

LETTRE DE POLITIQUE ECONOMIQUE

LPE N° 003-capec-sngrc/13

Date de publication :
Février 2013

CORRUPTION POLICIERE ET SECURITE ROUTIERE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE: UNE APPROCHE ANALYTIQUE

Professeur BALLO ZIE, Chercheur à la CAPEC

INTRODUCTION

La route représente en Afrique le moyen privilégié de transport de marchandises et de personnes. Le transport terrestre y assure plus de 90% des déplacements (N'guessan, 2003). Le secteur routier est pourtant le plus exposé aux accidents. Des études réalisées par plusieurs institutions de recherche dont le Laboratoire britannique de recherche en matière de transport (TRL) et l'Institut norvégien d'économie des transports ont révélé que la sécurité routière sur le continent africain est l'une des plus mauvaises au monde. Les premiers travaux entrepris par TRL à la suite de la création du Partenariat pour la Sécurité Routière dans le monde (GRSP) ont indiqué que de 1968 à 1990 les accidents routiers mortels se sont accrus de 350% en Afrique alors que la tendance était inversée dans les pays industrialisés où la propriété des véhicules par

habitant est en moyenne 10 fois plus élevée. Mais, les résultats sur l'Afrique étaient trop généraux et ne pouvaient donc pas permettre d'identifier les mesures clés susceptibles de réduire les accidents routiers (Jacobs et Aeron-Thomas, 2000). C'est ainsi que, sur requête de la Banque mondiale et de la Commission Économique pour l'Afrique, l'Institut norvégien d'économie des transports a fait une évaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays africains : Bénin, Côte d'Ivoire, Kenya, Tanzanie et Zimbabwe. Le rapport établit un bilan également alarmant. De 1990 à 1995, le nombre de véhicules motorisés dans les cinq pays s'est accru de 21% à 63%, le nombre d'accidents routiers de 15% à 70%, le nombre d'accidents mortels de 28% à 57%, le nombre de blessures de 27% à 89%. Les principales victimes d'accidents mortels sont les pié-

tons et les passagers du transport public comme dans la plupart des pays en développement. Les facteurs contributifs identifiés par le rapport à l'aide des données sur les accidentés sont : le mauvais comportement des chauffeurs (consommation d'alcool, excès de vitesse...), le sous-développement de l'environnement routier, l'insuffisance de ressources nécessaires à l'application des mesures de sécurité routière, l'inadéquation du contrôle technique des véhicules de transport public et la corruption (Assum, 1998).

L'étude de la Banque mondiale a été élargie à 42 pays d'Afrique Subsaharienne par TRL sur demande du Département Américain des transports. Le rapport réalisé dresse un bilan semblable à celui de la Banque mondiale et attribue cette situation à la négligence des chauffeurs, à l'excès de vitesse, au mauvais

entretien des véhicules de transport public et à leur surcharge, à l'insuffisance de ressources nécessaires à l'application des mesures de sécurité routière et à la mauvaise conduite de la police. Le rapport précise même que le mécontentement général vis-à-vis de la police pourrait expliquer l'hésitation à investir dans les mesures de sécurité (Jacobs et Aeron-Thomas, 2000).

En 2004, un rapport conjoint de l'OMS et de la Banque mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation a été publié à l'occasion de la journée mondiale de la Santé de l'OMS, consacrée pour la première fois, à la sécurité routière. Ce rapport présente un examen détaillé de ce que l'on connaît de l'ampleur, des facteurs de risque et des conséquences des accidents de la route, ainsi que des solutions pour prévenir ces accidents et en atténuer les répercussions. Au niveau de l'ampleur, le rapport souligne que les accidents de la circulation représentent un problème de santé publi-

que croissant. En effet, d'après les données de l'OMS, le nombre de décès dans le monde imputable à des accidents de la circulation est passé de 999 000 en 1990 à 1 183 492 en 2002, soit une augmentation d'environ 10%. Cela est dû principalement aux pays à faible revenu et à revenu moyen qui représentent l'immense majorité (90%) des décès. La répartition régionale de ces décès classe l'Afrique en troisième position en termes de nombre absolu de décès, avec 190 191 décès et au premier rang en termes de taux de mortalité, avec 28,3 pour 100 000 habitants. Les principales victimes identifiées concernent des piétons, des passagers, des cyclistes, des utilisateurs de deux-roues motorisés et des occupants d'autobus et de minibus, appartenant pour la plupart au groupe d'âge des 15 à 44 ans. Au niveau des conséquences économiques, le rapport indique que les accidents de la circulation coûtent aux pays à faible revenu et à revenu moyen de 1% à 2% de leur PNB, soit plus

que la totalité de l'aide au développement qu'ils reçoivent. L'OMS explique cette situation par un éventail de facteurs au nombre desquels figurent l'excès de vitesse, l'alcool, la fatigue du conducteur, le manque de visibilité, la surcharge, la négligence de la sécurité dans la planification, la conception et l'entretien du réseau routier, le défaut de port de la ceinture de sécurité, l'insuffisance des ressources humaines et matérielles nécessaires à l'application des mesures de sécurité et les arrangements dans les modes de transport parallèles avec la police.

Comme nous le constatons, les études sur la sécurité routière en Afrique Subsaharienne reconnaissent l'influence néfaste de la corruption. Cependant, aucune de ces études ne prend explicitement en compte la corruption dans l'explication des accidents.

Cette Lettre de Politique Economique analyse la relation entre corruption et sécurité routière en Afrique.

Quelques informations sur la corruption policière

En Afrique Subsaharienne, la corruption est généralisée et touche principalement la police (Blundo et al., 2001 ; Transparency International, 2003 et 2004). En effet, le Baromètre mondial de la corruption révèle en 2002 que la grande et la petite corruption représentaient une forte préoccupation en Afrique et que la police

était perçue comme l'institution la plus corrompue dans trois des quatre pays africains sondés (Afrique du Sud, Kenya et Nigéria). En 2003, elle a même été classée comme étant le secteur le plus touché par la corruption dans les cinq pays africains sondés (c'est-à-dire ceux de 2002 et le Ghana). De plus, des travaux sur la petite cor-

ruption au sein de la sphère publique ont été réalisés dans des pays d'Afrique de l'Ouest non encore couverts par le Baromètre mondial (Bénin, Côte d'Ivoire, Guinée, Mali, Niger, Sénégal) et ont montré que celle-ci était généralisée et difficile à combattre (Blundo et al., 2001). En Côte d'Ivoire, par exemple, une étude sur l'incidence

des contrôles routiers a été réalisée par la Direction et Contrôle des Grands Travaux (DCGTX) à la demande de la Banque mondiale. D'après cette étude, 88% des contrôles effectués par les forces de l'ordre ivoiriennes se terminent par la corruption et coûtent directement environ 8 milliards de FCFA à l'ensemble des transports routiers. Face à cette situation, la Banque mondiale a imposé, sous forme de conditionnalité au prêt sectoriel routier n°2, que la Côte d'Ivoire réduise et simplifie ses contrôles routiers dont la densité était d'un contrôle tous les 25 km en 1985 (DCGTX, 1988). L'obtention par la suite du prêt sectoriel routier n°3 suggère que cette conditionnalité a été plus ou moins observée. Toutefois, la suppression des barrages abusifs fait encore partie des conditionnalités du financement du programme d'ajustement sectoriel

des transports (CI-PAST) soumis à la Banque mondiale mais approuvé en septembre 1998 pour une période de cinq ans. Ainsi, le nombre de barrages sur l'ensemble du territoire fut limité à 34 en 1996 (BNETD, 1997). Et, le 17 septembre 1997, pour lutter contre la corruption policière, il a été mis sur pied, trois commissions itinérantes destinées à "contrôler les contrôleurs". Mais, plutôt que de contrôler les contrôleurs, ces commissions se sont attachées essentiellement à contrôler les usagers de la route (Assum, 1998). En conséquence, la corruption s'est aggravée aux différents barrages routiers. Les mesures prises par les autorités ivoiriennes en 2001 en vue de renouer avec l'appui technique et financier de la Banque mondiale suspendu depuis décembre 1998 pour cause de mauvaise gouvernance n'ont pu mettre fin aux abus des forces de

sécurité, car une enquête réalisée par le Centre de Recherches Micro-économiques du Développement (CREMIDE) en avril-juin 2002 révélait que les forces de l'ordre ivoiriennes étaient les agents de l'État les plus corrompus. La priorité accordée par le gouvernement actuel à la lutte contre le racket, à travers, par exemple, la mise en place de l'Unité de Lutte Contre le Racket en Côte d'Ivoire (UCLR), révèle que le phénomène du racket des forces de l'ordre est toujours d'actualité en Côte d'Ivoire.

Cette situation de corruption policière accentuée, observée dans les pays d'Afrique Subsaharienne peut favoriser le non respect des mesures de sécurité par les transporteurs et aider ainsi à expliquer les taux de mortalité routière élevés dans ces pays.

Analyse de l'effet de la corruption sur la sécurité routière

Pour analyser l'influence de la corruption sur la sécurité routière, nous utilisons un cadre inspiré des travaux de Besanko et Spulber (1989) et de Mookherjee et Png (1995). Il en ressort que le risque d'accident dépend du niveau de mesures de sécurité choisies par le transporteur. Ce dernier fait face à des agents de police corruptibles chargés de faire respecter les normes de sécurité élaborées par l'État. Nous n'avons pas postulé a priori que la corruption était nuisible, ce qui nous conduit à analyser à la fois la situation où les agents de police sont honnêtes et celle où

ils sont corruptibles (voir Ballo, 2006).

Nous obtenons que les niveaux de mesures de sécurité d'équilibre en présence de policiers honnêtes et en présence de policiers corrompus sont toujours inférieurs à la norme imposée par l'État qui est elle-même inférieure au niveau socialement optimal. De même, nous trouvons que les pénalités pour corruption ont un impact ambigu sur le niveau de mesures de sécurité d'équilibre en présence d'agents de police corruptibles.

Finalement, contrairement

aux deux études de base, nous parvenons au résultat que le niveau de mesures de sécurité d'équilibre lorsqu'il y a corruption peut être inférieur ou supérieur à celui qui aurait été choisi en l'absence de corruption.

De façon précise, nous obtenons que la corruption aura plus de chance de détériorer la sécurité routière si l'une au moins des conditions suivantes est satisfaite :

1. la police est très faiblement équipée ;
2. le pouvoir de négociation du transporteur est très élevé ;

3. le pouvoir de négociation du transporteur est relativement élevé et les pénalités pour corruption ou la probabilité de contrôle de l'agent sont très éloignées des valeurs optimales;

4. Le pouvoir de négociation du transporteur est relativement faible et les pénalités pour corrup-

tion ou la probabilité de contrôle de l'agent sont très élevées ;

5. La politique de réglementation est compatible avec des niveaux de mesures de sécurité d'équilibre relativement faibles et la sanction à l'encontre du transporteur est très inférieure ou supérieure à la valeur optimale ;

6. La politique de réglementation est compatible avec des niveaux de mesures de sécurité d'équilibre relativement élevés et la sanction à l'encontre du transporteur est très faible ;

7. le taux de récompense de l'agent de police est proche de sa valeur optimale.

Conclusion

Compte tenu du faible niveau d'équipement des polices, de l'existence de syndicats des transporteurs et de la faiblesse des institutions, nous avons jugé que les conditions 1, 3 et 5 étaient vérifiées en Afrique Subsaharienne. En conséquence, il est très probable que la corruption policière y aggrave l'insécurité routière.

Pour réduire les coûts économiques liés aux accidents de la circulation dans les pays d'Afrique subsaharienne, il importe donc de :

- doter la police de véhicules et d'équipements tels que les radars ;
- d'augmenter la probabilité que l'agent de police fasse l'objet d'un contrôle à travers la mise en place d'une police des polices ou d'une unité de lutte contre le racket,
- d'accroître les pénalités pour corruption et/ou le niveau des contraventions.

Bibliographie

Assum T., 1998, "Road Safety in Africa: Appraisal of Road Safety Initiatives

in Five African Countries", *SSATP Working Paper*, n° 33, World Bank, Washington, DC.

Besanko D., Spulber F.D., 1989, "Delegated Law Enforcement and Noncooperative Behavior", *Journal of Law, Economics, and Organization*, 5, 1, 24-52.

Ballo Z., 2006, "Corruption et Sécurité Routière en Afrique: le cas des transports routiers d'Afrique Subsaharienne", Région et Développement 24, 159-1993.

Blundo G., De Sardan J.P., 2001, "La Corruption Quotidienne en Afrique de l'Ouest", *Politique Africaine*, 83, 5-37.

BNETD, 1997, "Renvoi des barrages routiers aux frontières", Rapport de Synthèse, BNETD, Abidjan, Côte d'Ivoire.

DCGTX, 1988, "Incidence des contrôles routiers sur l'économie des transports", Document d'analyse n° IV du Plan National de Transport. DCGTX, Abidjan, Côte d'Ivoire.

Jacobs G., Aeron-Thomas A., 2000, *Africa Road Safety Review*, US Department of Transportation-Federal Highway Administration, Washington, DC.

Mookherjee D., IPL Png, 1995, "Corruptible Law Enforcers: How Should They be Compensated", *Economic Journal*, 105, 145-159.

N'guessan N., 2003, "La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne", *Document d'analyse SSATP*, n° 3 F., Banque mondiale, Washington, DC.

OMS et Banque mondiale, 2004, "Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation", OMS, Genève, Suisse. Disp. sur www.who.int/world-health/day/2004/informaterials/world_report/fr/

Transparency International, 2004, "Report on TI Global Corruption Barometer 2004. Disp. sur www.transparency.org/surveys/barometer/dnld/barometer_report_2004_fr.pdf.

Transparency International, 2003, "Report on TI Global Corruption Barometer 2003. Disp. sur www.transparency.org/surveys/barometer/dnld/barometer_2003_release.fr.pdf

Adresse SNGRC: 27 BP 274 Abidjan 27
Tél: 22 40 50 36
Fax: 22 41 01 67

Adresse CAPEC : 08 BP 1295 ABIDJAN 08
Tél. : 22 44 41 24
Fax : 22 48 51 68
E.mail : capec@afnet.net
Situation géographique :
Boulevard Latrille, près du Lycée Classique d'Abidjan



Ceci est une publication de la CAPEC et du SNGRC
Maquette : CAPEC-SNGRC
Impression : Reprographie du CIRES

Les points de vues soutenus dans cette lettre ne peuvent être attribués au Comité de Pilotage, à la Direction et aux bailleurs de fonds de la Cellule, ni aux Responsables du SNGRC, mais à leurs seuls auteurs.

Dr AHOURE Alban Al. E.
Directeur p. i. de la CAPEC