



AGACOMPI
AGENCE AFRICAINE DE COMMUNICATION PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE

**INFRACTION
DÉLIT DE FUITE
EXCÈS DE VITESSE
LE REFUS
D'OBTEMPÉRER
LA CONDUITE
SANS PERMIS
ENTRAVE VOLONTAIRE
A LA CIRCULATION
UTILISATION DU TELEPHONE
TENU EN MAIN
LE DÉFAUT DU PORT DE LA
CEINTURE DE SÉCURITÉ
LE DÉFAUT DE PORT DU
CASQUE
À DEUX-ROUES MOTORISÉ
LE NON-RESPECT DES
DISTANCES DE SÉCURITÉ**



SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN GUINÉE

Enquête sur le sentiment
d'insécurité et les causes perçues
d'accidents à Conakry.

Sous la direction de
Saikou Oumar BALDÉ

Janvier 2021
www.cerf-guinee.com
cerf@cerf-guinee.com

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 3 |
| Objectif :..... | 4 |
| Méthodologie..... | 4 |
| Résultats..... | 5 |
| Description de l'échantillon | 5 |
| Sentiment d'insécurité routière à Conakry | 8 |
| Vous sentez-vous en sécurité en tant que passager(ère) ?..... | 12 |
| Vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton ?..... | 13 |
| Les facteurs d'accidents de la route | 15 |
| À quel degré connaissez-vous le code de la route ?..... | 17 |
| Quelle est la principale cause d'accident à Conakry ? | 19 |
| Les usagers de plus en plus imprudents | 21 |
| Permis moto..... | 22 |
| Conclusion..... | 24 |
| Recommandations | 24 |

Introduction

La sécurité routière en République de Guinée est en forte dégradation depuis plusieurs années. L'accidentalité routière et le nombre de morts et de blessés sur les routes sont en forte augmentation depuis des années. La sécurité routière constitue un enjeu de taille dans le continent en général. Selon le rapport de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) publié en 2018, le continent africain bat tous les records d'accident de la route. Le continent a la plus forte proportion de mortalité des piétons et des cyclistes dans le monde avec 44 % des décès. Plus de personnes meurent maintenant dans le continent à la suite d'accidents de la route que du VIH/sida, de la tuberculose ou des maladies diarrhéiques. Jusqu'à 26,6 décès par 100 000 habitants, ce qui est trois fois plus élevé qu'en Europe. Selon le rapport, en Guinée, on recense 3490 décès pour 259 731 véhicules. Un taux de mortalité de 28,2 % en 2016. À l'occasion de la journée africaine de la sécurité routière en novembre 2018, le ministre des Transports Aboubacar Sylla affirme que « selon les statistiques non exhaustives des services spécialisés de la police et de la gendarmerie, 21 890 cas d'accidents se sont produits durant les cinq dernières années sur les routes guinéennes avec 2 781 tués et 13 711 blessés qui, parfois décèdent après ou se retrouvent handicapés à vie. ». À Conakry, circuler est un vrai parcours de combattant. La conduite anarchique, la violation du code de la route, l'absence de panneaux de signalisation et la défaillance mécanique considérable des véhicules exacerbent l'insécurité sur les routes. C'est dans ce contexte que le centre de recherche CERF et l'Agence africaine de communication publique et institutionnelle (AGACOMPI) ont réalisé une enquête sur la sécurité routière en Guinée, notamment sur le sentiment d'insécurité et les causes perçues d'accidents à Conakry. Une enquête réalisée entre décembre 2020 et janvier 2021.

Objectif :

Cette enquête a pour objectif d'interroger les usagers des routes sur le sentiment d'insécurité et les facteurs d'accidents à Conakry. Elle vise également à améliorer les connaissances des phénomènes d'insécurité routière en Guinée, car les analyses élaborées par la police routière et le Ministère des Transports se basent uniquement sur l'exploitation de statistiques d'accidents et sur des informations qualitatives spécifiques.

Cette enquête constitue une première approche et doit permettre une meilleure compréhension des phénomènes d'insécurité vécus et les risques afin de prendre des mesures appropriées dans le cadre de la lutte contre cette problématique.

Cette étude est suivie de quelques orientations et recommandations destinées aux autorités afin d'orienter de façon optimale les politiques publiques et activités visant à améliorer le secteur.

Méthodologie

Ce document présente les résultats d'une étude réalisée par le CERF et AGACOMPI entre décembre 2020 et janvier 2021. L'étude est réalisée en deux temps : d'abord une phase qualitative auprès de professionnels avec l'exploitation d'une littérature grise sur la sécurité routière. Ensuite une phase quantitative réalisée sur un échantillon représentatif de la population de Conakry de 630 personnes. L'étude respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par questionnaire avec une marge d'erreur estimée à plus ou moins 3 %, un niveau de confiance de 95 % et un taux de réponse estimé à 80 %. La représentativité de l'échantillon a été établie par la méthode des quotas appliquée aux variables de sexe, d'âge, de niveau d'études, après stratification par commune d'habitation. Les conclusions de l'étude reflètent un état de l'opinion des usagers de la route à Conakry et ne peuvent faire l'objet de publication sans l'accord du CERF.

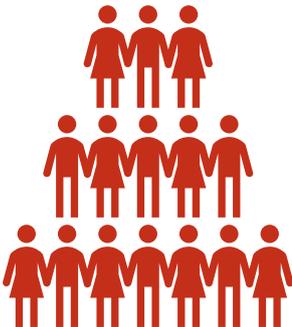
Comme toute enquête par questionnaire (quantitative ou qualitative) l'exactitude des réponses est à prendre avec beaucoup de recul vis-à-vis de la sincérité des réponses surtout s'agissant d'une enquête dont les répondants hésitent parfois avant de répondre sur la manière dont ils ont obtenu le permis de conduire.

Les questionnaires ont été administrés par des enquêteurs à l'aide de cinq (5) superviseurs sur le terrain en contact direct avec les répondants du 7 au 11 décembre 2020. Sur les 630 personnes interrogées, après vérification, 630 questionnaires exploitables ont pu être analysés soit 100 % de l'échantillon.

Résultats

Les résultats de l'enquête après l'administration du questionnaire sont présentés en trois grandes parties. D'abord la description de l'échantillon tel qu'il est apparu après le terrain, ensuite la présentation des résultats des différentes variables, enfin la conclusion et quelques recommandations pour lutter contre l'insécurité routière.

Description de l'échantillon



L'enquête sur le sentiment d'insécurité et les causes perçues d'accidents à Conakry s'appuie

sur des données statistiques issues du terrain. L'échantillon est composé de 65 % d'hommes et de 34 % de femmes répartis par commune et par tranche d'âge. L'échantillon global à Conakry se répartit comme suit : 14 % à Matam, 10 % à Kaloum, 12 % à Dixinn, 35 % à Ratoma et 29 % à Matoto.

14%  Dont 64,8 % d'hommes et 35,2 % de femmes.
Matam

10%  Dont 65,1 % d'hommes et de 34,9 % de femmes.
Kaloum

12%  Dont 69,7 % d'hommes et de 30,3 % de femmes.
Dixinn

35%  Dont 63,8 % d'hommes et de 36,2 % de femmes.
Ratoma

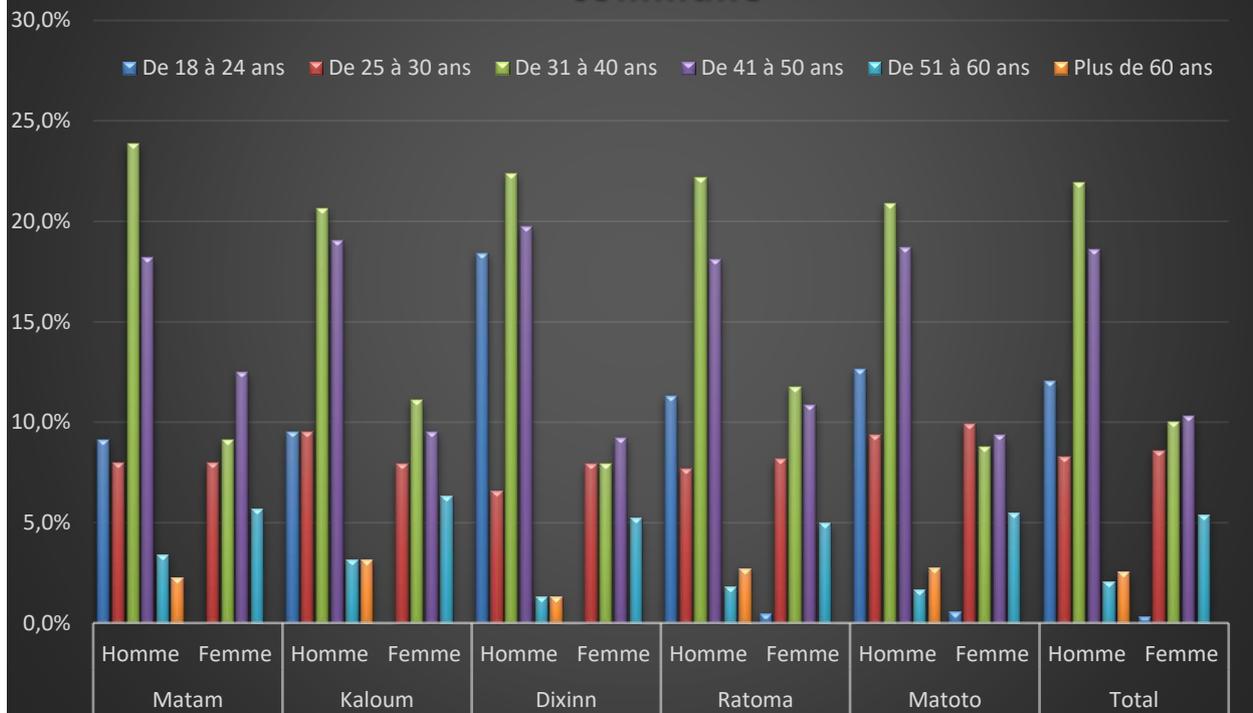
29%  Dont 65,9 % d'hommes et de 34,6 % de femmes.
Matoto

6

L'échantillon est composé de 12,4 % de personnes âgées de 18 à 24 ans, 16,8 % de 25 à 30 ans, 31,9 % de 30 à 40 ans, 28,9 % de 41 à 50 ans, 7,5 % de 51 à 60 ans et 2,5 % de 60 ans et plus.

| Tableau croisé sur le sexe, l'âge et la commune de résidence | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|----------------|
| Quelle est votre commune de résidence ? | | | Quel âge avez-vous ? | | | | | Total | |
| | | | De 18 à 24 ans | De 25 à 30 ans | De 31 à 40 ans | De 41 à 50 ans | De 51 à 60 ans | | Plus de 60 ans |
| Matam | Sexe | Homme | 9,1 % | 8,0 % | 23,9 % | 18,2 % | 3,4 % | 2,3 % | 64,8 % |
| | | Femme | | 8,0 % | 9,1 % | 12,5 % | 5,7 % | | 35,2 % |
| | Total | | 9,1 % | 15,9 % | 33,0 % | 30,7 % | 9,1 % | 2,3 % | 100,0 % |
| Kaloum | Sexe | Homme | 9,5 % | 9,5 % | 20,6 % | 19,0 % | 3,2 % | 3,2 % | 65,1 % |
| | | Femme | | 7,9 % | 11,1 % | 9,5 % | 6,3 % | | 34,9 % |
| | Total | | 9,5 % | 17,5 % | 31,7 % | 28,6 % | 9,5 % | 3,2 % | 100,0 % |
| Dixinn | Sexe | Homme | 18,4 % | 6,6 % | 22,4 % | 19,7 % | 1,3 % | 1,3 % | 69,7 % |
| | | Femme | | 7,9 % | 7,9 % | 9,2 % | 5,3 % | | 30,3 % |
| | Total | | 18,4 % | 14,5 % | 30,3 % | 28,9 % | 6,6 % | 1,3 % | 100,0 % |
| Ratoma | Sexe | Homme | 11,3 % | 7,7 % | 22,2 % | 18,1 % | 1,8 % | 2,7 % | 63,8 % |
| | | Femme | 0,5 % | 8,1 % | 11,8 % | 10,9 % | 5,0 % | | 36,2 % |
| | Total | | 11,8 % | 15,8 % | 33,9 % | 29,0 % | 6,8 % | 2,7 % | 100,0 % |
| Matoto | Sexe | Homme | 12,6 % | 9,3 % | 20,9 % | 18,7 % | 1,6 % | 2,7 % | 65,9 % |
| | | Femme | 0,5 % | 9,9 % | 8,8 % | 9,3 % | 5,5 % | | 34,1 % |
| | Total | | 13,2 % | 19,2 % | 29,7 % | 28,0 % | 7,1 % | 2,7 % | 100,0 % |
| Total | Sexe | Homme | 12,1 % | 8,3 % | 21,9 % | 18,6 % | 2,1 % | 2,5 % | 65,4 % |
| | | Femme | 0,3 % | 8,6 % | 10,0 % | 10,3 % | 5,4 % | | 34,6 % |
| | Total | | 12,4 % | 16,8 % | 31,9 % | 28,9 % | 7,5 % | 2,5 % | 100,0 % |

Répartition de l'échantillon par Sexe, âge et commune



7

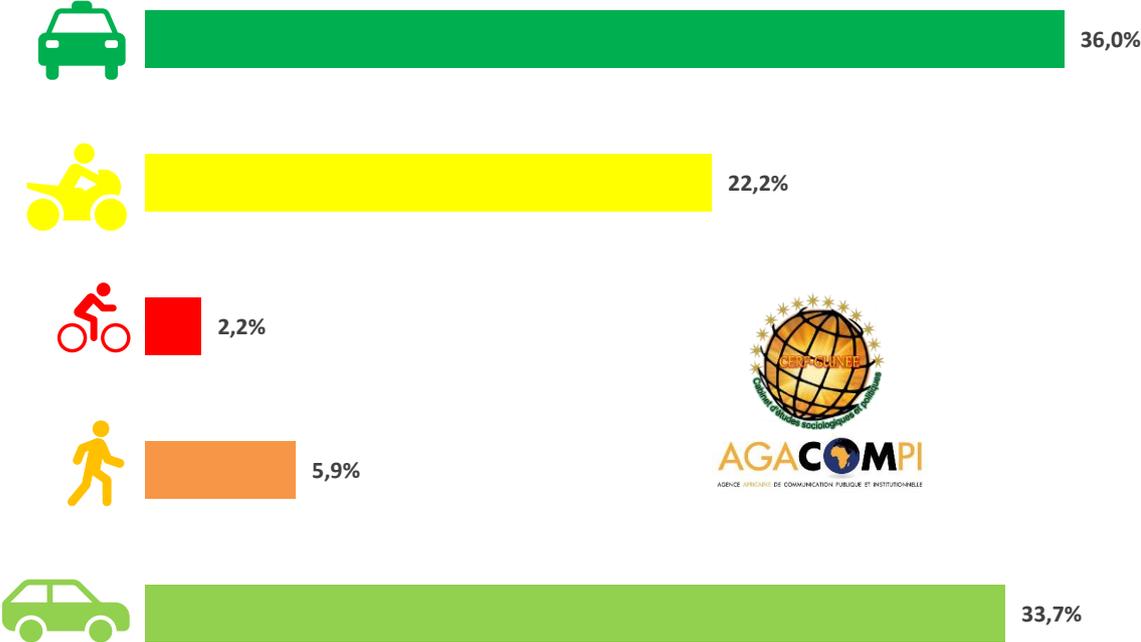
On observe dans toutes les communes une majorité d'hommes âgés de 31 à 40 ans et une absence dans toutes les communes de femmes âgées de plus de 60 ans.

Sentiment d'insécurité routière à Conakry

Les résultats de cette enquête révèlent un sentiment croissant d'insécurité sur les routes de Conakry. En plus des facteurs analysés dans cette étude, l'enquête s'est intéressée également au profil des usagers et les moyens de déplacement les plus utilisés.

À Conakry, selon les résultats de l'enquête, 36 % des usagers de la route se déplacent en transport en commun, 22,2 % en Moto (y compris les taxis-motos), 2,2 % à vélo, 5,9 % à pied et 33,7 % en voiture.

Habituellement, quel moyen utilisez-vous pour vos déplacements réguliers (Travail, loisir, etc.) ?



56,6 % de ceux qui affirment se déplacer habituellement en voiture sont des hommes et 43,4 % sont des femmes. Chez les hommes, 9,9 % sont âgés de 18 à 24 ans, 39,2 % de 31 à 40 ans et 7,5 % de plus de 60 ans. Chez les femmes, 7,5 % sont âgées de 25 à 30 ans, 15,1 % de 31 à 40 ans et 20,8 % de 41 à 50 ans.

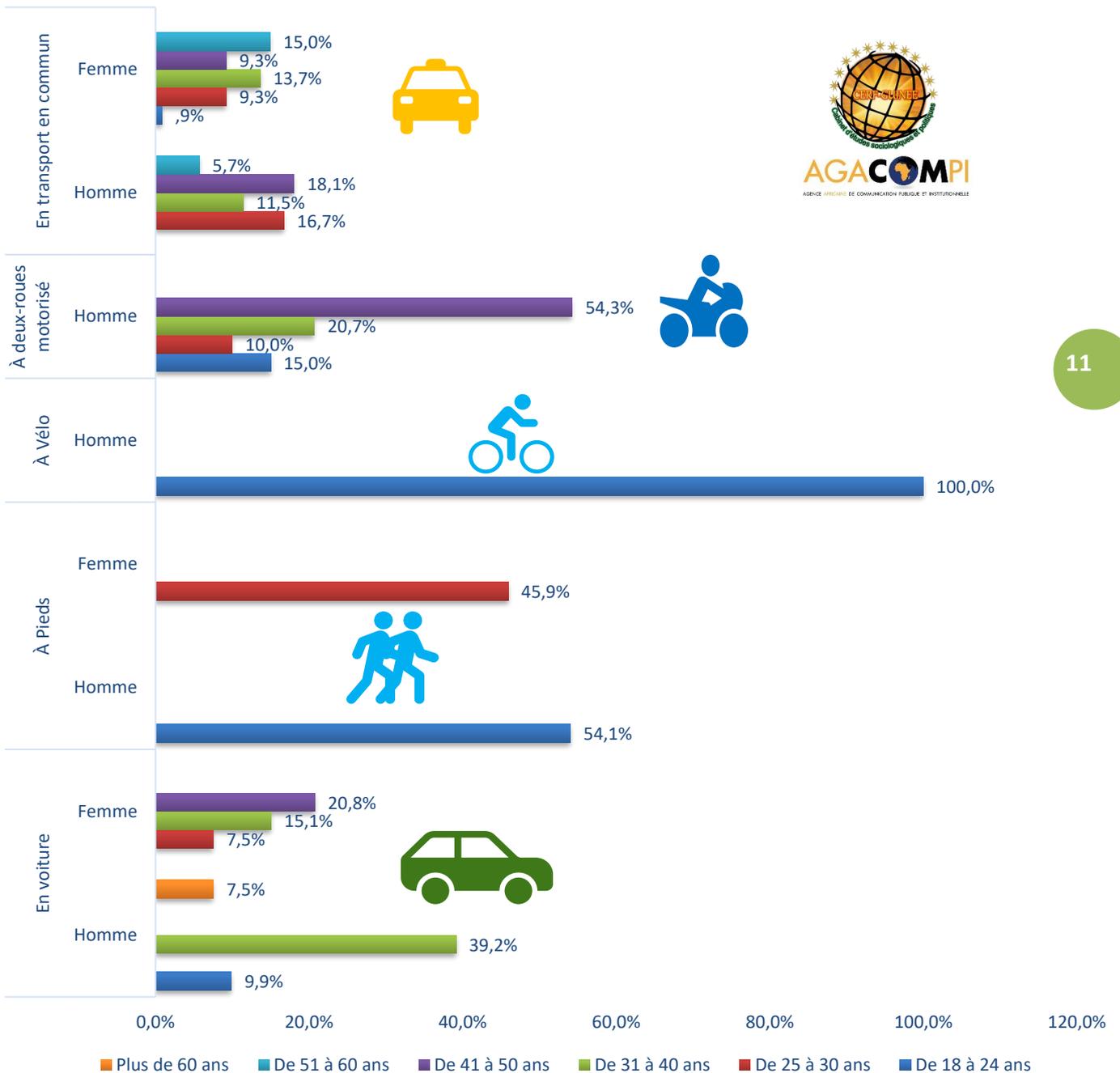
Chez les répondants qui se déplacent habituellement en transport en commun, moto, voiture, vélo ou à pieds, 65,4 % sont des hommes et 34,6 % sont des femmes. Chez les hommes, c'est seulement chez les personnes âgées de 18 à 24 ans où le déplacement se fait principalement à pied et chez les femmes c'est seulement chez les 25 à 30 ans.

Les déplacements à deux-roues motorisé sont utilisés principalement par les hommes. 15 %

des hommes âgés de 18 à 24 ans, 10 % des hommes âgés de 25 à 30 ans, 20,7 % des hommes âgés de 31 à 40 ans, 54,3 % des hommes âgés de 41 à 50 ans.

Parmi ceux qui se déplacent de façon régulière en transport en commun (36 % de l'échantillon total), 52 % sont des hommes et 48 % sont des femmes. Chez les hommes 16,7 % ont entre 25 et 30 ans, 11,5 % ont entre 31 et 40 ans, 18,1 % ont entre 41 et 50 ans et 5,7 % ont entre 51 et 60 ans. Chez les femmes, 0,9 % ont entre 18 et 24 ans, 9,3 % ont entre 25 et 30 ans, 13,7 % ont entre 31 et 40 ans, 9,3 % ont entre 41 et 50 ans et 15 % ont entre 51 et 60 ans. Il faut noter que pour les personnes âgées de plus de 50 ans, c'est chez les femmes où le déplacement en transport en commun est le plus fréquent.

| Tableau croisé Sexe âge et mode de déplacement | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|----------------|
| Habituellement, quel moyen utilisez-vous pour vos déplacements réguliers (Travail, loisir, etc.) ? | | | Âge | | | | | | Total |
| | | | 18 à 24 | 25 à 30 | 31 à 40 | 41 à 50 | 51 à 60 | Plus de 60 | |
| En voiture | Sexe | Homme | 9,9 % | | 39,2 % | | | 7,5 % | 56,6 % |
| | | Femme | | 7,5 % | 15,1 % | 20,8 % | | | 43,4 % |
| | Total | | 9,9 % | 7,5 % | 54,2 % | 20,8 % | | 7,5 % | 100,0 % |
| À Pieds | Sexe | Homme | 54,1 % | | | | | | 54,1 % |
| | | Femme | | 45,9 % | | | | | 45,9 % |
| | Total | | 54,1 % | 45,9 % | | | | | 100,0 % |
| À Vélo | Sexe | Homme | 100,0 % | | | | | | 100,0 % |
| | Total | | 100,0 % | | | | | | 100,0 % |
| À deux-roues motorisé | Sexe | Homme | 15,0 % | 10,0 % | 20,7 % | 54,3 % | | | 100,0 % |
| | Total | | 15,0 % | 10,0 % | 20,7 % | 54,3 % | | | 100,0 % |
| En transport en commun | Sexe | Homme | | 16,7 % | 11,5 % | 18,1 % | 5,7 % | | 52,0 % |
| | | Femme | 0,9 % | 9,3 % | 13,7 % | 9,3 % | 15,0 % | | 48,0 % |
| | Total | | 0,9 % | 26,0 % | 25,1 % | 27,3 % | 20,7 % | | 100,0 % |
| Total | Sexe | Homme | 12,1 % | 8,3 % | 21,9 % | 18,6 % | 2,1 % | 2,5 % | 65,4 % |
| | | Femme | 0,3 % | 8,6 % | 10,0 % | 10,3 % | 5,4 % | | 34,6 % |
| | Total | | 12,4 % | 16,8 % | 31,9 % | 28,9 % | 7,5 % | 2,5 % | 100,0 % |



Graphique Sexe âge et mode de déplacement

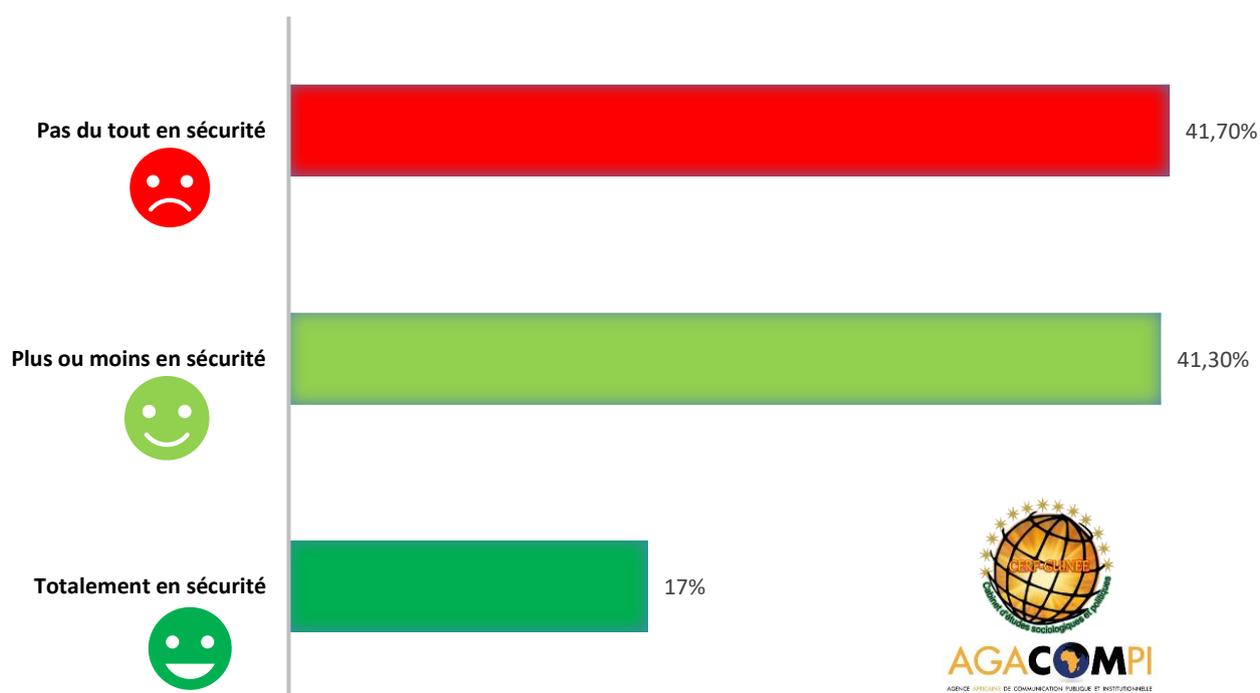
Cette étude montre également que les femmes ne conduisent pas à Conakry après 60 ans. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que les femmes ont commencé très tardivement à conduire avant que cela ne se démocratise progressivement. Mais aussi le fait que les femmes utilisent plus le transport en commun après 60 ans.

Vous sentez-vous en sécurité en tant que passager(ère) ?

Cette enquête révèle que c'est seulement 17 % de la population de Conakry qui se sent en sécurité en tant que passager, 41,30 % plus ou moins en sécurité et jusqu'à 41,70 % de la population ne se sent pas du tout en sécurité.

12

Vous sentez-vous en sécurité en tant que passager(ère) ?



Des chiffres très élevés sur le sentiment d'insécurité. **8 usagers sur 10** ne se sentent pas totalement en sécurité quand ils se déplacent comme passagers à Conakry. C'est seulement 2 usagers sur 10 qui se sentent totalement en sécurité. Un taux qui exprime le sentiment d'insécurité des populations de Conakry sur les routes.

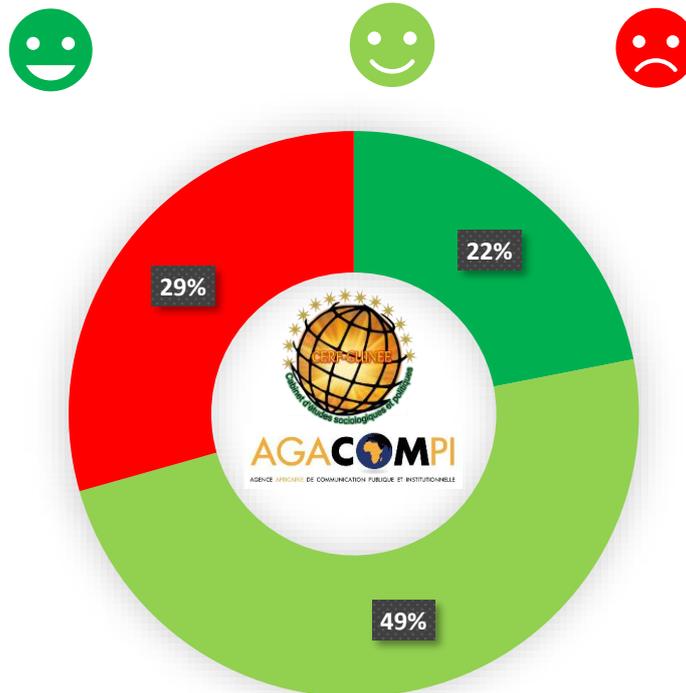
Vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton ?

| Vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton ? | Fréquence | Pourcentage |
|---|------------|--------------|
| Totalement en sécurité | 138 | 21,9 % |
| Plus ou moins | 307 | 48,7 % |
| Pas du tout | 185 | 29,4 % |
| Total | 630 | 100 % |

À Conakry, 29 % des piétons ne se sentent pas du tout en sécurité, 48,7 % plus ou moins et c'est seulement 21,9 % des piétons qui se sentent totalement en sécurité.

Vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton ?

■ Totalement en sécurité ■ Plus ou moins ■ Pas du tout



On définit le piéton comme étant un usager à pied, sur un trottoir ou sur la chaussée. Dans les conditions normales, c'est le plus protégé par la loi parmi les usagers. En France par exemple, ne pas céder le passage à un piéton est une infraction entraînant la perte de 6 points sur le permis de conduire ainsi qu'une amende de 135 euros depuis 2018. La

première remarque sur la circulation des piétons à Conakry, c'est l'absence de passages piétons sur les routes, l'absence de chaussées ou de trottoirs réservés exclusivement aux piétons. Ce déficit d'aménagement a favorisé l'installation d'une culture de non-respect des passages réservés aux différentes catégories d'usagers. Sur la plupart des routes avec des trottoirs, les piétons partagent l'espace avec des marchands et parfois des conducteurs de motos. Il faut noter que pour le vélo, il n'existe aucune piste cyclable exclusivement dédiée.

Qu'est-ce qui pourrait expliquer ce sentiment d'insécurité très élevé à Conakry ? L'enquête s'est intéressée aux facteurs perçus comme causes d'accidents à Conakry par les usagers. Loin de se focaliser sur les rapports officiels des autorités, l'objectif est de cerner les perceptions des citoyens sur ces questions.

Les facteurs d'accidents de la route

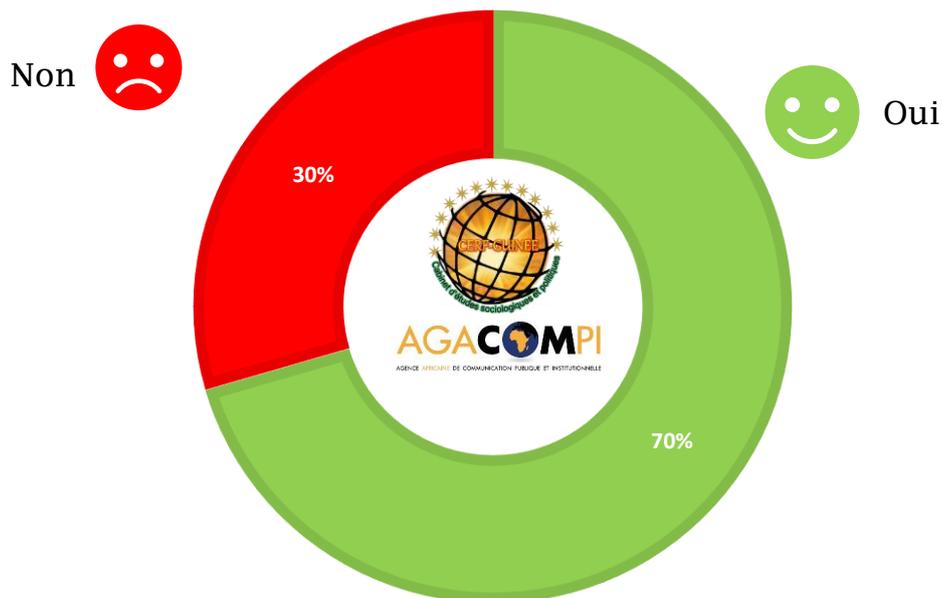
Les facteurs d'accidents de la route sont multiples. On peut les regrouper en trois grandes causes. Les causes humaines d'accidents de la route, les causes météorologiques et les causes techniques de la route. Ces facteurs entraînent des conséquences qui peuvent être physiques ou psychologiques.

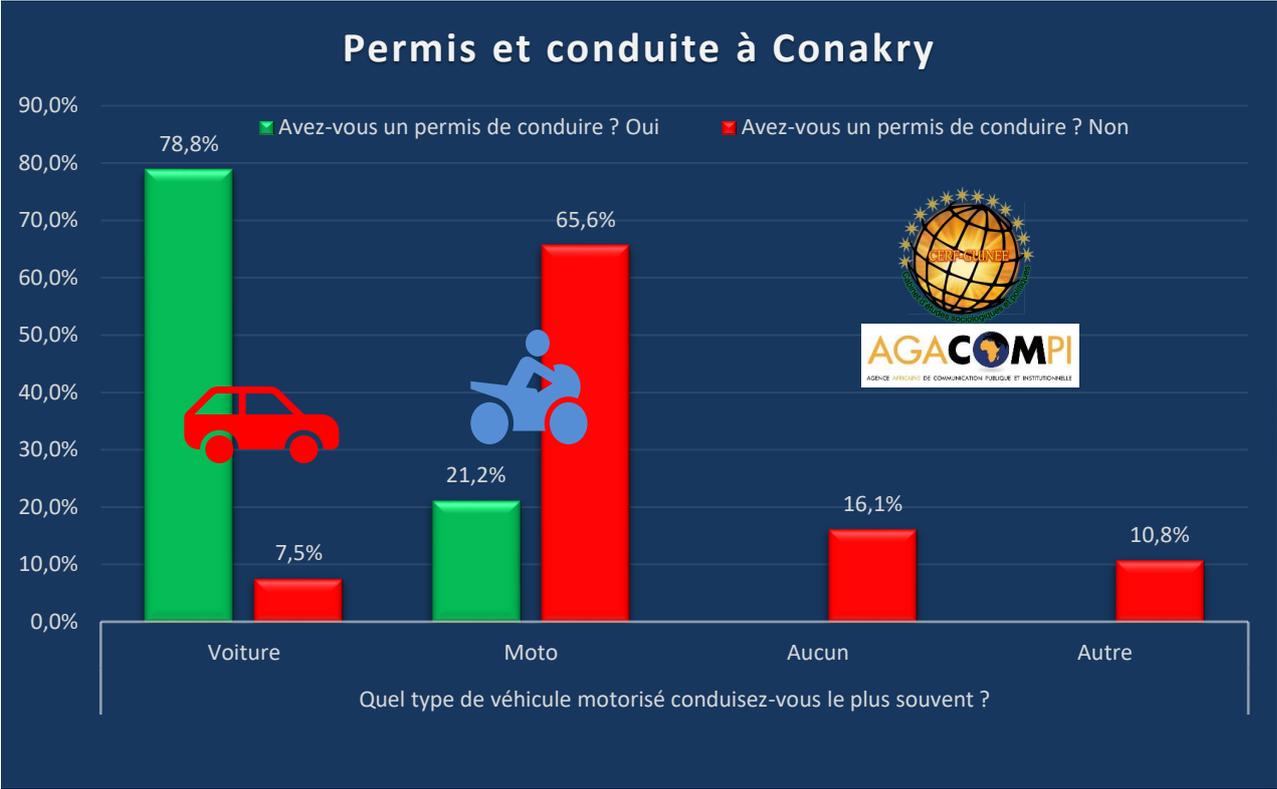
Sur les 630 personnes interrogées à Conakry, 444 personnes affirment détenir un permis de conduire soit 70,5 % et 186 personnes n'ont pas le permis soit un pourcentage de 29,5 %.

15

| Avez-vous un permis de conduire ? | | |
|-----------------------------------|-----------|-------------|
| | Fréquence | Pourcentage |
| Oui | 444 | 70,5 % |
| Non | 186 | 29,5 % |
| Total | 630 | 100 % |

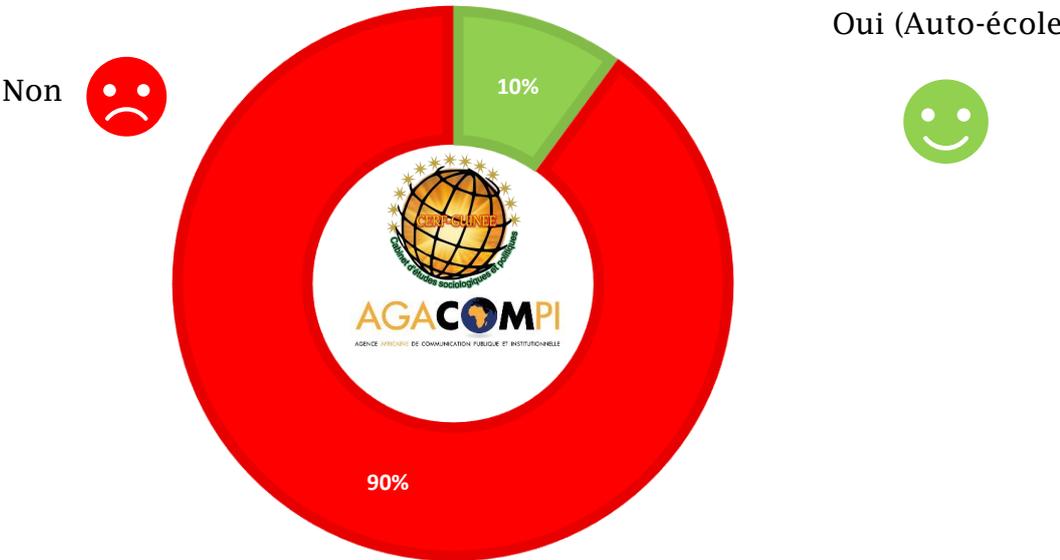
AVEZ-VOUS UN PERMIS DE CONDUIRE?





L'analyse des données de cette enquête montre en effet que 7,5 % de ceux qui utilisent le plus souvent la voiture comme moyen de déplacement n'ont pas de permis de conduire contre 78,8 % qui détiennent effectivement un permis.

AVEZ-VOUS PASSÉ L'EXAMEN DU PERMIS ?



L'enquête révèle également que 90 % de ceux qui détiennent un permis à Conakry n'ont pas passé un examen pour l'obtention du permis. Et c'est seulement 10 % de ceux qui détiennent le permis qui auraient passé l'examen soit **1 usager sur 10**. Lutter contre les multiples fraudes au permis reste un grand défi pour le gouvernement.

Conduire avec un faux permis relève du pénal en Guinée. Or, l'on constate avec cette étude une forme de généralisation du recours à la fraude pour l'obtention du permis de conduire.

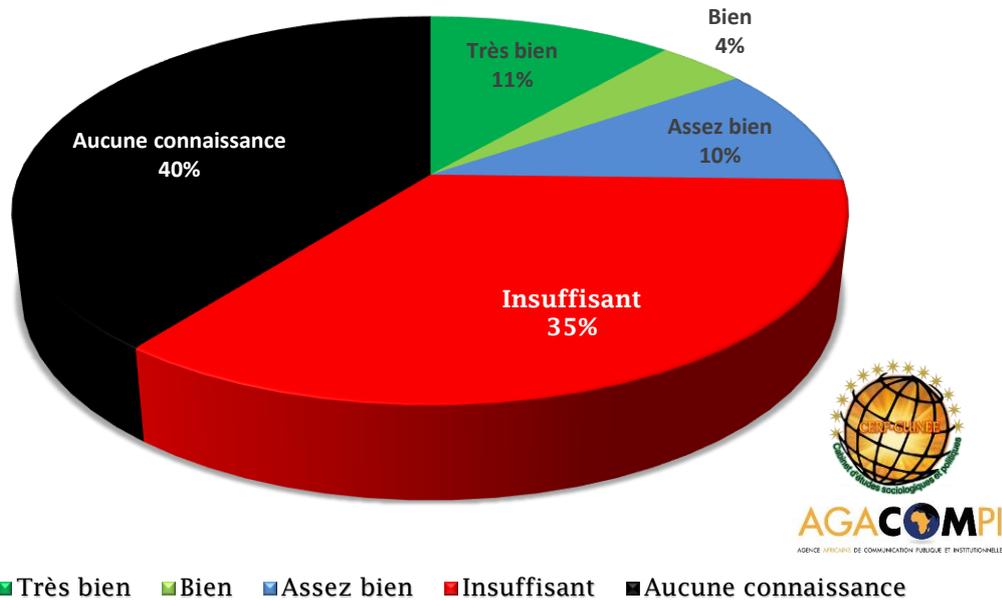
À quel degré connaissez-vous le code de la route ?

Dans plusieurs pays, l'obtention d'un permis est soumise au passage d'un examen théorique consacré à l'étude du code de la route et de la réglementation avant la pratique et le passage de l'examen de conduite. À la question de savoir à quel degré les usagers connaissent le code de la route, ils affirment à 40 % aucune connaissance, 35 % insuffisante, 10 % assez bien, 4 % bien et 11 % très bien.

En additionnant ceux qui n'ont aucune connaissance et ceux qui ont une connaissance insuffisante du code de la route, on arrive à 75 % des usagers de la route qui circulent sans savoir les prérequis du code de la route.

Ces données sont des indicateurs du risque élevé d'accidents sur les routes de Conakry et constituent des facteurs explicatifs, mais non exhaustifs.

À quel degré connaissez-vous le Code de la route ?



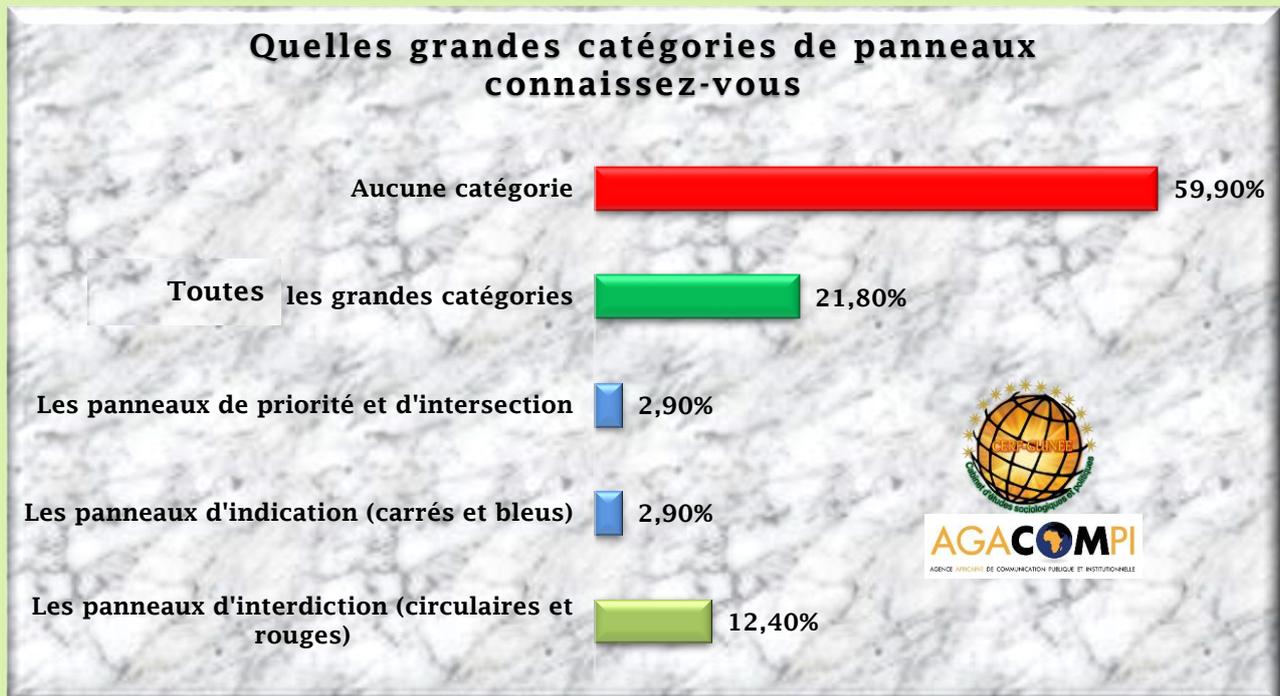
18

Au cours de cette étude, nous avons voulu évaluer la connaissance des conducteurs (uniquement détenteurs de permis) sur les cinq grandes catégories de panneaux de signalisation routière à savoir les panneaux de danger (triangulaires), les panneaux d'interdiction (circulaires et rouges), les panneaux d'indication (carrés et bleus) les panneaux d'obligation (circulaires et bleus), et les panneaux de priorité et d'intersection.

Sans grande surprise les conducteurs à Conakry ont une très mauvaise connaissance des panneaux de signalisation rou-



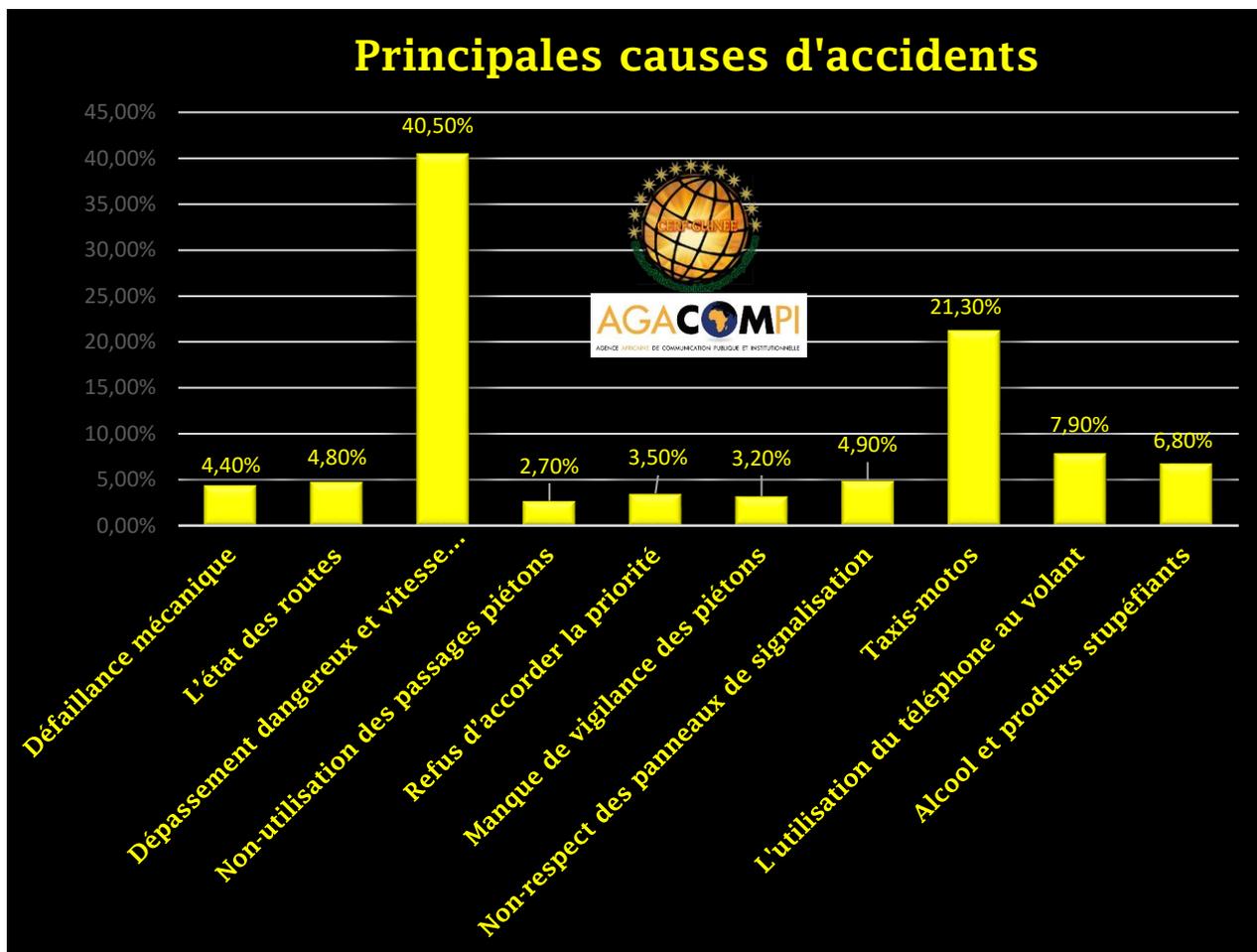
tière. Près de 60 % des conducteurs soit **6 conducteurs sur 10 ne connaissent aucune grande catégorie de panneaux**. Cependant, 21,80 % de ceux qui détient un permis affirment connaître tous les panneaux de signalisation, 2,90 % les panneaux de priorité et d'intersection et les panneaux d'indication, enfin, 12,40 % les panneaux d'interdiction. Aucun conducteur n'a cité les panneaux de dangers.



Quelle est la principale cause d'accident à Conakry ?

Les causes des accidents de la route sont multiples et variées. Cette étude vise à évaluer les facteurs d'accidents à Conakry d'un point de vue perception des usagers. Les résultats de cette enquête montrent que la principale cause d'accident à Conakry c'est les dépassements dangereux et les vitesses excessives. Les usagers estiment à 40,5 % que c'est le principal facteur d'accident. Viennent ensuite les conducteurs de taxis-motos qui sont cités en deuxième position (21,3 % des usagers). Depuis quelques années les taxis-motos prolifèrent dans la capitale guinéenne et les accidents impliquant les motos se multiplient. S'ensuivent l'utilisation du téléphone au volant (7,9 %), l'alcool et les produits stupéfiants (6,8 %), le non-respect des panneaux de signalisation (4,9 %), l'état des routes (4,8 %), les défaillances mécaniques des véhicules (4,4 %), le refus

d'accorder la priorité (3,5 %), le manque de vigilance des piétons (3,2 %) et enfin la non-utilisation des passages pour piétons (2,7 %).



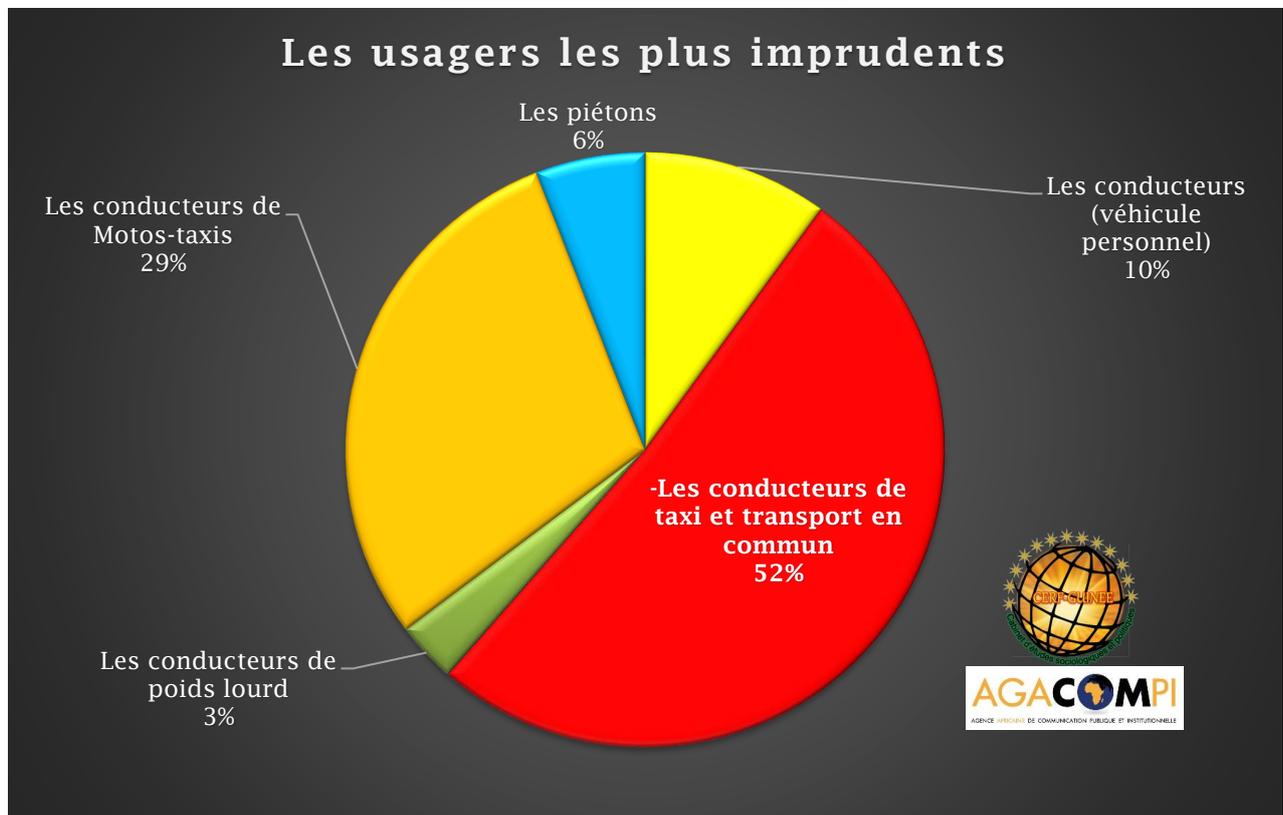
Ces principales causes citées expliquent largement l'absence de sérénité des usagers (conducteurs, passagers ou piétons). Les dépassements dangereux et les vitesses excessives sur les routes de Conakry concernent tous les conducteurs dès lors qu'ils ne respectent pas



l'intervalle de sécurité en cas de dépassement ou de dépassement de la vitesse autorisée. Sur plusieurs axes routiers, il n'existe aucun panneau d'indication de limitation de vitesse. La vitesse est adaptée par les conducteurs en fonction du trafic. La conduite anarchique et la présence des motos dans les deux sens de la circulation augmentent le risque d'accident.

Les usagers de plus en plus imprudents

Les conducteurs de taxi et de transport en commun seraient les plus imprudents selon cette étude. Les usagers ayant 18 ans et plus (52 %) estiment que les conducteurs de taxi et transport en commun seraient les plus imprudents sur les routes. Ils sont suivis des conducteurs de motos-taxis (29 %), des conducteurs de véhicules personnels, des piétons et enfin des conducteurs de poids lourd.



Permis moto

Pour 61,6 % des usagers à Conakry, passer un examen (composé d'une épreuve théorique et d'une épreuve pratique pour les motos) pourrait considérablement réduire les accidents.

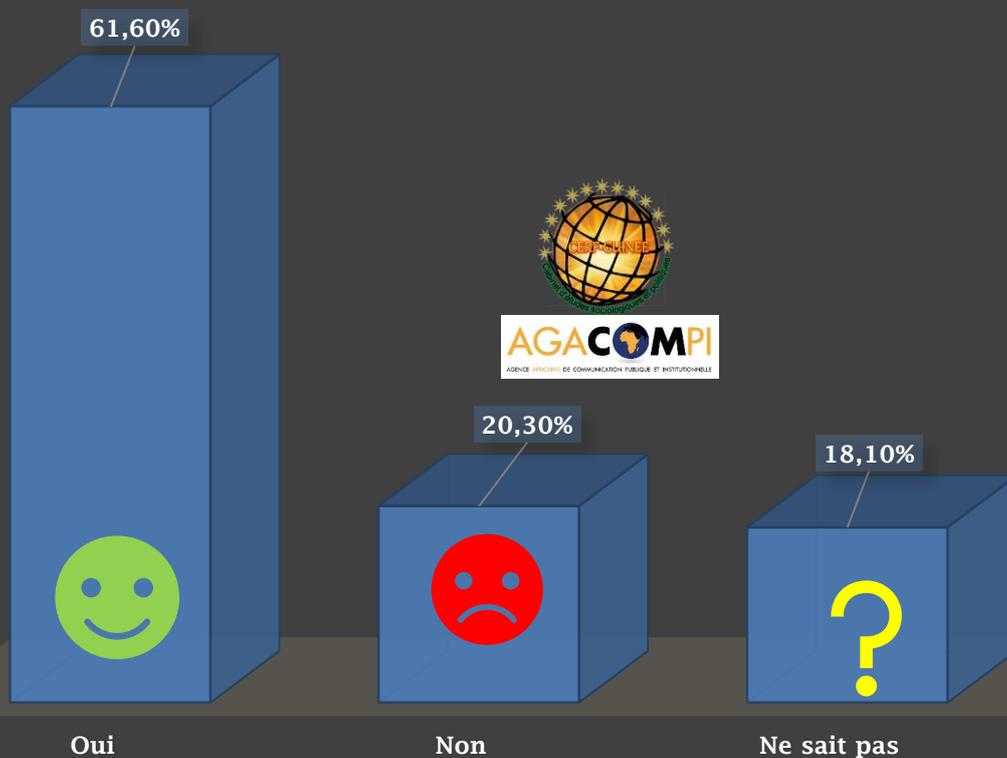
Ce type de permis existe dans plusieurs pays. Cependant, les usagers estiment à 20,3 % que l'institution d'un examen

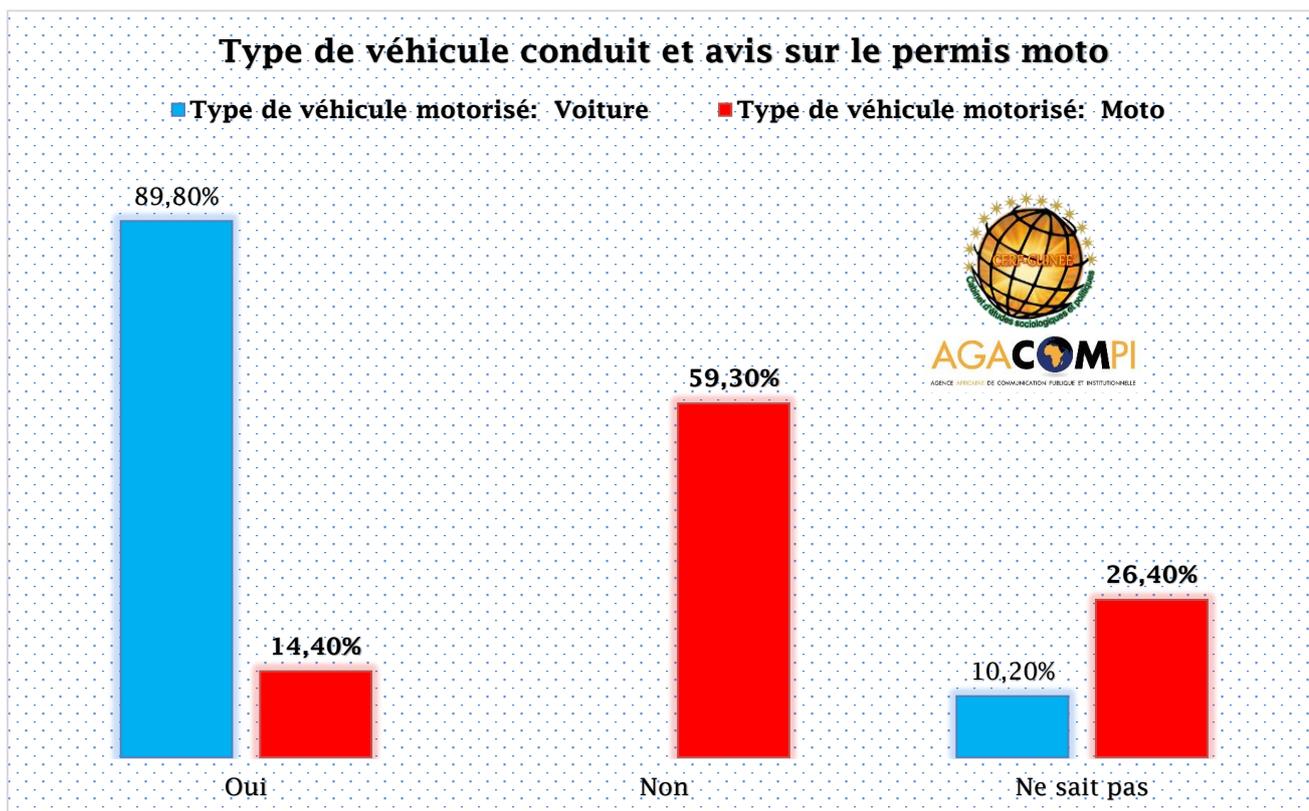
pour un permis moto ne va pas réduire les accidents à Conakry.



22

LE PERMIS MOTO PEUT-IL RÉDUIRE LE TAUX D'ACCIDENT





Lorsqu'on croise les données sur le type de véhicule motorisé conduit par les usagers et les avis sur le permis moto, on se rend compte rapidement que la plupart des conducteurs de voiture sont largement favorables à l'institution d'un permis moto. Toutefois, ceux qui se déplacent à moto sont à 59,3 % défavorables et ils estiment que cela ne réduirait en rien les accidents. C'est seulement 14,4 % des conducteurs de moto qui estiment que cela réduirait le taux d'accident dans la capitale.

| Tableau croisé entre le type de véhicule conduit et les avis sur le permis moto | | | | | |
|---|---------|--|---------------|---------------|----------------|
| | | Le permis moto peut-il réduire les accidents ? | | | Total |
| | | Oui | Non | Ne sait pas | |
| Quel type de véhicule motorisé conduisez-vous le plus souvent ? | Voiture | 89,8 % | | 10,2 % | 100,0 % |
| | Moto | 14,4 % | 59,3 % | 26,4 % | 100,0 % |
| | Aucun | 100,0 % | | | 100,0 % |
| | Autre | | | 100,0 % | 100,0 % |
| Total | | 61,6 % | 20,3 % | 18,1 % | 100,0 % |

Conclusion

Cette enquête a permis de mettre en lumière des problèmes majeurs de la sécurité routière à Conakry. De façon générale, **3 usagers sur 5** ne se sentent pas totalement en sécurité sur les routes de Conakry. Ce sentiment d'insécurité est beaucoup plus fréquent chez les femmes que chez les hommes.

Si dans les pays développés comme la Belgique, la France, la Suisse, etc. les transports en commun sont considérés comme le moyen de déplacement le plus sûr, en Guinée (particulièrement à Conakry) c'est le moins de déplacement le moins sûr selon les usagers.

L'existence d'une fraude massive au permis de conduire, la méconnaissance du code de la route, le comportement irresponsable des conducteurs et le manque d'infrastructure augmentent considérablement le risque d'accident et le sentiment d'insécurité des usagers.

L'étude révèle que le principal comportement qui est à la base des accidents c'est le dépassement dangereux et la vitesse excessive. Les conducteurs de transport en commun et de motos taxis sont les plus imprudents sur les routes.

Recommandations

Pour réduire le taux de mortalité sur les routes et accroître le sentiment de sécurité des usages, le CERF et AGACOMPI formulent quelques recommandations à court, moyen et long terme.

Le ministère des transports et les autorités compétentes doivent mettre en place un observatoire qui regroupe les acteurs de la sécurité routière, les syndicats et les autorités du Centre d'Administration Automobile de Conakry (CADAC) pour lutter contre le trafic de faux permis.

Rendre obligatoire et systématique la vérification des résultats de l'examen du permis (par le CADAC) avec un système de contrôle plus strict sous la direction du ministère de la Sécurité.



Prioriser la formation de la police routière. La police routière à Conakry régulièrement accusée de racket et de corruption devrait être formée au code de la route et à la régularisation de la circulation. Elle doit d'abord et avant tout se consacrer à la sécurité routière et exercer une présence dissuasive pour prévenir les infractions.

Veiller à l'application des sanctions contre les infractions constatées et instituer des stages de récupération des permis pour ceux suspendus.

Cette étude a révélé que la prolifération des motos-taxis à Conakry est une cause de l'augmentation des accidents. Les usagers (en dehors des conducteurs de moto) sont largement favorables à l'institution d'un permis pour les conducteurs de moto et estiment que cela pourrait améliorer la situation sécuritaire et réduire le risque d'accident. Un examen au moins théorique sur le code de la route et la délivrance d'un certificat pourrait améliorer le sentiment de sécurité des usagers.

L'urgence du moment serait de vulgariser davantage le contenu du code de la route à tous les usagers à court terme et à long terme améliorer les infrastructures et multiplier l'installation des panneaux de signalisation.

La sécurité routière ne pourrait s'améliorer qu'en investissant sur les infrastructures routières. C'est pourquoi toute politique mise en œuvre doit tenir compte de cet aspect et à long terme permettre de développer des infrastructures adéquates à la circulation.



AGACOMPI

AGENCE AFRICAINE DE COMMUNICATION PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE

CENTRE DE RECHERCHE CERF-GUINÉE

www.cerf-guinee.com/ cerf@cerf-guinee.com

AGENCE AFRICAINE DE COMMUNICATION PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE

www.agacompi.com

