12. Recherche collaborative et transfert des connaissances sur les accidents de la route au Burkina Faso. Le point de vue de la police 18 mois plus tard

C. DAGENAIS, M. PROULX, E. MC SWEEN-CADIEUX, A. NIKIEMA, E. BONNET, V. RIDDE, P.-A. SOMÉ

Contexte

Le nombre d'accidents de la route est en constante augmentation en Afrique et au Burkina Faso, et plus particulièrement dans la capitale du pays, Ouagadougou (OMS 2018). Malgré la mise en place récente de multiples actions au niveau national, la sécurité routière demeure un enjeu majeur de santé publique (Nikiema *et al.* 2017). Sans accès à des données rigoureuses et complètes sur les accidents, les blessures et les risques, la capacité à mettre en œuvre des mesures appropriées et adéquates est limitée (Bonnet 2015).

Le projet de recherche TRAUMA sur les accidents de la route

Pour pallier cette situation préjudiciable à la santé de la population, un projet de recherche sur les traumatismes dus aux accidents de la route a été mené à Ouagadougou en partenariat avec les act·eur·rice·s locales et locaux en 2015. Les données de recherche du projet TRAUMA ont été publiés ailleurs (Nikiema *et al.* 2017; Bonnet *et al.* 2017; Bonnet *et al.* 2018; Fillol *et al.* 2016). Ses principaux résultats sont résumés dans les paragraphes suivants. L'objectif du projet de recherche TRAUMA était de tester l'efficacité, l'acceptabilité et la capacité d'un système de surveillance pour évaluer le nombre d'accidents de la route et leurs conséquences sur la santé des blessés. Il s'est basé sur une approche collaborative avec tous les commissariats de police de la ville de Ouagadougou (qui sont responsables de la déclaration des accidents de la route dans la ville) et sur l'utilisation d'un système de surveillance des accidents de la route innovant dans ce contexte.

Des policièr·e·s de chaque unité d'accident de la route des six commissariats et du commissariat central de la police nationale de Ouagadougou ont participé à la collecte des données. Ils et elles ont utilisé des géotraceurs (balises GPS (Global positioning system) avec une puce de téléphone) pour transmettre la position de chaque accident de la route à un serveur de cartographie (Bonnet *et al.* 2017). En même temps, ils ont rempli un formulaire de rapport d'accident sur les circonstances de la collision et l'état des personnes impliquées. Les blessé·e·s ont été suivi·e·s par l'équipe de recherche en milieu hospitalier, lors de leur admission aux urgences, puis sept et 30 jours après l'accident, conformément aux normes internationales adoptées par l'OMS (OMS 2009), afin d'explorer les modalités du parcours de soins et ses implications. Les données ont été collectées sur une période de 6 mois (Nikiema *et al.* 2017).

Ce projet a ainsi permis de dénombrer les accidents de la route, d'observer leur concentration à travers leur géolocalisation dans la ville (figure 1), et de fournir des estimations de la mortalité, de la morbidité et des invalidités résultant de ces accidents. Des autopsies sociales ont été menées pour mieux comprendre à la fois le contexte de prise en charge des blessé·e·s et les représentations sociales des accidents de la route. Un autre volet du projet a examiné la législation en matière de sécurité routière au Burkina Faso.

Stratégie de transfert des connaissances

L'utilisation des résultats de la recherche pour éclairer la pratique, la prise de décision et les politiques publiques constitue une préoccupation de plus en plus centrale, en particulier dans le domaine de la santé mondiale (OMS 2013; Agyepong *et al.* 2018). Cette utilisation est optimisée lorsque les stratégies de transfert des connaissances (TC) reposent sur l'échange et la transmission des résultats de recherche entre les cherch·eur·euse·s et les utilisat·eur·rice·s, combinant ainsi les connaissances scientifiques et expérientielles (Harris 2015). Ainsi, plusieurs activités de transfert des connaissances ont été mises en œuvre pour maximiser l'impact du projet de recherche TRAUMA et assurer le partage des données de recherche (Mc Sween-Cadieux *et al.* 2018). Les résultats des activités menées dans les sept commissariats de police de la capitale ont été fournis aux chef·fe·s des unités d'intervention tout au long du processus de collecte des données sous la forme de rapports mensuels. Des cartes imprimées en grand format présentant les données collectées, par et pour toutes les unités, ont été fournies pour être affichées dans les bureaux des unités d'urgence de chaque poste de police.

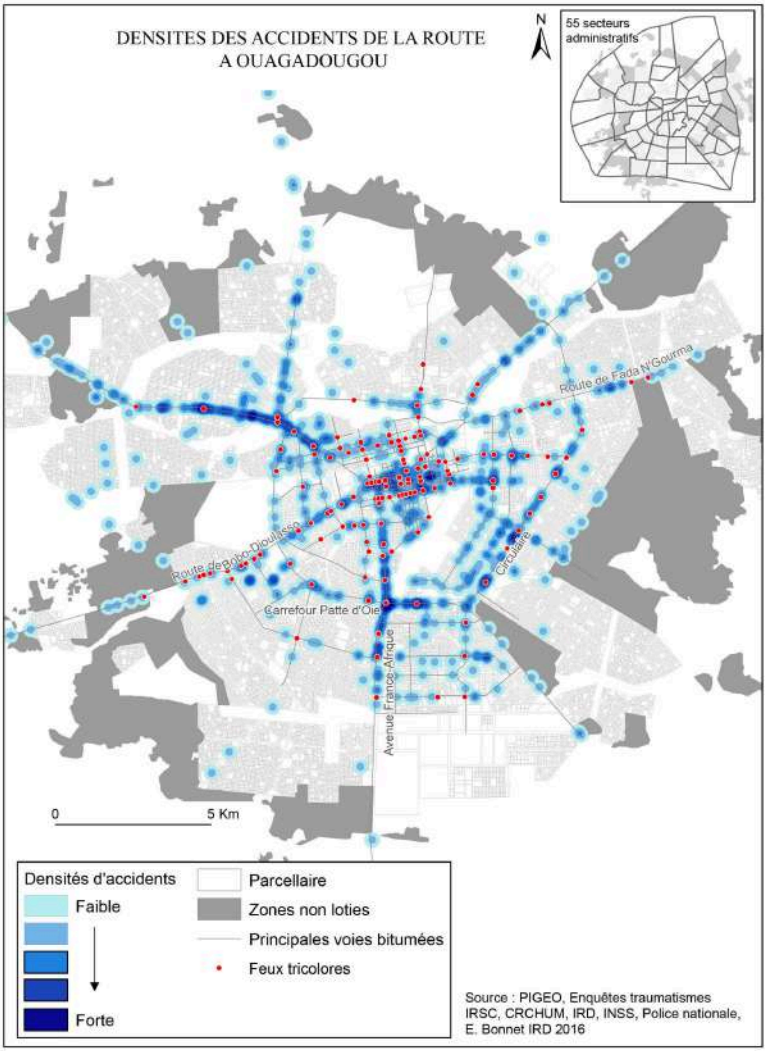

Figure 1. Carte des accidents de la route dans la ville de Ouagadougou. Source : Projet TRAUMA, IRD, 2015

En outre, un atelier délibératif a été organisé par l'équipe de recherche à Ouagadougou à la fin du projet de recherche. Cet atelier d'une journée visait à établir un dialogue entre les parties prenantes et à éclairer les décisions politiques sur les accidents de la route (Ridde et Dagenais 2017). Un atelier délibératif est une stratégie de partage des connaissances qui « permet de prendre en compte les résultats de la recherche ainsi que les points de vue, les expériences et les connaissances tacites de ceux qui seront impliqués dans, ou affectés par, les décisions futures sur une question hautement prioritaire » (Lavis 2009, 2). L'atelier a réuni des act·eur·rice·s locales et locaux travaillant dans le domaine de la sécurité routière : des représentant·e·s de la police, des pompièr·e·s, des représentant·e·s de diverses organisations non gouvernementales (ONG) et organisations de la société civile (OSC) impliquées dans la sécurité routière, ainsi que des représentant·e·s de structures gouvernementales (ONASER – l'office national de la sécurité routière), de centres de recherche, du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche scientifique et de l'Innovation, et du ministère de l'Éducation nationale, de l'Alphabétisation et de la Promotion des langues nationales du Burkina Faso. Des notes de politique ont été envoyées aux participant·e·s une semaine avant l'atelier pour appuyer les discussions sur les données de la recherche (Dagenais et Ridde 2018; Ridde et Dagenais 2017). Lors de cet atelier, après avoir présenté les principaux résultats de l'étude, l'équipe de recherche a proposé des recommandations opérationnelles pour améliorer la sécurité routière. Puis les différents act·eur·rice·s présent·e·s ont délibéré sur les actions à prioriser et sur les moyens de les mettre en œuvre.

Une évaluation a été menée deux à trois mois après l'atelier délibératif afin de mieux comprendre son utilité et de mesurer les impacts potentiels à court terme de la stratégie de partage des connaissances et du processus de recherche dans son ensemble. Les résultats de cette évaluation ont été publiés dans la revue HRPS en 2018 (Mc Sween-Cadieux *et al*. 2018). L'évaluation a montré de nombreux impacts positifs de l'atelier, malgré plusieurs défis, notamment le nombre limité de

décisionnaires de haut niveau présents à l'atelier et la difficulté de mettre en place un comité de suivi des recommandations à la suite de l'atelier. Selon les participant·e·s, l'activité a favorisé une meilleure compréhension du problème des accidents de la route, a généré un dialogue entre les parties prenantes et un apprentissage mutuel, et a soutenu la collaboration professionnelle, entre autres impacts positifs.

Méthodes

Afin d'approfondir notre compréhension des impacts de la stratégie de transfert des connaissances à plus long terme, et plus particulièrement en termes d'actions prises par les officièr·e·s de police, des entretiens de suivi ont été menés avec les chef·fe·s des sections des accidents dans les commissariats de police de Ouagadougou. L'objectif de ce suivi était de documenter les impacts du projet TRAUMA et des activités de transfert de connaissances, y compris l'atelier délibératif, 18 mois après sa tenue. Les impacts rapportés sont ceux perçus, non pas par les cherch·eur·euse·s, mais par les partenaires du projet représenté·e·s par les autorités policières de la capitale.

Trois chef·fe·s d'unités de crise toujours en poste au moment des entretiens et deux autres à la retraite de cinq des sept commissariats de police de Ouagadougou ont accepté de partager leurs points de vue. Les chef·fe·s d'unité sont chargé·e·s de la gestion des accidents dans le commissariat de leur territoire, les différents commissariats étant, à leur tour, supervisés par un commissariat central à Ouagadougou dont le mandat est de centraliser les données sur les accidents dans la ville. Les répondant·e·s ont été interrogé·e·s sur l'utilité des données de la recherche, les changements observés depuis la fin du projet, principalement en relation avec l'atelier, et la mesure dans laquelle ces changements ont été maintenus dans le temps.

Les entretiens ont été enregistrés puis transcrits dans leur intégralité. Des analyses de contenu thématiques déductives (opérationnalisées sur la base de catégories prédéterminées) et inductives (opérationnalisées sur la base de catégories émergentes) ont été réalisées par une professionnelle de recherche. Dans ce processus, les transcriptions des entretiens ont fait l'objet de lectures répétées, puis ont été codées. Un lexique de codes a été développé, organisé autour de 13 catégories liées à l'utilisation des connaissances. Le matériel collecté a été classé manuellement dans chaque catégorie et synthétisé (Paillé et Mucchielli. 2012). Une attention particulière a été portée aux récurrences et aux divergences dans les commentaires des policièr·e·s. Les synthèses ont été validées par chaque membre de l'équipe ayant participé au projet. Le texte a été affiné au besoin par la professionnelle de recherche après une nouvelle lecture des transcriptions. Le consentement écrit de tous les répondant·e·s a été obtenu.

Résultats

Utilité et utilisation des données de recherche par la police

Les représentant·e·s de la police étaient d'accord au sujet de la pertinence et de l'utilité des données de recherche partagées lors de l'atelier. Certain·e·s ont particulièrement apprécié le fait que les données fournissent une vision globale de ce qui se passe à Ouagadougou, notamment en ce qui concerne les zones les plus exposées aux accidents dans la ville. Alors qu'ils et elles étaient capables d'identifier intuitivement les risques routiers dans leurs propres unités, ces données les ont amenés à voir le risque différemment. Selon certaines personnes interrogées, les résultats de la recherche ont permis de quantifier le risque, c'est-à-

dire de connaître les probabilités d'occurrence des accidents de la route, comme leur fréquence plus élevée à certaines intersections et le week-end, ainsi que la gravité des accidents pour toutes les unités. Ces résultats ont également fourni des informations sur les groupes les plus exposés au risque d'accident, principalement les vélos et les deux roues motorisés, notamment les femmes et les adolescents âgés de 13 à 15 ans[1]. Seuls 6% des blessé·e·s étaient des piéton·ne·s.

> *C'est un résultat de l'atelier car il nous a permis d'indiquer aux autorités quelles étaient les intersections où les accidents sont fréquents, et les heures auxquelles les collisions sont signalées. Si nous n'avions pas été en mesure d'identifier que ces zones étaient sujettes aux accidents, nous n'aurions pas pu améliorer la sécurité.*

Les résultats de recherche, principalement ceux qui concernent les zones les plus exposées aux accidents, ont été mis à profit. Ainsi, peu après l'atelier, deux chef·fe·s d'unité ont rencontré leurs équipes pour discuter des données de recherche et identifier ce qui était déjà fait et ce qui devait être amélioré dans leur unité. L'un d'eux a étudié, avec ses collègues, la carte fournie par l'équipe de recherche décrivant les zones à risque pour son unité et pour toutes celles de Ouagadougou. Il a pris l'initiative de l'afficher dans un endroit visible pour sensibiliser le public. En décembre 2019, soit 18 mois après l'atelier, la carte indiquant les zones de concentration des accidents à Ouagadougou était toujours affichée au secrétariat du commissariat central de la police nationale (figure 2). Selon deux personnes interrogées, nombre d'élèves policièr·e·s et leurs format·eur·rice·s ont également utilisé les données de la recherche pour préparer leurs thèses, sur la base des tableaux et autres documents fournis par l'équipe (par exemple, des fiches de synthèse des résultats).

1. L'âge minimum pour obtenir un permis de conduire pour une moto de moins de 125 cm3 est de 14 ans, mais de nombreuses personnes conduisent sans permis.

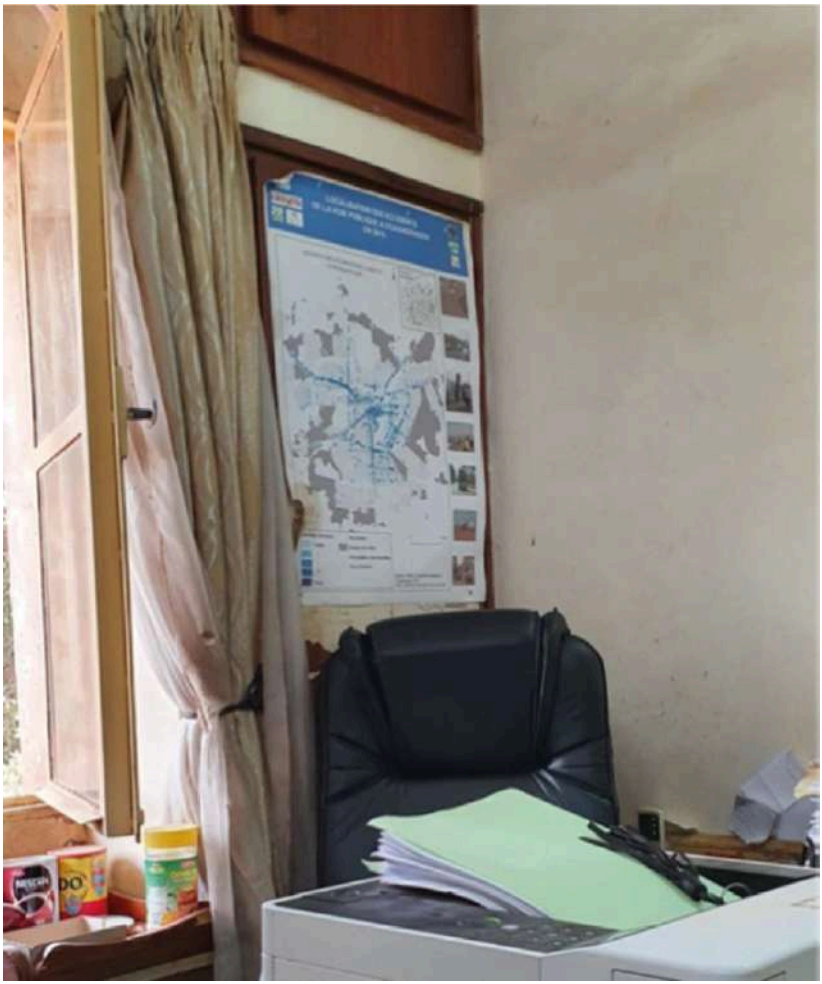

Figure 2. Carte exposée dans un commissariat de police à Ouagadougou (décembre 2019).
Source : Photo Aude Nikiema, 2019

De nouvelles façons de voir et d'intervenir au sein des équipes et parfois entre unités

Bien que les données de recherche semblent utiles, les personnes interrogées ont eu du mal à se prononcer sur le niveau de changement produit parmi les collègues de l'unité. Certain·e·s ont signalé une résistance au changement de la part des policièr·e·s ou même de l'administration. Par exemple, un répondant a indiqué qu'il était difficile d'influencer ses collègues et d'avoir un impact sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, certains changements ont été constatés. Des chef·fe·s d'unité ont été troublé·e·s par les données sur les expériences souvent difficiles des blessé·e·s, car ces données ont mis en évidence des déficiences importantes dans les soins hospitaliers. Alors que ces données concernaient davantage les act·eur·rice·s de la santé, un chef d'unité a indiqué que son équipe prenait désormais en compte le déroulement et la durée de la prise en charge des blessé·e·s dans la planification des rencontres avec les témoins. C'est au cours de cette étape, qui précède la clôture du dossier d'accident, que la responsabilité des différentes parties est établie.

> *… Notre seul travail consistait à remplir les rapports. Nous ne suivions pas ce qui arrivait aux blessés, sauf lorsqu'ils revenaient à notre niveau pour les réunions de témoins… Grâce aux études, nous avons pu nous faire une idée des soins, de la durée de l'hospitalisation, comment les gens y font face… Désormais, nous prenons en compte la durée du traitement avant de clore le dossier.*

Un autre répondant a indiqué que son équipe avait tendance à réagir plus rapidement aux accidents de la route, en assurant une présence opportune sur les lieux pour les dégager et éviter ainsi de provoquer d'autres accidents.

> *Après l'atelier, dès mon retour, j'ai rassemblé mes affaires [au commissariat], j'ai affiché le tableau que vous m'avez donné dans mon unité pour que nous puissions l'étudier ensemble… Dès qu'il y a un accident, nous essayons de réagir rapidement.*

Le chef d'une autre unité a également fait état d'activités de sensibilisation auprès des jeunes, qui n'ont souvent aucune connaissance du code de la route. Les membres de son équipe ont pris l'initiative de télécharger le code sur des tablettes électroniques et de le rendre accessible aux victimes d'accidents, en leur offrant la possibilité de le transférer sur leur téléphone portable. Ils ont discuté avec les victimes d'accidents et ont évoqué avec elles la sécurité routière.

Des efforts ont également été faits pour sensibiliser et appliquer des sanctions aux intersections (par exemple, imposition d'amendes, confiscation de véhicules)[2], selon un chef d'unité.

> *Nous avons également dû agir en imposant des amendes. Concrètement, ce qu'il fallait faire, c'est que non seulement vous alliez payer l'amende, mais vous ne récupériez pas votre véhicule avant au moins deux semaines. Donc ça a eu un impact, ça a eu un effet positif sur les accidents.*

Enfin, un répondant a indiqué qu'il avait désormais tendance à contacter ses collègues d'autres unités pour qu'ils l'aident à couvrir le site d'un accident lorsqu'il n'était pas en mesure d'envoyer du personnel sur les lieux.

2. Dans les transcriptions, il n'y a aucune indication quant aux types d'infractions au code de la route qui ont conduit à des sanctions.

Les autorités ont été alertées et des mesures ont été prises pour renforcer la sécurité

Au-delà de l'utilité perçue des résultats de la recherche, les personnes interrogées ont signalé un manque d'action au niveau des unités et des autorités supérieures. Ils et elles ont souligné le manque d'intérêt perçu autour de la question des accidents de la route parmi les haut·e·s responsables politiques. Un chef d'unité a été sensibilisé et a compris qu'il fallait l'atteindre, qu'il devait vraiment ressentir la réalité de ce qui se passait. Un autre s'est senti impuissant et a estimé qu'il était trop éloigné des autorités décisionnelles pour pouvoir réellement initier un changement. Certain·e·s répondant·e·s ont estimé que, si un autre atelier délibératif devait être organisé, des efforts devraient être faits pour impliquer davantage les décid·eur·euse·s politiques.

Néanmoins, il semble que des actions aient été entreprises par les autorités politiques. Selon deux personnes interrogées, un rapport a été transmis aux autorités, sur la base de l'enquête de la Commission européenne.

Les résumés des réunions ont été envoyés aux supérieur·e·s immédiat·e·s de chaque unité. Les autorités politiques ont effectivement reçu ce rapport et ont décidé de le mettre en œuvre d'où le renforcement de la sécurité aux carrefours environ 6 mois après l'atelier. Des budgets supplémentaires ont été alloués et une présence policière accrue a été observée, notamment aux carrefours avec feux de circulation les plus accidentogènes, ce qui a corroboré les données produites par l'une des analyses spatiales menées dans le cadre du projet. Cette analyse a montré que le nombre d'accidents était beaucoup plus élevé aux intersections avec feux de signalisation qu'aux autres intersections (Sidbega 2016). Le renforcement de la sécurité a été mis en œuvre à l'initiative des autorités administratives et politiques, qui avaient été alertées et sensibilisées au problème.

Difficulté de maintenir les changements

Il semble toutefois que la surveillance des routes se soit relâchée au fil du temps. Un répondant a même eu l'impression d'être revenu à la case départ, et d'autres ont abondé dans le même sens. Il n'a pas été possible de confirmer cette information, ni de spéculer sur les causes réelles de cet apparent retour en arrière. Certain·e·s l'ont attribué à un manque de personnel (par exemple, la rotation du personnel) et de ressources matérielles dans les unités. Par exemple, pendant près de 6 mois, une unité n'a pu effectuer aucune sortie, faute de véhicules en état de marche. Pendant cette période, le commissariat central a pris en charge la préparation des rapports. D'autres ont suggéré que les changements de personnel au niveau administratif et le manque de ressources au niveau politique ont également pu avoir un impact.

Un chef d'unité, en revanche, pensait que la surveillance avait été maintenue, mais avec moins de rigueur. Il a noté que la présence policière était désormais aléatoire plutôt que continue aux intersections désignées. Selon lui, il y a eu un relâchement des activités de sensibilisation et des sanctions, de sorte que les usagers craignent moins la police. Ce répondant estime toutefois qu'il faut sensibiliser davantage les gens. Les actions actuelles n'atteignent pas suffisamment les usagers, qui sont souvent très jeunes et analphabètes, ne savent pas conduire ou conduisent sans permis.

Pour assurer la pérennité des changements initiés, certaines personnes interrogées ont estimé qu'il fallait continuer à alerter les autorités, attirer leur attention sur les accidents de la route et leurs conséquences, et les inciter à rompre la chaîne de l'irresponsabilité civique, tant chez les usagers que chez les policiers (très peu d'entre eux portent un casque dans la circulation). Il faut également agir sur les infrastructures routières actuellement défectueuses (voies souvent étroites et encombrées) et sur l'organisation du travail de la police.

Désir de maintenir la collecte de données

Il serait également très souhaitable de poursuivre la collecte de données afin de mieux évaluer l'évolution des accidents de la route à Ouagadougou. Les zones identifiées sont-elles toujours actives? Les risques routiers ont-ils pris d'autres formes ou se sont-ils déplacés ailleurs? Certaines personnes interrogées auraient souhaité continuer à recevoir des informations sur les zones à risque, mais ce n'était apparemment plus le cas une fois le projet de recherche financé terminé. Selon l'une des personnes interrogées, ces données sont nécessaires et peuvent être utiles lorsqu'il s'agit de plaider auprès des autorités pour obtenir des ressources supplémentaires.

Tout ce qui est numérique et qui augmente l'efficacité et la rapidité du travail semble être bien accueilli par les répondant·e·s. Plusieurs ont indiqué qu'ils appréciaient l'utilisation des géotraceurs. Selon un chef d'unité, l'outil permet une transmission directe des informations, même s'il présente parfois des problèmes de fonctionnement (Bonnet *et al.* 2017). L'option proposée par l'équipe d'utiliser un téléphone intelligent semble en revanche idéale. Les répondant·e·s ont reconnu que cette technologie permettait à la fois la géolocalisation et la prise de notes avec possibilité de téléchargement. La technologie permet une activation rapide des résultats et une collecte rigoureuse des données de manière continue.

Ce que nous avons appris

Ce suivi offre des leçons nouvelles et utiles sur les impacts que peut avoir un projet de recherche collaborative accompagné d'activités de transfert des connaissances, malgré certaines limites. Il aurait été intéressant d'obtenir le point de vue des autres parties prenantes présentes à l'atelier et de le confronter à celui des cinq chef·fe·s d'unité interrogé·e·s, qui étaient généralement positifs à l'égard du projet. Néanmoins, selon les

répondant·e·s, les activités de recherche et de transfert des connaissances ont présenté certains avantages. De cette expérience, nous pouvons identifier cinq leçons basées sur les données présentées dans ce rapport.

1. Produire des données de recherche utiles aux acteurs de terrain. Comme mentionné, des effets ont été observés, peu après l'atelier, en termes de renforcement de la sécurité routière, vraisemblablement suite à un rapport envoyé aux autorités. Il semble qu'il y ait eu une volonté, à ce moment-là, de la part des autorités publiques de corriger la situation par une présence policière accrue aux carrefours, et que les activités de sensibilisation et les sanctions aient été renforcées. L'identification des endroits les plus exposés aux accidents semble avoir été une donnée essentielle qui a suscité un intérêt considérable et mobilisé les efforts au niveau non seulement des unités mais aussi, dans un premier temps, des autorités publiques. Ces résultats montrent que les données de recherche, lorsqu'elles sont crédibles, utilisables et adaptées aux besoins des utilisateurs, ont beaucoup plus de chances d'être appliquées (Oliver *et al.* 2014; Siron *et al.* 2015).

2. S'assurer de l'acceptabilité des technologies utilisées pour la collecte des données. L'utilisation d'un géo-traceur a semblé être utile et appréciée. Les personnes interrogées ont parlé de son utilisation de manière positive. La possibilité de communiquer et de transmettre rapidement des données sur les accidents de la route a été appréciée. Sur ce point, l'option offerte par l'équipe de recherche d'utiliser un téléphone intelligent a semblé être bien accueillie dans ce projet. L'expertise de l'équipe a également montré que l'utilisation des téléphones intelligents avait également été appréciée dans d'autres projets de recherche au Bénin et au Mali et pouvait contribuer à renforcer le sentiment d'autonomie des act·eur·rice·s locales et locaux. Au Burkina Faso, la technologie s'est révélée prometteuse pour fournir, de manière continue, des données rigoureuses sur lesquelles fonder des actions visant à réduire les accidents et à alerter les autorités (Bonnet *et al.* 2017). Elle a également montré qu'il était possible de mettre en œuvre de nouvelles méthodes

ou de nouveaux outils de collecte de données, alors que les policièr·e·s des unités n'avaient normalement accès qu'à des formulaires papier de rapport d'accident, un résultat qui est relevé dans de nombreux autres secteurs, comme la santé. D'autres activités de recherche, utilisant la même technologie, ont été considérées comme un moyen d'assurer la disponibilité continue de données rigoureuses. Cependant, le fait de dépendre des fonds de recherche pour couvrir les frais de téléphonie pour transmettre les données semble être un obstacle majeur à l'utilisation pérenne des technologies.

3. Utiliser des approches collaboratives de la recherche et de l'application des connaissances. L'approche de recherche collaborative semble avoir facilité l'assimilation et l'utilisation des données de recherche. Cette approche, dans laquelle les policièr·e·s de chaque unité ont participé activement à l'utilisation des géotraceurs et au remplissage des formulaires de rapport, s'est avérée efficace pour collecter des données sensibles aux contextes locaux et à leurs applications locales. La nature interactive et inclusive de l'atelier délibératif semble également avoir eu un impact positif (Mc Sween-Cadieux *et al.* 2018). Il est concevable que les discussions de l'atelier, avec le *brainstorming* d'idées sur les résultats de la recherche et leur approbation par les pairs, aient renforcé les intentions des participants d'agir pour la prévention des accidents de la route (Ridde et Dagenais 2017; Boyko *et al.* 2012).

4. Donner de la visibilité aux acteurs de terrain pour leur fournir des mécanismes d'action plus efficaces. La technologie choisie a permis non seulement de fournir des statistiques géo-localisées, mais aussi d'améliorer la visibilité de l'unité d'intervention dans les postes de police. En plus de produire des données, l'approche géographique, en documentant des lieux précis, ce qu'aucun travail scientifique ou administratif n'avait fait auparavant, a semblé confirmer les connaissances et les intuitions des équipes de l'unité d'intervention. Cela leur a donné les moyens de défendre leurs intérêts auprès de leurs supérieur·e·s. Cette approche a également semblé leur donner de la visibilité. La section accidents n'est qu'un des nombreux services des

commissariats de police. Bien qu'il s'agisse d'un service obligatoire, puisqu'il n'y a pas de rapports conjoints sur les accidents au Burkina Faso, l'unité produit des données pour les rapports annuels qui sont utiles à connaître, mais qui, malheureusement, ne sont pas bien structurées et peu utilisées, voire ignorées.

Dans ce projet de recherche, les données cartographiques ont rendu visibles les activités de terrain des sept commissariats de police. Elles ont également fourni une perspective à l'échelle de la capitale sur les actions entreprises en matière d'accidents de la route, rendant le phénomène plus visible et plus intéressant pour les autorités.

5. Impliquer davantage les décisionnaires de haut niveau dans le processus afin de maximiser les impacts de la recherche. Il est apparu que les actions initiales menées par les pouvoirs publics n'ont pas été pérennisées et que la surveillance policière aux carrefours s'est relâchée. Il n'a pas été possible de déterminer précisément si ce relâchement était dû à un manque de volonté politique ou de ressources humaines ou matérielles – un problème criant au Burkina Faso – ou à d'autres facteurs, tels que les problèmes de sécurité publique qui se sont posés pendant cette période (Bonnet *et al.* 2017). Cependant, si des efforts ont indéniablement été faits au niveau des unités pour alerter les autorités publiques, il a été impossible de déterminer s'il y a eu un réel changement au niveau des politiques. Cela réaffirme l'importance d'assurer la présence des décisionnaires lors des activités d'application des connaissances pour rendre possible un changement effectif (Ridde et Dagenais 2017; Ridde et Yaméogo 2018). Cela souligne également l'importance pour les cherch·eur·euse·s de s'attacher à susciter l'intérêt des décisionnaires, à les convaincre de la valeur ajoutée de leurs recommandations et à les persuader de soutenir les changements nécessaires pour les mettre en pratique (Harris 2015).

Conclusion

En conclusion, cette expérience a montré que la mise en œuvre d'un projet de recherche en partenariat, doublé d'un processus de transfert de connaissances, peut permettre aux act·eur·rice·s de terrain et aux cherch·eur·euse·s de travailler collectivement pour améliorer la sécurité routière. Bien que la méthodologie de recherche ait été appréciée et que les données produites aient été perçues comme utiles sur le terrain, des efforts supplémentaires seront nécessaires pour garantir que des effets à plus long terme soient produits et maintenus au niveau politique.

Au moment où nous écrivons ces lignes, un nouveau projet est en cours. Il utilise la même technologie et concerne le même territoire. Quatre-vingt-sept policiers viennent d'être formés pour pouvoir géolocaliser les accidents à Ouagadougou. Les résultats de ce projet seront disponibles d'ici 18 mois.

Références bibliographiques

Agyepong, Irène Akua. Sewankambo, Nelson. Binagwaho, Agnes. Coll-Seck, Awa Marie. Corrah, Tumani. Ezeh, Alex. Fekadu, Abebaw. Kilonzo, Nduku, Lamptey, Peter. Masive, Felix. Mayosi, Bongani. Mboup, Souleymane. Muyembe, Jean-Jacques. Pate, Muhammad. Sidibe, Myriam. Simons, Bright. Tlou, Sheila. Gheorghe, Adrian. Legido-Quigley, Helena, McManus, Joanne. Ng, Edmond. O'Leavy, Maureen. Enoch, Jamie. Kassebaum, Nichola et Peter Piot. 2018. « The path to longer and healthier lives for all Africans by 2030 ». *The Lancet* 390 (10114) : 2803-2859.

Bonnet, Emmanuel. 2015. « C'est sur les routes des pays les plus pauvres qu'on meurt le plus ». *Des idées reçues en santé mondia*le. Sous la direction de Valéry Ridde et Faoutmata Ouattara, 139-143. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.

Bonnet, Emmanuel. Nikiema, Aude. Traoré, Zoumana. Sidbega, Salifou et Valéry Ridde. 2017. « Technological solutions for an effective health surveillance system for road traffic crashes in Burkina Faso ». *Global Health Action journal* 1 (1). En ligne. https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/16549716.2017.1295698

Bonnet, Emmanuel. Fillol, Amandine. Nikiema, Aude. Lechat, Lucie. Tall, Mohamed. Da, Songahir Christophe et Valéry Ridde. 2018. « Évaluation des inégalités sociales de santé des traumatisés de la route à Ouagadougou au Burkina Faso ». *Santé Publique* 1(HS1) : 131-137.

Boyko, Jennifer. Lavis, John. Abelson, Julia. Dobbins, Maureen et Nancy Carter. 2012. « Deliberative dialogues as a mechanism for knowledge translation and exchange in health systems decision-making ». *Social Sciences and Medicine* 75 (11) : 1938-1945.

Dagenais, Christian et Valéry Ridde. 2018. « Policy brief as a knowledge transfer tool: to « make a splash », your policy brief must first be read ». *Gaceta Sanitaria* 32(3) : 203-205.

Fillol, Amandine. Bonnet, Emmanuel. Bassolé, Joanny. Lechat, Lucie. Djiguinde, Amadou. Roumba, George et Valéry Ridde. 2016. « Équité et déterminants sociaux des accidents de la circulation à Ouagadougou, Burkina Faso ». *Santé Publique* 28 (5) : 665-675.

Harris, Roger. 2015. « The impact of research on development policy and practice: this much we know ». *Impact of Information Society Research in the Global South.* Sous la direction de Arul Chib, Julain May, Roxana Barrantes, 21-43. Singapour : Springer.

Lavis, John. Boyko, Jennifer. Oxman, Andrew. Lewin, Simon et Atle Fretheim. 2009. « SUPPORT Tools for evidence-informed health Policymaking (STP): Organising and using policy dialogues to support evidence-informed policymaking ». *Health Ressources and Policy System* 7 (S14). En ligne. https://health-policy-systems.biomedcentral.com/articles/10.1186/1478-4505-7-S1-S14

Mc Sween-Cadieux, Esther. Dagenais, Christian et Valéry Ridde. 2018. « A deliberative dialogue as a knowledge translation strategy on road traffic injuries in Burkina Faso: a mixed-method evaluation ». Health Ressource Policy System 16. En ligne. https://health-policy-systems.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12961-018-0388-8

Nikiema, Aude. Bonnet, Emmanuel. Sidbega, Salifou et Valéry Ridde. 2017. « Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine ». *Lien social et Politiques* 78 : 89-111.

Oliver, Kathryn. Innvar, Simon. Lorenc, Theo. Woodman, Jenny. et James Thomas. 2014. « A systematic review of barriers to and facilitators of the use of evidence by policymakers ». *BMC Health Services Research* 14 (2). En ligne. https://bmchealthservres.biomedcentral.com/articles/10.1186/1472-6963-14-2

Organisation mondiale de la santé (OMS). 2013. *Rapport sur la santé dans le monde 2013 : Recherche pour une couverture sanitaire universelle*. Genève : OMS.

Organisation mondiale de la santé (OMS). 2009. *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière : il est temps d'agir*. Genève : OMS.

Organisation mondiale de la santé (OMS). 2018. *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière 2018*. Genève : OMS. En ligne. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Paillé, Pierre et Alex Mucchielli. 2012. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin.

Ridde, Valéry et Christian Dagenais. 2017. « What we have learnt (so far) about deliberative dialogue for evidence-based policymaking in West Africa ». *BMJ Glob Health* 2 (4). En ligne. https://gh.bmj.com/content/bmjgh/2/4/e000432.full.pdf

Ridde, Valéry et Pierre Yaméogo. 2018. « How Burkina Faso used evidence in deciding to launch its policy of free healthcare for children under five and women in 2016.». *Palgrave Communication* 4 (119). En ligne. https://www.nature.com/articles/s41599-018-0173-x

Sidbega, Salifou. 2015. *L'apport de la géomatique dans la gestion et le suivi des acci- dents de la route dans la ville de Ouagadougou : cas de l'arrondissement de Baskuy*. [mémoire de maîtrise]. Ouagadougou : Université de Ouagadougou.

Siron, Stéphanie. Dagenais, Christian et Valéry Ridde. 2015. « What research tells us about knowledge transfer strategies to improve public health in low-income countries : a scoping review ». *International Journal of Public Health*. 60 (7) : 849-63.

Ce chapitre est une traduction d'un article publié en anglais et remanié/réduit pour cet ouvrage : « Collaborative research and knowledge translation on road crashes in Burkina Faso: the police perspective 18 months on ». Health Research Policy and Systems. DOI : https://doi.org/10.1186/s12961-020-00654-1

Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest

L'épidémie oubliée

Sous la direction de Emmanuel Bonnet et Aude Nikiema

QUÉBEC : ÉDITIONS SCIENCE ET BIEN COMMUN

Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest de Emmanuel Bonnet et Aude Nikiema est sous une licence License Creative Commons Attribution - Partage dans les mêmes conditions 4.0 International, sauf indication contraire.

Titre : Traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest. L'épidémie oubliée

Sous la direction de Emmanuel Bonnet et Aude Nikiema

Design de la couverture : Kate McDonnell, dessin de Glez, pour FASeR – ICI – Santé

Édition et révision linguistique : Alizée Harel et Érika Nimis

ISBN pour l'impression : 978-2-925128-25-0

ISBN pour le PDF : 978-2-925128-26-7

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec 2023

Dépôt légal – Bibliothèque et Archive nationale Canada

Ce livre est publié sous licence Creative Commons CC BY-SA 4.0 et disponible en libre accès à https://scienceetbiencommun.pressbooks.pub/traumatismesroutiers/

Éditions science et bien commun
http://editionscienceetbiencommun.org
3-855 avenue Moncton
Québec (Québec) G1S 2Y4

Diffusion : info@editionscienceetbiencommun.org