

## **RAPPORT SEANCE 9 : Mesures d'amélioration de la sécurité routière**

**Modérateur :** Monsieur Anatole KOUZONDE, AGEPAR BENIN

**Rapporteurs :** Monsieur Nestor VITODEGNI, AGEPAR BENIN  
Monsieur Komlavi YOVO, AGEPAR TOGO

La séance 9 du séminaire AIPCR – AGEPAR a eu lieu le vendredi 13 octobre 2006 et a connu quatre (4) communications qui se résument comme suit :

### **1. Enseignements tirés de l'expérience internationale** *Par Monsieur Phil Allan (AIPCR)*

Les accidents sont généralement dus à l'absence des accotements, l'existence des obstacles le long des routes, l'insuffisance de signalisations, des défauts d'éclairage, etc.

Il est donc nécessaire de prendre des mesures de sécurité qui, pour la plupart, sont peu coûteuses mais constituent des moyens importants de lutte contre l'insécurité routière. Ces mesures sont principalement :

- La création des voies de dépassement,
- Le renforcement des signalisations horizontales et verticales,
- La séparation des chaussées des pistes cyclables et la conception ces pistes avec une largeur importante,
- La construction de larges accotements,
- La mise en place des outils techniques de surveillance des vitesses,
- Le dégagement des emprises par l'élimination des obstacles,
- La mise en place des barrières de protection dans les virages, et des barrières permettant de canaliser le mouvement des piétons,
- L'insertion des cours de code en milieu scolaire,
- La mise en place des guides pour les enfants ;
- La mise en place des aires de repos aménagées le long des routes.

### **2. Enseignements tirés de l'expérience internationale** *Par Madame Beth Alicandri (AIPCR)*

La sécurité routière est fonction de trois (3) facteurs à savoir : l'infrastructure routière, le véhicule et le conducteur. Ces trois facteurs sont souvent imbriqués à divers degrés mais c'est le facteur humain qui détient la plus grande influence sur les accidents suivi du facteur de l'infrastructure. Toutefois, l'amélioration des infrastructures a un impact positif sur le facteur humain compte tenu de leur interdépendance.

Il est donc nécessaire d'entreprendre des actions relatives à l'amélioration des infrastructures par des mesures appropriées, mises en œuvre et suivies par rapport à leur fonctionnalité.

Ainsi, la signalisation routière doit répondre à des principes, à savoir :

- Correspondre à un besoin effectif,
- Attirer l'attention des usagers
- Avoir une signification simple et claire,
- Permettre un temps adéquat de réaction de la part des usagers.

De même, l'inspection et l'entretien routiers doivent viser :

- La retroréflexivité,
- L'élimination des obstacles ou la bonne visibilité des obstacles inamovibles,
- La disposition des ralentisseurs entre la chaussée et les accotements,
- La maintenance continue des infrastructures routières.

Enfin, il est nécessaire de limiter autant que possible les voies d'entrée sur les intersections et d'assurer la cohérence dans les signalisations d'une manière générale.

### **3. La dimension de sécurité routière dans les projets sectoriels des transports en Afrique : le cas du Burkina Faso** ***Par Monsieur C. SAWADO (AGEPAR Burkina Faso)***

Le Burkina Faso est un pays continental d'Afrique dont le cadre institutionnel de la sécurité routière se compose des acteurs publics et des acteurs privés.

Les acteurs publics sont composés des structures des Ministères chargés des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports, du Ministère de la Sécurité, du Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, du Ministère de la Défense, du Ministère de la Justice tandis que les acteurs privés sont composés des assurances, des auto-écoles et des associations.

Ce cadre institutionnel de la sécurité routière se caractérise par la pluralité d'acteurs dont les intervenants souffrent du manque de coordination et de cohérence globale ce qui justifie la création du Comité National de Sécurité Routière (CONASER) en 1994 mais qui n'a pu produire les résultats escomptés. En outre la plupart des administrations intervenant en matière de sécurité routière ne disposent pas du personnel qualifié nécessaire et enregistrent d'énormes difficultés financières et matérielles.

En ce qui concerne le cadre réglementaire de la sécurité routière, il fait l'objet de dispositions juridiques éparses émanant des différentes structures qui en ont la charge. Ce cadre normatif est constitué, entre autres, des textes législatifs et réglementaires.

De manière générale, on note que cette réglementation se caractérise par son inadaptation à la situation actuelle des infrastructures routières, certaines incohérences, sa faible connaissance par les usagers de la route ainsi que son application insuffisante, ce qui favorise l'accroissement du phénomène de l'insécurité routière. Les 78% des accidents de la route sont imputables au comportement des conducteurs, 14% à l'état technique des véhicules, 2% à l'état des infrastructures routières et 6% pour les autres causes.

L'appui du PST en matière de sécurité routière comporte :

- Elaboration d'un plan national de sécurité routière avec mise en place d'une banque de données sur les accidents ;
- Etude pour la stratégie nationale de sécurité routière ;
- Sensibilisation ;
- Etude diagnostique et élaboration d'un schéma directeur de signalisation routière avec définition des standards nationaux ;
- Réalisation du projet de sécurité routière sur les RN1, 4, 5 et 7 ;
- Acquisition de matériel de contrôle informatisé des véhicules et formation du personnel ;
- Mise à jour de la réglementation sur la circulation routière et la sécurité des transports routiers ;

Toutefois, l'atteinte des objectifs visés est tributaire de la levée de la principale entrave aux actions de sécurité routière constituée par le problème de financement. Les solutions suivantes peuvent être utilement envisagées :

- la création d'un Fonds National de Sécurité Routière ;
- le financement de la sécurité routière à partir des ressources générées par les opérations de contrôle technique des véhicules ;
- l'accroissement l'enveloppe allouée par le budget de l'Etat à la sécurité routière.

#### **4. Les dimensions de sécurité routière dans les projets sectoriels des transports en Afrique : le cas du Mali**

***Par Monsieur Soussouro COULIBALY (AGEPAR Mali)***

Le Mali est un pays continental de l'Afrique de l'Ouest ayant 1.241.238 km<sup>2</sup> qui possède un réseau routier de 89.024 km. Tout comme les autres pays africains le Mali est confronté à des problèmes de sécurité routière qui s'expliquent par l'accroissement des moyens de transports conjugué à la forte croissance démographique. Dans la ville de Bamako le nombre des accidents est passé de 1194 en 2002 à 1585 en 2004 avec une moyenne annuelle de 1545 victimes.

La gestion des questions de sécurité routière au Mali est prise en charge par plusieurs structures relevant aussi bien du secteur public que du secteur privé : les services centraux du Ministère de l'Equipement et des Transports (MET), les organes consultatifs dont le Comité National de Sécurité routière (CNSR), les assureurs et autres acteurs.

Face à l'ampleur de l'insécurité routière, le Mali s'est fixé des objectifs dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports (PST) et du Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT), à savoir :

- le renforcement des capacités de gestion et des performances du secteur;
- la restructuration des entreprises publiques de transport;
- la révision du cadre réglementaire et institutionnel du secteur ;
- 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 transports ;
- des actions environnementales et sociales ;
- la créations de la Direction Nationale de transports Terrestres, Maritimes et Fluviales.

Parmi les actions on peut noter :

- la mise en place d'un système de collecte et d'analyse des données d'accidents (le BAAC),
- la relecture du code de la route qui a donnée naissance à un nouveau code en 1999,
- l'élargissement des opérations de contrôle technique périodique à tous les types de véhicules.

Malgré les actions entreprises, d'autres efforts sont requis pour renforcer d'avantage les capacités et la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre des projets de transports. Ceci nécessitera des actions telles que :

- L'amélioration de la collecte et de la remontée des données des accidents,
- La recherche d'un financement pérenne de la sécurité routière,
- L'introduction de l'éducation routière en milieu scolaire et universitaire,
- L'association des collectivités décentralisées aux actions de sécurité routière.