

Actions pilotes et enseignements fondamentaux



Djibouti 1988.

Est ici présentée une “sélection” d’actions pilotes menées dans le cadre du programme, relatives à trois de ses aspects. Il s’agit de la concertation nationale ou composante institutionnelle, des bases de données d’accidents et du “continuum éducatif”. Ce dernier aspect peut présenter un lien très étroit avec la problématique de la réglementation. Tous ces aspects permettront d’aborder la problématique plus transversale du développement de capacités locales.

Le Sénégal s’est engagé le premier, en tant que pays pilote, sur la voie de la concertation nationale pour définir, développer, mettre en œuvre et évaluer les actions prioritaires requises pour améliorer la sécurité routière.

Depuis, plusieurs pays de la sous-région se sont engagés sur les pas du Sénégal : le Burkina Faso en 1995, le Mali en 1996, la Guinée en 1997, le Bénin en 1998, allant d’actions globales au Sénégal à des actions plus ciblées et spécifiques. C’est le cas de la Côte d’Ivoire qui s’est engagée dans la mise en œuvre d’une action pilote dans le cadre de la prévention “jeunesse”, ayant pour objectif de sensibiliser les populations scolarisées ou non aux dangers de la circulation routière (note : la Côte d’Ivoire a engagé d’autres actions dans un cadre national en dehors du programme d’actions pilotes ici évoqué).

■ La concertation nationale des acteurs

La concertation nationale implique la prise en compte des enjeux régionaux. Certaines mesures, par leur nature et leur portée régionale, ne peuvent être prises de manière isolée. On est en fait amené à s'interroger systématiquement sur l'enjeu régional de la mesure considérée. Ainsi, la plupart des pays africains travaillent actuellement à une réforme de leur code de la route. Il s'agit clairement d'un sujet qui mériterait d'être traité en étroite liaison avec les pays de la sous-région et ce dans une phase aussi en amont que possible. Pour les pays d'Afrique de l'Ouest, l'UEMOA offre un cadre privilégié pour le traitement de ces questions³.

Une approche globale associée à la concertation

Les accidents sont multi-factoriels. Aussi, est-il important de s'intéresser à l'ensemble des facteurs, dans une approche globale.

- Une prise en considération simultanée de l'ensemble des composantes de la sécurité routière, dans leur complexité et dans leur diversité, constitue un signal très fort : elle témoigne d'une volonté politique certaine, se trouve par là-même plus lisible par la population et suscite une meilleure mobilisation des acteurs concernés.
- Une telle approche est intrinsèquement liée à la démarche de concertation. En effet, si l'on associe tous les acteurs à la démarche, il est essentiel que chaque type d'acteur mobilisé ne se sente pas seul mis à contribution, ou au contraire, ne sente pas que son domaine (éducation nationale, santé, etc.) est négligé. L'approche globale suscite en réalité un véritable effet d'entraînement et une certaine émulation : elle constitue un facteur indéniable de succès de la politique ainsi définie.

→ UN EXEMPLE...

La recrudescence des accidents impliquant un piéton conduit souvent les pays concernés à engager des campagnes spécifiques, s'adressant aux piétons et leur rappelant les règles de prudence. Cependant, cette seule mesure ne saurait suffire. Des actions complémentaires doivent être menées à l'attention des conducteurs, accompagnées éventuellement de campagnes de contrôle de police, voire de mesures de signalisation, d'aménagements d'infrastructures, d'organisation des secours, de soins, etc. Il est en effet essentiel que le problème soit traité dans sa globalité, pour observer un effet significatif.

Une démarche participative fondée sur la concertation nationale

La sécurité routière implique une grande diversité d'acteurs et de facteurs. Or la simple identification de ces acteurs n'est pas immédiate et souvent très largement sous-estimée en Afrique. De même, les acteurs n'ont pas spontanément ou naturellement une compréhension "objective" d'un accident, ne repérant parfois qu'un seul facteur, et s'en satisfaisant, ou se limitant pour d'autres à se retrancher derrière la "fatalité". Le dialogue entre les acteurs participe de cet apprentissage de la complexité de l'accidentologie, dans la mesure où il constitue une première étape vers une compréhension réciproque des contraintes de chacun et de l'environnement dans lequel il évolue.



Pikine, Sénégal, 1999.

³ Rapport UEMOA, "Diagnostic de sécurité routière et propositions pour une politique harmonisée de sécurité routière dans les pays de l'UEMOA", mars 2000, Isted/Inrets/ Sitrass.

“La concertation” constitue véritablement le mot-clé des actions pilotes engagées dans le cadre du groupe des DTT, dans la mesure où ces dernières sont fondées sur la concertation nationale en privilégiant un partenariat avec les acteurs clé au niveau local, comme les ministères et directions techniques de l’administration, les collectivités locales, les associations professionnelles du secteur formel au plus artisanal, les groupements associatifs, etc. En effet, il est admis que si de nouvelles mesures d’ordre sont imposées, sans concertation ni information préalable, elles seront mal perçues, mal comprises et, parfois même, peu pertinentes : leur mise en œuvre aura de fortes chances de se heurter à de grandes difficultés. Le dialogue permet au contraire, d’asseoir la politique envisagée sur des bases plus solides : les mesures étant expliquées, elles seront mieux comprises, donc plus acceptables. De plus, le dialogue avec les milieux concernés pourra parfois donner lieu à des adaptations des mesures envisagées, ou à une certaine progressivité dans leur mise en œuvre, afin d’en améliorer l’acceptabilité du fait d’une meilleure prise en compte des réalités locales et des contraintes de chacun.

La confrontation simultanée de l’ensemble des acteurs produit invariablement les mêmes effets, constatés dès les premiers séminaires nationaux de sécurité routière ou de transports urbains (dans les années 1992 à 1996) :

Un effet d’ordre pédagogique

Avant d’engager la concertation, chaque acteur est persuadé de disposer de “la” solution : l’administration des transports terrestres, dans la pratique réglementaire (souvent sans aller jusqu’à s’interroger sur son applicabilité, non plus que sur son acceptabilité), les forces de police mettant souvent en avant les mesures répressives, alors que dans le même temps les transporteurs interprètent fréquemment l’instauration d’une nouvelle mesure d’ordre réglementaire comme un signal “hostile” de l’administration et préconisent avant tout le renouvellement du parc de véhicules, estimant que les défaillances mécaniques constituent un facteur prédominant d’accidents.

À l’issue de la concertation, les transporteurs comprennent mieux le pourquoi de telle ou telle réglementation, l’administration des transports terrestres mesure mieux la difficulté pour les forces de police et de gendarmerie de faire appliquer la réglementation et cernent mieux les contraintes diverses (financières, économiques, etc.) des chauffeurs et transporteurs. Chaque acteur repart ainsi avec une vision plus complète et plus objective des problèmes. L’ignorance ou le peu de considération, pendant plusieurs années de la profession des transporteurs “artisansaux” (parfois qualifiés d’informels), souvent “tolérés” mais non reconnus officiellement, a conduit à creuser un fossé avec les autres acteurs, qui ne peut se résorber que dans le cadre de l’instauration d’un processus continu de concertation. Le cloisonnement des professions est tel que le dialogue peut mettre quelque temps à s’instaurer véritablement, de même que le climat de méfiance réciproque met quelque temps à laisser place à un nouvel état d’esprit plus coopératif.

DAKAR : DE LA CONCERTATION... À UN RESPECT ET UNE COMPRÉHENSION RÉCIPROQUES.

Cet effort de concertation engagé au Sénégal depuis 1992, tant dans les transports urbains qu’au niveau de la sécurité routière, porte aujourd’hui ses fruits. En témoigne notamment une action de “recyclage” des chauffeurs professionnels (plus de 5000 chauffeurs du secteur artisanal), organisée par le Cetud, qui associait aux formateurs des chauffeurs expérimentés du secteur artisanal. On peut voir là un signe effectif de la reconnaissance par l’administration du professionnalisme de ce secteur, et de respect mutuel des acteurs. Cela n’a bien évidemment pas été étranger au succès de cette formation, ni à la portée de cette dernière.

→ UN EXEMPLE...

L’exemple du contrôle technique des véhicules au Mali constitue une bonne illustration de ce que l’information et la négociation - relative à l’adoption de mesures réglementaires - en accroissent l’acceptabilité. Une première initiative, ayant conduit à une grève des transporteurs, a donné lieu à une nouvelle démarche plus concertée. Celle-ci a permis l’instauration d’un contrôle technique présentant, dans une phase initiale, des exigences modestes, amenées à devenir très progressivement plus contraignantes. Les transporteurs ont alors accepté ces nouvelles “règles du jeu”.



Centre de contrôle technique de Bamako, Mali, 2001.

Une acceptabilité accrue des mesures prises

Force est de constater une meilleure acceptabilité des mesures prises, dès lors qu’elles sont issues d’un dialogue, voire d’une négociation, qu’elles sont expliquées et comprises.

Une adhésion puis un portage des actions

La concertation favorise une meilleure adhésion des acteurs aux mesures prises et suscite même chez certains une attitude plus active encore, un véritable portage de ces actions, qu'ils s'approprient ; ils s'investissent alors réellement dans leur mise en œuvre.

Une vision d'ensemble des actions

Les responsabilités, en matière de sécurité routière, sont diverses ; les bailleurs de fonds le sont aussi ; les actions engagées sont parfois éparpillées, venant quelquefois d'initiatives presque individuelles, au point que dans un pays donné, personne n'a véritablement une idée de l'ensemble des actions engagées, ni d'ailleurs de leur cohérence. Une concertation élargie permet d'avoir cette vision nationale d'ensemble, précieuse pour l'ensemble du processus mais aussi pour de nouveaux intervenants du secteur.

Le programme place la concertation au cœur du processus de définition d'une politique de sécurité routière, ainsi que sa formalisation par la création d'un organe de concertation ad hoc. La première des étapes du programme prend la forme d'un séminaire national, premier "signal" d'implication des acteurs.

→ À DAKAR ON CITERA :

- l'implication de chauffeurs artisanaux dans des émissions radiophoniques de prévention routière,
- l'engagement de policiers dans la prévention en milieu scolaire, etc.

■ Les statistiques d'accidents

Elles se situent au premier rang des préoccupations des pays et font l'objet de la seconde étape du programme, juste après le séminaire national. En effet, les bases de données d'accidents sont incontournables pour définir une politique de sécurité routière, dans la mesure où seule une bonne connaissance de l'accidentologie permet de définir une politique adaptée et pertinente. La mise en place d'un outil informatisé de recensement et d'analyse des accidents est une manière de se donner les moyens d'évaluer ensuite les mesures prises et de procéder aux ajustements ou remises en question nécessaires. Cette action représente une part significative du programme (investissement lourd en termes de conception et de formation des utilisateurs) dans la mesure où les enjeux sont suffisamment importants, du fait de l'intérêt régional qu'il suscite.

→ UN EXEMPLE...

1^{ère} action pilote en 1993, le séminaire national de sécurité routière à Saly Portudal (Sénégal)

Ce séminaire a rassemblé pendant 4 jours l'ensemble des acteurs de la sécurité routière au Sénégal, ainsi que quelques observateurs des pays voisins, issus du groupe des DTT. Parmi les participants sénégalais on notait en particulier les représentants des fédérations de transporteurs et de chauffeurs du secteur "artisanal", à savoir le secteur des "cars rapides" et taxis. Ils se sont trouvés pour la première fois réunis pour confronter leurs analyses, faire part de leurs revendications, leurs suggestions et des contraintes qui étaient les leurs.

L'objectif de définir de manière consensuelle un plan d'actions prioritaires a été atteint, les actions retenues étant :

- la constitution d'une base de données d'accidents
- la réforme de l'épreuve du permis de conduire
- la formation du conducteur
- le contrôle technique
- la prévention et les campagnes de communication.

La mise en œuvre de ces actions est depuis lors pilotée par le comité permanent de sécurité routière, organe consultatif, revitalisé à cette occasion et constitué de représentants de l'ensemble des acteurs (direction des transports terrestres, transporteurs, syndicats de chauffeurs, etc.).

En 1996, renouvellement de l'action au Mali par la réalisation d'un séminaire national en vue de la définition d'orientations pour une politique de sécurité routière dans le pays.

Le séminaire national : première étape pour faire émerger un plan d'actions prioritaires aussi consensuel que possible



Dakar, Sénégal, 2001.

LE PROJET BAAC, INITIÉ AU SÉNÉGAL DÈS 1994

Le projet, portant par extension le nom de la fiche (voir annexe 1) mise au point pour le recensement des accidents, dénommée BAAC ou bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation routière, est un projet global de recensement des accidents, qui ne se limite pas au seul logiciel, mais recouvre l'ensemble de la chaîne de collecte, saisie, traitement et exploitation des données.

Mieux connaître l'accidentologie : une nécessité pour élaborer et évaluer les politiques, plans et projets

1^{ère} étape du projet : création d'un comité de pilotage ad hoc sénégalais, comprenant la Direction des transports terrestres, le ministère de l'Intérieur, le ministère des Forces armées, la direction des travaux publics, le ministère de la Santé, le ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, la

Prévention routière sénégalaise. Ce comité a pour tâche d'élaborer l'outil de recensement et d'analyse des accidents, mais aussi d'assurer le suivi du projet (exploitation des données, utilisation comme outil d'aide à la décision, etc.)

2^e étape : au Sénégal le contenu a été fixé sous les contraintes suivantes : tenir compte des particularités locales, être relativement facile à compléter, tout en donnant des informations quantitatives et qualitatives, utiles et fiables. L'apprentissage de son remplissage fait l'objet de campagnes de formation, essentielles au bon fonctionnement du projet.

3^e étape : le comité fixe le circuit de recensement des accidents, en diffusant un document d'information à destination des respon-

sables des services concernés et définit les besoins en formation du personnel d'encadrement des forces de l'ordre (gendarmerie et police) responsables du remplissage des BAAC. Le circuit est le suivant : les forces de l'ordre sont chargées de remplir les BAAC manuellement, les BAAC sont ensuite centralisés au niveau de la DTT pour saisie informatique. La DTT assure ensuite le traitement et l'analyse des données et en assure la diffusion, en vue de son utilisation comme outil d'aide à la décision.

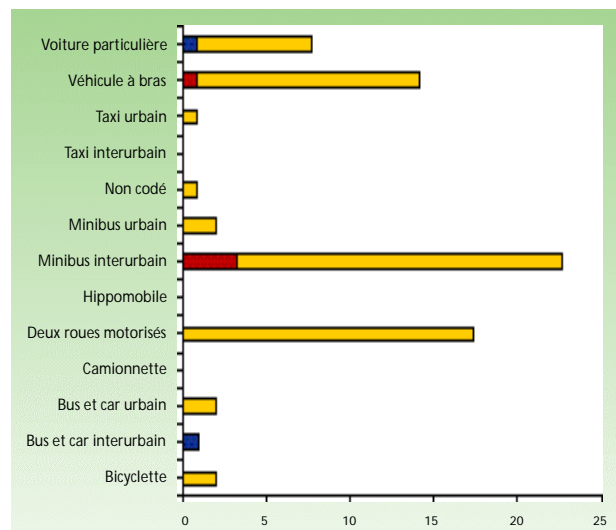
L'informatisation des bulletins (BAAC) et la conception du logiciel de traitement des données ont été réalisées avec comme contraintes : un outil à faible coût, facile d'emploi et suffisamment ouvert pour pouvoir le faire évoluer sans changement majeur. Compte tenu de ce contexte, l'option a été prise de travailler à partir du logiciel Access, relativement simple d'utilisation et courant sur le marché. Le système est conçu pour permettre un traitement statistique au niveau des accidents, des véhicules et des synthèses. Pour assurer la pérennisation de ce projet, deux ingénieurs sénégalais ont suivi une formation informatique ad hoc, l'un étant en poste à la DTT du Sénégal, l'autre étant issu du secteur privé (entreprise sénégalaise d'informatique) ayant vocation à assurer la maintenance du logiciel, à terme.

En 1994, le système de saisie informatique des BAAC était élaboré et en 1995 l'installation du système de traitement des données était effectuée (voir fiche de synthèse Sénégal en annexe 2 page 29). L'accent est mis aujourd'hui sur la publication et la diffusion des exploitations statistiques et sur la mobilisation des forces de police en charge du recensement des accidents. Celle-ci passe notamment par la restitution de l'information aux forces de police, après saisie et traitement et, à terme, l'accès à la base de données pour leur permettre d'effectuer leurs propres requêtes.

SIMULATION D'EXPLOITATION DE RÉSULTATS PAR LE LOGICIEL BAAC (DONNÉES FICTIVES)

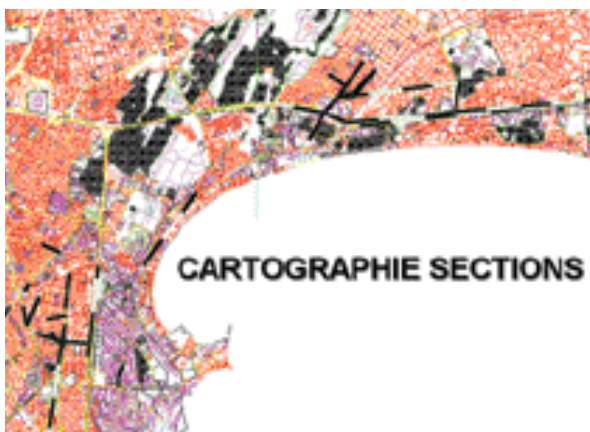
Genres des véhicules

	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Pietons tués	Pietons blessés graves	Pietons blessés légers
Non codé	10 3%	0 0%	0 0%	1 2%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Bicyclette	6 2%	0 0%	0 0%	2 3%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Hippomobile	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Véhicule à bras	22 6%	0 0%	1 25%	13 20%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Deux roues motorisé	87 23%	0 0%	0 0%	17 25%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Voiture particulière	135 35%	1 50%	0 0%	8 12%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Taxi urbain	8 2%	0 0%	0 0%	1 2%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Taxi interurbain	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Minibus urbain	10 3%	0 0%	0 0%	2 3%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Minibus interurbain	79 21%	0 0%	3 75%	19 29%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Bus et car urbain	20 5%	0 0%	0 0%	3 5%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Bus et car interurbain	2 1%	1 50%	0 0%	0 0%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Camionnette	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 # Nomb	0 # Nomb	0 # Nomb
Total	384 100%	2 100%	4 100%	66 100%	0 100%	0 100%	0 100%



PROJET DU CETUD

Dans le cadre d'un projet du Cetud (Comité exécutif des transports urbains de Dakar), un développement cartographique du logiciel sur la ville de Dakar a été réalisé avec l'appui de l'entreprise sénégalaise associée dès l'origine du projet. Il permet notamment l'identification de points d'accumulation d'accidents.



Exemple de sections de routes accidentogènes (trait noir). Simulation sur la ville de Dakar.

Le BAAC est aujourd'hui implanté dans 5 pays africains et fait l'objet de sollicitations de la plupart des autres pays. Il est en cours de remise à jour, en vue d'une version 2001 totalement harmonisée au niveau de la sous-région, plus conviviale et plus légère (en capacité requise). Le projet fera alors l'objet de l'élaboration d'un guide méthodologique spécifique et d'un guide utilisateur du logiciel.

Les premières statistiques publiées font apparaître le facteur humain comme prioritaire ; certes, cela peut être discuté, dans la mesure où l'environnement et l'infrastructure constituent des facteurs déterminants du comportement de conduite. Cependant, une action directement ciblée sur les comportements paraît inévitable ; nous avons pris l'option de l'aborder selon une approche de "continuum éducatif".

■ Le continuum éducatif au Sénégal

La notion de "continuum éducatif" signifie que l'on raisonne par rapport à l'individu, en s'intéressant à chacune des étapes de sa vie, et selon une approche adaptée à chacune d'elles :

- depuis la petite enfance, par la prévention "jeunesse" (en milieu scolaire ou non) l'individu se positionnant alors notamment en tant que "piéton ou cycliste"...,
- ... en passant par l'adolescence, à l'âge de la conduite de deux roues motorisées...,
- ... puis à l'âge de l'apprentissage de la conduite automobile...,
- ... à l'étape particulière de l'épreuve du permis...,
- ... enfin tout au long de sa vie de conducteur ou de piéton, sous la forme d'une "formation continue" ou d'un suivi, souvent grâce à des campagnes médiatiques ciblées, ou encore par le biais d'un traitement particulier des conducteurs coupables d'infractions (entretiens, formations, etc.).

Prévention et éducation des jeunes

L'option de cibler l'action sur la formation des enseignants et directeurs d'établissements scolaires dans quelques écoles pilotes a été retenue, dans un premier temps. La question des jeunes non scolarisés reste à traiter, car ces enfants, qui sont souvent dans la rue, sont les plus exposés à la circulation et donc les plus vulnérables.

Sensibiliser les jeunes non scolarisés : de nouveaux vecteurs doivent être identifiés

Ceci fait l'objet d'une réflexion engagée sur la Côte d'Ivoire, qui conduit en préalable à un travail nécessaire d'identification ou de conception de nouveaux outils d'information et de

formation. En effet, il s'agit de repérer ou d'inventer des supports mieux adaptés à la communication avec les jeunes concernés, souvent illettrés. Cette éducation devra recourir à de nouveaux vecteurs : associations, clubs, écoles religieuses, radios, musiques, etc.

Formation et évaluation du conducteur

Chronologiquement, le projet s'est intéressé aux conditions d'apprentissage de la conduite, en priorité chez les populations lettrées passant par l'auto-école, plus aisées à former. Un comité de pilotage, avec le soutien d'experts, a dressé le bilan suivant des formations dispensées, des pratiques des auto-écoles et des conditions du déroulement de l'épreuve du permis de conduire :

- Hétérogénéité des enseignements dispensés et des supports d'enseignement (codes français et sénégalais, diapositives, panneaux, photocopies, etc.).
- Manque de formation des moniteurs à la sécurité routière.
- Absence d'adéquation entre les enseignements dispensés en auto-école et les questions posées lors de l'épreuve du permis de conduire.
- Manque de formation des inspecteurs à la sécurité routière.
- Manque de moyens : salles, supports d'interrogation, véhicules à double commande.
- Manque de transparence des épreuves du permis de conduire.

→ UN EXEMPLE...

L'action pilote sénégalaise de prévention en milieu scolaire

Elle a été conduite dans le cadre d'un comité de pilotage et de suivi des actions de prévention en milieu scolaire, composé de représentants :

- de la direction de l'éducation préscolaire et de l'enseignement élémentaire,
- d'inspections départementales de l'enseignement élémentaire de Grand Dakar et Dakar - ville et de directions d'écoles de leur ressort,
- de la direction des transports terrestres,
- de l'école nationale de police,
- du syndicat des auto-écoles,
- de la prévention routière sénégalaise,
- de la gendarmerie territoriale,
- de la direction de la sécurité publique,
- de l'agence judiciaire de l'État.

Former les enseignants à la sécurité routière : gage d'une meilleure prise de conscience de la sécurité routière

Dans les écoles pilotes, l'éducation routière est introduite dans le programme scolaire comme activité pédagogique transversale. Les approches et méthodologies pédagogiques ont été étudiées à l'occasion d'un séminaire de formation

d'enseignants et de directeurs d'établissements. Un expert en pédagogie a contribué à orienter l'approche méthodologique de l'enseignement à la sécurité routière. Des guides et manuels à l'attention des enseignants ont été élaborés.

Des séminaires de sensibilisation et de formation des personnels enseignants, puis des séminaires d'extension vers d'autres circonscriptions et régions se sont tenus.

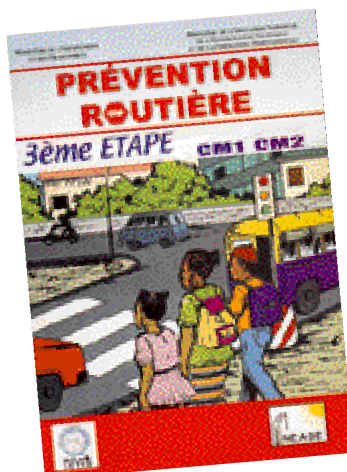
Le Cetud a récemment apporté son appui à l'élaboration du guide illustré ci-dessous.



Dakar, Sénégal, 2001.

Dans ce contexte un premier effort a porté sur la formation des moniteurs d'auto-écoles et des inspecteurs du permis de conduire, dans le cadre de stages in situ en 1994, au Sénégal. Ces séminaires ont permis à ces deux professions de mieux se connaître et de devenir plus complémentaires. Dans le cadre des travaux pratiques confiés aux stagiaires, un programme de formation du conducteur a été élaboré, et les modalités d'une nouvelle épreuve du permis de conduire à l'attention des populations lettrées ont été arrêtées. Cette restauration de crédibilité de l'épreuve apparaît comme une priorité constante chez nos partenaires africains.

La difficulté méthodologique que pose la conception de tests pour les populations illettrées, conduit à s'intéresser plus profondément aux conditions d'apprentissage de la conduite par ces populations, plutôt qu'à focaliser toute son attention sur l'épreuve. Les contraintes socio-économiques et la tradition font de l'auto-école un mode d'apprentissage relativement rare et peu utilisé (même dans les pays où le passage par l'auto-école est obligatoire, car un nombre minimal de séances n'est généralement pas imposé). Ainsi, la durée de l'apprentissage en auto-école, fortement réduite du fait de son coût, ne permet pas de garantir pour ces populations une qualité suffisante. Ainsi, l'option de travailler sur l'apprentissage par conduite accompagnée (notamment pratiqué dans le secteur artisanal ou informel) a été retenue afin d'en faire un mode reconnu et admis d'apprentissage, tout en tentant d'en améliorer la qualité.



© Cetud

→ UN EXEMPLE...

Réforme de l'épreuve du permis au Sénégal

Après une phase d'expérimentation, la réforme a été adoptée en janvier 1997. Le nouvel examen comporte, pour les candidats alphabètes francophones, une épreuve théorique avec livret d'interrogation et une épreuve pratique (conduite en circulation et manœuvre). Pour les autres candidats, l'épreuve antérieure est maintenue pour l'instant.

- **Pour le contrôle des connaissances théoriques :** les supports utilisés ont été améliorés, il s'agit de livrets comportant des questions avec photographies à l'appui et de grilles de correction. Ces livrets permettent d'interroger une quinzaine de candidats à la fois et assure une notation plus équitable.
- **Pour l'épreuve pratique :** les circuits, situations et comportements de conduite et critères d'évaluation ont été définis.

Perspectives :

- Des améliorations pourront encore être apportées à cette épreuve, en vue d'une contribution plus efficace à la réduction des accidents, dès que les données fournies par le BAAC permettront de dégager les principaux comportements accidentogènes. Les questionnaires de l'épreuve pourront alors être réaménagés, de façon à comporter des questions mieux ciblées sur ces comportements. Des aménagements devront être apportés périodiquement, au fur et à mesure d'évolutions significatives des comportements et des caractéristiques des accidents mises en évidence par l'exploitation des BAAC.
- Mieux répondre aux attentes des populations illettrées⁴, en concevant des supports adaptés, ou en concevant une nouvelle épreuve se limitant au strict minimum des questions nécessitant un support écrit (panneaux, etc.), et reportant le reste des questions dans le cadre d'une épreuve pratique, en situation. Ceci permettrait de supprimer la difficulté pour les illettrés de se transposer dans une situation à partir d'un support écrit, ce qui constitue à ce jour un handicap majeur pour l'épreuve. En effet, cette difficulté à se transposer en situation, a une incidence notable sur le temps que dure pour eux cette épreuve, handicap supplémentaire car ils ont plus de mal à se concentrer longtemps sur un support écrit. Toute la difficulté réside pour l'évaluateur dans le discernement entre l'évaluation de leur connaissance du code de la route (objet même de l'épreuve) et l'évaluation de leur capacité à comprendre la question à partir du support (biais souvent introduit par la méthode).

UNE ENQUÊTE SUR LES CONDITIONS D'APPRENTISSAGE DU SECTEUR "ARTISANAL" AU SÉNÉGAL

Il s'agit d'un projet en cours, une pré-enquête a d'ores et déjà été réalisée.

Le cadrage de l'action commence par une étude d'identification de la population concernée (profil socio-économique, véhicule particulier ou chauffeur professionnel) et une enquête sur les modalités d'apprentissage, sur le contenu de cet apprentissage, mais aussi sur sa qualité : ceci fait l'objet d'une évaluation approfondie d'un "échantillon" de quelques candidats libres.

Un premier objectif consiste à qualifier et valoriser progressivement cet apprentissage, en l'accompagnant de mesures incitatives et pédagogiques complémentaires qui viseront à pallier ses déficiences, dès lors qu'elles auront été identifiées.

Cette action est très liée au volet réglementaire car un des objectifs consiste à s'engager dans une démarche de reconnaissance progressive de la valeur de l'apprentissage par "compagnonnage", qui pourra conduire à la réglementer, c'est-à-dire à définir les contours de cette conduite accompagnée dans le code de la route.

Ainsi, un travail est engagé au niveau du code de la route afin de fixer le cadre réglementaire qui permettra d'encadrer l'exercice de l'apprentissage. Les quelques pistes identifiées à ce jour concernent :

- l'âge minimum à fixer pour l'apprenti
- les conditions requises pour le "formateur" : avoir le permis de la catégorie requise, depuis une durée à déterminer (au moins 5 ans sans doute, pour garantir une certaine expérience)
- les conditions de la conduite de l'apprenti : être en présence du chauffeur, sans passager ni marchandise, etc.
- la détermination des dispositions par rapport à l'obtention de l'épreuve du code de la route (obligation de passer l'épreuve théorique, délai particulier de validité permettant de passer l'épreuve pratique au-delà des délais autorisés pour les autres candidats). Tout ceci est fait en étroite concertation avec la profession, les assurances, etc.



Épreuve théorique du permis de conduire à Dakar, Sénégal, 2001.

⁴ On pourra se référer au rapport Isted / pôle transport : "Évaluation et réforme de l'épreuve théorique du permis de conduire pour candidats illettrés au Sénégal", janvier 1999, Françoise Châtenet (Inrets).

■ Développement d'un réseau d'experts africains

Toutes ces actions sont accompagnées de formations ciblées, adaptées au contexte, et donnant autant lieu aux échanges qu'à l'amélioration des connaissances. Sur deux semaines consécutives, des experts africains en charge de sécurité routière de l'ensemble des pays de la sous-région ont été réunis, dans le cadre d'ateliers spécifiques, l'un à Dakar, sur les bases de données d'accidents, l'autre à Paris, sur des notions de base de la sécurité routière.

De toutes ces actions, quelques enseignements fondamentaux sont à retenir, à savoir :

- Une démarche participative, fondée sur la concertation nationale,
- Une approche globale, fondée sur un diagnostic complet,
- Une prise en compte des enjeux régionaux,
- Le développement d'une "culture de sécurité routière", par la formation et la qualification.

ATELIER POUR CADRES EN CHARGE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PARIS, DU 27 AU 30 NOVEMBRE 2000

Cet atelier, se déroulant sur une semaine, se donnait 3 objectifs principaux :

- renforcer les connaissances de base en matière de sécurité routière
- valoriser et capitaliser les expériences africaines en matière de sécurité routière
- consolider un "pool" de compétences africaines en matière de sécurité routière.

Il a rassemblé une trentaine de participants de 14 pays d'Afrique francophone, pour la plupart des cadres de l'administration des transports terrestres (DTT, etc.) ou d'organismes en charge de sécurité routière, mais il comptait aussi des représentants du milieu médical (un chirurgien spécialisé en traumatologie), un policier, des représentants d'associations pour la prévention routière, des personnes en charge de transports urbains, des chercheurs et des consultants africains indépendants.

Les interventions se sont successivement focalisées sur :

- les campagnes de prévention,
- les méthodes et outils d'élaboration des programmes de sécurité routière aux niveaux national et local,
- la notion de "continuum éducatif",
- les politiques régionales de sécurité routière (harmonisation).

Une grande place a été accordée aux échanges d'expériences.

ATELIER RÉGIONAL BAAC, DAKAR, DU 20 AU 24 NOVEMBRE 2000

Il rassemblait les gestionnaires et utilisateurs (effectifs ou potentiels) de bases de données d'accidents, des pays francophones d'Afrique subsaharienne.

Il a compté 25 participants de 12 pays d'Afrique francophone, issus de l'administration en charge des transports terrestres, mais aussi des représentants des forces de police et de gendarmerie, des assurances, des représentants du milieu associatif, des universitaires et consultants indépendants.

Il se fixait 5 objectifs :

- Échanges, retours et capitalisation d'expériences entre experts, gestionnaires et utilisateurs des bases de données d'accidents et en particulier du projet BAAC depuis 1994,
- Identification de pistes d'amélioration du produit (logiciel),
- Amélioration des connaissances,
- Renforcement de la dimension régionale du projet,
- Consolidation d'un "réseau" d'experts africains du BAAC.

Pour la première fois, les techniciens en charge du BAAC dans leur pays, depuis 1994, ont eu l'occasion de confronter leurs expériences et difficultés à une échelle régionale.

À l'issue des travaux pratiques, un certain nombre de modifications et améliorations très concrètes du logiciel ont pu être identifiées et donnent lieu aujourd'hui à une réforme du BAAC (sortie d'un nouveau produit pour début 2002 mis à disposition gratuitement comme le précédent).



Salle des travaux pratiques à Dakar, Sénégal, 2000 (atelier régional BAAC).