

Conclusion et perspectives

L'accent doit être mis sur la formation et la capitalisation de données et d'expériences

Le problème de l'insécurité routière devenant de plus en plus aigu, les programmes de sécurité routière se multiplient, ainsi que les partenaires, publics ou privés, organismes nationaux ou internationaux.

Cette multiplicité de programmes et d'acteurs risque de se traduire par une fragmentation des actions de sécurité routière. Dans ce contexte, une démarche de concertation nationale, dans le cadre de laquelle on définit une stratégie globale et cohérente de lutte contre l'insécurité routière prend toute sa signification. En l'absence d'une telle concertation, il n'est pas possible de mettre en œuvre des actions intégrées ; bien au contraire, on risque d'assister à une juxtaposition de quelques mesures de sécurité routière, pas toujours cohérentes, peu rentables d'un point de vue économique et social, ne correspondant pas forcément aux priorités nationales, et ne s'accompagnant que rarement de la volonté politique nécessaire au plein aboutissement des projets. La lisibilité devient alors médiocre, y compris pour les responsables des autorités en charge de la sécurité routière, qui se trouvent à la tête de projets pas vraiment portés, et dont ils ne saisissent pas toujours les contours, d'autant qu'ils arrivent parfois à se recouper...

En outre, la concertation et la reconnaissance réciproque des différents intervenants tant extérieurs (bailleurs de fonds, organismes d'assistance technique, etc.) qu'intérieurs (directions des routes, organismes de sécurité routière, etc.) sont essentielles. Elles permettent de prendre pleinement en compte les efforts déjà accomplis, évitant ainsi tout double emploi et, en conséquence, de capitaliser les expériences acquises.

L'effort de capitalisation doit être constant du fait de l'expérience relativement récente en la matière en Afrique. Le présent document s'inscrit justement dans une telle démarche.

Un investissement important est encore nécessaire, en matière d'enquêtes et d'analyses qualitatives pour améliorer la connaissance encore réduite des comportements de conduite, ou des caractéristiques des accidents (analyses séquentielles fines de quelques accidents).

Mais en tout état de cause, la formation doit rester au cœur des préoccupations, en vue d'un réel développement d'une culture de la sécurité routière, qui pourra conduire à une évolution significative, s'inscrivant dans la durée.

Fiche BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation routière) Recto

Brigade de gendarmerie <input type="checkbox"/>	BULLETTIN D'ANALYSE DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE BAAC Institut du pays Institut du Ministère Institut de la Direction technique	N° de BAAC :	
Commissariat de police <input type="checkbox"/>		Code unité :	
de P.V. N° du / /	VERSION 2001 DU BAAC		
CARACTERISTIQUES DE L'ACCIDENT			
jour mois an	heure min	Région (niveau 1) :	
Date:	Heure:	Département (niveau 2) :	
Commune (niveau 3) :	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Niveau 4 : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Lieu précis :		N° de route : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> PK : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
.....		Nœud carrefour : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
.....		Nœud extrémité 1 : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
.....		Nœud extrémité 2 : <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Zone <input type="checkbox"/>	Classification de la route <input type="checkbox"/>	Intersection <input type="checkbox"/>	
1 Zone urbaine 2 Zone rurale en agglomération 3 Zone rurale hors agglomération	1 Autoroute 2 Route nationale 3 Route régionale 4 Route départementale 5 Voie urbaine 6 Piste répertoriée 7 Autres	1 En intersection 2 Hors intersection 3 Passage à niveau	
		Localisation G.P.S.	
		Longitude: - - - ° - - - ' - - "	
		Latitude: - - - ° - - - ' - - "	
CIRCONSTANCES RESUMEES DE L'ACCIDENT :		Jour de la semaine <input type="checkbox"/>	
.....		1 Lundi 2 Mardi 3 Mercredi 4 Jeudi 5 Vendredi 6 Samedi 7 Dimanche 8 Veille de fête 9 Jour de fête 10 Jour de marché hebdomadaire	
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
ETAT DES LIEUX			
Lumière <input type="checkbox"/>	Conditions atmosphériques <input type="checkbox"/>	Tracé <input type="checkbox"/>	Etat chaussée <input type="checkbox"/>
1 Plein jour 2 Nuit sans éclairage public 3 Nuit avec éclairage public allumé 4 Nuit avec éclairage public éteint	1 Normales 2 Pluie 3 Tempête 4 Brouillard 5 Vent de poussière	1 Ligne droite 2 Virage 3 Chaussée rétrécie	1 Goudron bon état 2 Goudron mauvais état 3 Pavés 4 Route en chantier 5 Latérite bon état 6 Latérite mauvais état 7 Autres
Profil <input type="checkbox"/>	Marquage au sol <input type="checkbox"/>	Contrôle carrefour (accident en intersection) <input type="checkbox"/>	
1 Plat 2 Pente 3 Bas de côte 4 Sommet de côte	1 Existant 2 Inexistant	1 Policier 2 Feux en fonctionnement 3 Feux clignotants ou éteints 4 Stop	5 Cédez le passage 6 Priorité à droite 7 Autres

Annexe 1

■ Fiche BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation routière) verso

VEHICULES IMPLIQUES

Si plus de quatre véhicules complétez sur une autre feuille

Feuille numéro

		Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3	Véhicule 4
Numéro d'immatriculation	À inscrire sur le pointillé				
Genre	Selon table véhicules				
Appartenance	Selon table appartenance				
1 ^{re} mise en service	Année				
Validité contrôle technique	1-Oui 2-Non				
Validité assurance	1-Oui 2-Non				
Etat général	1-Bon 2-Mauvais				
Pneus	1-Bon 2-Mauvais				
Feux	1-Bon 2-Mauvais				
Type de chargement	1-Personnes 2-Marchandises 3-Mixte 4-Aucun				
Volume du chargement	1-Normal 2-Excessif 3-Aucun				

PERSONNES IMPLIQUES

		Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3	Véhicule 4
Conducteurs					
Age	En nombre d'années				
Sexe	1-Masculin 2-Féminin				
Profession	Selon table profession				
Nationalité	À inscrire sur le pointillé				
Catégorie de permis	En lettres				
Numéro de permis	À inscrire sur le pointillé				
Année d'obtention du permis	Année				
Pays d'obtention du permis	À inscrire sur le pointillé				
Gravité des blessures du conducteur	1-Tué 2-Blessé grave 3-Blessé léger 4-Indemne				

Passagers sans compter le conducteur		Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3	Véhicule 4
Nombre de tués	sans compter le conducteur				
Nombre de blessés graves	sans compter le conducteur				
Nombre de blessés légers	sans compter le conducteur				

		0 à 12 ans	13 à 20 ans	21 ans et plus
Piétons				
Nombre de tués piétons	selon la tranche d'âge			
Nombre de blessés graves piétons	selon la tranche d'âge			
Nombre de blessés légers piétons	selon la tranche d'âge			

Table des véhicules

1 - Bicyclette	6 - Taxi urbain	11 - Bus et car interurbains
2 - Hippomobile	7 - Taxi interurbain	12 - Camionnette
3 - Véhicule à bras	8 - Minibus urbain	13 - Camion
4 - Deux roues motorisées	9 - Minibus interurbain	14 - Ensemble articulé
5 - Voiture particulière	10 - Bus et car urbains	15 - Autres

Table d'appartenance du véhicule

1 - Véhicule civil (privé ou entreprise)
2 - Véhicule administratif
3 - Véhicule militaire
4 - Véhicule diplomatique

Table des professions

1 - Commerçant, artisan	7 - Employé de bureau
2 - Agriculteur, éleveur	8 - Ouvrier, manoeuvre
3 - Ménagère	9 - Chauffeur professionnel
4 - Etudiant, élève	10 - Militaire
5 - Cadre	11 - Sans profession
6 - Technicien supérieur, agent de maîtrise	12 - Autres

Fiche de synthèse Sénégal

21-nov-00

Année 1999 (Synthèse nationale)

Analyse des Accidents Corporels

Selection : anne=1999

Fiche de synthèse Sénégal

Accidents

4087

Véhicules

5071

	Total	Conducteurs	Passagers	Pietons moins de 13 ans	Pietons de 13 à 20 ans	Pietons de plus de 20 ans
Tués	547	130	253	74	28	64
Blessés graves	2348	239	1177	240	185	508
Blessés légers	4208	704	1792	696	370	646
Indemnes		3993				

Unité	Accidents	%
Gendarmerie	1016	24,86%
Police	3083	74,94%

Zone	Accidents	%
Zone urbaine	1308	32,00%
En agglomération	2191	53,81%
Hors agglomération	479	11,72%

Intersection	Accidents	%
En intersection	693	16,96%
Hors intersection	3314	81,09%
Passage à niveau	14	0,34%

Type de route	Accidents	%
Revetue	3899	95,40%
Non revetue	101	2,47%
Piste sommaire	45	1,10%

Genre	Véhicules	%
Bicyclette	81	1,60%
Hippomobile	102	2,01%
2 roues motorisées	321	6,33%
Voitures particulières	1455	28,69%
Moins de 7 places	1104	21,77%
7 à 8 places	199	3,92%
9 à 19 places	101	1,99%
20 à 39 places	507	10,00%
40 places et plus	574	11,32%
Camionnette	272	5,38%
Camion	212	4,18%
Ensemble articulé	93	1,83%

Sexe	Conducteurs	%
Hommes	5030	99,19%
Femmes	38	0,71%

Etat signalisation		%
Bon	2849	69,71%
Défectueux	95	2,32%
Inexistant	1088	26,62%

Classe de la route	Accidents	%
Autoroute	83	2,03%
Route nationale	918	22,48%
Route régionale	48	1,17%
Route départementale	98	2,40%
Voies urbaines	2729	66,77%
Piste répertoriée	30	0,73%

Lumière	Accidents	%
Plein jour	3378	82,65%
Nuit sans éclair. public	485	11,38%
Nuit avec éclair. public	210	5,14%

Tracé	Accidents	%
Ligne droite	3868	94,64%
Virage	130	3,18%
Chaussée restreinte	38	0,88%

Etat chaussée	Accidents	%
Bon	3899	95,40%
Mauvais	117	2,86%

Appartenance	Véhicules	%
Civil	4961	97,83%
Administratif	85	1,68%
Militaire	20	0,39%

Etat des feux	Véhicules	%
Bon	4971	98,03%
Mauvais	95	1,87%

Chargement	Véhicules	%
Normal	4998	98,58%
Excessif	68	1,34%

Professions	Conducteurs	%
Commerc. Artisans	218	4,30%
Agriculteurs Eleveurs	54	1,06%
Ménagères	4	0,08%
Etudiants Elèves	103	2,03%
Cadres	189	3,33%
Techn. supérieurs	83	1,64%
Employés de bureau	138	2,72%
Ouvr. Manœuvres	198	3,90%
Chauffeurs	3673	72,43%
Militaires	49	0,97%
Sans profession	99	1,95%

Type de jour	Accidents	%
Semaine	3188	77,47%
Samedi et dimanche	664	16,23%
Jour et veille de fête	137	3,36%

Cond. atmosphériques	Acc	%
Normales	3999	97,88%
Pluie	52	1,27%
Tempête	5	0,12%
Brouillard	2	0,06%

Cause	Accidents	%
Homme	0	0,00%
Véhicule	0	0,00%
Infrastructure	0	0,00%

Profil	Accidents	%
Plat	3984	97,48%
Pente	32	0,78%
Bas de côté	23	0,58%
Sommet de côté	9	0,22%

Assurance	Véhicules	%
Oui	4996	98,53%
Non	470	9,27%

Etat général	Véhicules	%
Bon	5002	98,64%
Mauvais	64	1,28%

Etat des pneus	Véhicules	%
Bon	5015	98,90%
Mauvais	51	1,01%

Nationalité	Conducteurs	%
Sénégal	4898	96,89%
Gambie	14	0,28%
Mauritanie	5	0,10%
Mali	4	0,08%
Guinée	38	0,76%
Guinée Bissau	6	0,12%
Autres	33	0,66%

■ ISTED - Cadre et modalités d'intervention

L'Isted est une association à but non lucratif dont l'objectif est de servir de plate-forme de réflexion, d'information et d'action au service de ses membres publics et privés. L'institut permet d'établir des liens entre, d'une part, les pays à la recherche de solutions en vue de leur développement et, d'autre part, ses partenaires publics et privés. Il favorise les synergies au niveau des actions de coopération internationale, notamment en faveur des pays non-membres de l'OCDE.

Outre les ministères de l'Équipement, des Transports et du Logement et des Affaires étrangères (Coopération) - membres fondateurs de l'institut - et les ministères chargés de la Recherche, de l'Environnement, de la Ville et de l'Aménagement du territoire, 55 membres des secteurs privé et public - bureaux d'études, entreprises, établissements scientifiques, organismes professionnels et instituts de recherche - adhèrent à l'association (en 2001).

3 pôles d'activités sectorielles

L'Isted a été créé pour promouvoir le savoir-faire français dans les domaines suivants :

- **ROUTES** : construction, entretien, base de données routières, cycle d'études supérieures, formations au management, échanges technologiques et développement dans le cadre de l'AIPCR, missions d'experts, etc.
- **TRANSPORT** : transports terrestres (appui à la définition de politiques de transport, mise en œuvre de programmes de sécurité routière, facilitation, concertation), entreprises ferroviaires (concertation des Directeurs généraux, formation et gestion des ressources humaines, publications), ports (partenariats public-privé), aéroportuaire, etc.
- **VILLES** : transport urbain, services urbains, développement durable, réseaux de recherche et d'expertise, etc.

Réseaux d'expertise et diffusion

Ces trois pôles d'activité sont placés sous la responsabilité de trois vice-présidents sectoriels. Des comités de pilotage sectoriels élaborent des propositions d'actions et en assurent le suivi. Le Conseil d'Administration et le Bureau contrôlent la réalisation des missions.

En outre, l'Isted remplit une mission de communication et d'information (réseaux d'experts, bases de données, documentation, publications, expositions, etc.).

L'Isted est conçu pour être un forum d'échange, de rassemblement, de concertation pour ses membres. Il favorise la valorisation des activités des principaux acteurs français œuvrant dans ces secteurs. D'autre part, il contribue à coordonner les actions de coopération de ses membres dans le monde. Il est chargé d'animer des réseaux de correspondants et d'aider à la mise en œuvre de programmes internationaux en concertation avec les responsables des pays tiers. Par la concertation effective entre les secteurs public et privé, et l'appui aux organisations locales représentatives, l'institut est un instrument de capitalisation et de valorisation des expériences.

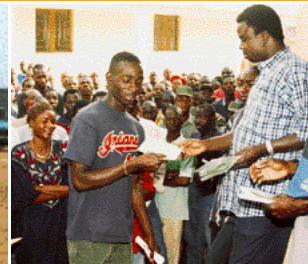
Pour atteindre ces objectifs, l'Isted met en œuvre deux types d'actions :

- **PERMANENTES** (concertation, animation de groupes de travail, expertise, information, échanges, formation, documentation, édition, diffusion, accueil de délégations étrangères, manifestations internationales),
- **OPÉRATIONNELLES** (conduite de programmes de partenariat, animation de réseaux d'experts).

LISTE DES ACRONYMES

- AIPCR :** Association Mondiale de la Route
- BAAC :** Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la circulation routière
- CETE :** Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
- CETUD :** Comité Exécutif des Transports Urbains de Dakar
- CRET :** Centre de Recherche et de Technologie (Université d'Aix en Provence)
- DAEI :** Direction des Affaires Économiques et Internationales
- DCT/ETC :** Bureau des transports et des services collectifs
- DGCID :** Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement
- DSCR :** Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
- DTT :** Direction des Transports Terrestres
- GRSP :** Global Road Safety Patnership
- INRETS :** Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
- ISTED :** Institut des Sciences et des Techniques de l'Equipement et de l'Environnement
pour le Développement
- MAE :** Ministère des Affaires étrangères
- METL :** Ministère de l'Equipement,des Transports et du Logement
- OCDE :** Organisation de Coopération et de Développement Economiques
- PST :** Programme Sectoriel Transports
- SITRASS :** Solidarité Internationale sur les Transports en Afrique Subsaharienne
- TRL :** Transport Research Laboratory
- UEMOA :** Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Le document, élaboré par l'Isted, reprend les contributions des différents experts ayant pris part au projet, soit : Amakoé Adoléhoumé (Sitrass), Béatrice Adoléhoumé (Isted), Françoise Châtenet (Inrets), Bertrand Christian (Certu), Jean-Claude Claverie (DSCR), Yannick Conti (DSCR), Pierre Dagoury (Cete du Sud-Ouest), Pascal Gabet (Cete de l'Est), Marie-Dominique Gorrigan (consultante), Michel Grandjean (Cete de l'Est), Bruno Inchingolo (Cete Méditerranée), Patrick Lansman (MAE), Catherine Marque (DSCR), Jean-François Marteau (MAE), Jacqueline Mennessier (DSCR), Samuel Meunier (MAE), Nicole Muhrad (Inrets), Véronique Odinot (METL), Gérard Olivero (MAE), Philippe Perret (DSCR), Pierre Teurnier (Cret - Université d'Aix en Provence), Marcel Truffier (Cete Nord-Picardie).



Nous soulignerons les contributions déterminantes des directeurs des transports terrestres qui ont pris l'initiative d'engager leurs pays dans les premières actions pilotes, soit, par ordre chronologique : M. Malick Ndiaye (Sénégal), M. Mory Kante (Mali), Mme Marie-Thérèse Guiébo (Burkina Faso), M. Calixte Tossou (Bénin), M. Ibrahima Dominique Traoré (Burkina Faso) ; puis ceux qui leur ont succédé dans la mise en œuvre des actions : M. Ali Traoré, puis M. Issiaka Sigué (Burkina Faso), M. Bréhima Fomba (Mali), M. Joseph Mendy (Sénégal), M. Bano Sow (Guinée). Leurs équipes et l'ensemble des directeurs des transports terrestres et d'organismes en charge de sécurité routière de la sous-région y ont été également associés.

Le présent document, destiné aux acteurs de la sécurité routière des pays en développement, fournit des éléments de méthodologie issus d'un programme régional d'appui à la définition et à la mise en œuvre de politiques de sécurité routière en Afrique subsaharienne. Ce guide a été élaboré dans un souci de capitalisation et de valorisation des expériences pilotes et des initiatives locales menées dans certains pays d'Afrique subsaharienne en matière de sécurité routière. Il aspire également à accroître les capacités locales et à renforcer le réseau d'experts africains.

Ce document existe en version anglaise.

**INSTITUT DES SCIENCES ET DES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT
ET DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE DEVELOPPEMENT**

La Grande Arche, Paroi Sud • 92055 Paris La Défense Cedex

Tél. : 01.40.81.24.06 • Fax : 01.40.81.23.31

Email : isted@i-carre.net • <http://www.isted.com>

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Direction du développement et de la coopération technique

Bureau des transports et des services collectifs

20, rue Monsieur • 75700 Paris

<http://www.diplomatie.gouv.fr>