



Module 1: Politiques et Stratégies

Stratégie liée à la sécurité du transport rural

Séance: 1.6

Partie 1

Présentation: 1.6a

Modules de formation

Ce module

Module 1. Politiques et stratégies

Module 2. Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

Module 1. Politiques et stratégies

Présentation de la séance : Aperçu des modules et des enjeux liés au transport rural

Séance 1.1 Nouvelles orientations en matière de transport rural

Séance 1.2 Nouveau cadre en matière de transport rural

Séance 1.3 Transport au niveau du village

Séance 1.4 Impact socio-économique des interventions en matière de transport rural

Séance 1.5 Processus de développement d'une politique de transport rural

Cette séance

Séance 1.6 Stratégie liée à la sécurité du transport rural

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

- À l'issue de la séance, les participants pourront :
- ③ Décrire les enjeux en matière de sécurité routière dans les pays en développement
 - ③ Analyser les questions liées à une stratégie efficace d'amélioration de la sécurité
 - ③ Élaborer des recommandations à des fins d'amélioration de la sécurité routière rurale

Structure de la séance

- ③ Statistiques relatives à la sécurité routière
- ③ Résolution des problèmes liés à la sécurité routière

2. Statistiques relatives à la sécurité routière

Quelques stats sur les accidents de la route

- ③ Pays moins motorisés - PMM (Afrique, Asie, Europe centrale et de l'est, Amérique latine, Moyen-Orient)
 - représentent **86 %** de l'ensemble des décès
- ③ Total des décès dus aux accidents de la route
 - en 1999 = **750 000 - 880 000**
- ③ **60 %** des décès se produisent sur des routes interurbaines très fréquentées
- ③ On estime que **50 %** des blessés de la route sont communiqués
 - blessés : Décès = 100 : 1 PTM (Europe, États-Unis)
 - blessés : Décès = 20-30 : 1 PMM

Le coût des accidents...

Humain

Économique

518 milliards de \$ par an au niveau mondial

65 milliards de \$ dans les pays en développement/transition

453 milliards de \$ dans les pays très motorisés

1 – 3 % PIB

0,3 % Vietnam – 5 % Malawi & KwaZulu (Afrique du Sud)

Une évaluation détaillée des coûts nationaux liés aux accidents de la route s'impose...

- ③ Meilleure utilisation des investissements
- ③ Améliorations adaptées de la sécurité

Approches utilisées à l'égard des coûts liés aux accidents de la route :

Capital humain

principalement utilisé dans les

Pays en développement

Volonté de payer

principalement utilisé dans les

Pays développés

Indicateurs

- ③ **Nombre de blessés de la route**/million de véhicules-kilomètres/an
 - utilisé principalement par les PTM (Pays très motorisés)
- ③ **Taux de mortalité** = décès communiqués pour 10 000 véhicules motorisés
 - utilisé par les PMM (Pays moins motorisés)
 - aussi utilisé par TRL
- ③ **Risque de décès** = nombre de décès communiqués pour 100 000 habitants
 - le secteur de la santé donne la priorité aux maladies et autres causes de décès

Répartition actuelle des décès et des véhicules immatriculés

Région	Pourcentage global de		
	Décès de la route	Véhicules	Population
Pays très motorisés (PTM)	14	60	15
Asie/Pacifique	44	16	54
Europe centrale/de l'est	12	6	7
Amérique latine/Caraïbes	13	14	8
Afrique	11	4	11
Moyen-Orient/Afrique du Nord	6	2	4
Total	100	100	100

Analyse : comparaison des régions

⊙ Taux de mortalité

- 1 – 5 dans les PTM
- 100+ en Éthiopie, Tanzanie, Lesotho

⊙ Risque de décès

- plus élevé en Malaisie, Corée, Lettonie, Arabie saoudite, Colombie

⊙ Au cours des 10 dernières années, baisse de 10 % des décès en Europe et aux États-Unis

⊙ Entre 1987-95, le nombre de décès a augmenté en

- Asie de 39 %
- Afrique de 26 % (sauf Afrique du Sud)
- Amérique latine/Caraïbes de 100 %

Quels usagers sont victimes de la route ?

🎯 Piétons

- PTM = 15-20 %
- Hong Kong = 70 %
- Corée = 50 %
- Chine, Malaisie, Thaïlande = 10-15 %
- Afrique = pourcentage élevé
- Moyen-Orient = 30 %

🎯 Motocyclistes

- Singapour, Taïwan, Malaisie = 50 %

Quels usagers sont victimes de la route ?

🎯 "Usagers de la route vulnérables"

- piétons, utilisateurs de transports non motorisés, motards
- Hong Kong, Singapour, Taïwan, Malaisie = 80-89 %

🎯 Femmes

- davantage impliquées dans des accidents de la route non mortels

Sécurité routière



Activité de groupe

De quelle façon les problèmes liés à la sécurité routière peuvent-ils être abordés ?

Groupe 1 : Exigences organisationnelles

Groupe 2 : Rôle de l'ingénierie

Groupe 3 : Rôle de l'éducation

3. Résolution des problèmes liés à la sécurité routière

Exigences organisationnelles

Rôle de l'ingénierie et de la planification

Éducation en matière de sécurité routière

Exigences organisationnelles

- ③ **Renforcement des institutions** chargées de la sécurité routière
 - augmentation de leurs capacités à des fins d'action multisectorielle
- ③ **Planification multidisciplinaire** et mise en œuvre des améliorations de la sécurité routière

Exigences organisationnelles

③ Définitions des objectifs

- stratégie de gestion bien établie
- efficace lorsqu'appliquée à la réduction des accidents de la route dans les PTM

③ Ventilation de l'objectif national

- objectifs spécifiques, réalistes des organismes de mise en œuvre
- financement approprié directement lié à ces objectifs

③ Plan annuel de sécurité routière

- objectifs actuels de réduction des accidents de la route
 - et manière de les atteindre

Les organisations de sécurité routière doivent fonctionner à temps plein et être en mesure de :

- ① Diagnostiquer le problème des accidents de la route
- ① Élaborer un plan d'action intégré
 - comprenant la définition de buts et d'objectifs
- ① Coordonner le travail de toutes les organisations impliquées
- ① Se procurer des fonds et ressources
- ① Produire des guides de conception

Les organisations de sécurité routière doivent fonctionner à temps plein et être en mesure de :

- ③ Concevoir et mettre en œuvre des améliorations
- ③ Suivre la mise en œuvre et évaluer les mesures
- ③ Donner un feedback sur les évaluations et modifier le plan d'action si nécessaire

35 % des pays africains ont fait part de l'existence d'organisations nationales actives de sécurité routière

Bases de données des accidents de la route

- ⊙ Le diagnostic du problème des accidents de la route est vital
- ⊙ Source des données = rapports de la police sur les accidents de la route
- ⊙ Au début des années 70, seuls 15 % des PMM disposaient de formulaires de déclaration d'accidents adaptés et aucun ne disposait d'installations à des fins d'analyse informatique
- ⊙ Microcomputer Accident Analysis Package (MAAP, logiciel d'analyse des accidents)
 - mis au point par TRL
 - afin d'améliorer les enquêtes et les capacités de recherche des accidents de la route
 - utilisé dans plus de 50 pays
- ⊙ MAAP =
 - livret de rapport/formulaire de la police avec structure recommandée
 - programmes informatiques pour la saisie et l'analyse de données
- ⊙ Les autorités individuelles des autoroutes analysent leurs propres données
 - identification des endroits dangereux, de la nature des problèmes
 - sélection de contre-mesures appropriées
 - évaluation de leur efficacité

Rôle de l'ingénierie et de la planification

🎯 L'erreur humaine

- est la principale cause de la plupart des accidents de la route



Source : TRL Limited

Rôle de l'ingénierie et de la planification

- ③ Les améliorations en matière d'ingénierie et de planification peuvent
 - influencer le comportement des usagers de la route
 - réduire la fréquence des erreurs
 - améliorer la sécurité routière
- ③ Prévention des accidents
 - normes satisfaisantes en matière de conception et de planification de nouveaux programmes routiers et de développements connexes
- ③ Réduction des accidents
 - mesures correctives pour le réseau routier rural actuel

Prévention des accidents

- ③ **Peu de recherches** effectuées concernant les relations entre les normes de conception des autoroutes et les taux d'accidents
- ③ **Adoption de normes** de PTM par de nombreux PMM sans en évaluer les conséquences
- ③ **Différences de composition du trafic et de l'usage fait des routes**
 - surtout dans un contexte rural, dans les PMM par rapport aux PTM

Prévention des accidents

Une approche radicalement différente de la conception géométrique des autoroutes, notamment des routes à faible trafic, s'impose.

Facteurs déterminants des accidents de la route =

- carrefours par kilomètre
- courbure horizontale et verticale

Réduction des accidents

- ③ Des programmes d'amélioration à moindres coûts aux endroits dangereux
 - sont recommandés lorsque les ressources sont limitées
 - par exemple les taux de rentabilité de la première année des programmes britanniques = 65 à 950 %
- ③ La lente adoption d'approches d'ingénierie en matière de sécurité routière par les PMM constitue un problème
 - routes souvent construites ou modernisées sans prise en compte de la sécurité routière
 - développement de nouveaux points noirs

Réduction des accidents

- ③ Guide de sécurité routière de TRL pour les planificateurs et ingénieurs :

"Towards Safer Roads in Developing Countries" (Vers une plus grande sécurité routière dans les pays en développement)

- conçu pour être un premier point de référence pour les problèmes de sécurité routière, s'inspire des meilleures pratiques du monde

Sécurité des véhicules

Problèmes

③ La sécurité de la conception des véhicules

- est inadéquate
 - notamment lorsque les véhicules sont fabriqués ou assemblés localement

③ État des véhicules

- le problème se pose plus en cas de difficulté d'obtention des pièces détachées

③ La surcharge

- de biens et de véhicules transportant des passagers contribue à l'augmentation des séquelles de l'accident et des victimes

Papouasie-Nouvelle-Guinée

- personnes transportées dans des navettes à l'air libre
- 45 % des victimes de la route étaient en navette
- notamment dans les zones rurales où il existe une forte demande en services de transport
- mais un faible approvisionnement en véhicules accroît la surcharge des véhicules transportant des personnes
- ce qui augmente considérablement le risque d'accidents sur les voies de desserte

Renforcement de la sécurité des véhicules

🌀 Contrôles législatifs

- de la charge des véhicules transportant des personnes
- des ceintures de sécurité, des casques de moto

🌀 Améliorations de la conception des véhicules transportant des personnes

Éducation en matière de sécurité routière

- ③ Le problème des **enfants piétons** victimes d'accidents de la route est plus important dans les PMM que dans les PTM
- ③ Problème exacerbé dans les zones de faible assiduité scolaire



Éducation en matière de sécurité routière

- ③ L'éducation, via des programmes communautaires, s'avère nécessaire en complément du système scolaire
- ③ Les programmes d'éducation à la sécurité routière doivent être adaptés en fonction du niveau et favoriser le développement humain
- ③ Les professeurs doivent recevoir une formation (quoi et comment enseigner)
- ③ Certains pays ont développé des programmes et des guides à destination des enseignants
- ③ Mais ! le transfert de solutions adoptées par les pays développés aux pays en développement n'est pas automatique
 - de plus amples recherches s'imposent

Formation et examen des conducteurs

Problèmes

- ③ Faibles connaissances et comportement inapproprié des conducteurs
 - en partie dus à des incohérences entre la formation et l'examen des conducteurs
- ③ Les moniteurs d'auto-école professionnels sont limités
 - ils ne sont pas convenablement examinés et ne font pas l'objet de suivi
 - il n'existe pas de manuels de conduite ou d'instruction
- ③ Normes et exigences en matière d'examen du permis de conduire inappropriées

Remédier aux faibles connaissances et au comportement inapproprié des conducteurs

④ Production de guides du conducteur

- un guide de conduite pour les conducteurs de camion a été élaboré par TRL et la Commission économique pour l'Afrique des Nations unies (CEA)
- les conducteurs de camions sont plus touchés par les accidents dans les PMM que dans les PTM - l'inadéquation de la formation y est pour quelque chose

④ Renforcement des normes de conduite

- en améliorant la formation et l'examen des conducteurs

Remédier aux faibles connaissances et au comportement inapproprié des conducteurs

- ③ Améliorer l'octroi de licence, la formation, l'examen et le suivi des moniteurs
 - afin de garantir la transmission de ces normes
- ③ Les examens du permis de conduire doivent exiger un haut niveau de conduite
 - notamment pour l'examen pratique sur route
- ③ Encourager les apprenants à prendre plus de leçons auprès de moniteurs professionnels via des examens plus complexes

Mise en application

- © Dans les **PTM** - une présence visible de la police a permis des améliorations du comportement des conducteurs
- © Mais dans les **PMM** - la police est moins formée, équipée ou mobile

Mise en application

Pakistan

- ③ L'introduction de **patrouilleurs** autoroutiers sur les routes interurbaines a permis de réduire de **6 %** les accidents
- ③ Des **améliorations** en termes de police de circulation ont un potentiel considérable pour
 - l'amélioration du comportement des conducteurs et la réduction des accidents
 - à condition que la police soit en mesure de sanctionner les violations en matière de transport
- ③ **Annonce** des modifications des opérations de police afin de produire un effet maximal sur le comportement des usagers de la route
- ③ Campagne de **publicité** bien ciblée
 - notamment concernant l'alcool au volant
 - sensibilisation des piétons, enfants, cyclistes, etc.

Observations finales

- ③ Les accidents de la route dans les PMM constituent un sérieux problème
 - en termes de taux de mortalité
 - supérieurs à ceux des pays industrialisés
- ③ Importante cause de décès et blessure
- ③ Gaspillage des rares ressources financières (et autres)
 - correspond généralement à au moins 1 % du Produit national brut d'un pays par an

Observations finales

- ③ Systèmes d'informations relatives aux accidents MAAP
- ③ Accent mis sur les relations institutionnelles en matière de sécurité routière
- ③ Normes des véhicules
- ③ Comportement : sensibilisation et formation