varie peu en fonction des heures.



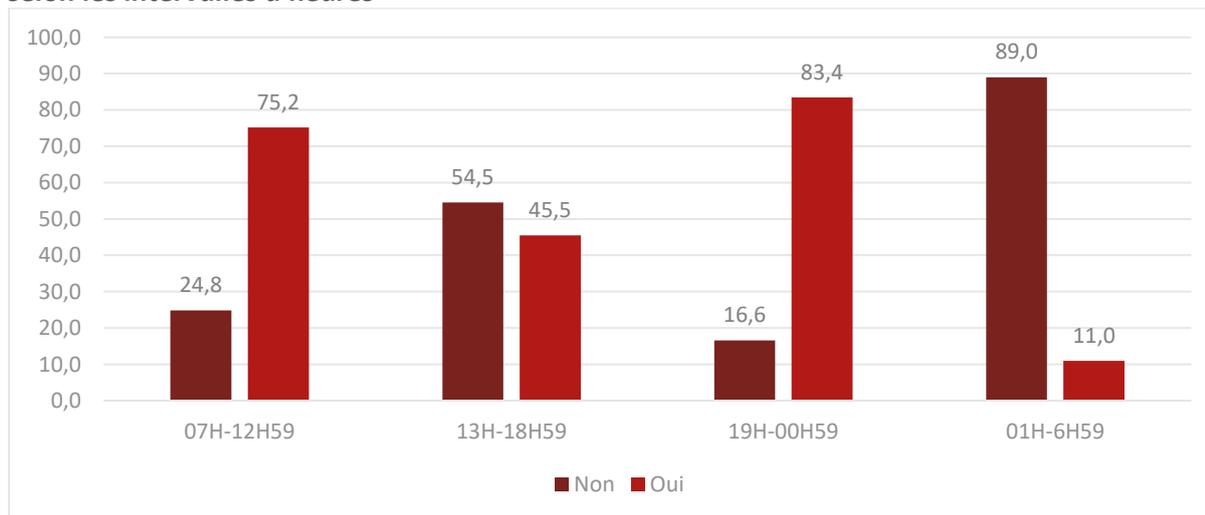
Graphique 10 : Proportion des accidents de circulation routière selon les intervalles d'heures



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

Selon 83,4% des entretiens réalisés, c’est dans l’intervalle de 19H-23H59 que les accidents de circulation routière se produisent le plus, suivi de 07H-12H59 selon 75,2% des entretiens (Graphique 11). Par contre l’intervalle de 0H-6H59 enregistre le moins d’accidents selon les entretiens (11,0%). Toutefois pour l’intervalle de 13H-18H59, moins de 50% des entretiens attestent que les accidents se produisent fréquemment dans cet intervalle.

Graphique 11: Perception de la population sur la fréquence d’accidents de circulation routière selon les intervalles d’heures



Source : Exploitations des données de l’enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Ces résultats pourraient s’expliquer selon les entretiens par le fait que l’intervalle de 13H-18H59 inclus les heures de pointe qui se caractérisent par une très forte mobilité rendant la circulation routière moins fluide ce qui n’est pas sans conséquence sur la survenance d’accidents. En outre, pendant ces heures de pointe eu égard à la non fluidité de la circulation routière, tout le monde se presse de rentrer, ce qui pourrait développer une certaine intolérance chez les usagers

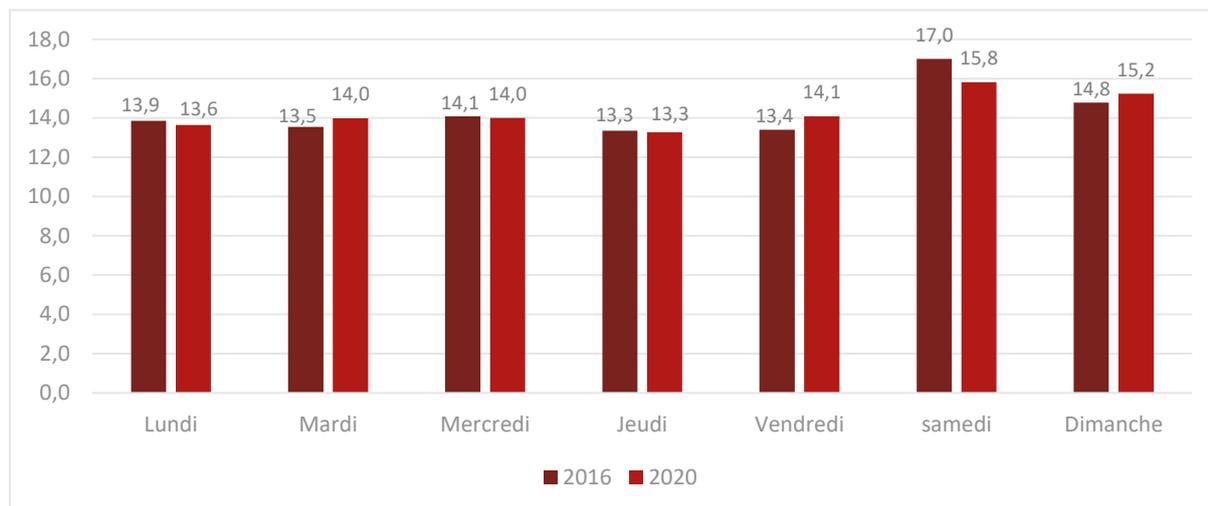
accroissant aussi la survenance d'accidents. Il en est de même pour l'intervalle de 07H-12H59 se caractérisant par une heure de pointe.

Pour ce qui est de l'intervalle 19H-00H59, le nombre élevé d'accidents est lié principalement selon la population interviewée aux multiples cortèges de mariages, aux veillées nocturnes et au manque d'éclairage sur certaines voies. En ce qui concerne l'intervalle de 00H-06H59, ce faible nombre d'accident s'explique par la moindre mobilité de la population rendant la circulation routière très fluide.

4.2.1.2 Accidents selon les jours

En 2016 et 2020, le nombre d'accidents de circulation routière est relativement plus élevé le Samedi et Dimanche (Graphique12). Par contre, la moindre proportion d'accidents de circulation routière durant cette période est enregistrée le jeudi. Par ailleurs, du Lundi au Jeudi, on remarque que le nombre d'accident est quasi-identique.

Graphique 12: Répartition du nombre moyen d'accidents de circulation routière en 2016 et 2020 selon les jours



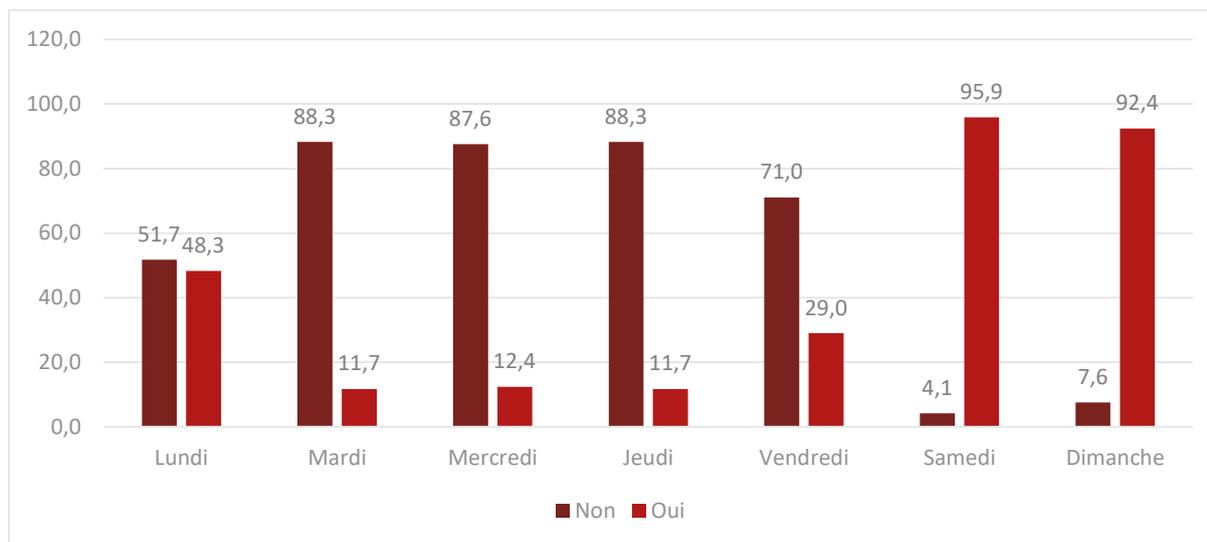
Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

Par ailleurs, les résultats de l'analyse de données qualitatives (Graphique 13) confirment ceux de l'analyse des données quantitatives (Graphique 12). Il ressort du Graphique 13 que plus de 90% des entretiens attestent que les accidents se produisent le plus le Samedi et le Dimanche. Ces résultats pourraient s'expliquer par la concentration des cérémonies (baptême, mariage etc.) en weekend (Samedi et Dimanche). Ceci entraîne une forte mobilité de la population densifiant la circulation routière et accroît l'occurrence d'accidents.

Par contre, le Jeudi et Mardi sont les jours où les accidents se produisent le moins selon les entretiens réalisés auprès de la population et des structures en charge de la sécurité routière (11,7%).



Graphique 13: Répartition des avis par rapport aux accidents de circulation routière selon les jours

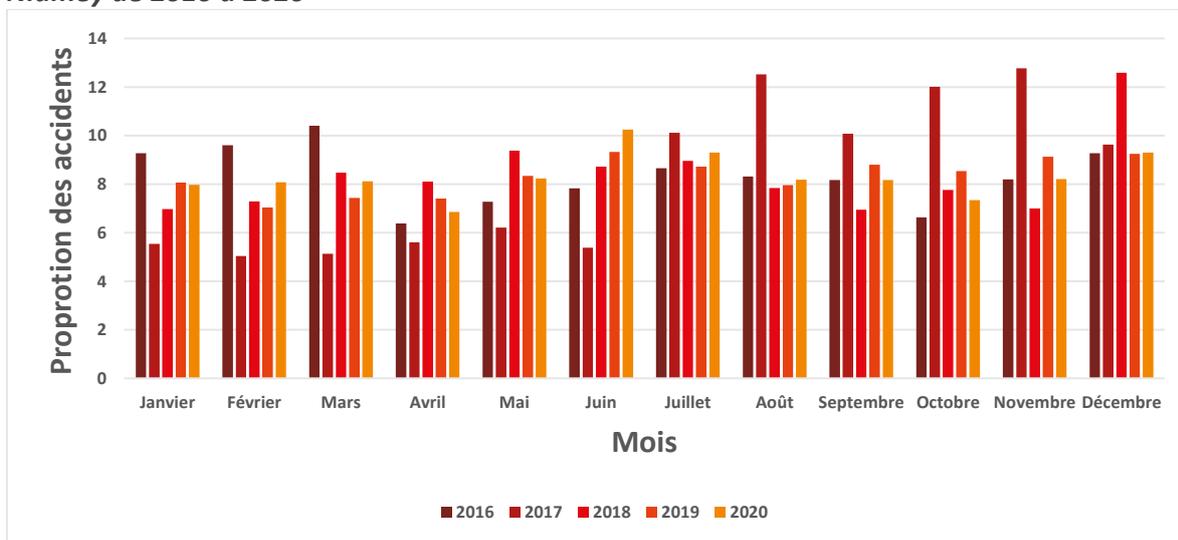


Source : Exploitations des données de l’enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

4.2.1.3 Evolution mensuelle

L’analyse du graphique 14 montre que pour toutes les années (2016 à 2020), les accidents de circulation routière sont plus nombreux en février, mars, juillet, août, septembre et décembre. La plupart de ces mois correspondent aux congés (noël et pâques) et aux grandes vacances. Cette situation peut s’expliquer par les phénomènes naturels liés à la période (froid, brouillard pendant l’hiver et tornade, vent violent pendant l’été), mais aussi et surtout par l’augmentation des évènements sociaux (mariages, fêtes diverses). Par ailleurs, c’est pendant les congés (noël et pâques) et les grandes vacances que les mariages se célèbrent le plus, avec des cortèges des motos et véhicules se soldant souvent avec des accidents. En outre, on note pendant ces congés et vacances, une très grande mobilité de la population (surtout celle des élèves et fonctionnaires).

Graphique 14 : Evolution mensuelle de la proportion des accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020

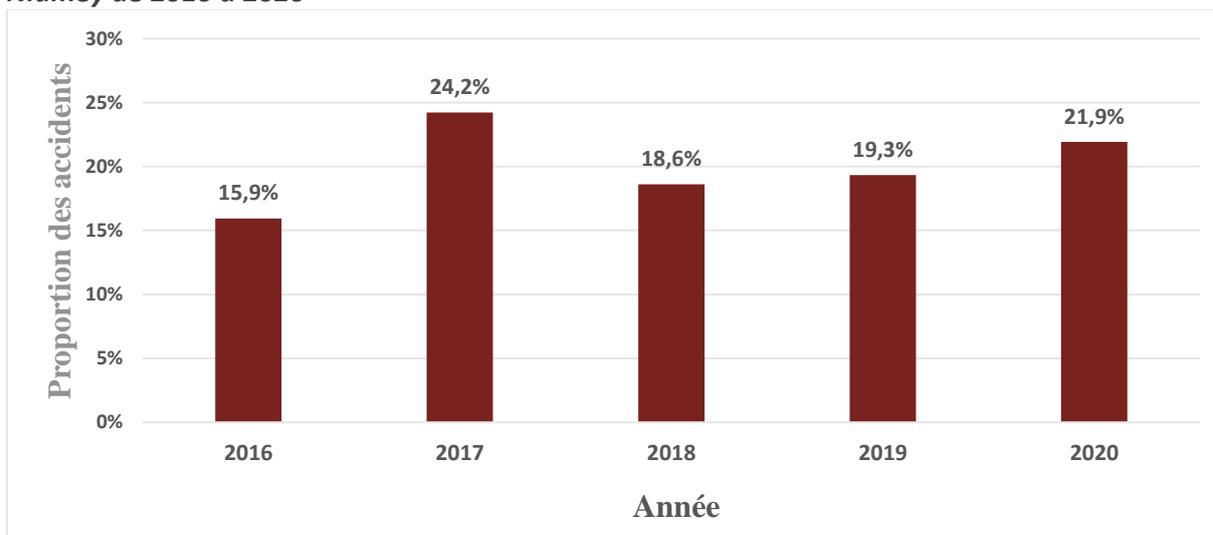


Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

4.2.1.4 Evolution annuelle

La proportion des accidents de circulation routière à Niamey a connu une augmentation de 2016 à 2020 (Graphique 15). Toutefois, notons que cette augmentation n’a pas été uniforme durant cette période. En effet, dans l’ensemble la proportion des accidents de circulation routière à Niamey est plus élevée en 2017 (24,2%), suivie de l’année 2020 (21,9%). Par contre, c’est en 2016 que la proportion la plus faible des accidents a été enregistrée dans l’ensemble (15,9%). Cette augmentation des accidents de circulation routière peut s’expliquer en partie par l’augmentation du parc automobile.

Graphique 15 : Evolution annuelle des proportions des accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020



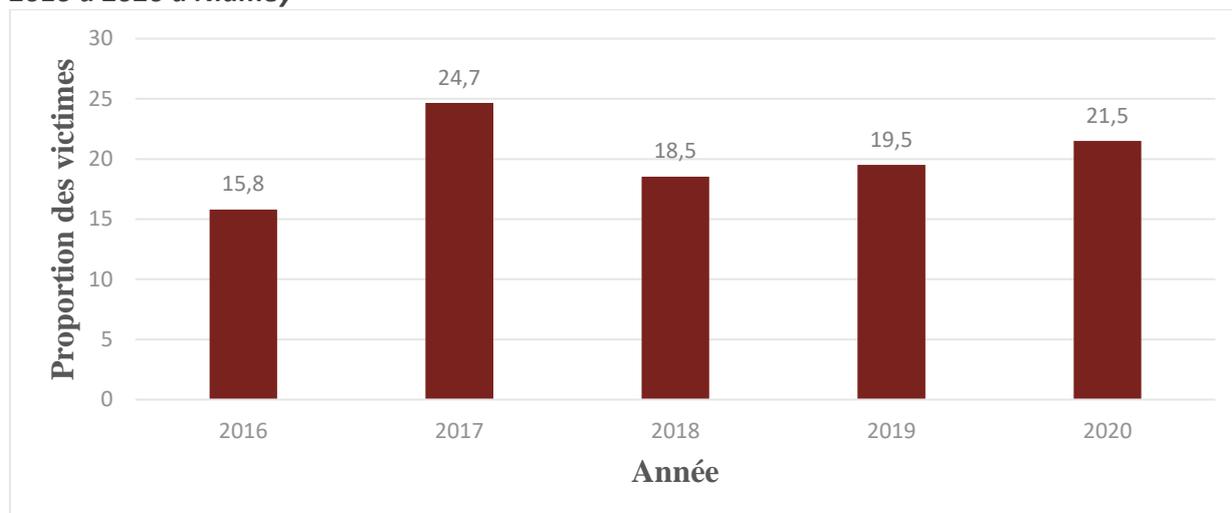
Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020



4.2.2 Evolution du nombre de victimes

Il ressort du graphique 16 que le nombre des victimes d'accidents de circulation routière à Niamey de 2016 à 2020, a connu une évolution en dents de scie. La proportion des victimes d'accidents de circulation routière est plus élevée en 2017 avec 24,7% de l'ensemble de victimes de la période, suivie de celle de 2020 (21,5%). Par contre, l'année 2016, en a enregistré la plus faible (15,8%). Ces résultats s'expliquent par les nombres d'accidents enregistrés chaque année comme l'indique le graphique 11. Ces résultats présument une certaine corrélation entre le nombre d'accidents et celui des victimes.

Graphique 16 : Evolution de la proportion des victimes d'accidents de circulation routière de 2016 à 2020 à Niamey



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

4.3 PROFIL DES VICTIMES

Il ressort du tableau 5 que parmi les 145 entretiens, 29,7% attestent que ce sont les enfants qui sont les plus victimes d'accidents de circulation routière à Niamey. S'agissant des jeunes, les participants de près de 98% des entretiens affirment que ces derniers sont les plus impliqués. Pour ce qui est des adultes, il y a seulement 16,6% des entretiens qui attestent qu'ils sont les plus impliqués. Au regard de ce qui précède, les jeunes seraient les plus impliqués dans les accidents de circulation routière à Niamey.

Tableau 5 : Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par tranche d'âge selon les entretiens

Focus	Enfants		Jeunes		Adultes	
	Effectif	Proportion	Effectif	Proportion	Effectif	Proportion
Non	102	70,3	3	2,1	121	83,4
OUI	43	29,7	142	97,9	24	16,6
Total	145	100,0	145	100,0	145	100,0

Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Dans la majorité des entretiens (80,7%) il ressort que les hommes sont les plus impliqués dans les accidents de circulation routière à Niamey. Par contre, il est enregistré moins de 20% des entretiens qui affirment que les femmes sont parmi les personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière. En conclusion, ce sont les hommes qui sont les plus impliqués dans les accidents de circulation routière à Niamey.

Tableau 6: Proportion des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par sexe

Il ressort du tableau 7 que les passants des lieux et/ou quartiers d'accidents sont les personnes les plus impliquées dans les accidents à Niamey (74,5%) comparés aux résidents (57,2%). Toutefois, ces deux catégories sont toutes considérées comme étant les personnes les plus impliquées selon les entretiens.

Tableau 7: Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par statut de résidence selon les entretiens

Statut de résidence	Résident		Passant	
	Effectif	Proportion	Effectif	Proportion
Non	62	42,8	37	25,5
OUI	83	57,2	108	74,5
Total	145	100,0	145	100,0

Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Concernant le statut d'occupation, il ressort du tableau 8 que selon les 145 entretiens, près de 45% attestent que les taximans sont les personnes les plus impliqués dans les accidents de circulation routière à Niamey. Il en est de même pour les chauffeurs de faba-faba, pour lesquels, plus de 45% des entretiens les ont cités comme étant les plus impliqués. Aussi, on note près de 40% des entretiens qui attestent que les élèves sont les personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière. Cependant, pour les autres statuts d'occupation, moins de 20% des entretiens attestent leur grande implication. En résumé, nous pouvons dire, à la lumière de ce qui précède que ce sont les taximans, les chauffeurs de faba-faba et les élèves qui sont les plus impliqués dans les accidents de circulation routière à Niamey.



Tableau 8: Répartition des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière par statut d'occupation selon les entretiens

Occupation	Entretiens				Total	
	Non		OUI		Effectif	Proportion
	Effectif	Proportion	Effectif	Proportion		
Taximan	80	55,2	65	44,8	145	100,0
Commerçants	123	84,8	22	15,2	145	100,0
Fonctionnaire	129	88,97	16	11,0	145	100,0
Elèves	88	60,7	57	39,3	145	100,0
Faba-faba	79	54,5	66	45,5	145	100,0
Etudiants	143	98,6	2	1,4	145	100,0
Chômeurs	130	89,7	15	10,3	145	100,0
Vendeur ambulant	137	94,5	8	5,5	145	100,0

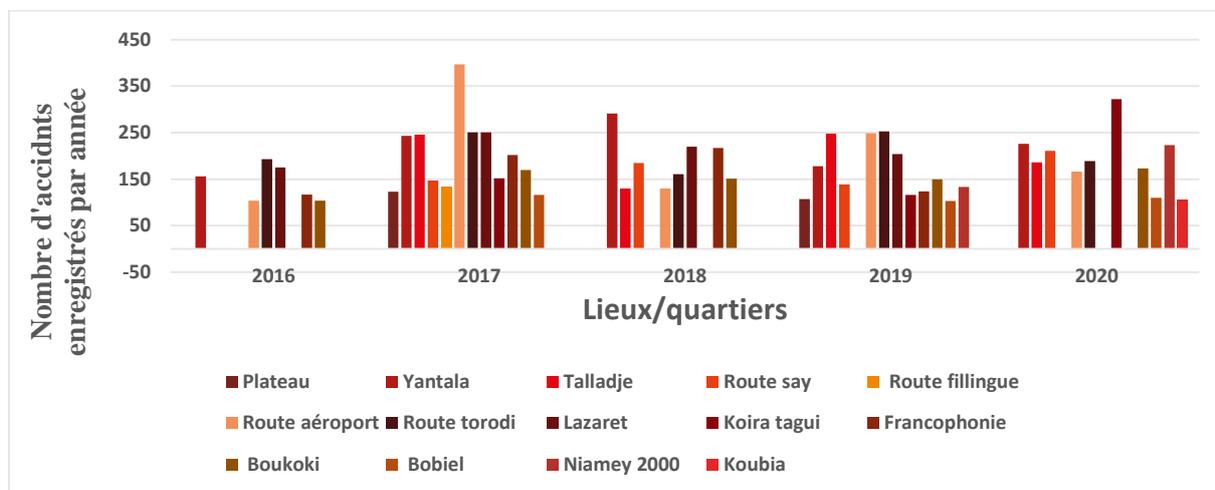
Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Il ressort de l'analyse des tableaux (5 ; 6 ; 7 et 8), que le profil des personnes les plus impliquées dans les accidents de circulation routière à Niamey selon les 145 entretiens réalisés auprès des populations (hommes, femmes et jeunes), est constitué des jeunes, hommes résidents ou non aux quartiers d'accidents. Par ailleurs, ces jeunes sont le plus souvent des élèves, taximan et conducteurs de Faba-faba.

4.4 QUARTIERS LES PLUS ACCIDENTOGENES

L'analyse du graphique 17 fait ressortir quatre (4) catégories des lieux et quartiers les plus accidentels à Niamey de 2016 à 2020, à savoir : les lieux et les quartiers accidentogènes de 2016 à 2020 ; ceux accidentogènes de 2017 à 2020 ; ceux devenant accidentogènes en 2020 et ceux qui ne sont plus accidentogènes en 2020. Pour la première catégorie des lieux et quartiers accidentogènes, nous pouvons citer Yantala, Route aéroport, Route torodi et Boukoki. En effet, ces quartiers ont enregistré chaque année plus de cent (100) cas d'accidents durant la période 2016-2020. Concernant la deuxième catégorie, nous notons Talladje, Route say et Koira tagui. Cette deuxième catégorie a, à l'instar de la première, enregistré au moins cent (100) accidents chaque année de 2017 à 2020. S'agissant de la troisième catégorie, nous notons Bobiel, Niamey 2000 et Koubia. Pour ce qui est de la dernière catégorie, nous citons Plateau et Francophonie. Au regard de ces résultats, des explications contextuelles sont possibles. En effet, étant en chantier, Koubia est l'un des quartiers où les mouvements des gros camions sont fréquents, ce qui n'est pas sans conséquences sur la survenance des accidents. Pour Niamey 2000, on peut noter la longueur de sa route principale le reliant au reste de la ville de Niamey. Il en est de même pour la route aéroport qui, non seulement longue, mais aussi express, incitant les usagers à la prise des certains risques tels que l'excès de la vitesse.

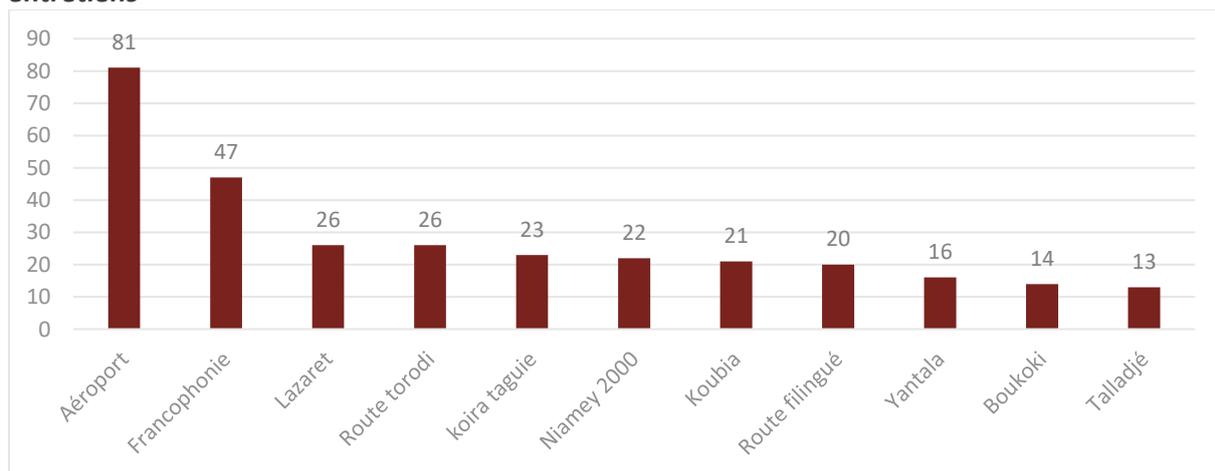
Graphique 17 : Evolution des quartiers les plus accidentogènes de 2016 à 2020 à Niamey



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

Les résultats de l'enquête qualitative confirment le caractère accidentogène de la plupart des lieux et quartiers précités (graphique 18). Il ressort du graphique 14 qu'aéroport (y compris la route aéroport) est le quartier le plus accidentogène selon la perception de la population. Il est suivi de Francophonie, Lazaret, route Torodi. Par contre, les quartiers cités comme étant le moins accidentogènes par la population sont Talladje et Boukoki. Toutefois, notons que tous ces lieux et quartiers ont été cités par la population, au moins dix (10) fois comme étant les plus accidentogènes.

Graphique 18: Répartition des quartiers perçus comme étant les plus accidentogènes selon les entretiens



Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey



4.5 TYPES DE DEGATS MATERIELS ENGENDRES PAR LES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE

Cette partie met en évidence le poids que représente les différents types de dégâts dans les accidents de circulation routière. Ainsi, de 2016 à 2020, quel que soit l'année considérée, les accidents ayant impliqués les motos ont enregistré les plus fortes proportions de dégâts. En outre, ces proportions sont en constante baisse sur la période passant de 66,0 % en 2016 à 39,3 % en 2020 (cf. tableau 9). Cette baisse pourrait s'expliquer par les efforts des services en charge de la régulation dans la lutte contre les accidents de la route. Concernant les collisions entre motos et véhicules, elles viennent en seconde position avec des proportions sans cesse croissantes passant de 14,3 % à 37,3.

Tableau 9: Répartition des types dégâts matériels selon les années de 2016-2020

Dégâts matériels	Nombre des accidents				
	2016	2017	2018	2019	2020
Véhicule endommagé	15,9	13,4	15,7	22,5	19,9
Moto endommagée	66,0	59,7	55,6	42,7	39,3
Vélo endommagé	1,6	0,7	1,2	1,3	0,2
Vélo moto endommagés	0,5	0,5	1,0	1,3	1,5
Moto véhicule endommagés	14,3	22,3	24,3	31,7	37,3
Bus-gros porteurs camion-citerne	0,0	0,1	0,2	0,2	0,4
Néant	1,7	3,3	2,0	1,7	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

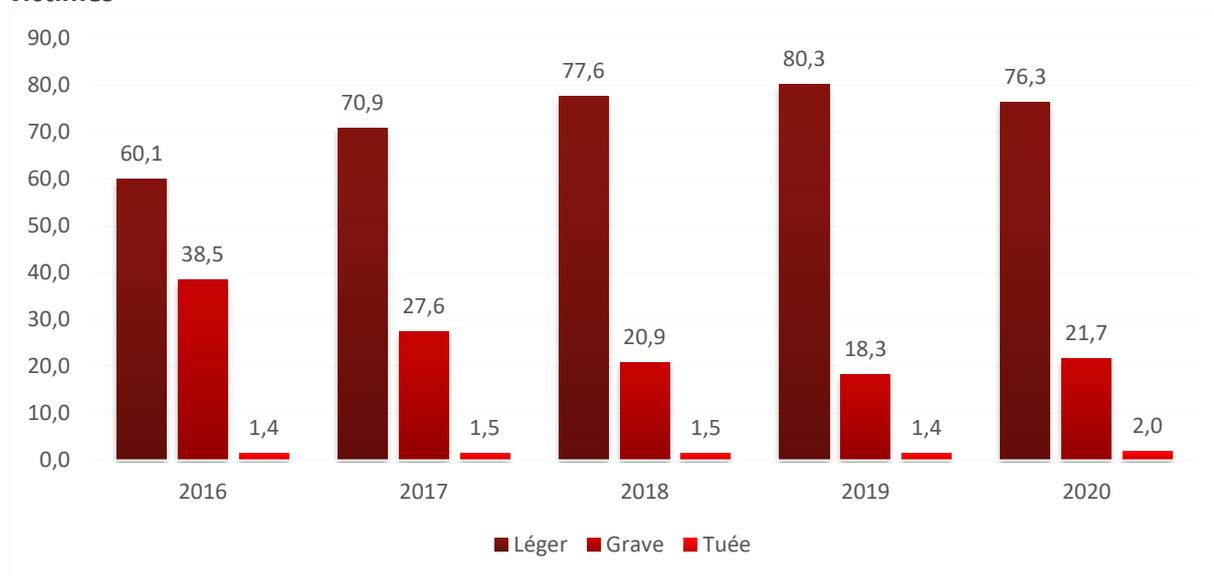
Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

4.6 AMPLEUR DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE A NIAMEY ENTRE 2016-2020

Les accidents de circulation routière engendrent de nombreuses victimes tant matérielles que corporeles conduisant souvent à la perte de vies humaines.

L'état des victimes reflète la gravité des accidents de circulation routière. Entre 2016 et 2019, on constate une tendance à la hausse du nombre de victimes en état léger passant respectivement de 60,1 % à 80,3 % (Graphique 15). Cependant, en 2020, on note une légère baisse de 4 % par rapport à 2019. Concernant les victimes en état grave on note une baisse progressive de 2016 à 2019 allant de 38,5 % à 18,3 % puis on observe une augmentation de 3,4 % en 2020. Entre 2016 et 2020, le nombre de décès dus aux accidents de circulation routière a évolué en dents de scie ; la plus faible proportion (1,4%) ayant été enregistrée en 2016 et 2019 alors que la plus forte est observée en fin de période (2,0 %).

Graphique 19: Evolution de l'ampleur des accidents de la circulation routière selon l'état des victimes



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

4 4.7 IMPACT DES DEGATS SUR L'ETAT DES VICTIMES DE 2016 A 2020

Quelle que soit l'année, le lien entre le type de dégâts et l'état des victimes est significatif au seuil de 1 % (Pearson $\chi^2(12) = 391,4$ pr = 0,000). En effet, les collisions entre motos enregistrent les plus fortes proportions de victimes en état léger et grave, avec une tendance à la baisse de ces dernières passant respectivement de 67,6 % à 38,6 % et de 65,2 % à 42,7 % entre 2016 et 2020. Celles entre véhicules présentent les proportions plus élevées de décès sur toute la période avec une évolution en dents de scie.



Tableau 10: Répartition de l'état des victimes selon le type d'engins endommagés entre 2016 et 2020

Types d'engins impliqués	Année														
	2016			2017			2018			2019			2020		
	Etat de la victime														
	Léger	Grave	Décédé	Léger	Grave	Décédé	Léger	Grave	Décédé	Léger	Grave	Décédé	Léger	Grave	Décédé
Véhicule endommagé	14,8	16,1	50,0	10,5	17,5	40,7	14,2	18,1	41,8	21,6	24,8	40,0	19,2	20,3	40,5
Moto endommagée	67,6	65,2	34,0	63,7	53,2	35,2	58,8	48,0	31,3	44,2	38,6	20,0	38,6	42,7	23,6
Vélo endommagé	1,7	1,5	2,0	0,8	0,4	2,2	1,3	0,9	1,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,0
Vélo moto endommagés	0,7	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	1,1	0,9	0,0	1,4	1,0	0,0	1,5	1,6	1,1
Moto véhicule endommagés	13,4	15,5	8,0	20,5	26,7	9,9	22,6	29,8	16,4	31,6	32,3	30,9	39,1	32,8	25,8
Bus-gros porteurs camion-citerne	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	4,4	0,2	0,3	1,5	0,1	0,4	1,8	0,1	0,8	5,6
Aucun engin endommagé	1,7	1,4	6,0	4,1	1,5	7,7	1,8	2,1	7,5	1,2	3,0	7,3	1,3	1,3	3,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

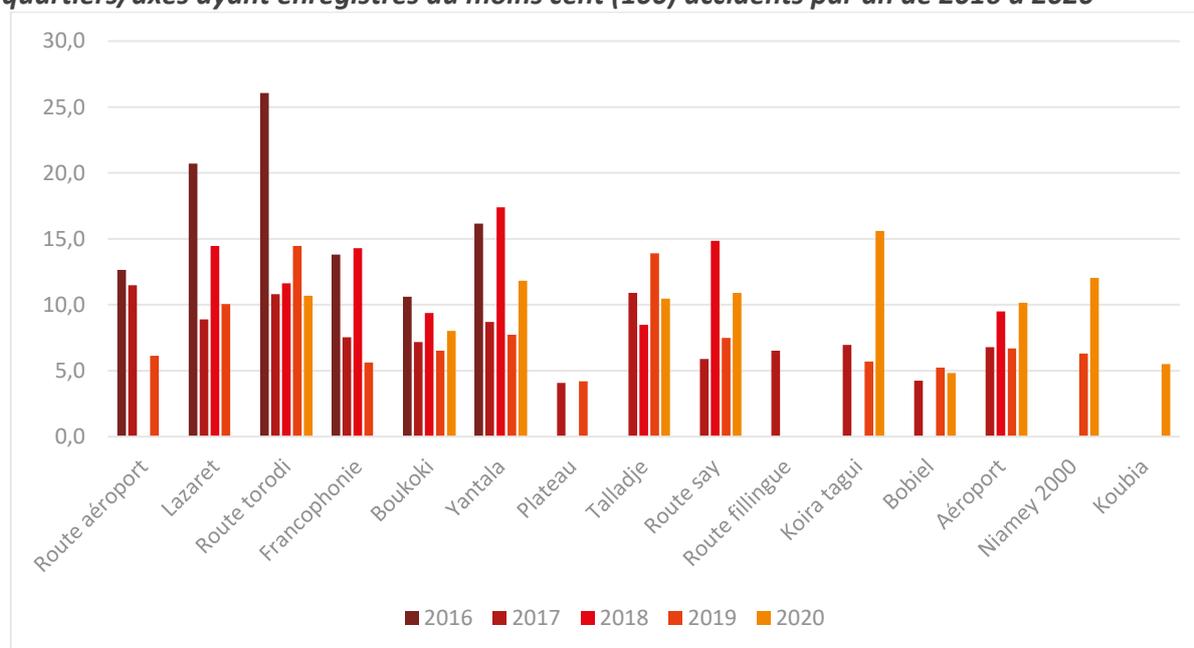
Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020



4.8 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE DE 2016 A 2020 SELON LES QUARTIERS OU LIEUX

En observant l'évolution du nombre de victimes d'accidents de 2016 à 2020 selon les quartiers ayant enregistré au moins cent (100) accidents de circulation routière, on peut catégoriser ces derniers en trois groupes. En effet, il y'a des quartiers qui ont enregistré au moins cent accidents chaque année sur la période considérée, notamment, route Torodi, Yantala, Boukoki. Ceci montre l'urgence de cibler ces quartiers dans les programmes de lutte contre les accidents de circulation routières. Le second groupe est constitué des quartiers qui étaient présent en début de période mais qui n'apparaissent plus en fin de période, il s'agit des quartiers tels que Lazaret, Route Aéroport et Francophonie. De nombreux facteurs peuvent expliquer cet état de fait. Au premier rang desquels la prise de conscience des populations face aux risques que comporte la circulation routière à Niamey particulièrement sur ces trois axes. Un autre facteur explicatif peut être la construction de voies sur ces axes notamment la route express menant à l'aéroport et la route 100 m qui traverse la Francophonie. Le troisième groupe de quartier est constitué de ceux qui apparaissent seulement en fin de période (Niamey 2000 et Koubia).

Graphique 20: Évolution du poids des victimes d'accidents de circulation routière des quartiers/axes ayant enregistrés au moins cent (100) accidents par an de 2016 à 2020



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020



5. CAUSES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE

Les causes d'un accident correspondent à ses déterminants ou aux facteurs accroissant son risque ou sa gravité. Toutefois, la recherche des causes des accidents de la route est souvent très compliquée pour la raison qu'un accident a rarement une seule cause. C'est ainsi que l'objectif assigné à ce chapitre est d'identifier les principaux facteurs humains et environnementaux à l'origine des accidents de circulation routière dans la région de Niamey.

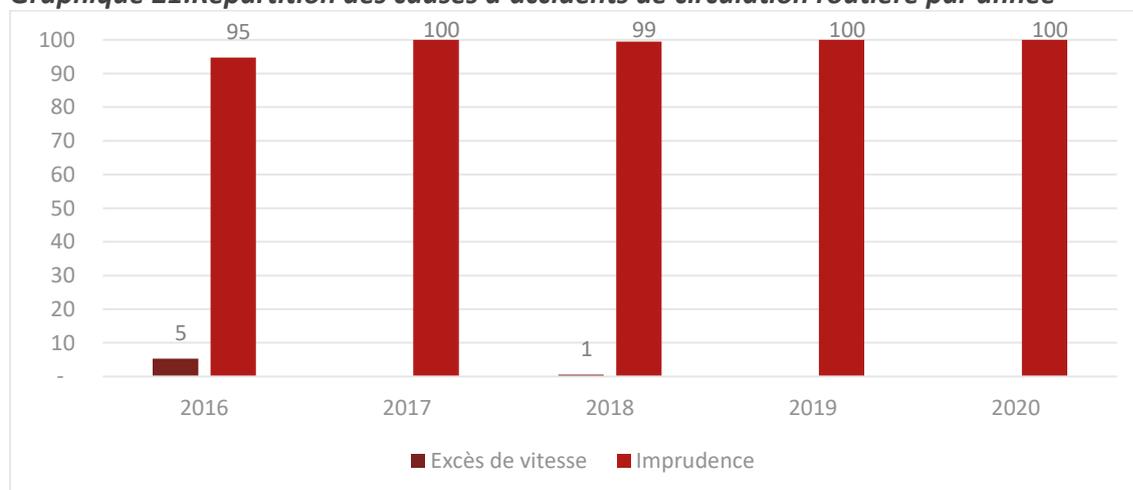
5.1 FACTEURS HUMAINS

Concernant les causes des accidents de circulation routière, de nombreuses études ont montré que ces facteurs sont liés à l'homme, au moyen de transport et à l'environnement. Toutefois, dans la littérature le facteur humain s'est avéré comme étant la principale cause des accidents routiers. Ainsi, selon une étude portant sur le rôle du facteur humain dans l'incidence et la gravité des accidents de la route en Iran, le facteur humain a contribué à 97,5% à l'explication des accidents. En revanche, le facteur environnemental a joué un rôle secondaire avec une contribution de 70,5% et le facteur véhicule a contribué à 31,5% de tous les accidents routiers (Pakgohar et al., 2010). Des résultats similaires ont été trouvés par S. Ilunga Kandolo, et al (2014), au Congo. Ils ont montré que l'excès de vitesse était impliqué dans 34,0% des cas et l'ivresse au volant dans 20,3%.

Il ressort de l'analyse des données du 8^{ème} GRIS qu'en 2016 seulement 5,3% des accidents sont causés par l'excès de vitesse. Cependant, au cours des années 2017, 2019 et 2020, les causes des accidents de circulation routière sont essentiellement liées à l'imprudence des conducteurs (100%). Un résultat similaire a été trouvé dans une étude sur les déterminants de la sécurité routière en RDC (Woolf Kapiteni et al., 2017). Il est ressorti des résultats de cette étude que les causes d'accidents routiers sont l'imprudence au volant (25,5%), l'excès de vitesse (23,1%) et l'ivresse au volant (9,3%).

Pour ce qui concerne l'excès de vitesse, on constate qu'à partir de 2018 ce facteur n'apparaît plus comme cause des accidents de circulation routière. Cela pourrait s'expliquer par une prise de conscience de la population à travers les actions de sensibilisation menées, par la densité de la circulation routière mais également par la construction des cassis ou dos d'ânes sur les grandes artères de la ville.

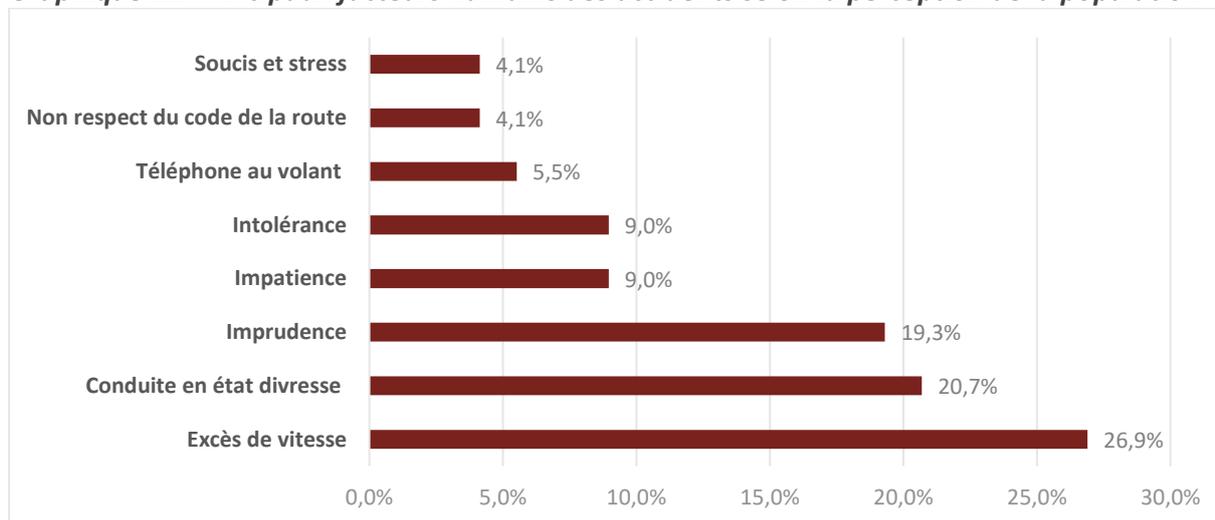
Graphique 21: Répartition des causes d'accidents de circulation routière par année



Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020

Par ailleurs selon la perception de la population, l'excès de vitesse est le principal facteur humain responsable des accidents de circulation routière. En effet, sur les 145 entretiens, les participants de 26,9% estiment que les accidents sont causés par l'excès de vitesse ; ceux de 20,7% affirment qu'ils sont dus à la conduite en état d'ivresse et 19,3% les attribuent à l'imprudence des conducteurs.

Graphique 22: Principaux facteurs humains des accidents selon la perception de la population



Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

5.2 FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Les facteurs de risque environnementaux constituent souvent les causes secondaires des accidents de circulation routière. Ces facteurs sont le plus souvent liés à l'état des infrastructures routières, à celui des engins et à des facteurs naturels (conditions climatiques ou atmosphériques).

Ce tableau présente un regroupement des principales causes environnementales en trois grands groupes.

Tableau 11: Principales causes environnementales selon la perception de la population

Causes environnementales	
Etats des infrastructures routières	Densité de la circulation routière
	Les routes sont serrées
	Insuffisance de feux optique
	Insuffisance de cassis
	Insuffisance de panneaux de signalisation
	Insuffisance de route
	Insuffisance d'éclairage
	Mauvais état de la route
Etats des engins	Mauvais état des véhicules
	Absence de frein
Facteurs naturels/surnaturels	Mauvais emplacement des arbres
	Esprits

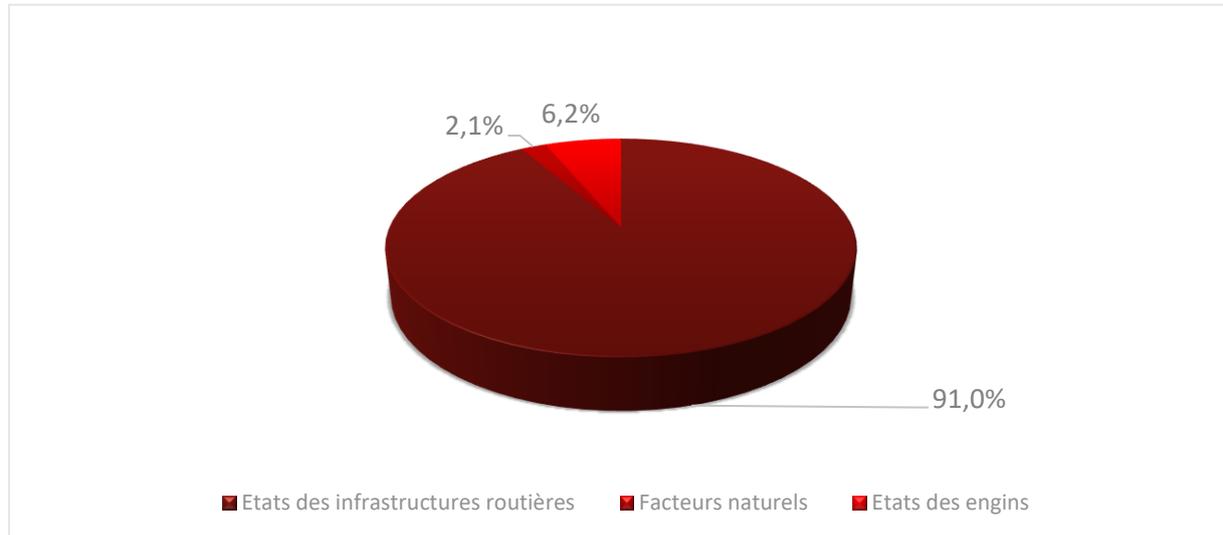
Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Il ressort de l'analyse du graphique 23 qu'en ce qui concerne les causes environnementales des accidents de circulation routière, l'état des infrastructures routières est la principale cause dans



la survenance des accidents (91%). En effet, les personnes interrogées lors des focus group estiment que l'état des véhicules et les facteurs naturels sont des causes secondaires qui favorisent aussi les accidents.

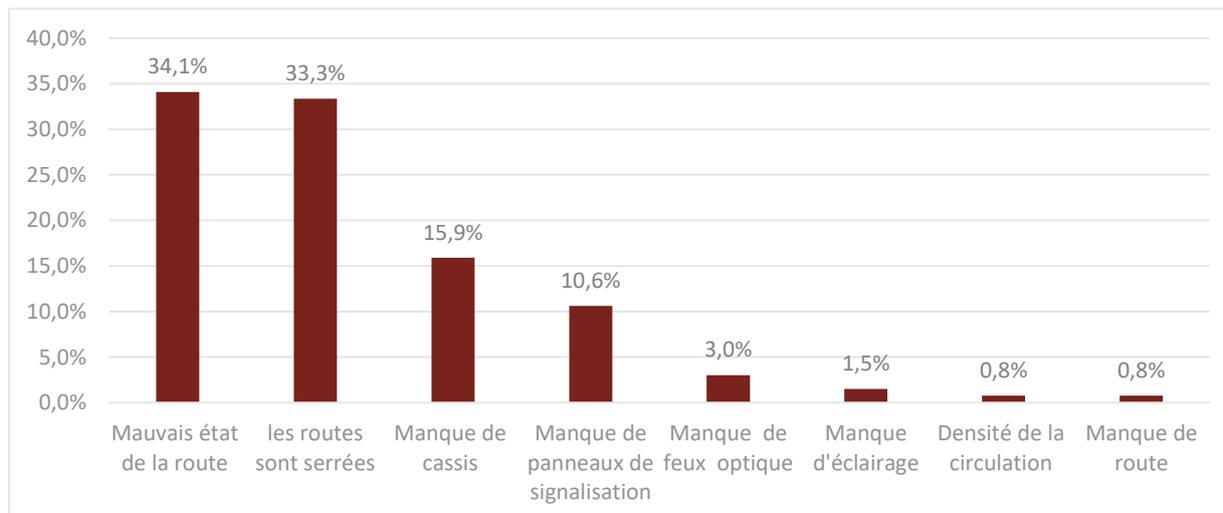
Graphique 23: Répartition des causes environnementales



Source : Exploitation des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Par ailleurs, la répartition des facteurs environnementaux liés à l'état des infrastructures routières montre que le mauvais état des routes est perçu dans 34,1% des entretiens comme étant la cause première des accidents routiers à Niamey. De même, le manque de cassis sur certaines artères et l'absence de panneaux de signalisation dans certains endroits sont perçus comme déterminants aux accidents routiers (respectivement 15,9% et 10,6%).

Graphique 24: causes infrastructurelles des accidents de circulation



Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

6. MESURES D'ATTENUATIONS DES ACCIDENTS

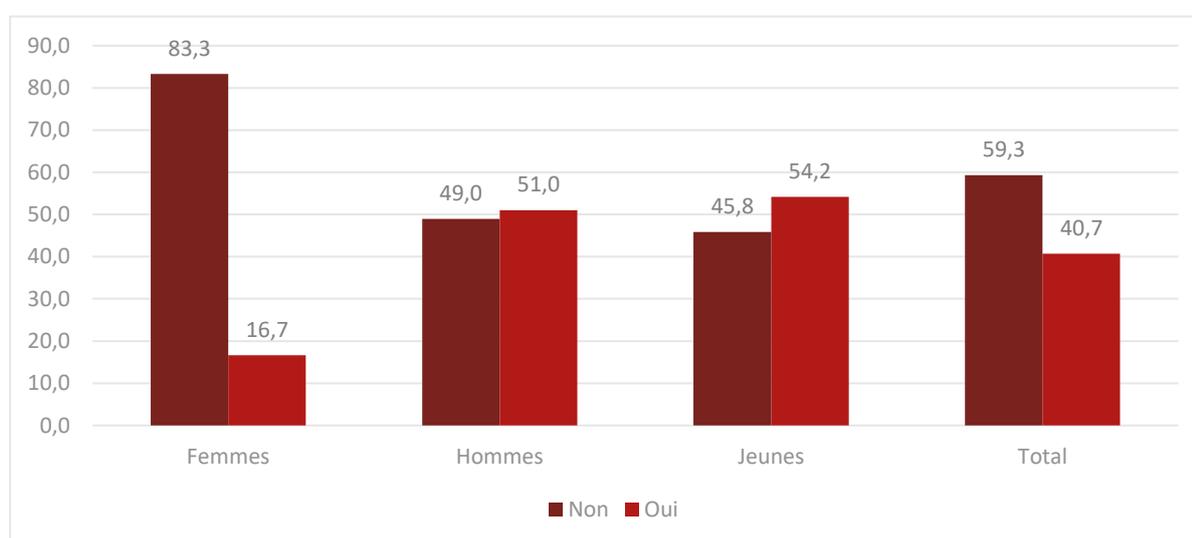
6.1 INITIATIVES PRISES PAR LES POPULATIONS

Devant l'ampleur des accidents de la route à Niamey, l'enquête a recueilli les avis des populations sur les initiatives locales qu'elles ont prises pour réduire les accidents de circulation routière.

Ainsi, sur 145 entretiens réalisés dans les cinq (5) arrondissements communaux de Niamey, il ressort de 41% des entretiens que des initiatives communautaires ont été prises pour lutter contre les accidents de la route.

Selon les différents groupes, seuls 17% des entretiens avec les femmes ont attesté que des initiatives ont été prises. Par contre, plus de la moitié des entretiens avec les hommes (51%) et les jeunes (54%) affirment l'existence d'initiatives communautaires.

Graphique 25: Initiatives prises par les populations contre les accidents

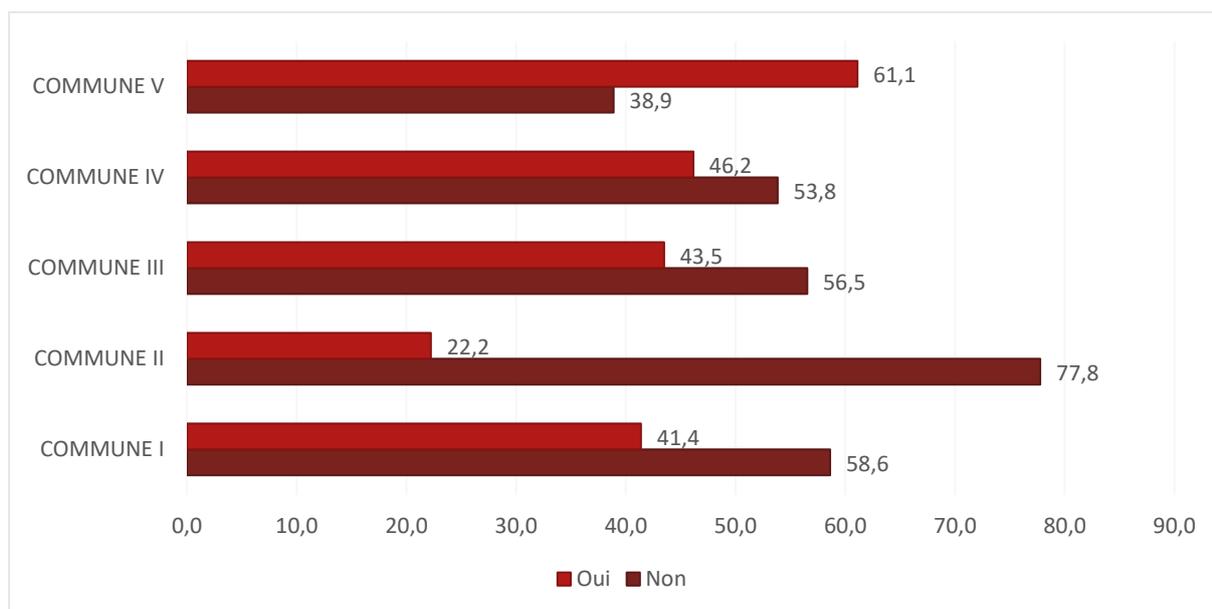


Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Les entretiens administrés au niveau des communes, affirment que des initiatives d'atténuation des accidents de la route ont été prises. Toutefois, les réponses varient d'une commune à l'autre. En effet, ces initiatives sont prises à plus de 61% dans la commune V contre 22% dans la commune II.



Graphique 26: Initiatives prises par commune pour atténuer les accidents de la route



Source : Exploitations des données de l’enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Les initiatives prises au niveau communautaire se résument comme suit :

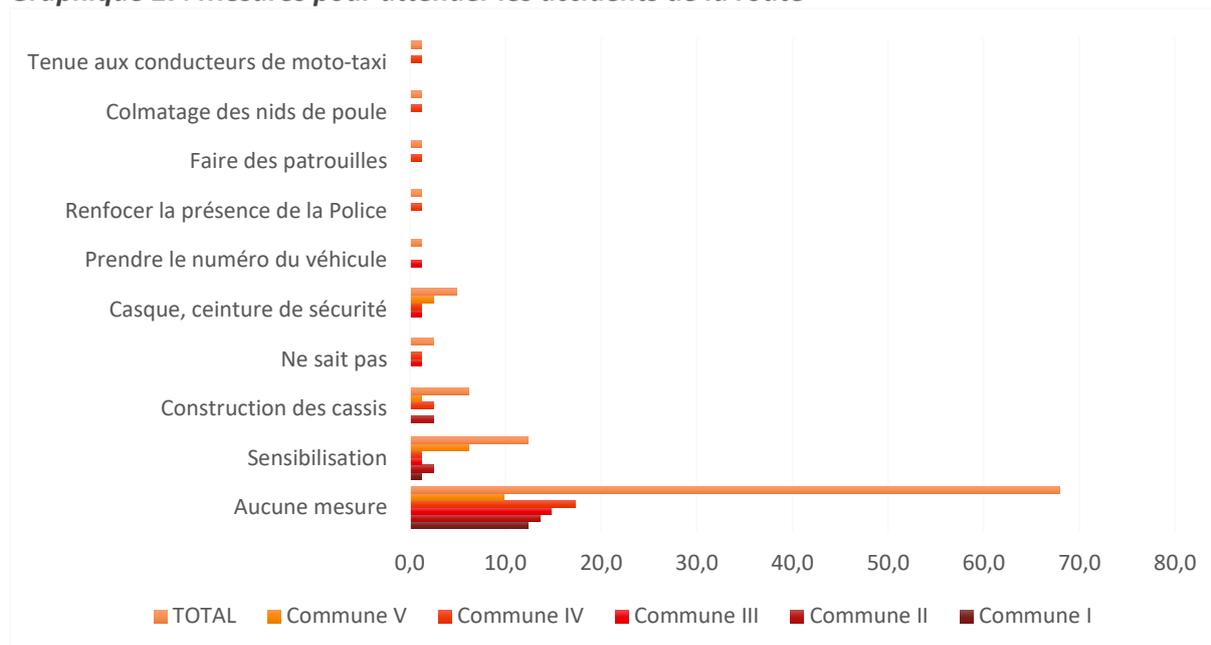
- la sensibilisation sur le comportement des conducteurs et autres usagers de la route;
- la construction des cassis ;
- l’abattage des arbres qui réduisent la visibilité sur certains tronçons ;
- le désensablement des voies pour faciliter le passage ;
- le colmatage des voies dégradées avec la latérite ;
- le remplacement des panneaux de signalisation enlevés et/ou détruits ;
- l’assistance aux victimes d’accidents ;
- la collaboration avec la justice.

6.2 MESURES A PRENDRE POUR ATTENUER LES CAUSES D’ACCIDENTS

Pour atténuer les causes d’accidents de circulation routière au Niger et garantir la sécurité des routes, des véhicules et des usagers, le Gouvernement a amélioré le contexte juridique et institutionnel des textes relatifs à la sécurité routière pour se mettre ainsi en conformité avec les normes internationales telles que le renforcement des mesures visant les cinq facteurs de risque principaux en matière de sécurité routière. Il s’agit entre autres de : la vitesse , la conduite en état d’ivresse, l’utilisation de casque pour les motocyclistes, l’utilisation de ceinture de sécurité et de dispositif de retenue pour les enfants ; ainsi que l’attention portée aux besoins des piétons, des cyclistes et des motocyclistes ; le renforcement du contrôle technique des véhicules automobiles pour les rendre plus sûrs.

Au niveau communautaire, près de 68% des entretiens réalisés ont affirmé qu’aucune mesure n’a été prise par les autorités (Gouvernement et Mairies) pour atténuer les accidents de la route. Cependant, plus de 12% ont reconnu qu’il y a eu des sensibilisations et des décisions ont été prises pour le port de casque et de ceinture de sécurité (4,9%). Selon les interviewés, la communauté a initié certaines mesures telles que la construction des cassis, le port de tenue pour les conducteurs de taxi-moto (Commune 4), les patrouilles, le colmatage de nids de poule.

Graphique 27: Mesures pour atténuer les accidents de la route



Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

6.2.1 Mesures pour les causes humaines

Au niveau national, il existe un fort engagement politique pour agir sur les principales causes d'accidents. C'est pourquoi, des réformes sont engagées depuis 2012 dans le sens :

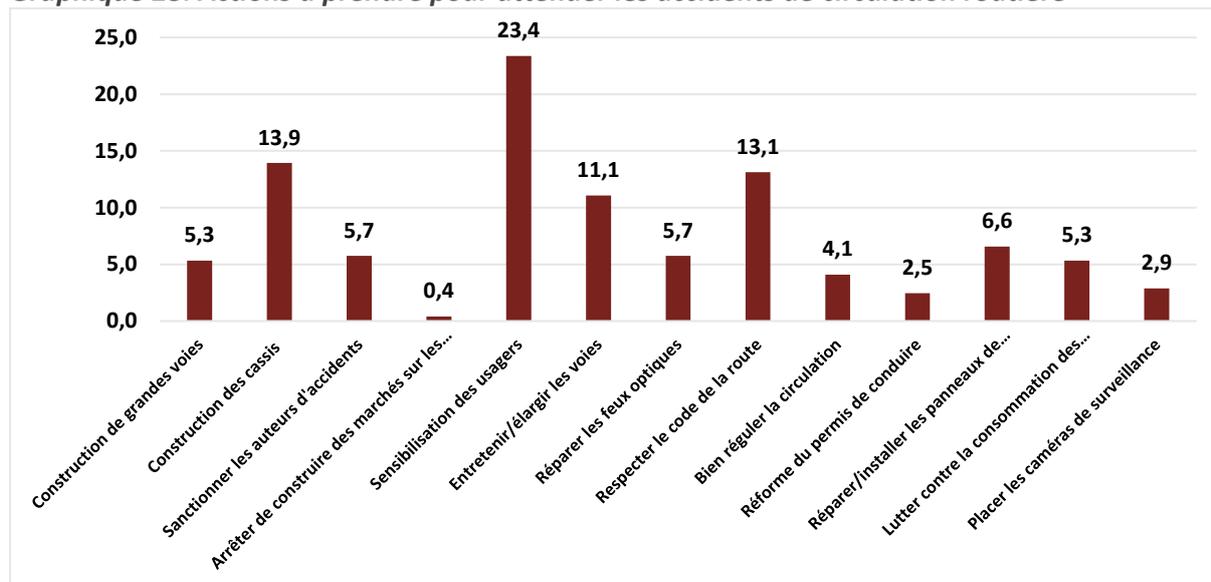
- de l'amélioration de l'efficacité du contrôle technique automobile ;
- de la modernisation du système de formation et d'évaluation des candidats au permis de conduire ;
- du renforcement de la répression des infractions au code de la route.

Il ressort des entretiens (focus groupes), un certain nombre de mesures préconisées par la population :

- la sensibilisation des usagers de la route (23,4%), et particulièrement les écoliers sur la traversée des routes ;
- la sensibilisation des populations sur le respect du code de la route (13,1%) ;
- la sanction appropriée aux auteurs des accidents de circulation routière (5,7%) ;
- la lutte contre la consommation des stupéfiants (5,3%);
- le renforcement des capacités des agents chargés de la régulation de la circulation routière (4,1%) ;
- l'installation des caméras de surveillance (2,9%) ;
- la réforme du permis de conduire (2,5%).



Graphique 28: Actions à prendre pour atténuer les accidents de circulation routière



Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

6.2.2 Mesures pour les causes environnementales

Rappelons que parmi les causes d'accidents de circulation routière, celles provenant de l'environnement constituent souvent les causes secondaires des accidents de circulation routière. Ces facteurs sont le plus souvent liés à l'état des infrastructures routières, à celui des engins et à des facteurs naturels (conditions climatiques ou atmosphériques).

Conscient de leurs impacts sur les infrastructures routières, l'Etat a pris des mesures pour atténuer leurs chocs. Entre autres mesures prises ou en cours :

Au niveau national :

- l'adoption en 2020 de la loi sur la protection du patrimoine routier du Niger afin de préserver le patrimoine routier national des dégâts causés par les populations riveraines, les conducteurs routiers et autres usagers de la route ; son décret d'application est dans le circuit d'adoption par le Gouvernement ;
- l'institutionnalisation de l'audit de sécurité des infrastructures routières pour non seulement diagnostiquer la signalisation routière mais aussi déterminer les points à risques susceptibles de causer des accidents routiers;
- la conception d'infrastructures plus sûres et l'intégration d'éléments de sécurité routière dans l'utilisation des sols et la planification des transports ;
- la sensibilisation du public ;

Au niveau communautaire, il ressort des entretiens que les mesures ci-dessous sont sollicitées auprès des autorités (Gouvernement, Mairies) pour atténuer les accidents de la route causés par les infrastructures routières (cf. graphique 24) :

- la construction des cassis (13,9%) ;
- l'élargissement et l'entretien des voies (11,1%) ;
- la réparation et l'installation des panneaux de signalisation (6,6%)
- la réparation des feux optiques (5,7%) ;
- la construction de nouvelles voies (5,3%).

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La région de Niamey est confrontée à un problème crucial de mobilité lié entre autres à l'intensité de la circulation routière, engendrant de nombreux accidents. Au Niger, c'est la région qui a les plus forts taux de mortalité et de létalité liés aux accidents.

Il ressort des résultats de cette étude que, de 2016 à 2020, les collisions entre motos ont enregistré les plus fortes proportions de victimes en état léger et grave et celles entre véhicules présentent les proportions les plus élevées de décès. Pour ce qui est des causes des accidents, en 2016 seulement 5,3 % des accidents sont causés par l'excès de vitesse. Cependant, au cours des années 2017, 2019 et 2020, les causes des accidents de circulation routière sont essentiellement liées à l'imprudence des conducteurs. Par ailleurs, selon la perception des personnes interviewées l'excès de vitesse est le principal facteur humain des accidents de circulation routière dans la ville de Niamey.

L'étude a permis également d'identifier les quartiers/lieux les plus accidentogènes durant la période 2016-2020. Il s'agit notamment de la route Aéroport, la route Torodi, Boukoki, Yantala, Koubia et Niamey-2000.

Au regard du nombre des accidents et de leurs causes, il est ressorti des entretiens que les principaux leviers afin de réduire les accidents sont : la sensibilisation des usagers de la route, l'application des sanctions appropriées aux auteurs des accidents de circulation routière, la lutte contre la consommation des stupéfiants, le renforcement des capacités des agents chargés de la régulation de la circulation routière, l'installation des caméras de surveillance et la réforme du permis de conduire.

Nonobstant ces résultats, l'étude présente quelques limites qu'il convient de souligner :

- La non exhaustivité des données quantitatives car certains accidents pouvaient échappés aux sapeurs pompiers du fait que lorsqu'il n'y a pas de blessés, les personnes impliquées peuvent trouver un arrangement à l'amiable. Toutefois, ces accidents non déclarés ne compromettent pas les résultats de cette étude.
- Notons aussi, le problème d'antériorité temporelle des données quantitatives issues des fiches d'intervention des Sapeurs-Pompiers par rapport à celles issues de l'enquête de perception de la population sur les accidents de circulation routière. En effet, les principales causes des accidents peuvent ne pas être les mêmes d'une année à l'autre.
- Le nombre limité de variables dans la base et l'absence de celles relatives aux victimes des accidents, n'ont pas permis de décrire les victimes des accidents de circulation routière dans l'analyse quantitative et de faire un modèle comme la régression pour déterminer les facteurs explicatifs des accidents de circulation routière à Niamey de 2016-2020.

Il ressort des entretiens un certain nombre de recommandations afin de réduire les accidents de la circulation routière à Niamey.

A l'endroit du :

- **Gouvernement :**
 - Doter les structures oeuvrant dans le cadre de la réduction des accidents de la circulation routière, de moyens humains, financiers et matériels conséquents
- **Ministère des Transports :**



- mener des actions d'Information-Education-Communication (IEC) et de Communication pour le Changement des Comportements (CCC), en direction des usagers de la route pour le respect du code de conduire ;
- insérer le module de premier secours en cas d'accident dans la formation pour l'optention du permis de conduire ;
- **Ministère en charge de l'Intérieur à travers la Police Nationale,**
 - **Appliquer strictement les sanctions encourues par les acteurs d'infractions de la circulation routière et d'accidents de la circulation routière**
 - intensifier les actions de lutte contre la consommation des stupéfiants à travers la mise en application des sanctions prévues par la loi en vigueur au Niger ;
- **Ministère en charge de la santé publique, de la Population et de l'Action Sociale :**
 - Prendre en charge les premiers soins administrés aux victimes d'accidents de la circulation.
- **Partenaires Techniques et Financiers :**
 - Appuyer les Services de Protection Civiles dans la sensisibilisation et la formation des populations





BIBLIOGRAPHIE

- *ALIREZA (Pakgozar), REZA (Sigari), MOHADESEH (Khalili) et ALIREZA (Esmaeili), *The role of human factor in incidence and severity of road crashes based on the CART and LR regression: a data mining approach*, / Procedia Computer Science 3, 2011, p.764–769
- *KANDOLO, (S. I.), MATUNGULU, (C. M.), MUKANYA, (P. K.), UMBA, (I. K.), KABAMBA, (J. N.), NUMBI, (O. L.), KABYLA ILUNGA, (B.), KAJ, (F. M.), LUBABA, (C. B.), & NGONGO, (G. M.), *Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi. Santé Publique*, vol. 26, 2014, N°6, p.889-895.
- OMS. « Principaux repères sur les accidents de la route », <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. 21 juin 2021
- OMS. « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018 : Résumé. Organisation mondiale de la Santé », 2018.
- OMS. « Plan mondial pour la décennie d'action, pour la sécurité routière 2011-2020. Genève, Suisse, OMS–Organisation mondiale de la Santé et ONU–Organisation des Nations Unies », 2011.
- OMS. « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : Il est temps d'agir. World Health Organization », 2009.
- *WOOLF (Kapiteni), DRISSA (Sia), ERIC (Tchouaket), et HERMES (Karemere), *Déterminants de la sécurité routière à Goma en République démocratique du Congo: analyse des informations issues des procès-verbaux de la police*, International Journal of Innovation and Applied Studies n19, Mars 2017, p. 969-978





REMERCIEMENTS

Ce document a reçu les contributions des personnes:

- **Idrissa ALICHINA KOURGUENI**, Directeur Général, INS
- **Sani Oumarou, Secrétaire Général PI**
- **Issoufou SAIDOU**, Directeur de la Coordination et du Management de l'Information Statistiques, INS
- **Les membres du Comité Assurance Qualité de l'INS**
- **Boubacar SALAOU BOZARI**, Chef de division des directions régionales, INS
- **M. Boureima ISSA GUIRE**, Cadre de la DR/INS/NY
- **Les participants** (représentants du Gouvernorat, de la Ville, des Arrondissements Communaux, des directions régionales, de la société civile, des ONG/AD, des chefs de quartier) à **l'atelier de présentation des résultats.**

Annexe 1 : Degré de fluidité par arrondissement communal

Arrondissement Communal	Fluide	Peu fluide	Pas du tout fluide	Avis partagé	Total
Niamey 1	1	5	15	8	29
Niamey 2	3	7	16	10	36
Niamey 3	0	6	14	3	23
Niamey 4	2	9	18	10	39
Niamey 5	0	5	10	3	18
Total	6	32	73	34	145

Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey

Annexe 2 : Occurrence d'apparition des causes de la non fluidité de la circulation routière à Niamey dans les entretiens réalisés

Arrondissement Communal	Types de focus	Causes de non fluidité				
		Accroissement parc	Inadaptation des infrastructures routières	Mauvais comportements des usagers	Dysfonctionnement services de régulation	Méconnaissance code
C1	Femmes	3	4	7	1	0
	Hommes	7	7	6	2	2
	Jeunes	3	6	8	1	0
	Total	13	17	21	4	2
C2	Femmes	3	4	13	1	0
	Hommes	4	9	13	1	3
	Jeunes	6	7	13	0	0
	Total	13	20	39	2	3
C3	Femmes	2	2	7	0	0
	Hommes	4	3	7	1	1
	Jeunes	2	5	8	1	3
	Total	8	10	22	2	4
C4	Femmes	4	7	10	1	1
	Hommes	5	7	12	5	1
	Jeunes	6	6	13	1	1
	Total	15	20	35	7	3
C5	Femmes	3	6	3	1	0
	Hommes	2	4	6	2	1
	Jeunes	4	6	5	1	1
	Total	9	16	14	4	2
Ensemble entretiens		58	83	131	19	14

Source : Exploitations des données de l'enquête de perception sur les accidents de circulation routière à Niamey



Annexe 3 : Répartition des victimes selon le mois et l'année

	Année									
	2016		2017		2018		2019		2020	
Mois	Effec tif	Proporti on								
Janvier	302	9,3	275	5,5	263	7,0	320	8,1	359	8,0
Février	313	9,6	250	5,0	275	7,3	279	7,0	364	8,1
Mars	339	10,4	255	5,1	320	8,5	295	7,4	366	8,1
Avril	208	6,4	278	5,6	306	8,1	294	7,4	309	6,9
Mai	237	7,3	308	6,2	354	9,4	331	8,3	371	8,2
Juin	255	7,8	267	5,4	329	8,7	370	9,3	462	10,3
Juillet	282	8,7	502	10,1	338	9,0	346	8,7	419	9,3
Août	271	8,3	622	12,5	296	7,8	316	8,0	369	8,2
Septem bre	266	8,2	500	10,1	262	6,9	349	8,8	368	8,2
Octobre	216	6,6	596	12,0	293	7,8	339	8,5	331	7,3
Novem bre	267	8,2	634	12,8	264	7,0	362	9,1	370	8,2
Décemb re	302	9,3	478	9,6	475	12,6	367	9,2	419	9,3
Total	3258	100	4965	100	3775	100	3968	100	4507	100

Source : Exploitations des données des Sapeurs-pompiers, 2016-2020 et projections de population, 2012-2024

GUIDE D'ENTRETIEN

ENQUETE SUR LES ACCIDENTS DE CIRCULATION DANS LA REGION DE NIAMEY

Ce guide d'entretien sera administré aux populations de la région de Niamey. Au niveau des quartiers échantillon. Trois (3) focus group seront réalisés et concerneront les femmes, les hommes, et les jeunes.

IDENTIFICATION

Commune :
Quartier/Village :
Focus group :
Nom de l'animateur :
Noms des rapporteurs :
Date de l'entretien :

Thème I : Perception de la mobilité à Niamey

1. Comment jugez-vous le **niveau de fluidité** de la circulation à **Niamey** ?

Nombre des participants au focus group selon leur jugement du niveau de fluidité de la circulation



Fluide

Peu Fluide

Pas du tout

2. Citez les **principales causes** de la **non-fluidité** de la circulation urbaine à Niamey

3. Comment appréciez-vous **l'effort** des acteurs suivants dans l'amélioration de la fluidité de la circulation urbaine à Niamey ?

Nombre des participants au focus group selon leur appréciation de l'effort des principaux acteurs du transport urbain dans l'amélioration de la fluidité de la circulation

	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Pas du tout satisfaisant
Usagers	_ _	_ _	_ _
Services en charge de la régulation de la circulation routière	_ _	_ _	_ _
Services d'entretien routier	_ _	_ _	_ _
Services en charge de l'installation des infrastructures et d'équipements routiers	_ _	_ _	_ _

3.1 Si la réponse est « **Satisfaisant** », justifier les réponses par acteur

3.2 Si la réponse est différente de « **Satisfaisant** », justifier les réponses par acteur

4. Selon vous, la circulation à Niamey comporte -t-elle des risques d'accidents ?

Nombre des participants au focus group selon la modalité

|_|_|
Oui

|_|_|
Non

4.1 Si oui à la question précédente, quel est le niveau de risque d'accident que la circulation à Niamey comporte ?

Nombre des participants au focus group selon le niveau de risque d'accident (pour ceux qui répondent Oui à la question précédente)

|_|_|
Elevé

|_|_|
Moyen

|_|_|
Faible

4.1.1 Justifier les réponses

Thème II : Profil des personnes/quartiers/ lieux à risques

2.1 Selon vous, quels sont les lieux ou quartiers dans lesquels se produisent fréquemment les accidents à Niamey ?

2.2 Que pensez-vous de la fréquence des accidents dans votre quartier ?

Nombre des participants au focus group selon la fréquence des accidents

□ □ □
Elevé

□ □ □
Moyen

□ □ □
Faible

2.3 Quelles sont les caractéristiques démographiques (enfants, jeunes, adultes, sexe) des personnes les plus impliquées dans les accidents de la circulation dans votre quartier ?

2.3.1 Selon vous pourquoi ce sont ces personnes qui sont les plus exposées ?

2.3.2 D'où proviennent ces victimes d'accidents ? Ce sont des résidents ou des visiteurs ?

2.4 Quelles sont les activités (taximan, faba faba, élèves, commerçants, vendeur ambulat, fonctionnaire etc) des personnes les plus impliquées dans les accidents de la circulation dans votre quartier ?

2.4.1 Selon vous, pourquoi ce sont ces personnes qui sont les plus exposées ?

2.4.2 D'où proviennent ces victimes d'accidents ? Ce sont des résidents ou des visiteurs ?

Thème III : Caractéristiques des accidents (types de collision, jours, heures des accidents, dégâts, service de secours et de constat) à Niamey

3.1 Quels types d'engins sont principalement impliqués dans les accidents de la circulation à Niamey ?

3.2 Quels sont les jours de la semaine durant lesquels les accidents sont plus fréquents ?

3.3 Quelles sont les heures durant lesquelles les accidents se produisent fréquemment ?

3.4 Quels dégâts enregistre-t-on le plus souvent ?

3.5 Selon vous, les cas de blessés graves dans les accidents de circulation sont-ils ?



Nombre des participants au focus group selon leur avis sur la fréquence des cas de blessés graves

|_|_|
Elevé

|_|_|
Moyen

|_|_|
Faible

3.6 Selon vous, les cas de décès dans les accidents de circulation sont -ils ?

Nombre des participants au focus group selon leur avis sur la fréquence des cas de décès

|_|_|
Elevé

|_|_|
Moyen

|_|_|
Faible

3.7 Les victimes sont-elles secourues ?

Nombre des participants au focus group selon la modalité

|_|_|
Oui

|_|_|
Non

3.8 Par qui sont-elles secourues ?

3.9 Comment appréciez-vous les secours apportés ?

3.10 Selon vous, les recours aux services de constats (Police et gendarmerie) par les victimes se font :

Nombre des participants au focus group selon leur avis sur la fréquence du recours aux services de constats

|_|_|
Toujours

|_|_|
Souvent

|_|_|
Rarement

|_|_|
Jamais

3.10.1 si la réponse à 3.10 est différente de « **Toujours** », dites pourquoi ?

3.11 Quelle appréciation faite vous des services de constats ?

Thème IV : Les causes des accidents (usagers, état des engins, état des infrastructures, environnement...)

4.1 Selon vous, quelles sont les causes des accidents de circulation à Niamey ?

<p>Comportements dangereux (Facteurs humains)</p>	<p>Autres causes (Etat des engins, état des infrastructures, environnement, etc.)</p>
--	--

--	--

4.1.1 Classer les cinq (5) principaux comportements dangereux par ordre d'importance ?

4.1.2 Classer les cinq (5) principales autres causes d'accidents par ordre d'importance.

4.2 Selon vous pourquoi certains quartiers/endroits enregistrent plus d'accidents à Niamey ?

Thème V : Solutions préconisées

5.1 Les accidents de circulation font-ils l'objet de discussions communautaires dans votre quartier ?

5.1.1 Si oui, quels genres de discussions ?

5.2 Y'a-t-il déjà eu des initiatives pour réduire les accidents de la circulation dans votre quartier ?

5.2.1 Si oui, quels genres d'initiatives ont été entreprises ?

5.2.2 Quel a été l'impact de ces initiatives sur les cas d'accidents ?

5.3 Donnez les moyens d'actions pour chaque cause (les solutions).

5.4 Quelles mesures sont prises par les autorités pour juguler ce problème ?



Institut National
de la Statistique

NIGER