

RAPPORT DE SYNTHÈSE DE LA 3^{ème} SEANCE

La séance 3 a porté sur l'audit de sécurité pour les infrastructures nouvelles présenté par Lise FOURNIER, appuyé par des exemples concrets d'audits réalisés au Danemark et en Allemagne respectivement de Laurus Agustsson et de Hans J. Vollpracht, tous du CT3.1.

L'audit de sécurité routière doit être comprise comme une évaluation formelle de l'infrastructure routière à construire qui se réalise à la fois à l'étape de la conception de celle-ci, et aussi après construction, avant son ouverture à la circulation.

Le but de l'audit pour l'infrastructure nouvelle est de dépister et de corriger en amont, les vices éventuels de conception, notamment du point de vue de la fluidité du trafic routier attendu en anticipant sur les conflits entre les usagers et sur les incompréhensions qui pouvaient déboucher sur des accidents.

Le processus d'audit commence par une demande du client, la sélection de l'auditeur qui se charge de la collecte et de l'analyse documentaire de l'information sur le projet routier, puis procède à une inspection des sites avec l'aide d'une check list normalisée. Elle débouche sur un rapport final qui permet au concepteur de la route de prendre en compte les aspects pertinents dégagés par l'audit.

Les cas pratiques d'audits réalisés au Danemark et en Allemagne ont permis d'identifier trois acteurs principaux dans le processus à savoir, le client (le plus souvent l'Administration), le concepteur de la route et l'auditeur.

Au Danemark, ces trois acteurs sont en interaction triangulaire avec possibilité d'échange direct entre l'auditeur et le concepteur sur les résultats obtenus.

En Allemagne par contre, c'est le client seul qui est destinataire des résultats de l'audit, à charge pour lui de les répercuter sur le concepteur.

Dans tous les cas, il est apparu que l'audit est une nécessité qui présente un intérêt certain en terme d'analyse de coût et avantage.

Certes, de prime abord, la réalisation d'un audit représente un coût supplémentaire pour le projet. Toutefois, ce coût doit être relativisé puisqu'il ne dépasse pas les 4% du coût de la conception.

Par ailleurs, l'audit permet d'éviter des corrections a posteriori sur la route qui reviendraient davantage chères en terme d'investissements nouveaux, ou de coût d'accident. Dans bien de cas, un audit bien mené arrive à une réduction considérable du coût de l'infrastructure.

De ce point de vue, il est apparu clair que la systématisation de l'audit, bien que d'introduction nouvelle même en Europe puisqu'elle date des années 90 seulement, devrait être prise en compte dans la conception des routes africaines, sans être considérée comme un luxe, car il vaut mieux prévenir que guérir.

A cet effet, dans le cadre de la préparation du manuel d'audit en cours au niveau de l'AIPCR, il est attendu que le modèle de check list d'audit de sécurité routière fasse l'objet d'un large partage au niveau des participants africains afin d'y intégrer les spécificités.

A ce sujet, l'AGEPAR devrait jouer un rôle central et surtout évaluer les besoins en renforcement des capacités dans le domaine de l'audit qui exige des compétences spécifiques dont le minimum est un niveau universitaire en génie civil, avec une formation complémentaire appropriée.

Modérateur : P. ELSENAAR (GRSP)

Premier rapporteur : Z. NGOUMBE (AGEPAR)

Deuxième rapporteur : T. J. BOYINDJO (DGTP TOGO)