

SEMINAIRE INTERNATIONAL AIPCR-AGEPAR

THEME GENERAL :

**DEVELOPPER L'EXPERTISE EN INGENIERIE DE SECURITE
ROUTIERE DANS LES PAYS D'AFRIQUE SUB-SAHARIENNE**

SYNTHESE DU SOUS THEME :

**COMMENT EVALUER L'ETAT DE SECURITE DES
INFRASTRUCTURES EXISTANTES**

Le développement des infrastructures routières a eu comme conséquence l'augmentation des accidents. Ce phénomène est lié à trois facteurs fondamentaux à savoir le facteur humain, le facteur véhicule et le facteur infrastructure routière.

Pour limiter l'insécurité routière, il est nécessaire de procéder à une inspection systématique d'une route existante ou section de route pour identifier des conditions hasardeuses : fautes, manquement ou défaut de conception...qui peuvent ou occasionnent les accidents sérieux.

Deux communications présentées respectivement par Phil ALAN et H. J. VOLLPRACHT permettent de présenter les cas d'Inspection de Sécurité Routière (ISR) en Australie, en Roumanie et en Vietnam.

Ainsi, pour évaluer le niveau de sécurité d'une route existante, il faut étudier le trafic (son rôle, sa composition et son volume) et la route, ainsi que son environnement (les raccordements, les alignements droits, les carrefours, passages à niveau, aires de stationnement, les signalisations, trottoirs, pistes cyclables, système de drainage, les services et aires de repos, les habitations...). Ces inspections doivent être menées par des personnes qualifiées et expérimentées dans les domaines du trafic routier, de l'ingénierie de la route, juridique et de la communication.

L'existence d'une base de données sur les accidents de la route sera importante. Ceci pose la problématique de la collecte de données dans les pays en voie de développement. L'équipe d'inspection doit procéder méthodiquement à son travail en trois étapes :

- Etude préparatoire au bureau (collecte et analyse des données du trafic, de la route, de son environnement, et des accidents ; il faut alors préparer le matériel nécessaire comme les véhicules de transport, la carte routière, le gilet de sécurité, le mètre ruban, l'appareil photo numérique etc. et établir une fiche d'enquête ou de contrôle).
- Etude sur le site : c'est l'inspection proprement dite et le remplissage de la fiche de contrôle.
- Rapport d'inspection comportant les données de la route inspectée, la nature de l'enquête et les manquements observés et enfin, les propositions d'amélioration à court, à moyen et à long terme.

La communication du Zimbabwe, à défaut de structures s'occupant spécifiquement de l'inspection de la sécurité routière, a développé les dispositions préventives pour réduire au maximum les influences des facteurs humains grâce à une éducation et une sensibilisation accrues de tous les intervenants de la route, à la mise en place d'organes pour coordonner et régler la sécurité routière. A cet égard, un organisme a été créé en 2002 : *Transport Strategy Council of Zimbabwe (TSCZ)*.

L'inspection des infrastructures existantes devra être régulière et suivre le processus décrit ci-dessus. Elle sera d'autant plus efficace que la disponibilité et la fiabilité des données d'accidents seront effectives et donneront lieu à des recommandations spécifiques et adaptées.

Il en ressort également qu'il est nécessaire pour les pays en développement de chercher à :

- améliorer la coopération entre la police des Transports et les Administrations de route concernant la collecte et la transmission des résultats adéquats et exploitables ; et
- former les agents de police et les ingénieurs dans des cours communs d'enquêtes de l'accident et d'inspection de la sécurité routière.

Par conséquent, lorsque les défauts de conception sont à l'origine des accidents, il serait plus judicieux d'envisager davantage cette démarche et commettre des audits de sécurité des infrastructures routières nouvelles, car comme on le dit souvent : « *Prévenir vaut mieux que guérir* ».