

Situation des **Accidents de la Circulation Routières** (**ACR**)
au Burkina Faso
Mois de **Janvier 2026** »

ONASER

L'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) a pour mission la promotion de la sécurité routière, la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitations du réseau routier et à la fluidité du trafic.

Dans le cadre de sa mission de la promotion de la sécurité routière, l'ONASER assure, entre autres, la collecte et le traitement de données des accidents de la circulation routière. En effet ces données sont collectées au près des sous-unités de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale.

Pour la présente situation **du mois de janvier** allant du **25 Décembre 2025 au 25 Janvier 2026** dans les 17 régions du Burkina Faso, les données sont issues du compile des bases de **la Police Nationale** et de la **Gendarmerie Nationale**

1. Approche méthodologique

2. Situation des accidents mois de **Janvier 2026**

3. Les causes des accidents de la circulation routière (ACR)

4. Les principaux lieux décelés

5. Les engins impliqués dans les ACR

6. Conséquences des accidents

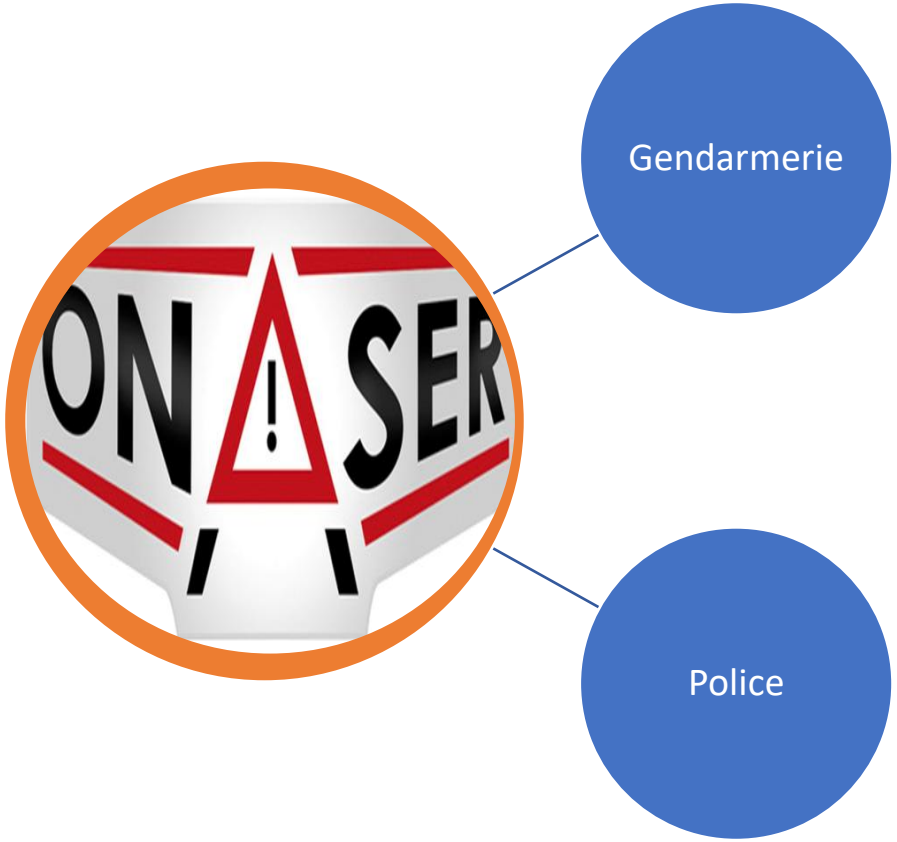
7. Enjeux et perspectives



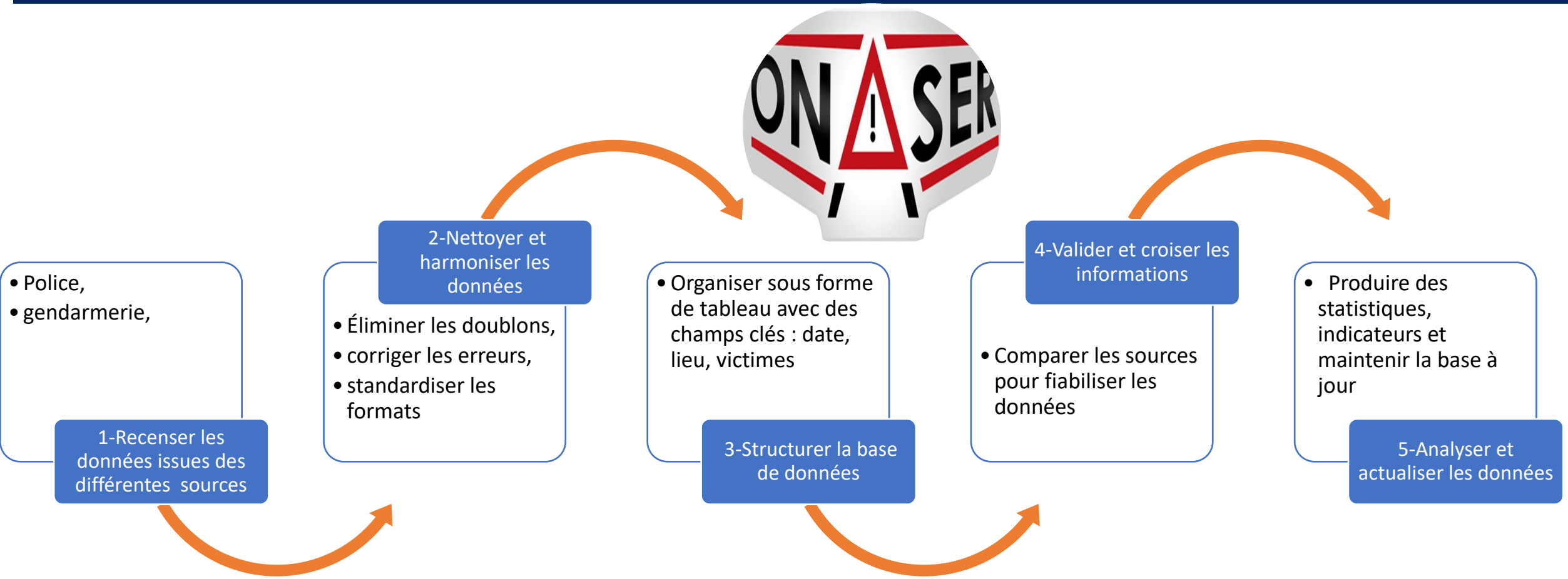
# APPROCHE METHOLOGIQUE

# APPROCHE METHODLOGIQUE

L'Office National de la Sécurité Routière (**ONASER**) a pour mission la promotion de la sécurité routière, la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitations du réseau routier et à la fluidité du trafic



# APPROCHE METHODLOGIQUE




Au regard des sources **hétérogènes et peu formalisées des données** issues des accidents, nous avons adopté une **approche méthodologique structurée** pour la **compilation des données en suivant** les étapes clés ci-dessus:

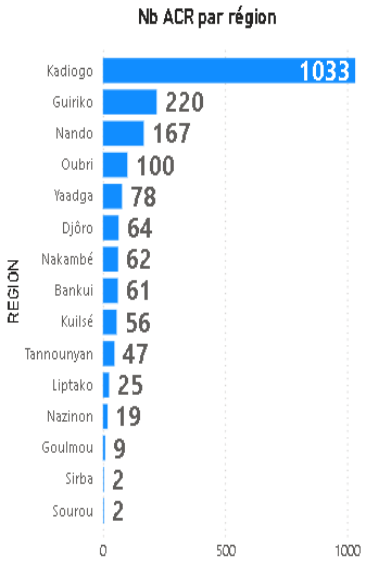


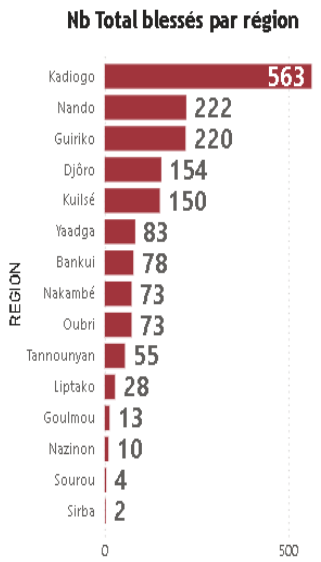
# Situation des Accidents de la circulation

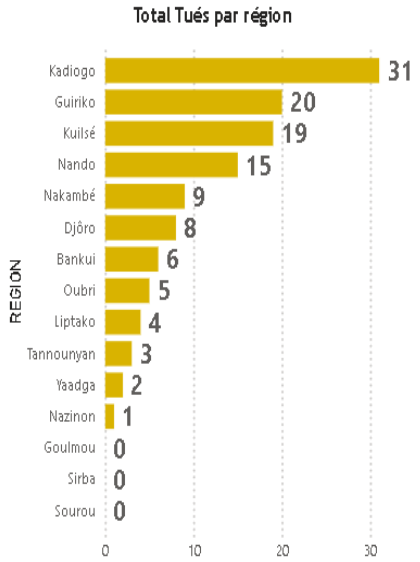
# 2- Situation des ACR

## 1- Situation des accidents enregistrés



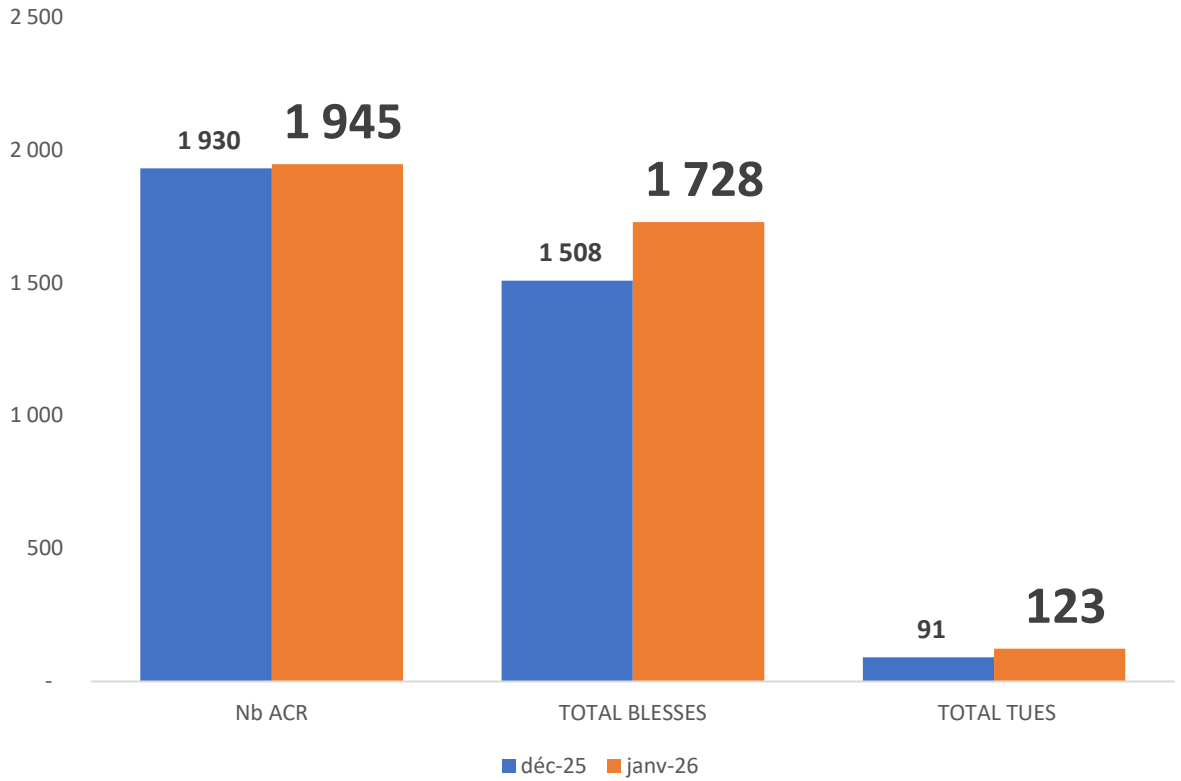

| REGION | Nb ACR | TOTAL BLESSES | TOTAL TUES |
|---|---|---|---|
| Kadiogo | 1 033 | 563 | 31 |
| Guiriko | 220 | 220 | 20 |
| Nando | 167 | 222 | 15 |
| Oubri | 100 | 73 | 5 |
| Yaadga | 78 | 83 | 2 |
| Djôro | 64 | 154 | 8 |
| Nakambé | 62 | 73 | 9 |
| Bankui | 61 | 78 | 6 |
| Kuilsé | 56 | 150 | 19 |
| Tannounyan | 47 | 55 | 3 |
| Liptako | 25 | 28 | 4 |
| Nazinon | 19 | 10 | 1 |
| Goulmou | 9 | 13 | - |
| Sourou | 2 | 4 | - |
| Sirba | 2 | 2 | - |
| **Total** | **1 945** | **1 728** | **123** |

Durant le mois de janvier 2026 **1 945 accidents** ont été recensés, causant **1 728 blessés** et **123 décès;**

- la région du Kadiogo concentre à elle seule plus de la moitié des accidents, des blessés et des tués;
- les autres régions présentent des niveaux nettement plus faibles mais un taux de victime plus élevé.

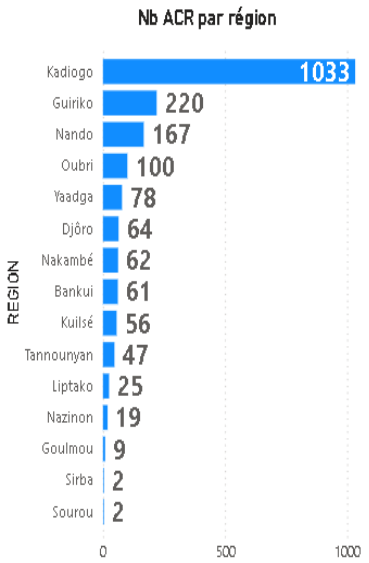
# 2- Situation des ACR

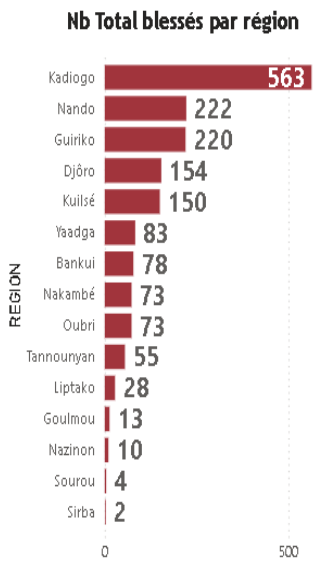
## 2- 2- Comparaison Décembre 2025 vs Janvier 2026

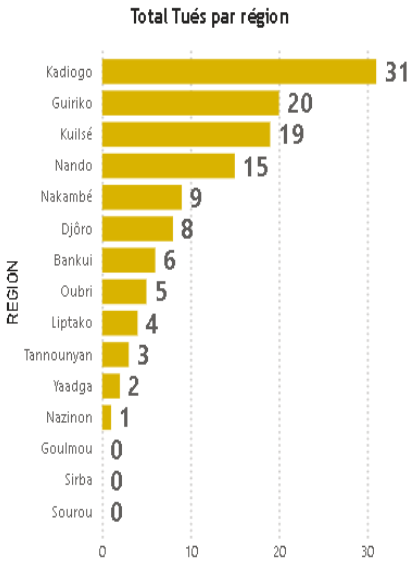








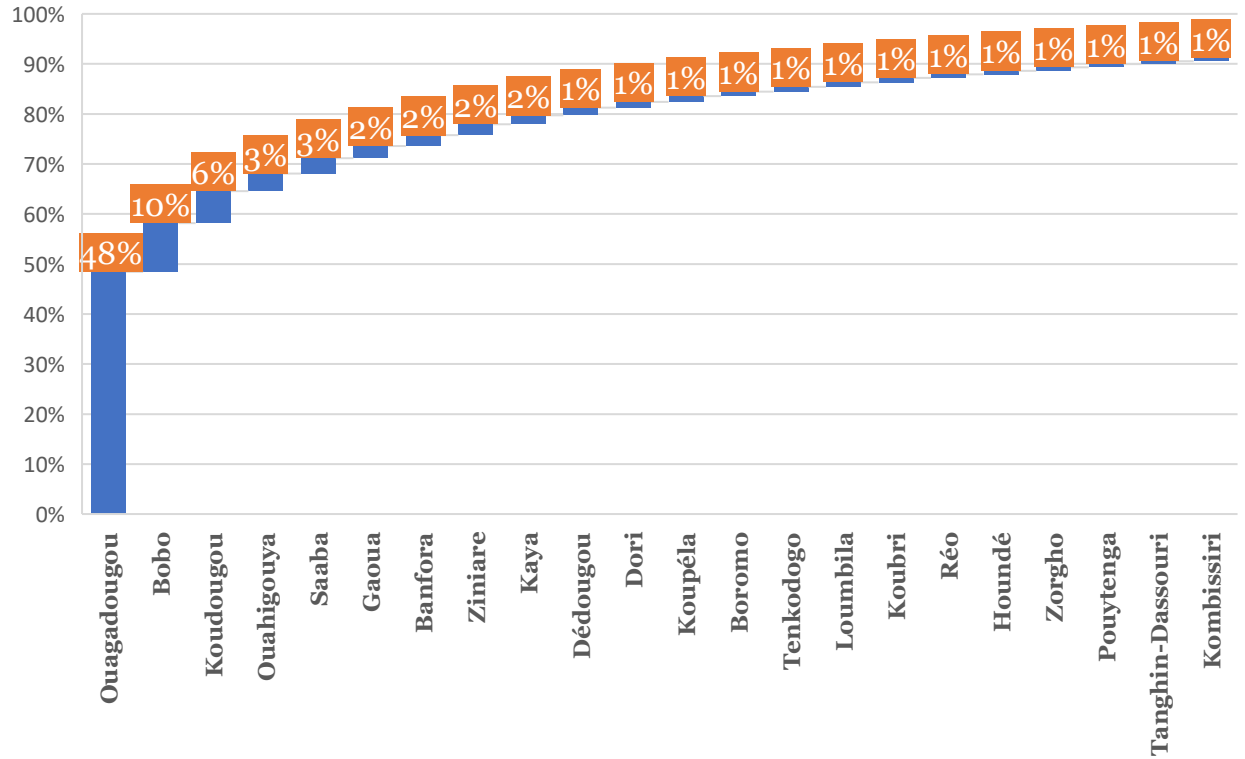

**De la comparaison Décembre 2025 – Janvier 2026** , on constate que :

- Le nombre d'accidents de la circulation (ACR) reste globalement stable, passant de 1 930 à 1 945, soit une légère hausse de +0,8 %.
- En revanche, le nombre décès connait une augmentation marquée, de 91 à 123 ainsi que le nombre de de blessés, de 1 508 à 1 728 traduisant une aggravation de la gravité des accidents **liés au véhicules de transports mixte (marchandises, personnes)**

# 2- Situation des ACR

## 2- Par Commune à fort risque

| COMMUNE | NB ACR | TOTAL BLESSES | TOTAL TUES |
|---|---|---|---|
| Ouagadougou | 942 | 512 | 24 |
| Bobo | 189 | 192 | 8 |
| Koudougou | 125 | 172 | 4 |
| Ouahigouya | 68 | 73 | 1 |
| Saaba | 60 | 42 | 6 |
| Gaoua | 47 | 74 | 2 |
| Banfora | 43 | 53 | 1 |
| Ziniare | 42 | 33 | 0 |
| Kaya | 35 | 52 | 4 |
| Dédougou | 29 | 39 | 4 |
| Dori | 23 | 26 | 4 |
| Koupéla | 22 | 33 | 2 |
| Boromo | 18 | 24 | 0 |
| Tenkodogo | 18 | 20 | 2 |
| Loumbila | 18 | 13 | 0 |
| Koubri | 17 | 4 | 1 |
| Réo | 14 | 28 | 2 |
| Houndé | 14 | 18 | 10 |
| Zorgho | 13 | 6 | 4 |
| Pouytenga | 12 | 12 | 0 |
| Tanghin-Dassouri | 12 | 3 | 0 |
| Kombissiri | 11 | 8 | 0 |
| Total | 1772 | 1437 | 79 |



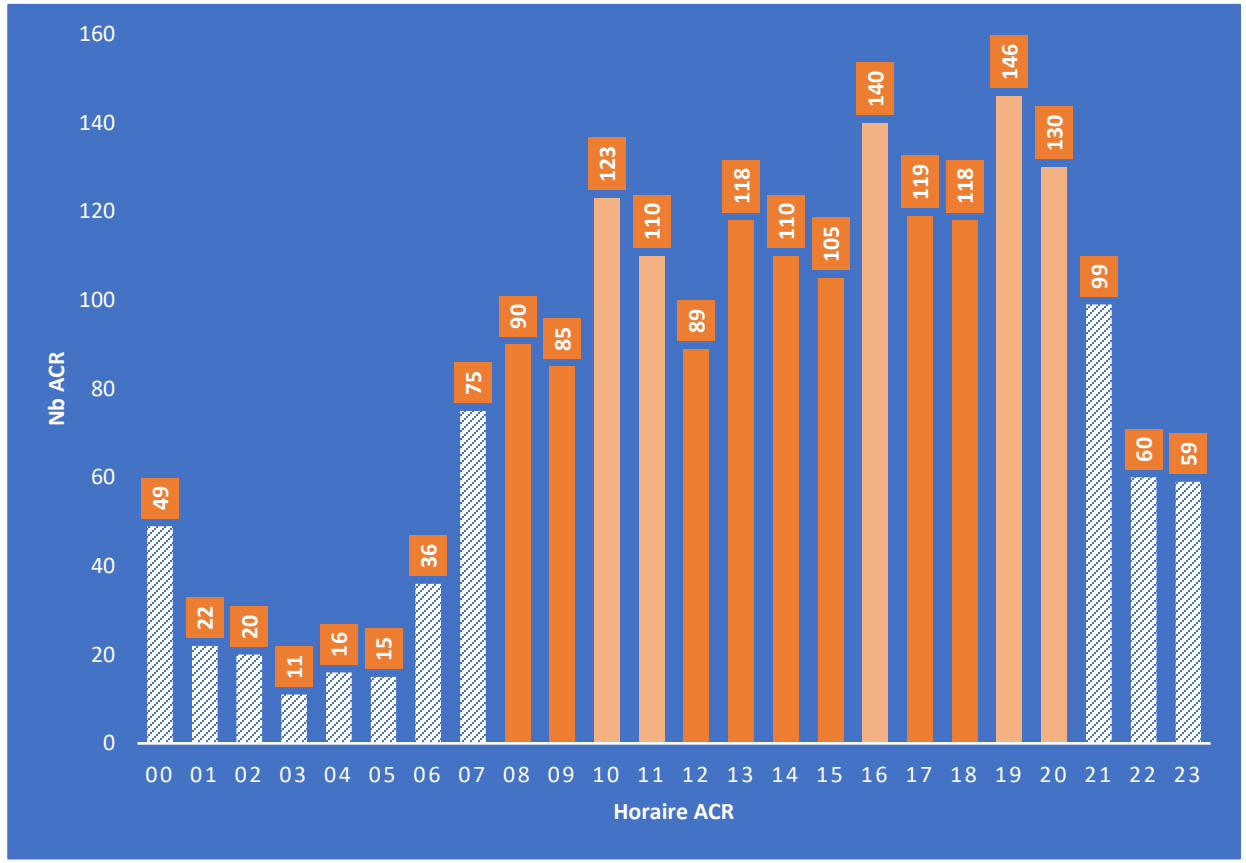

L'analyse de la répartition des accidents par commune montre que :

- **Ouagadougou** concentre à elle seule **plus de la moitié des ACR** , des blessés et des décès, confirmant son statut de **principal foyer du risque routier ;**
- Les autres communes comme **Bobo, Koudougou** et **Houndé** présentent une létalité(*taux de decès*) relativement élevée bien que le volume des ACR est nettement inférieur.

➢ Ainsi , il faudrait **un ciblage territorial des actions** de protection des usagers vulnérables et le renforcement des contrôles sur les comportements à risque, notamment chez les jeunes et les conducteurs de **2 roues.**

# 2- Situation des ACR

## 3- Par jour de la semaine et par heure




| JourACR | Nb ACR | TOTAL BLESSES | TOTAL TUES |
|---|---|---|---|
| lundi | 251 | 180 | 12 |
| mardi | 250 | 192 | 12 |
| mercredi | 248 | 220 | 11 |
| jeudi | 341 | 326 | 26 |
| vendredi | 311 | 312 | 29 |
| samedi | 284 | 198 | 21 |
| dimanche | 260 | 300 | 12 |
| **Total général** | **1945** | **1728** | **123** |

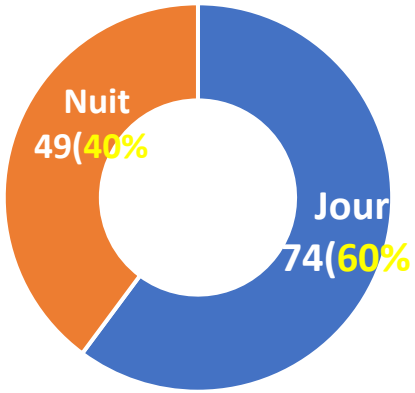
- L'analyse journalière des ACR ,révèle une intensification marquée de l'insécurité routière à l'approche du week-end, et leur gravité augmente nettement entre jeudi et dimanche
- En outre , ces accidents de la route sont principalement concentrés entre 08h et 20h, avec deux(02) pics critiques: à 10h, et de 15h et 20h.

➢ Ces tranches horaires doivent être prioritaires pour les actions de prévention, de contrôle routier et de régulation du trafic.

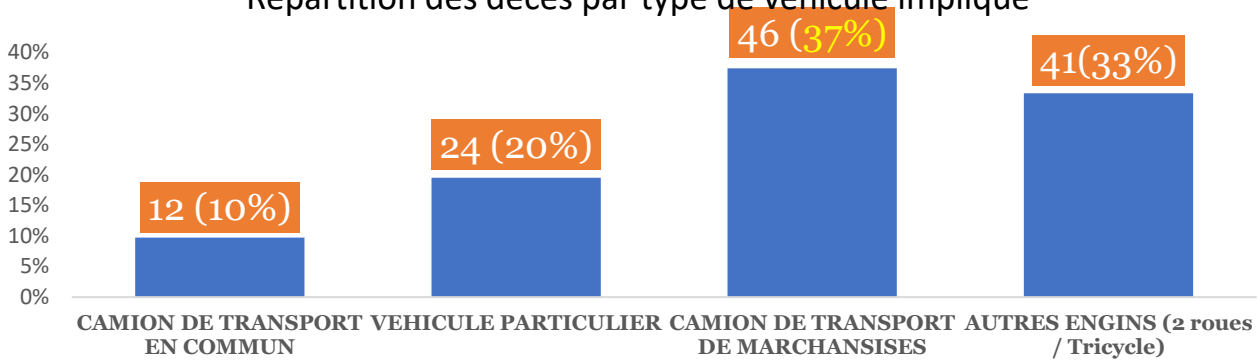
# 2- Situation des ACR

## 4- Par moment de la journée

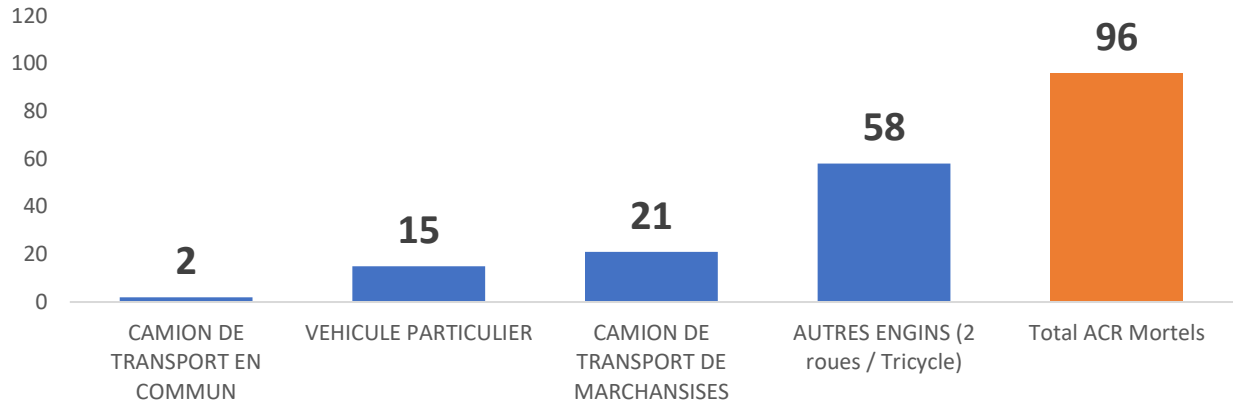
Répartition des décès par moment de la journée( jour et nuit).




Répartition des décès par type de véhicule impliqué




Nombre d'accidents mortels dans lequel est impliqué les différents types




Nombre de véhicules mpliqués dans les ACR Mortels




L'analyse montre que :

- la majorité des décès dus aux accidents de la circulation routière surviennent **en journée**, avec **74 tués**, soit **60%** du total;
- près de **70%** des décès proviennent des **camions de marchandises (37%)** et des **engins 2 roues/tricycles (33%) .**

➢ Les actions de prévention doivent cibler en priorité les poids lourds de marchandises et les usagers vulnérables (2 roues) et aussi des actions combinée : **éclairage de voies, contrôle, signalisation et sensibilisation** sur les axes accidentogènes et des usagers vulnérables.

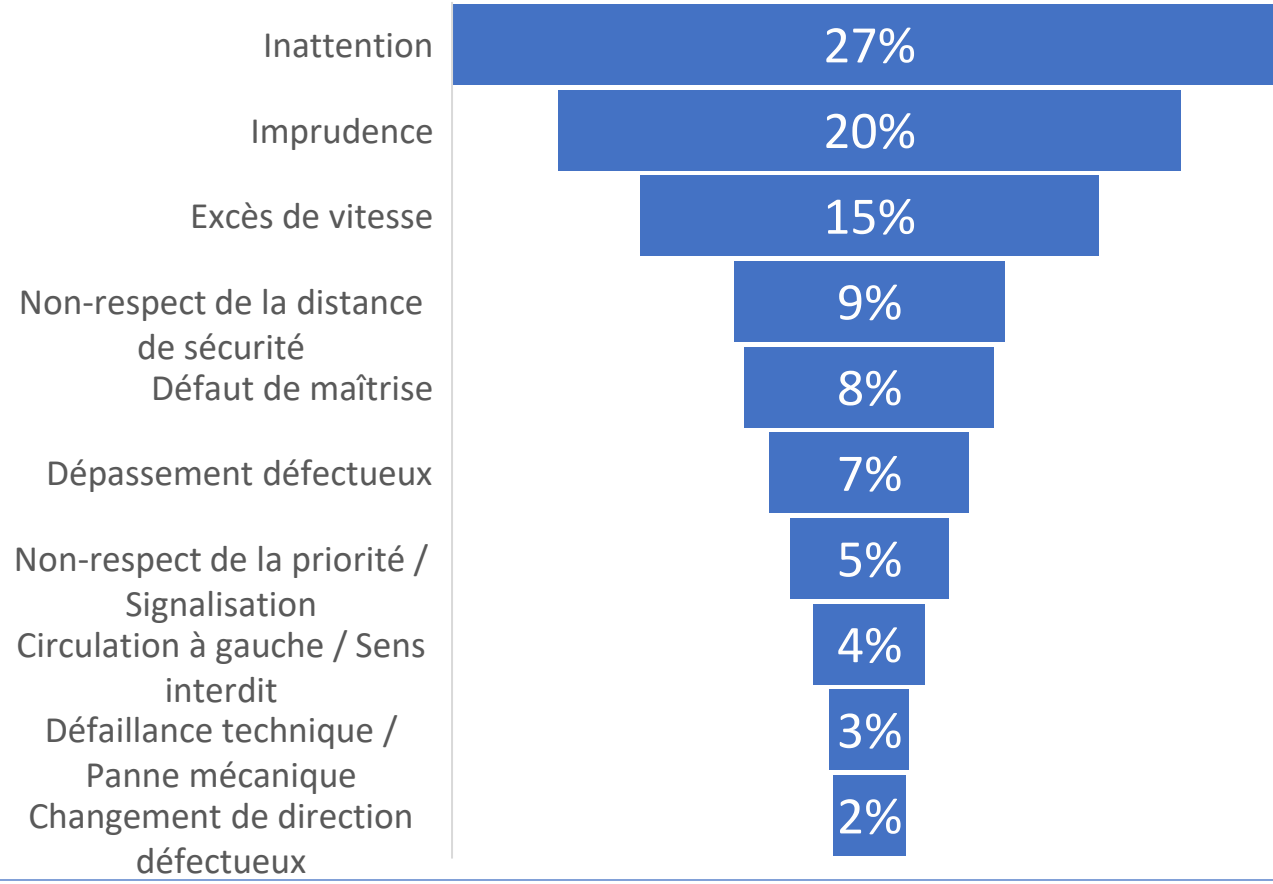


# LES CAUSES

# 3- Causes des accidents

## 1- Causes regroupés par catégories

| N° | Cause Principale | Effectif | % |
|---|---|---|---|
| 1 | Inattention | 284 | 27% |
| 2 | Imprudence | 212 | 20% |
| 3 | Excès de vitesse | 156 | 15% |
| 4 | Non-respect de la distance de sécurité | 92 | 9% |
| 5 | Défaut de maîtrise | 85 | 8% |
| 6 | Dépassement défectueux | 68 | 7% |
| 7 | Non-respect de la priorité / Signalisation | 54 | 5% |
| 8 | Circulation à gauche / Sens interdit | 38 | 4% |
| 9 | Défaillance technique / Panne mécanique | 27 | 3% |
| 10 | Changement de direction défectueux | 25 | 2% |
| | Total | 1041 | 100% |



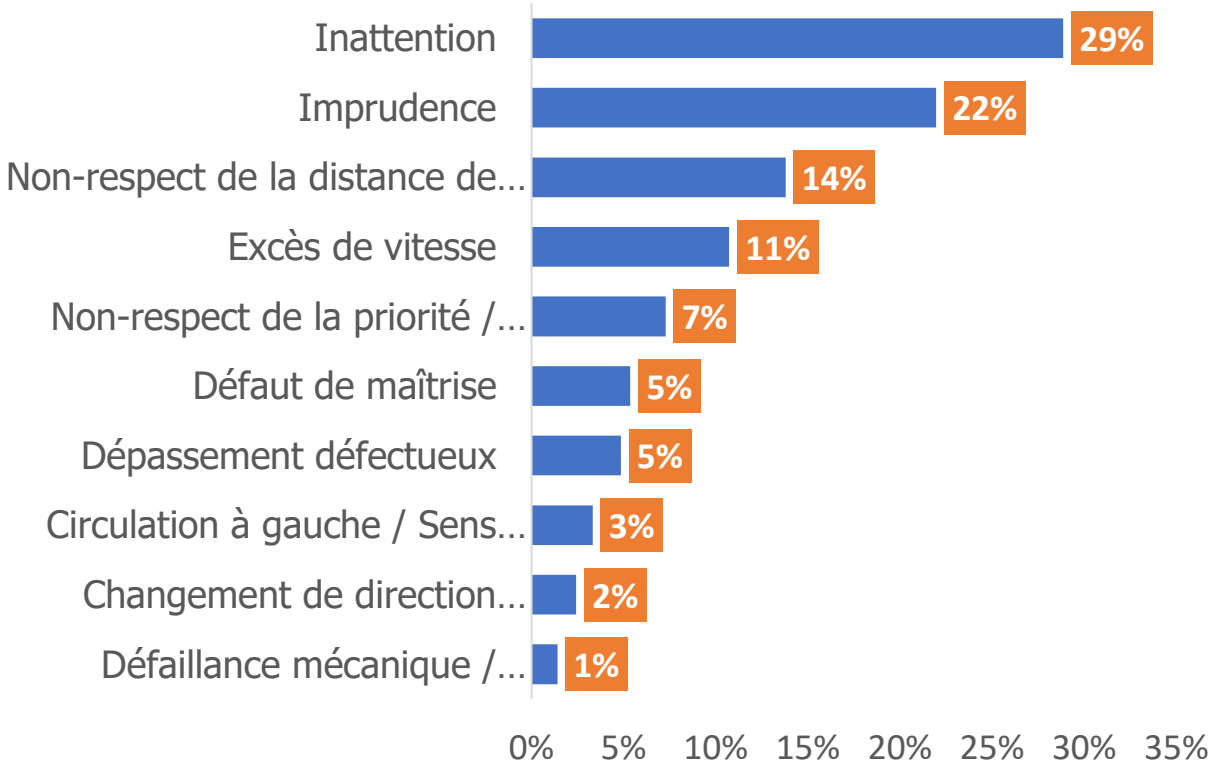

L'analyse des causes des ACR recensés au cours de ce mois de Janvier montre que :

- les accidents sont dominés par **des causes comportementales des usagers** (**79 %** ): l'inattention (27 %), l'imprudence (20 %) et l'excès de vitesse (15 %) , le non-respect de la distance de sécurité (9 %) et le défaut de maîtrise (8 %)
- les causes techniques (panne/défaillance) restent marginales (3 %)

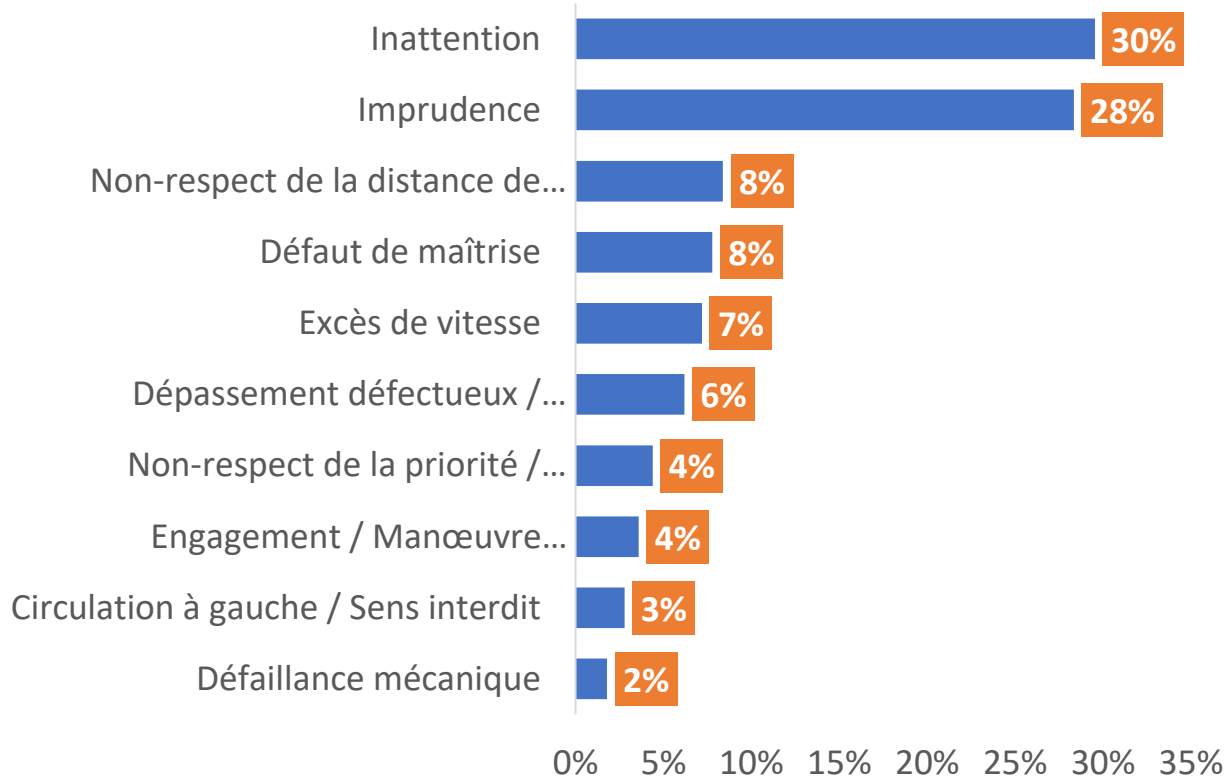
➢ **La priorité** doit donc porter sur la **discipline de conduite** (*attention, vitesse, distances*) et **le respect du code de la route**

# 3- Causes des accidents

## 2- Principales Causes ACR à **OUAGADOGOU**




## 3.2- Principales Causes ACR à **BOBO**




- **A Ouagadougou** ,comme à Bobo-Dioulasso **:l'inattention , l'Imprudence et** le **non-respect des distances de sécurité** sont les principales causes de la majorité des **accidents avec respectivement (942 accidents) et (198 accidents**).



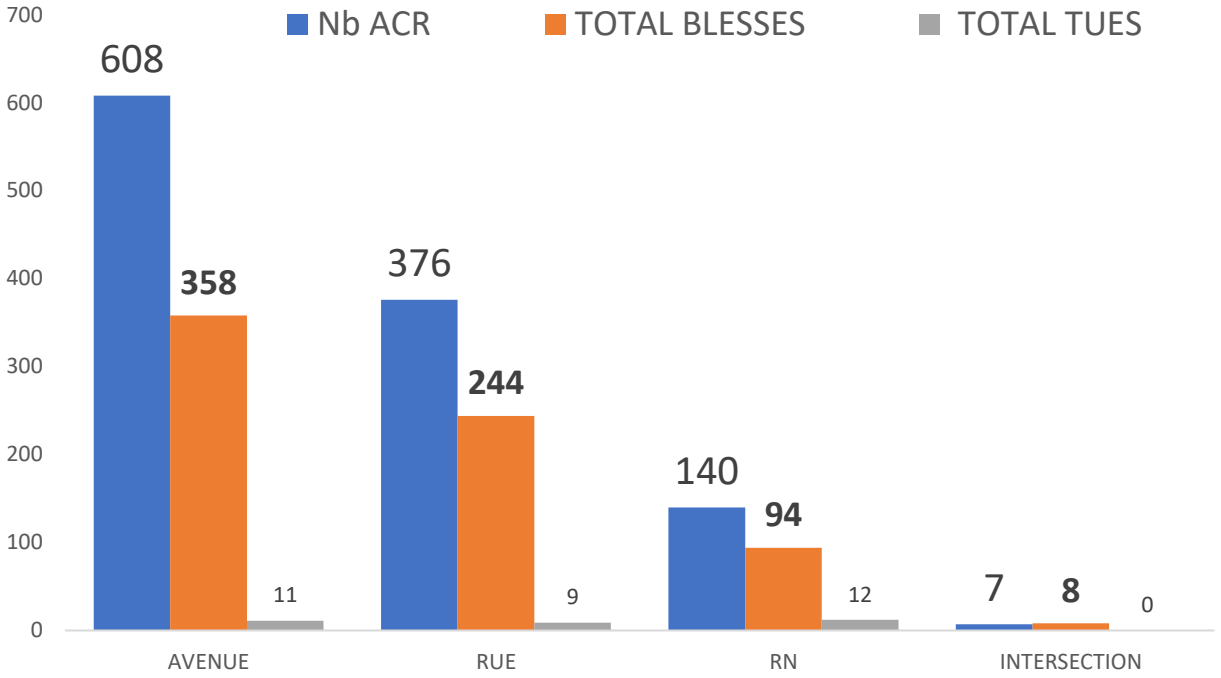
# Les principaux lieux des accidents

# 4- Principaux lieux des accidents

## 1- Lieux des accidents

| TYPE ROUTE | Nb ACR | TOTAL BLESSES | TOTAL TUES |
|---|---|---|---|
| AVENUE | 678 | 444 | 14 |
| RN | 610 | 648 | 76 |
| RUE | 554 | 461 | 19 |
| RD | 74 | 88 | 9 |
| RR | 22 | 79 | 5 |
| INTERSECTION | 7 | 8 | 0 |
| **Total général** | **1945** | **1728** | **123** |

## - à OUAGADOUGOU & BOBO DIOULASSO

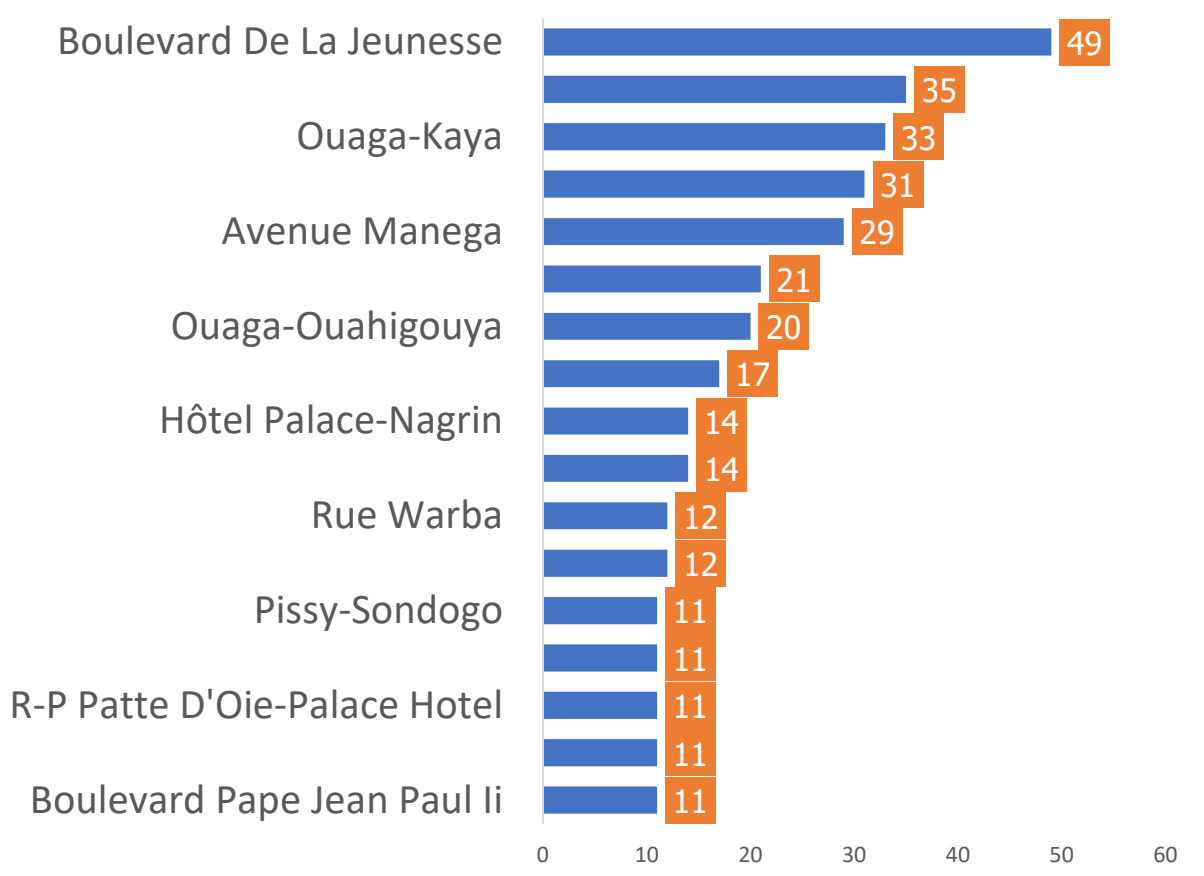



Les résultats de l'analyse montre que :

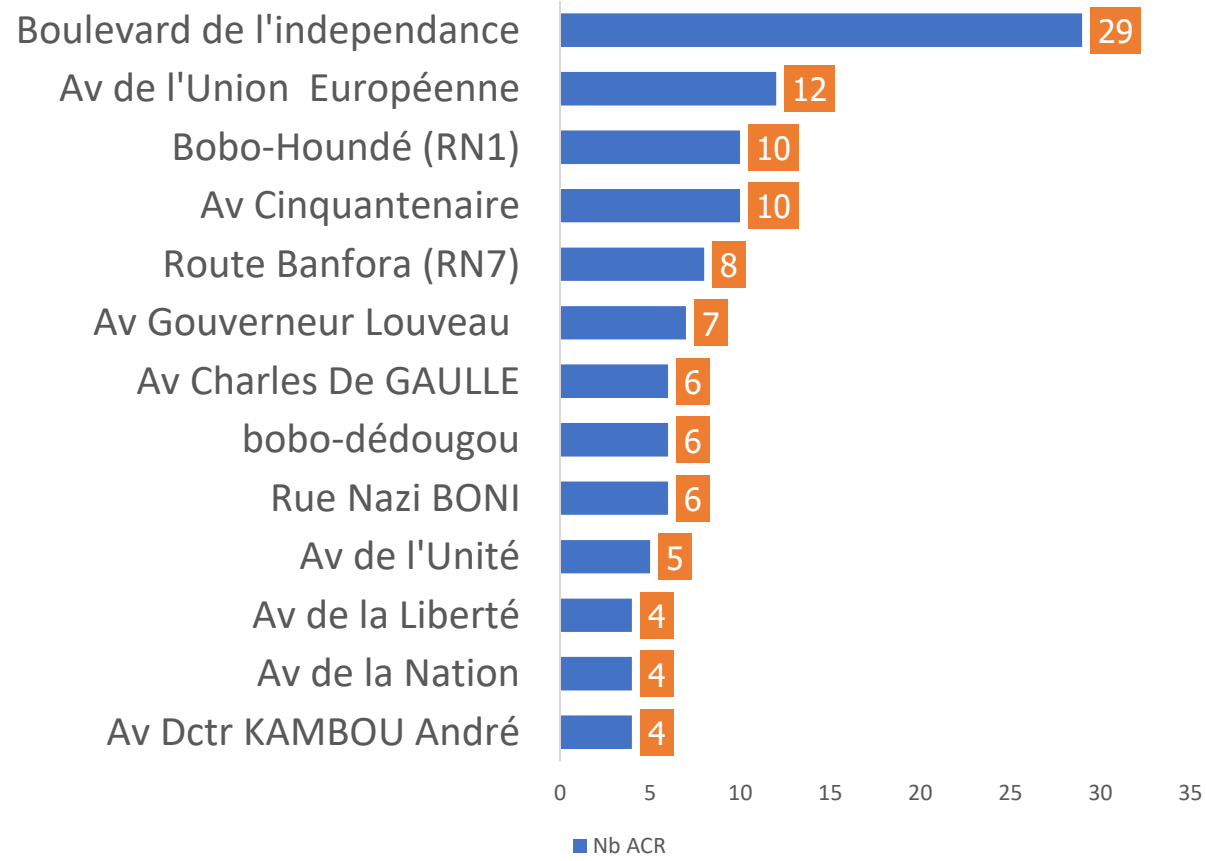
- les accidents de la circulation routière se produisent majoritairement sur **les avenues et les routes nationales**. Cependant, **les routes nationales concentrent l'essentiel de la mortalité (76 tués)**, traduisant une gravité nettement plus élevée des accidents sur ces axes à grande vitesse
- pour les communes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, les accidents de la circulation routière surviennent majoritairement sur les avenues et les rue

# 4- Principaux lieux des accidents

## 2- Principaux lieux d'accidents à **OUAGADOGOU**




## 3- Principaux lieux d'accidents à **BOBO**




- A **Ouagadougou** , le **Boulevard de la Jeunesse** est le plus a**ccidentogène** avec 49 cas, suivi de **l'Avenue Yatenga** (35), de l'axe Ouaga–Kaya (33) et de **l'Avenue Boulmiougou** (31) ;
- A **Bobo-Dioulasso**, on constate , une forte concentration des accidents sur le **Boulevard de l'Indépendance** (29), suivi de **l'Avenue de l'Union Européenne** (12 cas) et des **axes Bobo-Houndé (RN1)** ,et **l'Avenue du Cinquantenaire (10 cas chacun).**

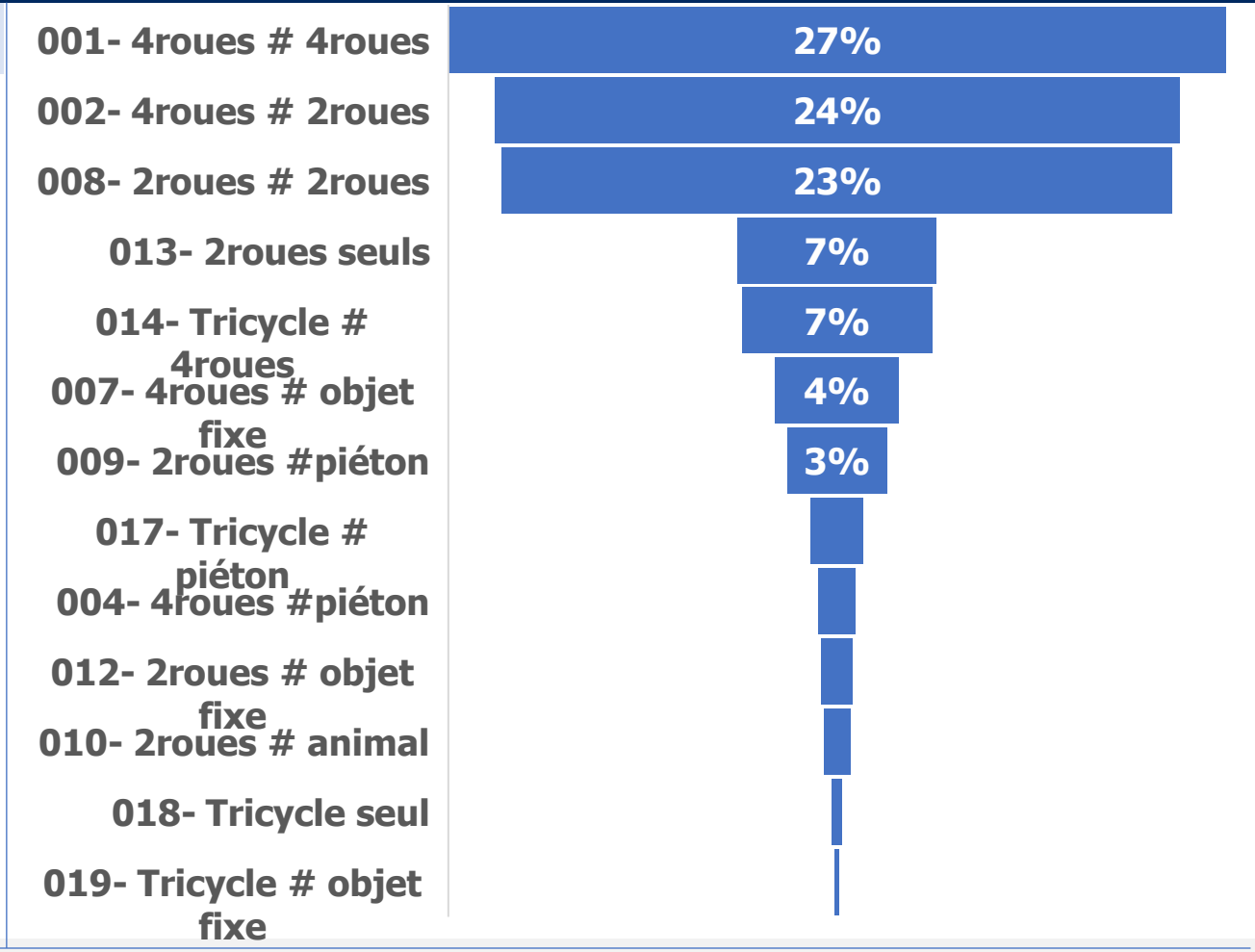


# LES ENGINS IMPLIQUES

# 5- Engins impliqués

## 1- Engins impliqués

| MISE EN CAUSE DES ENGINS | Nb ACR | % |
|---|---|---|
| 001- 4roues # 4roues | 520 | 27% |
| 002- 4roues # 2roues | 458 | 24% |
| 008- 2roues # 2roues | 448 | 23% |
| 013- 2roues seuls | 133 | 7% |
| 014- Tricycle # 4roues | 127 | 7% |
| 007- 4roues # objet fixe | 83 | 4% |
| 009- 2roues #piéton | 67 | 3% |
| 017- Tricycle # piéton | 35 | 2% |
| 004- 4roues #piéton | 25 | 1% |
| 012- 2roues # objet fixe | 21 | 1% |
| 010- 2roues # animal | 18 | 1% |
| 018- Tricycle seul | 7 | 0% |
| 019- Tricycle # objet fixe | 3 | 0% |
| **Total général** | **1945** | **100%** |



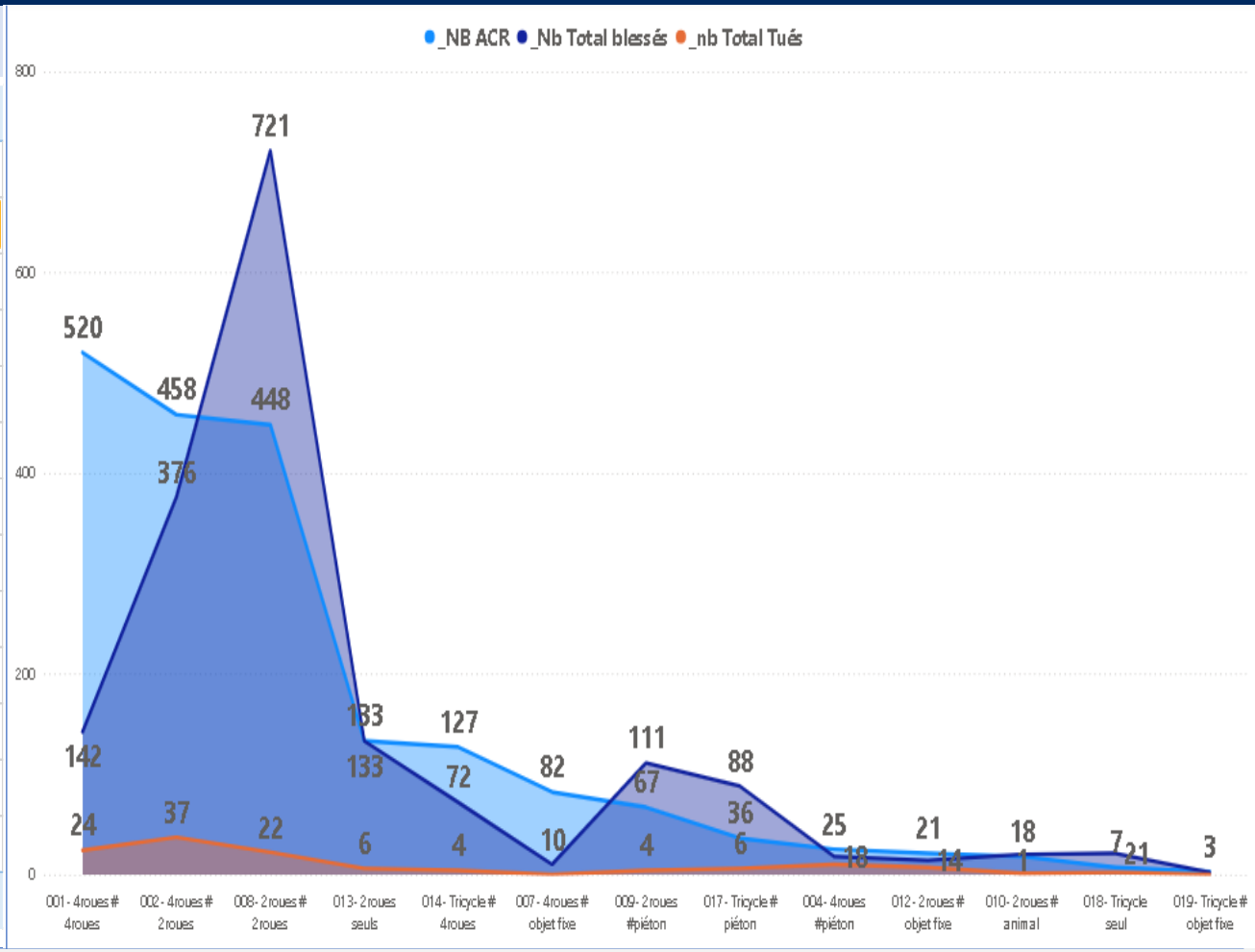

- La majorité des ACR sont dus aux interactions entre véhicules, avec une implication très marquée des deux-roues, totalisant à elles seules **(74 %)** des accidents .

➢ Les efforts de prévention et de surveillance devraient se concentrer prioritairement sur la **gestion des flux de fin de journée** et cohabitation **4 roues / 2 roues**, particulièrement en fin de semaine où la létalité des accidents augmente brusquement.

# 5- Engins impliqués

## 2- Engins impliqués & Victimes ACR

| MISE EN CAUSE DES ENGINS | Nb ACR | TOTAL BLESSES | TOTAL TUES |
|---|---|---|---|
| 001- 4roues # 4roues | 520 | 142 | 24 |
| 002- 4roues # 2roues | 458 | 376 | 37 |
| 004- 4roues #piéton | 25 | 18 | 10 |
| 007- 4roues # objet fixe | 83 | 70 | 1 |
| 008- 2roues # 2roues | 448 | 721 | 22 |
| 009- 2roues #piéton | 67 | 111 | 4 |
| 010- 2roues # animal | 18 | 20 | 1 |
| 012- 2roues # objet fixe | 21 | 14 | 7 |
| 013- 2roues seuls | 133 | 133 | 6 |
| 014- Tricycle # 4roues | 127 | 72 | 4 |
| 017- Tricycle # piéton | 35 | 28 | 5 |
| 018- Tricycle seul | 7 | 21 | 2 |
| 019- Tricycle # objet fixe | 3 | 2 | 0 |
| **Total général** | **1945** | **1728** | **123** |




Les usagers de **2 roues** constituent la catégorie **la plus vulnérable**, tant en **nombre de blessés** qu'en **nombre de décès** lors de collisions avec des véhicules à 4 roues . En effet L'analyse des « engins impliqés" révèle que :

- Les collisions entre **2 roues** (448 cas) sont particulièrement dévastatrices, générant le plus grand nombre de blessés avec 721 victimes
- Le choc **4 roues contre 2 roues** est le scénario le plus mortel, totalisant **37 décès** sur les **123 enregistrés**

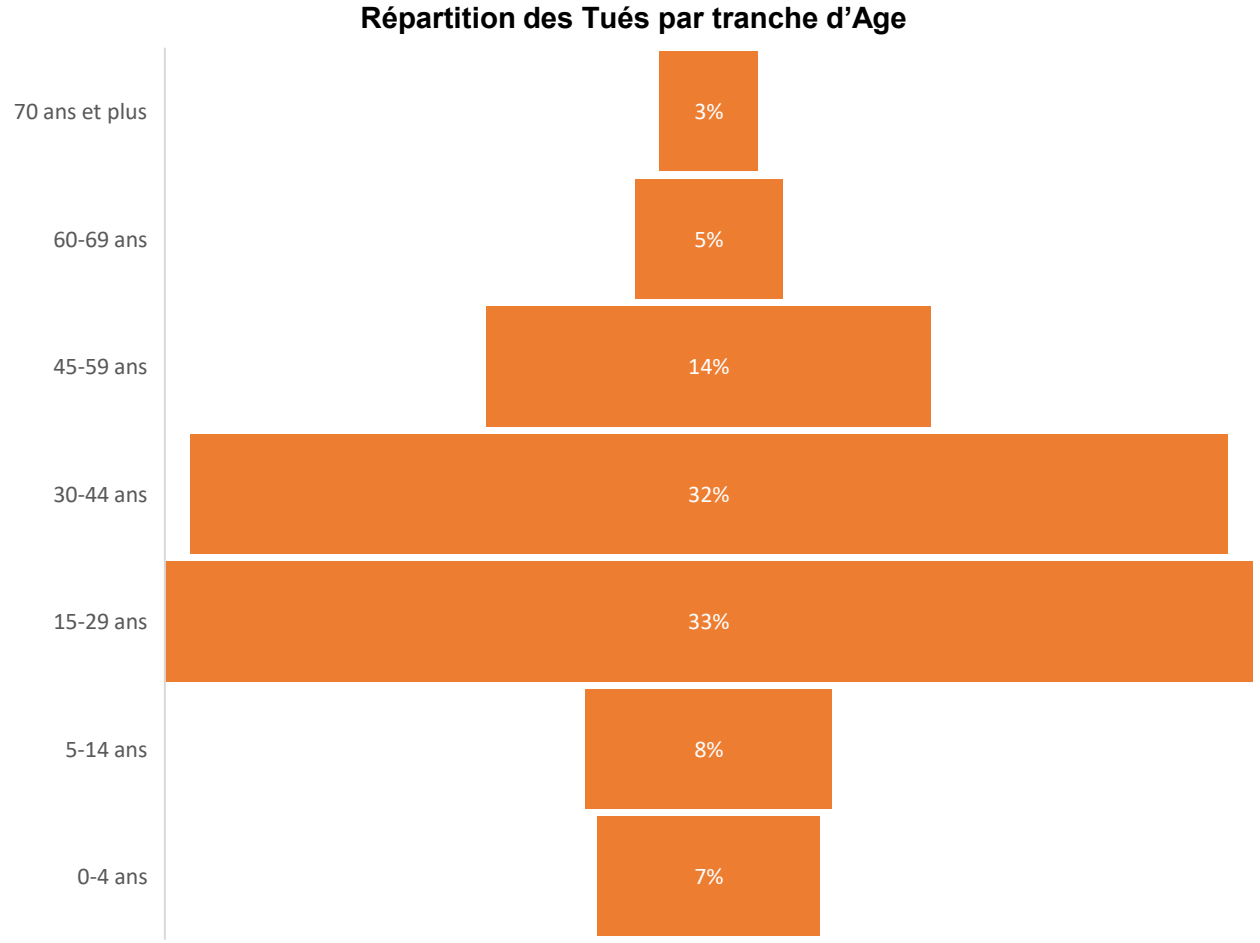


# Conséquences des accidents

# 6- Conséquences de la circulation

## 1- Nombre tués liés aux accidents

| REGION | Total tués | % |
|---|---|---|
| Kadiogo | 31 | 25% |
| Guiriko | 20 | 16% |
| Kuilsé | 19 | 15% |
| Nando | 15 | 12% |
| Nakambé | 9 | 7% |
| Djôro | 8 | 7% |
| Bankui | 6 | 5% |
| Oubri | 5 | 4% |
| Liptako | 4 | 3% |
| Tannounyan | 3 | 2% |
| Yaadga | 2 | 2% |
| Nazinon | 1 | 1% |
| Sourou | 0 | 0% |
| Sirba | 0 | 0% |
| Goulmou | 0 | 0% |
| **Total général** | **123** | **100%** |

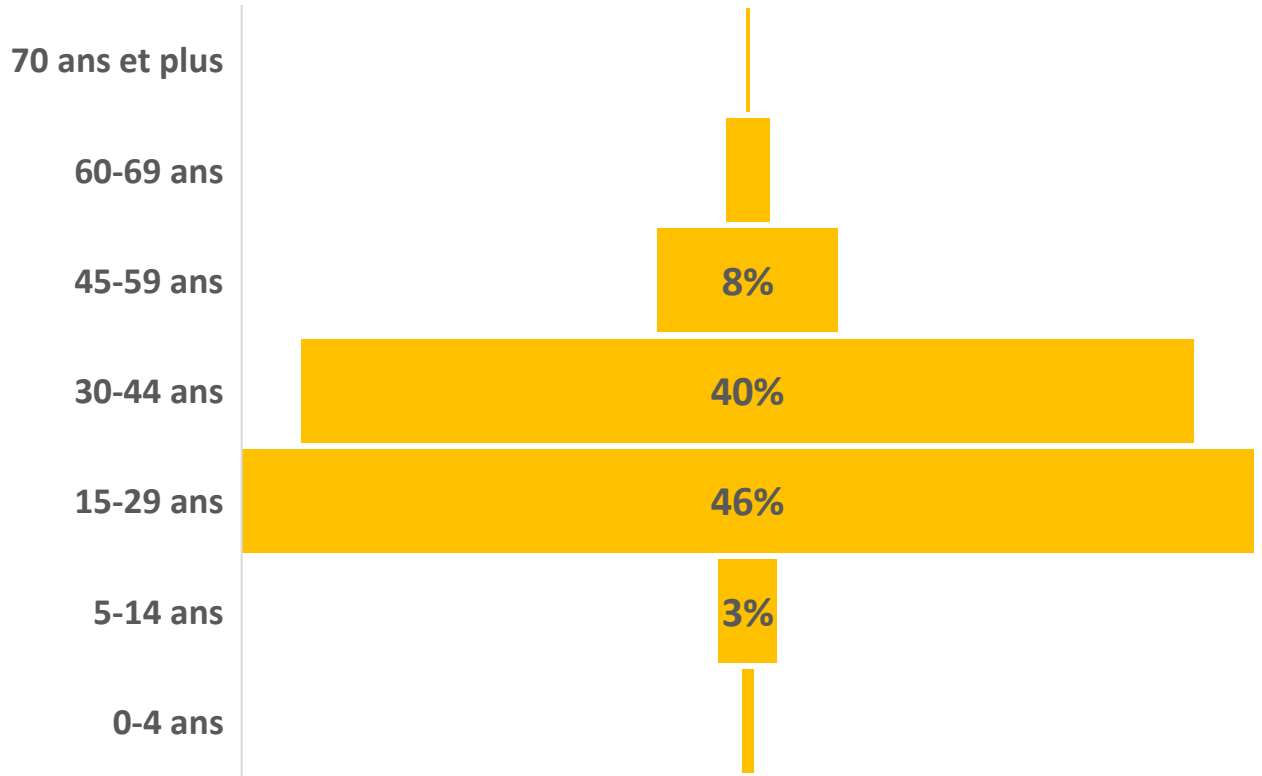



- Les accidents de la route entraînent une forte mortalité concentrée géographiquement : le Kadiogo à lui seul enregistre 31 décès soit 25 % des décès, suivi du Guiriko (avec 20 tués (16 %)) et Kuilsé (avec 19 tués 15 %).
- Au total, plus de la moitié des tués sont recensés dans quatre régions, ce qui appelle des actions de prévention ciblées sur ces zones à haut risque.

# 6- Conséquences de la circulation

## 2- Nombre de blessés lors des accidents

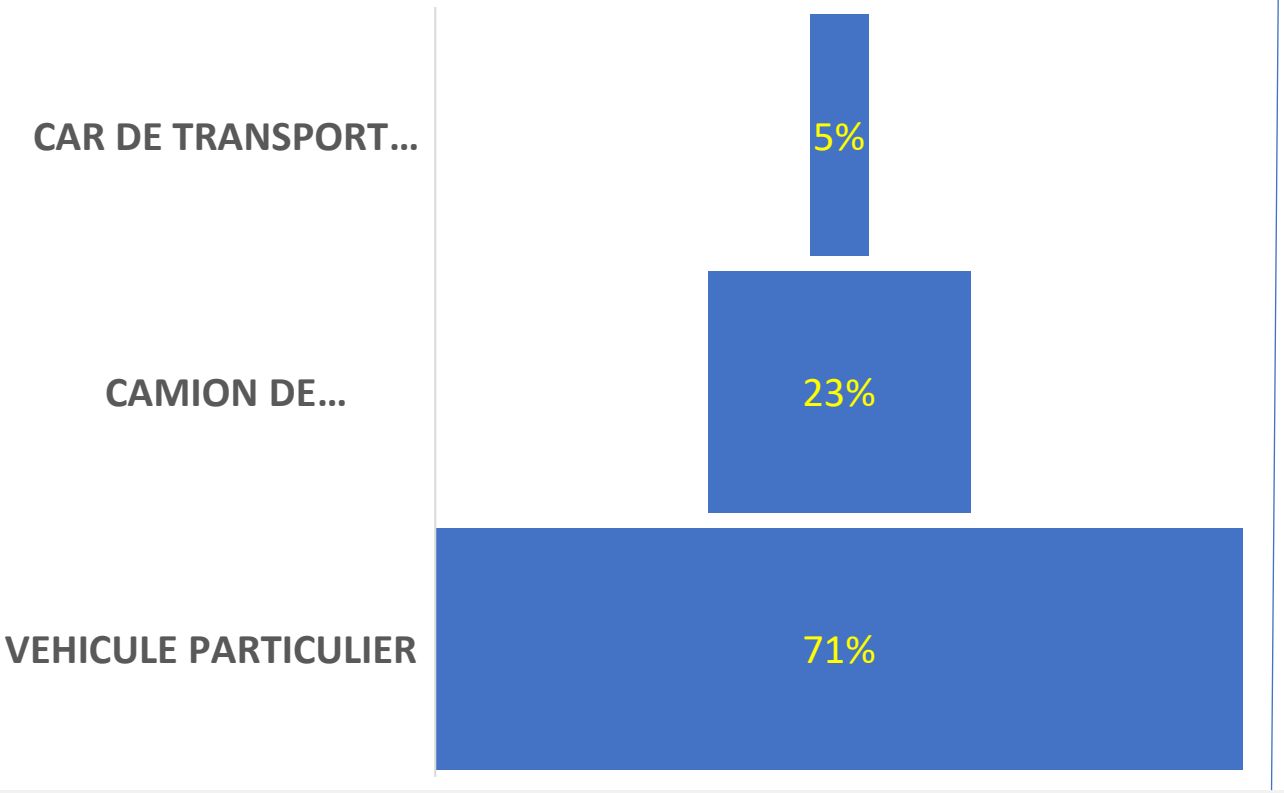
| REGION | Total blessés | % |
|---|---|---|
| Kadiogo | 563 | 33% |
| Nando | 222 | 13% |
| Guiriko | 220 | 13% |
| Djôro | 154 | 9% |
| Kuilsé | 150 | 9% |
| Yaadga | 83 | 5% |
| Bankui | 78 | 5% |
| Oubri | 73 | 4% |
| Nakambé | 73 | 4% |
| Tannounyan | 55 | 3% |
| Liptako | 28 | 2% |
| Goulmou | 13 | 1% |
| Nazinon | 10 | 1% |
| Sourou | 4 | 0% |
| Sirba | 2 | 0% |
| **Total général** | **1728** | **100%** |



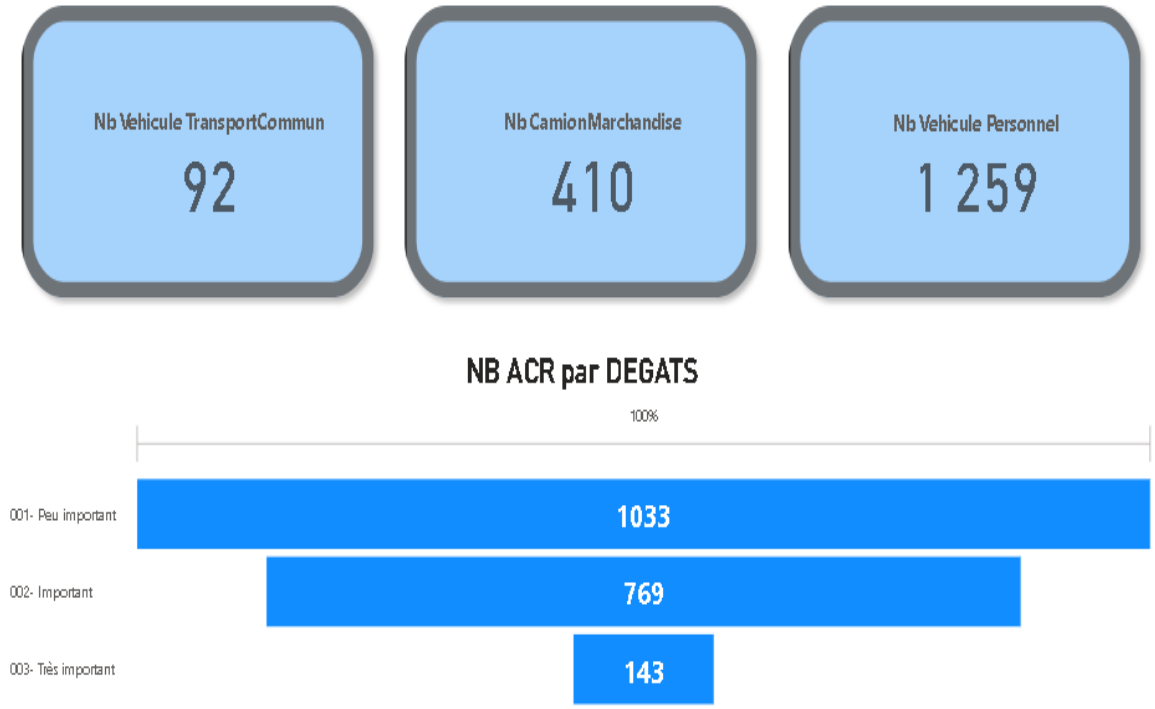

- L'analyse révèle que la région du Kadiogo est l'épicentre des ACR , concentrant à elle seule 33% des blessés (563 personnes). Elle est suivie par les régions de Nando (13%) et du Guiriko (13%), tandis que des Régions comme la Sirba et le Sourou sont quasi épargnées (0%)
- Aussi, les blessés de la route sont en majorité des jeunes âgés de 15 à 44 ans (86 %)

# 6- Conséquences de la circulation

## 3- Appréciation des dégâts matériels




## 4- Type Engins impliqués dans les accidents des 4 roues

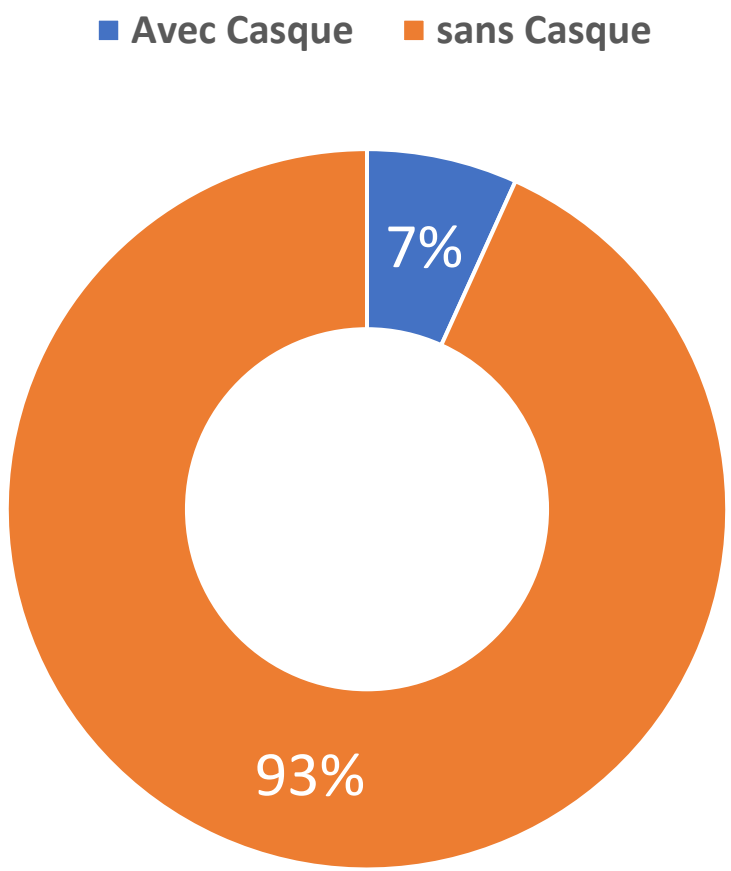



La majorité des accidents de la route entraîne des dégâts matériels faibles à modérés : 1 033 cas de dégâts peu importants et 769 cas importants, contre seulement 143 accidents à dégâts très importants.

Ces ACR du mois de janvier ont impliqué principalement des véhicules personnels (1259), loin devant les camions de marchandises (410) et les transports en commun (92).

## 4- PORT DE CASQUE

| Port de Casque | Effectif | % |
|---|---|---|
| Sans casque | 1874 | 93% |
| Port de casque | 136 | 07% |
| Total | 2010 | 100% |




- Les résultats de l'analyse montre que la grande majorité des personnes impliquées dans les ACR (93 %) ne portaient pas de casque (1 874 personnes), contre seulement 7 % de porteurs .

✓ Ce constat met en évidence le non-respect massif du port du casque et indique la nécessité **du port du casque généralisé** , comme le **levier de prévention le plus urgent.**



# Actions mises en œuvre

**Au cours du mois de janvier 2026, les actions suivantes ont été réalisées:**

## 2. Actions de sensibilisation sur la sécurité routière

3908 élèves et étudiants dont 1867 filles ont été sensibilisés durant le mois de janvier 2026;

## 2. Actions de contrôle

- **175 missions de contrôle de la vitesse (avec les radars)**
- **100 patrouilles sur la sécurité routière** (stationnement dangereux, chargement dangereux, conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiant, comportement à risque d'accidents)
- **71 sorties de contrôle de l'alcoolémie** ayant touché 627 personnes
- **127 sorties de contrôle-sensibilisations** sur le port du casque et les autres comportements à risque ayant touché plus de 8400 personnes



# ENJEUX ET PERSPECTIVES

## 6- Enjeux en termes de prévention routière

L'analyse des causes des ACR montre clairement que la majorité est lié à un comportement humain impliquant les conducteurs . Par conséquent, les efforts de réduction des ACR doivent combiner:

# 1. Réduction des comportements à risque à travers:

- L'application stricte du respect des heures de circulation des poids lourds dans les grands centres urbains comme Ouagadougou;
- Promotion de la formation continue des conducteurs professionnels;
- Le renforcement des contrôles-sanctions des comportements à risque (excès de vitesse, téléphone au volant ivresse, non respect des feux tricolores et des distances de sécurité);
- La poursuite de la sensibilisation des usagers, en particulier des jeunes conducteurs et motocyclistes;
- Les Contrôles-sanctions du non port du casque de protection;
- Adapter les dispositifs de contrôle et de prévention selon les **heures critiques;**
- Assurer le suivi des zones à forte récurrence d'accidents.

# 2. Amélioration des infrastructures routières en:

- Réhabilitant les zones à chaussée dégradée ou sans signalisation;
- Installant des ralentisseurs aux normes, feux tricolores et panneaux de signalisation sur les axes accidentogènes.

# MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION !


Fin.