

***LES DIMENSIONS SECURITE
ROUTIERE DANS LES PROJETS
SECTORIELS DES TRANSPORTS EN
AFRIQUE : LE CAS DU MALI***



Présenté par Soussouro COULIBALY,
Chef Division Sécurité des Transports à la Direction Nationale des Transports Terrestres,
Maritimes et Fluviaux

Résumé



- I INTRODUCTION
- II CONTEXTE GENERAL
- III DIMENSIONS ET CARACTERISTIQUES DE LA SECURITE ROUTIERE
- IV PRISE EN CHARGE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LES COMPOSANTES DU PST
- V PRISE EN CHARGE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LES COMPOSANTES DU PACT
- VI CONCLUSIONS

I INTRODUCTION

La sécurité routière est un sujet de préoccupation majeure avec des implications particulièrement sensibles en terme de coûts sociaux et économiques (pertes en vies humaines, ou de capacité productive, destruction des véhicules)

Les statistiques d'accident révèlent que près de 70% des accidents sont dus au comportement humain.

Dans le monde, selon les chiffres de l'OMS, plus d'un million de personnes meurent tous les ans dans un accident de la route et 50 à 70 millions sont blessés.

Une analyse des données fournies dans le bilan des accidents dans le District de Bamako de 2002 à 2004 donne les résultats suivants :

- 1194 accidents en 2002 ;
- 1358 accidents en 2003 ;
- 1585 accidents en 2004.

INTRODUCTION (suite)

- Le Mali en collaboration avec les partenaires financiers a mis en œuvre de 1995 à 2004 le Projet Sectoriel des Transports (PST) dont les principaux objectifs étaient les suivants :
- a) renforcer les capacités de gestion et les performances du secteur en le réorganisant et en développant les compétences locales ; b) restructurer les entreprises publiques de transport ; c) réviser le cadre administratif et réglementaire en vue de promouvoir la participation du secteur privé dans la fourniture de services et la réalisation des travaux ; d) réhabiliter et maintenir un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ; et améliorer l'efficacité des opérations de transports et réduire les coûts de transports.
- Depuis 2004 le Mali s'est engagé avec l'appui des partenaires financiers dans la mise en œuvre du Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT) prévu pour une durée de quatre ans en vue de prendre en charge ses préoccupations, en attendant la préparation et la mise en œuvre du second Projet Sectoriel des Transports.

La mise en œuvre du PST et du PACT a favorisé la prise en compte des aspects de sécurité routière dans certaines composantes desdits projets.

Le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 238 km² dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens. Il est situé dans la partie nord de l'Afrique de l'Ouest et partage plus de 7200 km de frontières avec sept pays voisins.

Pays est caractérisé par son enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports internationaux de marchandises. Bamako, la capitale économique et politique du pays, est située à près de 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche. La densité routière réelle est actuellement de 1,33 km/100 km² contre une densité cible de 7,17 km/100 km². Cette densité est parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km² pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain) mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du Mali.

Le réseau routier classé du Mali compte 89.024 km, dont 14.102 km de routes nationales (15,8%) ; 7.052 km de routes régionales (8%); 28.929 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes communales (43,7%). Il est détaillé par catégorie routière dans le tableau ci – après.

II CONTEXTE GENERAL (suite)

Code	Désignation	Nombre de liaisons	Longueur (km)
RN	Routes Nationales	44	14 102
RR	Routes régionales	40	7 052
RL	Routes Locales	836	28 929
RC	Routes Communales	3 701	38 941
TOTAL		4621	89 024

Source : CDMT 2005

CONTEXTE GENERAL (suite)

Le Mali poursuit depuis plusieurs décennies déjà une série de réformes et programmes d'ajustements structurel et économique, avec des efforts particuliers vers la libéralisation de l'économie et l'appui au secteur privé, la simplification du cadre fiscal et réglementaire, le désengagement de l'Etat des activités de production pouvant être transférées au secteur privé et la lutte contre la pauvreté.

Dans le domaine des transports, le Mali a conclu en 1994 son premier Projet Sectoriel des Transports (PST1) avec ses partenaires financiers, notamment la la Banque Mondiale, l'Union Européenne, la BID, la BAD, la BOAD, l'OPEP etc. Cet important projet qui concernait l'ensemble du secteur des transports, fut clôturé en Décembre 2004.

Aussi, en attendant la conclusion du deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST2) en cours de préparation, un projet intérimaire, appelé Projet d'Amélioration des Corridors Terrestres (PACT) fut conclu entre le Mali et la Banque Mondiale en Mars 2004. Le PACT, qui concerne principalement l'amélioration des corridors routiers et ferroviaire du Mali, couvre la période 2004 – 2008.

SECURITE ROUTIERE

1 Cadre institutionnel et réglementaire

Les structures de la sécurité routière ne relèvent pas d'un seul département ministériel.

En effet, le décret n° 02-498/P-RM du 05 novembre 2002 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement charge le Ministre de l'Équipement et des Transports (MET) d'élaborer et de mettre en œuvre les règles relatives à la circulation et à la sécurité routière. En vertu de ce décret, le Ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile assure le respect de la loi et le maintien de l'ordre public et de la sécurité sur tout le territoire national ainsi que le contrôle de la réglementation de la circulation sur les voies publiques. A travers la Direction Générale de la Protection civile il intervient aussi au niveau de l'évacuation des victimes vers les centres de soins. Le Ministre de la Santé est responsable des services d'urgence et des soins hospitaliers prodigués aux blessés de la route. Quant au Ministre de l'Éducation il est responsable de la sensibilisation des écoliers et des étudiants aux questions de la sécurité routière.

Les autorités des collectivités décentralisées tiennent également du code des collectivités territoriales des pouvoirs de police administrative. A ce titre, elles sont chargées de la sécurité routière dans leur ressort géographique respectif.

Cadre institutionnel et réglementaire (suite)

Les services centraux: Les services centraux du Ministère de l'Équipement et des Transports impliqués dans la gestion des infrastructures routière et de la sécurité routière sont les suivants :

la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) ;

la Direction Nationale des Routes (DNR) .

Les organes consultatifs : Pendant la période du PST le Ministère de l'Équipement et des Transports a mis en place les organes consultatifs suivants:

- Le Comité National de Sécurité Routière (CNSR) :
- La Commission Technique de Retrait de Permis et autorisations de conduire
- La Commission Professionnelle de la Circulation Routière

Autres acteurs :

- - Mali Technique Système (MTS);
- - Le comité des Compagnies d'Assurance du Mali ;
- - Les Auto écoles ;
- - La Société Civile : depuis 2002 la société civile a commencé s'impliquer de plus en plus dans la lutte contre l'insécurité routière. Cela s'est manifesté par la création et l'animation d'associations dont les plus connues sont : l' Association des Encadreurs d'enfants (AEE) créée mars 2002, l'Association pour la Prévention des Accidents Routiers au Mali(APAR-MALI) créée en 2005, l'Association Malienne pour la Sensibilisation, l'Education, la Prévention, la sécurité et l'Indemnisation des Victimes de la Circulation Routière (CAPRIVES), l'Association d' Appui à la Sécurité routière (SARAMA) créée en 2006 etc.

2 caractéristiques de l'insécurité routière :

La sécurité routière au Mali est à l'image de la sécurité routière en Afrique. Comme partout ailleurs le développement urbain a été synonyme d'un développement spectaculaire de la motorisation et probablement d'un accroissement exponentiel des accidents de la route. Cet accroissement de la motorisation conjugué à la forte croissance démographique et à une urbanisation galopante sont autant de facteurs qui contribuent à la multiplication des risques liés à l'usage de la route.

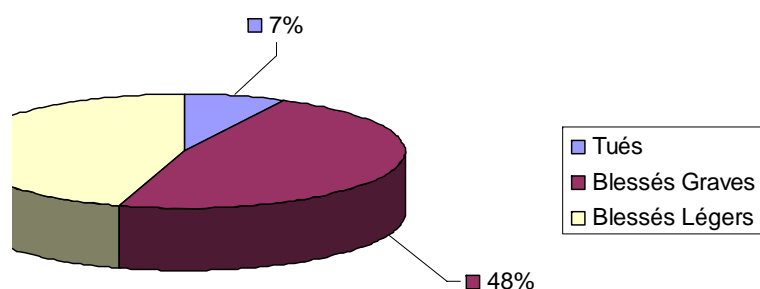
A ces éléments s'ajoutent encore la forte présence des engins à 2 roues et l'inadéquation des infrastructures qui font que les victimes de la route se retrouvent dans la catégorie des jeunes actifs (18 à 30 ans) mais aussi dans les catégories de population les plus vulnérables que sont les piétons, les vieillards et les enfants.

Aussi la pratique du transport mixte est l'illustration parfaite de la gravité des accidents qui peuvent atteindre plus de 20 morts sur les routes rurales.

2 caractéristiques de l'insécurité routière (suite):

- L'insécurité routière avait atteint un niveau inquiétant en début de l'année 2001 au point où les populations victimes avaient commencé à se rendre justice à chaque fois qu'un minibus « Sotrama » était impliqué dans un accident à Bamako. Certains véhicules ont été incendiés et leurs conducteurs pourchassés par les riverains. Ces populations se plaignent surtout du manque de rigueur dans l'action sécuritaire de la part des autorités et d'un laisser-aller généralisé dans l'action de la répression des comportements. De nos jours, le même réflexe des populations tente de revenir.

Evolution du nombre de tués de blessés graves et de blessés légers en 2003

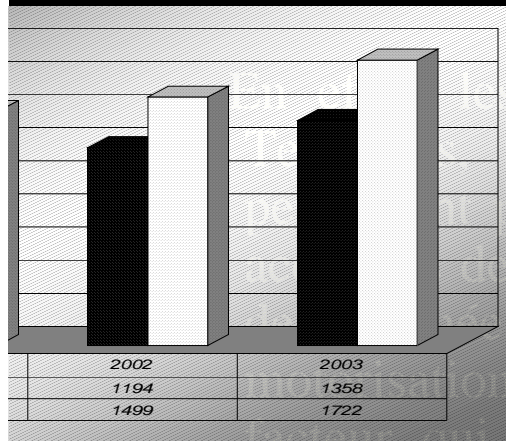


En réaction à ces violences routières, des actions ponctuelles ont été programmées aussi bien au niveau national que régional mais leur exécution a toujours un goût d'inachevé faute de financements.

n'est pas possible d'évaluer de façon précise la dimension et les caractéristiques des accidents au Mali, en l'absence d'un système très performant de collecte des données.

caractéristiques de l'insécurité routière (suite)

Certaines données sur la ville de Bamako peuvent pourtant contribuer à la caractérisation des accidents.



En effet, les données disponibles à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, comme dans les autres structures ne permettent pas une interprétation très objective sur l'origine et la nature des accidents sur la route, à cause d'une évolution en dents de scie dans le recueil des données. Mais il est évident que l'accroissement exponentiel de la circulation en véhicules d'occasion dont l'âge moyen dépasse 10 ans est un facteur qui ne peut que contribuer à une montée inquiétante des risques d'accidents.

La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux établit les **bilans annuels des accidents corporels suivant les fiches BAAC** parvenues de part toutes les régions du Mali. Les bilans des années 2001, 2002 et 2003 sont illustrés dans le tableau ci-contre. On peut constater qu'entre 2001 et 2003 les fiches BAAC parvenaient très timidement au point focal de traitement. Mais en 2004 avec la formation des agents des forces de l'ordre par les agents de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux et des Directeurs Régionaux des Transports, la collecte des données s'est

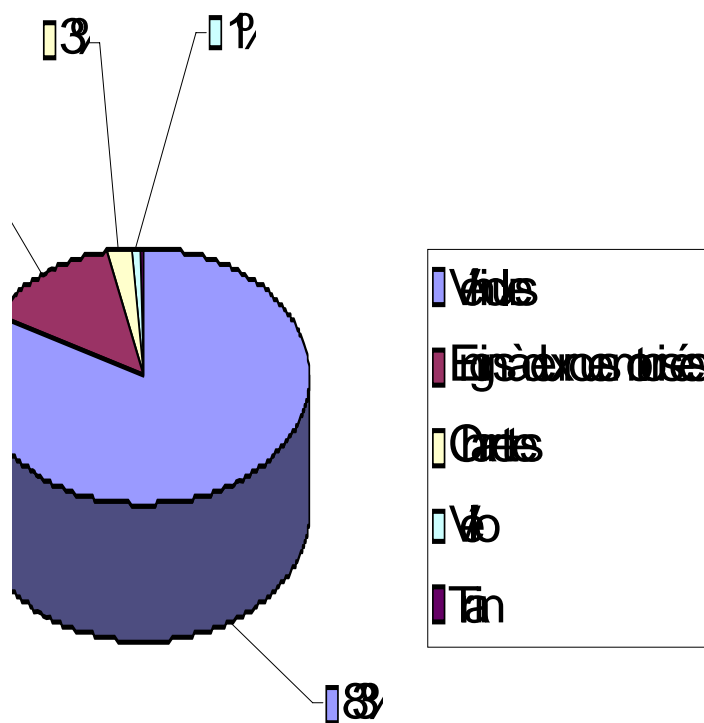
caractéristiques de l'insécurité routière (suite):

C'est sans conteste la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale qui nous fournit le plus d'enseignement sur les accidents de la circulation au Mali. En effet les données disponibles à la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale sont dans une certaine mesure les plus complètes en matière statistique dans la mesure où il s'agit d'un recensement mensuel par région des accidents de la circulation et des autres calamités constatés par les Gendarmes.

Il manque néanmoins l'essentiel des accidents constatés par les forces de Police.

La synthèse des statistiques mensuelles de 2002, appelés « statistiques des accidents de la circulation et autres calamités constatés par les unités de la Gendarmerie au mois de mars 2002 » nous donne le tableau suivant :

statistiques des accidents de la circulation et autres calamités constatés par les unités de la Gendarmerie au mois de mars 2002



Statistique des accidents de la circulation et autres calamités constatées en mars 2002

Ainsi sur 774 accidents constatés par la Gendarmerie, on dénombre 487 tués, 1850 blessés légers et 847 blessés graves. Le taux de gravité est donc de 63 tués pour 100 accidents et 15 tués pour 100 victimes. Un accident corporel constaté par les unités de Gendarmerie fait en moyenne 4,11 victimes.

Les régions les plus accidentogènes à partir de cette source sont Koulikoro avec 28% de accidents et Ségou 26%.

On sait que Pendant la période 33% des tués dans le District de Bamako sont des usagers des deux-roues et 20% des piétons, et que pendant cette période la moitié des véhicules automobiles impliqués dans les accidents ne sont pas assurés. Ceci pose aussi le problème de l'indemnisation des victimes et de leurs ayants droits

D'autres enseignements que l'on peut tirer du bilan de l'année 2001 est qu'environ 16% sont des piétons. Les personnes âgées représentent moins de 3% des victimes et les moins de 17 ans représentent 7,61%. La majorité des victimes a entre 26 et 35 ans.

IV PRISE EN CHARGE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LES COMPOSANTES DU

1 Objectifs du Projet Sectoriel des Transports (PST)

La conception du PST a été basée sur la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST), en particulier, sur cinq plans d'action détaillés contenus dans la DPGST. Cette conception s'est également appuyée par une coordination de tous les partenaires financiers. En effet, contrairement aux pratiques d'usage de l'époque pour la réalisation de projets uniques, le Gouvernement a réuni les bailleurs de fonds pour discuter de la stratégie et solliciter leur aide afin de mettre en œuvre une série d'actions réalisées conjointement à l'intérieur d'un seul projet, le Projet Sectoriel des Transports.

Les principaux objectifs du Projet étaient :

- le renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement des capacités locales;
- la restructuration des entreprises publiques de transport;
- la révision du cadre réglementaire et institutionnel pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux;
- la réhabilitation et l'entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transports;

l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et la réduction des coûts de

Objectifs PST(suite)

- Via ce projet, le Gouvernement comptait entreprendre les réformes sectorielles définies dans sa DPGST, appuyées par un programme d'investissements soutenu par des financements parallèles.

Le PST était constitué de quatre composantes distinctes :

- composante Développement des capacités et formation;
- composante Routière;
- composante Ferroviaire;
- composante Aéroportuaire.

La sécurité routière a été prise en charge dans les deux premières composantes.

2 Composante renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales

A travers le PST, le Gouvernement malien a réussi à accroître ses connaissances du secteur et ses performances suite aux diverses réformes entreprises au cours des années du projet. En effet, la restructuration de l'Administration des Transports (DNT) a permis de recentrer ses missions vers l'amélioration de son efficacité et le renforcement des capacités d'études générales et de planification. L'assistance technique l'a aidé à renforcer ses capacités d'études générales et de planification et à développer la fonction d'observatoire des transports.

si l'assistance technique à la DNT incluait : des campagnes d'information et de sensibilisation des transporteurs; la révision du Code de la route et l'adoption de textes d'application, des campagnes de prévention routière, l'introduction de l'enseignement du Code de la route dans les écoles, le perfectionnement des moniteurs d'auto-écoles et des inspecteurs du permis de conduire etc.

l'assistance à la DNTP incluait l'instauration d'un système de gestion du réseau routier et l'organisation de son bureau de gestion, notamment par la mise en place, le test et la maintenance d'une banque de données routières et d'un système de programmation des investissements pour l'entretien routier.

renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales
(suite)

La sous-composante formation devait comporter un appui au fonctionnement du CPTP pour des cours dispensés localement et quelques stages à l'étranger.

En 2000, la Direction Nationale des Transports (DNT) et l'Institut National de Formation en Equipement et en Transports (INFET) ont exécuté une formation de mise à niveau des moniteurs d'auto-école et des inspecteurs de permis de conduire.

Dans la perspective de la tenue de la Coupe d'Afrique des Nations au Mali en 2002, un programme de formation des chauffeurs essentiellement de véhicules de transports de passagers, a été exécuté avec l'appui des sociétés de transport et le Fonds d'Appui à la Formation Professionnelle et à l'Apprentissage (FAFPA).

Au vu des résultats constatés, certains graves accidents connus au début de l'introduction des cars dans le transport interurbain en 1989 sont devenus rarissimes grâce à certains réflexes issus de la formation.

*renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur
à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales
(suite)*

Par ailleurs, plusieurs études ont pu être réalisées dans le cadre du projet, telles que l'étude sur la restructuration des activités de sécurité routière. L'ensemble de ces études a permis d'établir un meilleur portrait du secteur des transports routiers.

- *l'étude sur la restructuration des activités de sécurité routière ;*

L'étude a proposé les éléments de réponse aux insuffisances constatées en vue d'une prise de décision sur les aspects ci-après :

- ⑩ la coordination entre les différents acteurs de la sécurité routière ;
- ⑩ la disponibilité de données fiables sur les accidents de la circulation routière ;
- ⑩ l'implication des autorités politiques au niveau des programmes de sécurité routière ;
- ⑩ les mesures appropriées pour réduire les accidents .

- *l'étude d'évaluation de Mali Technic System pour un montant 9 925 000 FCFA ;*

- *l'étude de restructuration de la Direction Nationale des Transports.*

renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales (suite)

La relecture du Code de la route et le contrôle technique périodique des véhicules sont deux actions importantes réalisées dans le cadre du PST et qui contribuent à l'amélioration de la sécurité dans les transports.

L'ancien Code de la Route datait de 1982. Pour mieux l'adapter aux contextes actuels, il a été procédé à sa relecture.

L'objectif visé par cette relecture intervenue en 1999 est, entre autres, de :

- renforcer la sécurité des personnes, des véhicules et de leur contenu;
- adapter la répression des infractions à la réalité des faits ;
- rendre accessible les dispositions du code à tous pour une meilleur application.

Le nouveau Code de la Route : Il est composé de la Loi n°99-04/P-RM du 02 mars 1999 régissant la circulation routière et le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 et d'une trentaine d'arrêtés ministériels et interministériels.

rcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales (suite)

Un **contrat de concession** a été signé le 29 novembre 1995 entre le Gouvernement malien et la société concessionnaire dénommée Mali Technic System (MTS).

L'objectif visé est l'amélioration de la sécurité routière collective par la participation du secteur privé dans la fourniture de service et la réalisation des travaux.

La visite technique qui ne concernait que les véhicules commerciaux, a été étendue aux véhicules privés et ceux de l'Etat à partir de janvier 2001 et le nombre d'organes soumis à la visite passe de 3 à 7 qui sont : l'éclairage, les pneumatiques, le freinage, la direction, la signalisation, la nuisance et la géométrie. Pour toute opération d'établissement de carte grise, la validité de la visite technique est exigée.

La société MTS a équipé de façon adéquate les centres de contrôle de Bamako, Sikasso et Ségou. Plusieurs centres non équipés fonctionnent et délivrent le même certificat de visite technique à l'instar des centres équipés. Cette situation ouvre la porte aux propriétaires de véhicules en mauvais état de passer leur visite dans les centres non équipés.

Ainsi, la fiabilité du contrôle technique varie d'un centre à un autre.

renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales (suite)

Le BAAC est un outil scientifique d'analyse des accidents qui permet d'infléchir la courbe des accidents à travers des actions concrètes. Le Bulletin a été élaboré et mis en application avec l'assistance de la Caisse Française de Développement dans le cadre de la sécurité routière et le suivi des accidents corporels. Sa saisie est informatisée et la publication de ses données est faite à travers l'annuaire statistique des transports produit par l'observatoire des transports.

L'Arrêté interministériel n°01-3073/MICT-MSPC-MATCL-SG du 04 novembre 2001 consacre son institutionnalisation afin de dynamiser la collecte de statistiques par les Forces de l'Ordre et bénéficier d'un échantillon représentatif pour mener une bonne analyse.

Les problèmes que posent le remplissage, la saisie et le traitement du BAAC sont :

- absence de formation permanente des forces de l'ordre à cause notamment de leur mobilité ;
- absence de motivation des forces de l'ordre car l'importance du document est mal perçue par les agents qui ne le rencontrent pas dans leur cursus de formation ;
- insuffisance de moyens humains et matériels à la DNTTMF pour un suivi correct et permanent du BAAC et le traitement des statistiques (bilan périodique et études thématiques) :

renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur à travers sa réorganisation et le développement de capacités locales (suite)

Pour être un outil d'aide à la définition de la politique de sécurité, le BAAC doit être rempli de façon exhaustive dans toutes les régions et chaque année ; car les informations doivent pouvoir être comparées d'une année à l'autre. Cela nécessite notamment :

- l'insertion du BAAC dans les programmes de formation commune de base des élèves gendarmes et policiers;
- le renforcement de la Division Sécurité des Transports de la DNTTMF qui est chargée d'assurer le Secrétariat du CNSR;
- la diffusion hebdomadaire des statistiques d'accident par l'ORTM;

la formation au logiciel ACCESS des agents chargés de traitement et de l'exploitation du BAAC.

3 Composante Réhabilitation et entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport

D'une manière générale, on peut constater que l'état du réseau routier s'est amélioré par la réalisation des travaux d'entretien et de réhabilitation. Mais l'impact de cette amélioration sur l'état des véhicules et sur la réduction du nombre d'accidents n'est pas perceptible. Le tableau suivant présente une évaluation de l'état du réseau routier avant et après le PST. À la lumière de ces estimations, on remarque que l'ensemble des catégories de routes s'est amélioré, mais, qu'au niveau des pistes, il reste encore beaucoup de travail pour atteindre un état variant de bon à passable.

Évaluation de l'état général du réseau routier avant et après le PST

	% des routes en bon, assez bon et en passable état en 1995	Km des routes en bon, assez bon et en passable état en 2002	% des routes en bon, assez bon et en passable état en 2002	Travaux complétés en 2003 (km)	routes en bon et assez bon état (km)	% des routes en bon et assez bon état
Routes bitumées	70%	1 741	59%	645	2 386	80%
Routes en terre	33%	1 115	69%	170	1 285	79%
Pistes améliorées	1%	437	10%	415	852	20%

Source : 1995 : Étude sur la refonte de la fiscalité routière

4 Amélioration de l'état du parc

L'importation libéralisée des véhicules a occasionné l'acquisition d'un nombre important de véhicules usagés par rapport aux véhicules neufs. Il en résulte que le parc de transport routier est vétuste, avec près de 75 % de véhicules de plus de 15 ans. Le parc de véhicules de marchandises est de plus en plus inadapté aux conditions modernes de transport et peu performant sur les longues distances.

Afin de permettre à nos transporteurs de faire face au défi de l'intégration et au transport routier d'être compétitif, l'Etat a décidé d'aider les transporteurs à renouveler le parc en accordant des exonérations sur le droit de douane et la taxe sur la valeur ajoutée aux véhicules neufs importés.

Ces exonérations qui sont applicables par exercice fiscal à l'ensemble des importations de véhicules neufs des transporteurs dans la limite des besoins annuels ont concerné 1005 véhicules entre 2004 et 2005 comprenant :

§ 196 Semi-remorques ;

§ 478 Tracteurs ;

§ 223 Citernes ;

§ 108 Bus et minicars.

SECURITE ROUTIERE DANS LES COMPOSANTES DU PACT

1 Actions environnementales et sociales du PACT

Le PACT venant d'être mis en œuvre, il est intéressant de mentionner qu'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) du projet intérimaire des transports a été produit (janvier 2004) pour les travaux routiers suivants :

- travaux d'entretien périodique de la route Bamako-Bougouni;
- travaux d'entretien périodique de la route Sévaré-Gao;

Ce plan de gestion environnementale et sociale comprend un volet Sécurité Routière pour un coût de 78 000 000 FCFA. Dans ce contexte les actions suivantes sont en cours :

- Acquisition d'un Camion Auto école pour la passation des permis C et D;
- Etude sur l'adaptation des examens de permis de conduire aux conditions locales ;
- Etude sur l'amélioration de l'apprentissage par compagnonnage.

Ces deux études permettront notamment de traduire le code de la route en langue Nationale Bambara.

En outre, dans le cadre du renforcement des capacités, les deux études suivantes sont entrain d'être menées :

2 *Création de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)*

Le volet sécurité routière, qui était géré par la Section Sécurité des Transports de la Division Administration des Transports de l'ex Direction Nationale des Transports (DNT), n'était pas suffisamment pris en compte pour faire face aux grandes difficultés du moment conformément aux vœux des hautes autorités.

La section sécurité routière ne comprenait en réalité que trois membres dont les occupations ne se limitaient d'ailleurs pas au seul domaine de la sécurité.

La section ne disposait d'aucun moyen matériel et humain propre.

Ainsi, les moyens nécessaires à la bonne administration de la sécurité routière n'étaient pas mis à la disposition de la division qui avait en charge cette fonction. Les moyens mis en œuvre ont essentiellement porté sur l'organisation des semaines de sécurité routière et les contrôles conjoints inopinés.

Avec la création de la DNTTMF, une division sécurité routière a été créée pour s'occuper uniquement des problèmes de sécurité des transports.

VI CONCLUSIONS

En conclusion on peu déduire que d'autres efforts sont néanmoins requis pour :

- **renforcer davantage les capacités, tant des administrations que de l'entreprise privée. Il est nécessaire que le Gouvernement continue d'adapter et de moderniser son administration. Les besoins s'expriment aussi bien en termes de formation et perfectionnement qu'en termes de ressources et moyens techniques;**
- **renforcer la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre des projets de transport, lesquels devront se traduire pas la mise en œuvre d'un plan d'action de sécurité routière à élaborer dans le cadre du PST-2.**

La mise en œuvre de ce plan d'action nécessitera de :

- **faire du BAAC une base scientifique de lutte contre l'insécurité routière par la mise en place d'un mécanisme efficient de remonté systématique des fiches BAAC et de traitement informatique desdites fiches ;**
- **rechercher un financement sûr et pérenne des activités de lutte contre l'insécurité routière par la signature de conventions et accords avec des acteurs du secteur des transports tels que les Concessionnaires, les Pétroliers, le Comité des assureurs, l'Institut National de Prévoyance Sociale, MTS etc;**
- **Introduire l'enseignement du Code de la Route dans les programmes de formation des établissements scolaires et universitaires ;**
- **Améliorer le niveau de contrôle de MTS ;**
- **associer les collectivités décentralisées dans l'élaboration et la mise en œuvre**