

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS

PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

ETUDE DE RE  
DE SECURITE ROUTIERE DE LA DIRECTION  
NATIONALE DES TRANSPORTS

ON DES ACTIVITES

**RAPPORT FINAL**

Septembre 2003

Consultant : Mr. Mamadou DJENAPO

# Plan de l'étude .

*Etude de restructuration des activités de sécurité routière de la DNT*

## **Introduction**

- *Problématique de la sécurité routière en Afrique*
- *La sécurité routière au Mali*
- *Dimensions et caractéristiques de l'insécurité routière*
- *Facteurs d'accidents*
- *Coût des accidents*
- *Approche méthodologique*

## **1 Diagnostique de la situation actuelle de la sécurité routière**

### **11- Le contexte actuel de la sécurité routière**

*111- Les structures institutionnelles*

*112- Le réseau routier*

*113- La motorisation et son évolution*

*114- L'accès à la **conduite** et les sanctions*

*115- Les victimes de l'insécurité routière*

*116- L'assurance automobile*

*117- La prise en charge et l'indemnisation des victimes*

### **12 Le continuum éducatif**

*121 La sécurité routière dans les programmes scolaires*

*122 La formation professionnelle et la **sécurité** routière*

*123- La formation des conducteurs et les auto-écoles*

*124- Les campagnes de prévention*

### **13- La réglementation**

131- Un nouveau code de la route

132- Le port de la ceinture de **sécurité**

133- le port du casque

134- La consommation d'alcool

### **14- Le contrôle technique**

141- Généralisation du contrôle technique

142- **Privatisation** du contrôle

143- **Périodicité** et points de contrôle

144- Les centres de **contrôle** et les moyens **matériels**

145 **Coût** du contrôle

146- **Efficacité** du contrôle

147- **Instauration** d'un **contrôle** du contrôle

### **15- Développement d'une culture de sécurité routière**

151- Renforcement des capacités

152- Prise en compte des facteurs psychologiques

## **2- Analyse critique de la gestion de la sécurité routière**

21- Coordination entre les différents acteurs de la sécurité routière

211- Les responsabilités de la sécurité routière à la DNT

212- Composition, rôle et actions du CNSR

213- Coordination entre les intervenants

## **22- Le système de recueil des données**

*221 Importance du recueil*

*222- Les PV de constatations des accidents*

*223- Le remplissage et la remontée du BAAC*

*224- Le traitement du BAAC*

*225- L'analyse des données*

## **23- Les actions de sécurité routière de la DNT**

*231- Les stages de formation*

*232- Les campagnes de prévention*

*2321 – Les campagnes radiodiffusées*

*2322- Les campagnes télévisées*

*2323- Les autres formes de communication*

## **24- Coopération internationale et sécurité routière**

*241- Le BAAC*

*242- La sécurité routière dans les projets financés par la Banque*

## **3 Eléments pour une politique efficace**

### **31- Changements des structures institutionnelles**

*311- Inadéquation des structures actuelles*

*312- Rénovation obligatoire du CNSR*

*313- Les arguments en faveur du renforcement de la DNT*

*314- Avantages et inconvénients d'une structure nouvelle*

32- La **pérennisation** du BAAC

321- *L'expérience sénégalaise et ivoirienne*

322- L'analyse des *résultats*

33- Les besoins de financement de la sécurité **routière**

331- Estimation des besoins humains

332- Nécessité de renforcement des capacités

333- Le *coût* de fonctionnement

34- Les sources du financement

341- L'origine actuel des fonds

342- Mise en œuvre d'un partenariat avec le *privée*

343- La *coopération* internationale

## **Conclusion et recommandations**

### **Annexes**

ANNEXE 1 : Fiche BAAC Version 2001 (Recto et verso)

ANNEXE 2 : **Règlement** intérieur du CNSR

ANNEXE 3 :

ANNEXE 4 : Composition du CNSR

ANNEXE 5 : Estimation des **coûts** de fonctionnement de l'**Organe Pilote**

## INTRODUCTION

Problématique de la sécurité routière en Afrique

L'accroissement des moyens mobiles de transport, l'amélioration qualitative et quantitative de la voirie urbaine ces vingt dernières années ont entraîné un **développement spectaculaire** des accidents de la route en Afrique et plus **particulièrement dans** la quasi totalité des villes africaines.

Selon une étude de la coopération néerlandaise<sup>1</sup> les accidents mortels ont connu un accroissement de 350% en Afrique pendant que les pays développés arrivaient à stabiliser voire à réduire le nombre d'accidents mortels.

En 1990 les accidents de la circulation se rangeaient au 12<sup>e</sup> position parmi les causes de mortalité en Afrique.

Une étude récente de TRL ( Transport Research **Laboratory** ) montre que le nombre de tués dans les accidents de la circulation en 1999 est compris entre 750 000 et 880 000. Plus de 85% de ces victimes proviennent des Pays en Développement et des pays émergents d'Afrique, d'Asie d'Amérique Latine et du Moyen Orient.

En d'autres termes il y a cinq fois plus de tués dans les pays en voie de développement que dans les **pays développés** où il existe depuis fort **longtemps** des politiques de sécurité routière.

Même dans ces pays à forte motorisation où il existe une véritable culture de la sécurité routière matérialisée par des politiques cohérentes, le risque d'être impliqué dans un accident est **très** élevé car tout individu a, dans sa vie, une chance sur deux **d'être** impliqué dans un accident de la circulation. Il va de soi que ce risque est beaucoup plus important dans les pays africains où la gestion de la sécurité routière est à un stade embryonnaire.

Les études réalisées par TRL pour le compte du GRSP-Partenariat Global pour la sécurité Routière et celle réalisée par le département des transports du Gouvernement des Etats Unis ( Africa Road Safety Review)

---

<sup>1</sup> Dhlwayo, ME « A Review of the Road safety situation in Africa » Présenté au Troisième Congrès sur la sécurité routière. Prétoria avril 1997

montrent que pendant ces dernières années la situation de la sécurité routière en Afrique est la plus mauvaise dans le monde.

Avec approximativement 4% des véhicules motorisés du monde, l'Afrique compte un nombre de tués sur ses routes qui avoisinant 80 000 personnes c'est à dire 10% des victimes de la route dans le monde. Autrement dit le risque d'être tué dans un accident impliquant un véhicule motorisé est deux fois et demi plus élevé en Afrique.

Région	Pourcentage de Tués	Pourcentage de véhicule motorisé	Pourcentage de la population mondiale
Afrique sub-sahararienne	10%	4%	10%
Pays développés	14%	60%	15%
Asie -Pacifique	44%	16%	54%
Europe Central et Est	12%	6%	7%
Caraïbe et Amérique Latine	13%	14%	8%
Afrique du nord et Moyen Orient	7%	2%	5%

**Tableau 1** : Répartition des tués, des véhicules motorisés et de la population Mondiale par région

Ce risque est d'autant plus élevé quand il s'agit de pays africains n'ayant pas encore mis en place une politique de lutte contre l'insécurité routière et dont le niveau de motorisation est très élevé. Dans cette catégorie de pays les victimes des accidents de la route sont le plus souvent de jeunes actifs ayant à leur charge une famille et d'importantes responsabilités dans les schémas de développement de leur pays. Par contre dans les pays où la motorisation « automobile » est faible et l'infrastructure routière inadéquate, les tués sont en majorité des piétons ou des usagers d'engins à deux roues.

Malgré l'augmentation régulière des victimes de la route et les conséquences sociales et économiques des accidents, la sécurité routière n'est pas perçue comme une priorité politique ou médicale car les pays africains sont confrontés à d'autres problèmes en apparence plus urgents et plus fatales pour les populations. C'est du moins la vision dominante chez les responsables politiques et administratifs confrontés au difficile arbitrage dans l'allocation des rares ressources publiques.

Cette façon d'appréhender la sécurité routière est de plus en plus démentie par la répétition des « accidents catastrophes » qui interpellent non seulement les élus ( élus locaux et parlementaires ) mais aussi les pouvoirs exécutifs qui sont tenus de rendre compte à des opinions publiques de plus en plus conscientes et exigeantes.

Mais au delà de la souffrance et de la misère humaine qu'engendrent les conséquences des accidents de la circulation, les « coûts économiques » des accidents de la route sont tellement élevés qu'ils deviennent un véritable handicap à la croissance et au développement.

## Dimension et **caractéristiques** de l'**insécurité routière** au Mali

La sécurité **routière** au Mali est à l'image de la sécurité **routière** en Afrique. Ici comme partout ailleurs le développement urbain a **été** synonyme d'un développement spectaculaire de la motorisation et probablement d'un accroissement **exponentiel** des accidents de la route. Cet accroissement de la motorisation conjuguée à la forte croissance démographique et à une urbanisation galopante sont autant de facteurs qui contribuent à la multiplication des risques liés à l'usage de la route.

A ces éléments s'ajoutent encore la forte présence des engins 2 roues et l'inadéquation des infrastructures qui font que les victimes de la route se retrouvent dans la catégorie des jeunes actifs (18 à 30 ans) mais aussi dans les catégories de population les plus vulnérables que sont les piétons, les vieillards et les enfants.

Il n'est pas possible d'évaluer de façon précise la dimension et les caractéristiques des accidents au Mali en l'absence d'un **système** très performant de collecte des données.

En effet les données disponibles à la DNT comme dans les autres structures ne permettent pas une interprétation très objective sur l'origine et la nature des accidents de la route, à cause d'une **évolution** en dents de scie dans le recueil des données. Mais il est évident que l'accroissement exponentiel de la motorisation en véhicules d'occasion dont l'**âge** moyen dépassent 10 ans est un facteur qui ne peut que contribuer à une montée inquiétante des risques d'accidents.

Les données disponibles au BRCTU (Bureau de Régulation de la Circulation et des transports Urbains) du District de Bamako ont tendance à confirmer l'ampleur du **phénomène**, illustrée par la présence **régulière** dans la presse de commentaires sur les accidents catastrophiques ou spectaculaires.

Communes	Nombre Accidents	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers	Total Victimes
CI	91	12	61	39	102
CII	199	16	43	172	231
CIII	137	10	119	36	265
CIV	146	35	97	85	218
CV	386	40	232	197	468
CVI	191	19	133	67	219
TOTAL	1150	132	685	596	1413

**Tableau** : Accidents corporels constatés en 2001 (Source : Bilan accident BRCTU).

Une analyse des données fournies dans le bilan accidents de 2001 du District de Bamako montre que :

Le taux de gravité est de 11 tués pour 100 accidents de 9,34 tués pour 100 victimes. Un accident corporel à Bamako a fait en moyenne 1,228 victime.

D'autres enseignements que l'on peut tirer de ce bilan de l'année 2001 est que 33.07% des victimes sont des usagers des 2-roues et qu'environ 16% sont des piétons. Les personnes âgées représentent moins de 3% des victimes de moins de 17 ans représentent 7,61%. La majorité des victimes a entre 26 et 35 ans.

C'est sans conteste la Gendarmerie Nationale qui nous fournit le plus d'enseignement sur les accidents de la circulation au Mali. En effet les données disponibles à la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale sont dans une certaine mesure les plus complètes en matière statistique dans la mesure où il s'agit d'un recensement mensuel par région des accidents de la circulation et des autres calamités constatés par les Gendarmes.

Il manque néanmoins tous les accidents constatés par les forces de Police car les gendarmes font les constats en rase campagne et en ville seulement quand un agent des forces de l'ordre ou un militaire est impliqué dans un accident.

La synthèse des statistiques mensuels de 2002, appelés « statistiques des accidents de la circulation et autres calamités constatés par les unités de la Gendarmerie au titre du mois de... » nous donne le tableau suivant :

Statistique des accidents de la circulation et autres calamités													Mois de: mars	
	ACCIDENTS CIRCULATION				ENGINS IMPLIQUES						CAUSES			
	Nbre	Morts	Bl	Bg	TV	4RM	2RM	Char	Vélo	Train	Iv	Ic	Dt	Col
Kayes	72	54	277	150	481	70	6	6	1	3	8	57	26	4
Koulikoro	216	94	579	225	898	271	21	1	1	0	19	219	53	24
Bamako	129	22	81	23	126	171	38	0	1	0	9	116	5	31
Sikasso	62	46	164	53	263	70	14	1	0	0	2	62	14	3
Ségou	179	129	468	232	829	172	46	18	6	0	26	202	30	8
Mopti	71	98	160	125	383	88	9	1	1	0	15	68	17	2
Touctou	27	28	61	20	109	27	9	0	0	0	7	30	4	2
Gao	17	15	58	19	92	19	1	0	0	0	0	19	2	0
Kidal	1	1	2	0	3	2	0	0	0	0	0	0	1	0
Total	774	487	1850	847	3184	890	144	27	10	3	86	773	152	74

Source: Direction Générale de la Gendarmerie Nationale

BL: blessés légers

Bg: blessés graves

Car: charrette

Tm: train

4RM: Véhicule 4 roues motorisés

2RM: deux roues motorisés

IV: Imprudence victime

IC: Imprudence conducteur et excès vitesse

Dt: Défaillance technique

Col: collision

TV : Total victime

Ainsi sur 774 accidents constatés par la Gendarmerie, on dénombre 487 tués, 1850 blessés légers et 847 blessés graves. Le taux de gravité est donc de 63 tués pour 100 accidents et 15 tués pour 100 victimes. Un accident corporel constaté par les unités de Gendarmerie fait en moyenne **4,11** victimes.

Les régions les plus accidentogènes à partir de cette source sont Koulikoro avec 28% des accidents et Ségou 26%.

Même dans les pays où il existe une certaine culture de la sécurité routière comme le Sénégal, la Côte d'Ivoire ou le Bénin il est clair que les chiffres donnés sont largement sous-estimés et il n'est pas étonnant qu'il en soit de **même** pour le Mali où la pratique du recensement est encore balbutiante.

A cette méconnaissance de la dimension des accidents s'ajoutent l'**absence** de données sur leurs caractéristiques.

Il est important de connaître la **répartition** des accidents entre la ville et campagne, de **même** la connaissance de la proportion des catégories d'usagers dans les collisions peut être un indicateur précieux dans la conception des messages de prévention ou d'information.

Par exemple le pourcentage d'accidents impliquant un engin deux-roues ou un « pousse-pousse » peut être un indicateur du type d'action qu'il faut mener pour lutter contre cette caractéristique des accidents urbain à Bamako. La connaissance du nombre d'usager de deux-roues de tués par traumatisme crânien est un indicateur de la gravité du non port de casque et peut pousser les autorités à mettre en place une stratégie coûteuse tendant à susciter une forte adhésion au port du casque (étape intermédiaire avant la sanction).

Certaines données sur la ville de Bamako peuvent pourtant contribuer à la caractérisation des accidents.

On sait par exemple que 33% des tués dans le District de Bamako en 2001 sont des usagers des deux-roues et 20% des piétons et que pendant cette période la moitié des **véhicules** automobiles impliqués dans les accidents ne sont pas assurés. Ceci pose aussi le **problème** de l'indemnisation des victimes et de leurs ayants droits.

### **Les facteurs d'accidents :**

Dans l'énumération des causes des accidents les statistiques de la Gendarmerie sont la meilleure référence car elles prennent en compte les causes des accidents. Ainsi sur 1185 causes retenues on note :

- 71% sont liées à l'**imprudence** du conducteur
- 14% à des défaillances techniques
- 8% au comportement imprudent de la victime,

- 7% à des collusions qui peuvent être assimilés au mauvais état de la chaussée.

D'une façon générale les causes des accidents ou de leur gravité sont:

- le mauvais comportement des usagers ;
- l'état des véhicules ;
- les défaillances physiques du personnel roulant dues aux conditions de travail ;
- le transport mixte ;
- l'imprudance des conducteurs (les chauffeurs de véhicules de transports en commun sont particulièrement pointés du doigt en milieu urbain) ;
- les défaillances des **systèmes** de contrôle impliquant soit les forces de l'ordre soit le système de contrôle technique des véhicules ;
- à l'insuffisance de la réglementation en vigueur ou le non respect de cette réglementation ;
- à la forte pression de certaines organisations professionnelles tendant à rechercher des avantages corporatistes aux détriments de **l'intérêt** général.

Pour avoir des réponses claires et incontestables **il** est indispensable d'avoir des données fiables sur plusieurs années.

### **Coût des accidents**

Les accidents de la route génèrent certes des souffrances physiques et psychologiques, individuelles et collectives insupportable pour la nation **entière** mais ses conséquences économiques en font aussi un enjeu majeur pour le développement économique.

Il est difficile d'estimer le coût économique des accidents de la route au Mali comme d'ailleurs partout en Afrique. Les méthodes connues pour l'évaluation du coût économique des accidents de la route sont des **appréciations** en pourcentage du PIB ou du PNB.

Dans la plupart des cas le coût des accidents est compris entre **0,5%** et 2% du PIB.

Le PIB du Mali en 2000 étant estimé à 1800 milliards de CFA et en supposant qu'on perd seulement 1% du PIB le coût des accidents serait de 18 milliards environ par an soient plus de 49 millions par jour.

La **sécurité routière** est donc un enjeu économique qu'il est possible d'estimer par des méthodes de calcul économique ; mais aussi un enjeu politique humain et social qu'il n'est pas possible de **quantifier** en **termes** économiques.

En effet comment estimer le coût d'une catastrophe routière qui met en émoi toute une nation en la privant parfois de ses valeurs confirmées ou de ses espoirs ?

C'est justement à l'**occasion de tels** événements malheureux que se pose le problème de l'amélioration de la sécurité routière vue sous le seul prisme de la culpabilisation de certaines catégories d'acteurs.

La Direction Nationale des Transports DNT qui est l'organe de gestion de la sécurité **Routière** est alors sollicité **Par** les **plus** hautes autorités **pour** faire l'état des **lieux** et proposer des **actions complémentaires** en vue d'améliorer la sécurité.

Cette façon d'aborder les questions relatives à la sécurité routière n'est pas de nature à contribuer à l'amélioration globale du système. Tout juste permet **elle** d'identifier un élément dominant, permanent ou conjoncturelle, sur lequel on développe une ou plusieurs actions ponctuelles.

Une gestion efficace de la sécurité routière exige une approche globale qui intègre les cinq éléments du système :

- un cadre de concertation nationale des acteurs ;
- une banque de données fiables et régulièrement mise à jour ;
- le continuum **éducatif** : prévention jeunesse, conduite, communication et campagne de prévention ;
- une bonne réglementation ;
- le contrôle technique et ;
- l'adéquation des infrastructures ;
- développement d'une culture de **sécurité** routière.

Approche méthodologique :

La méthodologie suivie pour cette étude de la restructuration des activités de sécurité routière de la DNT découle de cette approche globale. Elle suivra les étapes suivantes :

- la description du système actuelle ;
- l'analyse critique des paramètres du système pour identifier les dysfonctionnements éventuels ;
- des propositions de solutions pour améliorer le système global et enfin ;

- le financement de la sécurité routière.

## 1 – Diagnostique de la situation actuelle de la sécurité routière

### ■- Le contexte actuel de la sécurité routière :

#### 111- Les structures institutionnelles :

Au niveau du Ministère de l'**Equipement** et des Transports, il existe deux grandes structures :

La DNT ( Direction Nationale des Transports ) est le principal responsable de la sécurité routière au Mali.

Créé en 1990 en remplacement de l'**Office** National des Transports et actuellement sous la tutelle du **Ministère** de l'**Equipement** et des Transports, les missions assignées à la DNT sont :

- **Elaborer** la réglementation en matière de transport et de veiller à son application ;
- **Effectuer** les études et les recherches nécessaires à l'élaboration de la politique des transports ;
- **Préparer** les projets de programme et plans d'action ;
- Veiller à l'exécution des décisions et d'évaluer leurs impacts ;
- Préparer toutes les mesures relatives à la réorganisation des structures, au perfectionnement des méthodes de travail, à l'amélioration des relations et à la qualité des services offerts au public.

La DNT comprend trois grandes divisions qui sont à leur tour subdivisées en section. C'est la Division « Administration des Transports » qui a en charge la gestion de la sécurité **routière**. La section « **sécurité des transports** » qui semble compétentes pour la sécurité routière mais les deux autres sections de cette division, la section « Contrôle et vérification » et la section « Parc » sont aussi impliquées de **facto dans la gestion de la** sécurité routière.

La DNTP (Direction Nationale des Travaux Publics): Exerce les fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. La DNTP a des subdivisions dans toutes les régions.

Le CNSR ( **Comité** National de Sécurité routière ) : créée en 1996 auprès du Ministre chargé des Transports, le CNSR est un organisme consultatif dont la mission est mener la réflexion sur la sécurité routière et d'appuyer

les organismes impliqués dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

La Direction **Générale** de la Police Nationale

A l'intérieur des agglomérations, les commissariats de police sont impliqués dans la gestion de la sécurité dans la mesure où il leur revient de faire respecter la **réglementation** sur la voie publique mais aussi de faire les constats et d'établir les procès verbaux d'accident.

La Direction **Générale** de la Gendarmerie Nationale :

Hors des villes les tâches dévolues à la Police en **matière** de sécurité routière sont prises en charge par les Gendarmes.

La **Direction** Nationale de la Protection Civile :

Les sapeurs pompiers interviennent au niveau de l'évacuation des victimes vers les centres de soins.

Le BRCTU (Bureau de Régulation de la Circulation et des Transports Urbains) est un service technique de la Mairie Centrale de Bamako dont le **rôle** est d'organiser la circulation dans la ville. Sa section étude produit chaque année un rapport sur les accidents de la circulation dans le District.

#### 112- Le réseau **routier**

Le réseau routier malien est classé en cinq catégories ; les routes nationales (RN), les routes **régionales** RR), les routes **d'intérêt** local (RL), les pistes rurales et les pistes non classées. Les routes nationales sont bitumées à 40% pour une longueur totale de plus de 5700 kilomètres.

La voirie urbaine a connu un développement spectaculaire ces **dernières** années notamment à Bamako. Ségou, **Sikasso**, Kayes et Mopti avant la CAN 2002. Ces routes urbaines de grande **qualité** étaient parfois surdimensionnées ou mal maîtrisées par les usagers contribuant ainsi à l'accroissement des accidents du fait de l'opportunité nouvelle d'excès de vitesse engendrée par ces nouvelles infrastructures.

Les nouveaux aménagements tiennent insuffisamment compte des piétons, des cyclistes et des motocyclistes qui sont parfois les principales victimes des accidents de la route en milieu urbain.

#### 113- La **motorisation** et son **évolution**

Le parc de véhicules automobile était **estimé** en 1999 à plus de soixante mille ( 60 000 ), on estime son taux de croissance plus de 15% à cause du développement massif et continu des véhicules d'occasion. Le parc d'engins à deux roues motorisés n'est pas facile à estimer, car seul la

catégorie de motos est astreinte à l'immatriculation. Il est certain qu'il s'est développé dans des proportions analogues à celles des automobiles. Environ  $\frac{3}{4}$  des engins motorisés du Mali circulent dans la zone de Bamako.

#### 114- La **formation** et **les** auto-écoles

Environ quinze auto-écoles assurent la formation à la conduite. Il n'existe pas de formation académique pour les moniteurs, l'apprentissage est donc le mode de formation des moniteurs. Le contrôle de connaissance prévu dans le décret réglementant la profession n'est pas appliqué.

Les auto écoles sont généralement des micro entreprises de moins de cinq salariés et ayant des moyens **très limités** et ne disposant pas de plus de trois véhicules pour la formation pratique. Compte tenu du **coût relativement élevé** de la formation ( entre 80 000-et 150 000 francs CFA), la voie **privilégiée pour l'initiation** et la maîtrise de la conduite est **l'apprentissage par** un particulier entant que « apprenti » receveur dans **les** véhicules de transport en commun. **d'où** la prédominance des aspects pratiques sur les aspects théoriques et psychologiques de la conduite.

On constate en effet un meilleur taux de réussite chez les apprentis receveur que chez les candidats des auto-écoles.

#### 115- L'assurance automobile

La profession d'assureurs est totalement privatisée au Mali ce qui lui confrère une efficacité certaine ; les compagnies d'assurance sont **regroupées** au sein d'un « **Comité** des Assureurs du Mali » qui est **l'interlocuteur** de la profession **auprès** des pouvoirs publics. Cinq grande compagnies se partagent l'essentiel du marché.

L'assurance automobile et autres engins motorisés est en principe obligatoire mais une étude récente estime à environ 50% le nombre de véhicule assuré.

Le système de tarification est balisé par les textes et recommandations de la CIMA (organisation interafricaine des assurances). Il faut retenir de ce système assez complexe que le principe d'une tarification minimum obligatoire n'est pas respecté par toutes les compagnies.

Les bonifications sont accordées aux bons conducteurs et les mauvais conducteurs peuvent voir leur contrat **résilié**. Le système ne prévoit pas une tarification spéciale pour les nouveaux conducteurs.

#### 116- Prise en charge et indemnisation des victimes

La prise en charge des victimes comprend trois aspects : l'alerte et le mode de transport, **l'accès** aux soins et l'indemnisation **financière**.

Les systèmes de communication sont maintenant **très** développés en ville **pour** que **l'alerte** puisse **être** donnée rapidement, mais en rase **campagne** la situation est **totalemment** différente.

En cas d'accidents hors des villes c'est généralement un véhicule qui a été témoin de **l'accident** qui averti le poste de Gendarmerie le plus **proche** car aucun système de communication n'est prévu à cet effet sur les routes. Les Unités d'intervention des Directions Régionales de la Protection Civile disposent de quelques ambulances pour l'évacuation des victimes.

L'accès aux soins pour toutes les victimes de la route est probablement une des plus grosses lacunes de la sécurité routière. L'organisation des secours d'urgence n'est pas codifié, **même** si le transport vers les centres de soins est théoriquement du ressort des gendarmes et des sapeurs pompiers.

En ville par exemple, dans la majorité des cas les victimes sont transportées vers les centres de soins par des usagers bénévoles qui sont sur les lieux de l'accident. Les conducteurs qui transportent les victimes du lieu de l'accident au centre de soins ne sont pas **informés** sur les capacités techniques des centres. En effet tous les centres de soins ne disposent pas de personnels qualifiés et de l'équipement nécessaire pour les traitements d'urgence des accidentés de la route. Il arrive qu'une victime ne soit pas prise en charge dans le premier centre qui le reçoit et que le temps perdu pour sa prise en charge effective lui soit fatal.

Le centre de santé est rarement averti à l'avance de l'arrivée imminente des blessés graves, on perd donc du temps pour mettre en place un **système** de traitement.

Mais plus grave encore est le fait que le traitement immédiat des blessés arrivés à **l'Hôpital** n'est pas automatique. Les **services** d'urgence sont souvent très mal équipés en matériels, surchargés de patients et toujours **dépourvus** de médicaments. Il n'est souvent demandé à la victime de participer financièrement aux soins d'urgence. Parfois c'est tout simplement l'automobiliste bénévole qui a transporté la victime qui est **prié** de participer aux frais de soins. **Ceci** contribue à décourager les bonnes volontés pour transporter les blessés sachant qu'il court un risque financier.

L'indemnisation des victimes est assurée par **l'Institut** Nationale de Prévoyance Sociale (INPS) quand il s'agit d'un accident de travail et par les sociétés d'assurances. Les deux systèmes sont fondés sur des procédures codifiées mais mal connus des victimes dont certaines ne peuvent bénéficier des indemnités du fait de cette ignorance des délais et des recours possibles.

Les forces de l'ordre tardent souvent à mettre les PV à la disposition des compagnies d'assurance ou ne le font pas du tout car elles estiment que leur seul interlocuteur est le juge d'instruction. Ce point mérite d'être

**clarifié** car cette réticence des forces de l'ordre est un handicap pour le travail d'indemnisation rapide des victimes.

Si pour l'INPS le délai de déclaration de l'accident de travail est très court (deux à trois jours) il est de trois mois pour les assurances. Dans les deux cas l'indemnisation repose sur le principe de la réparation du préjudice financier et du préjudice physique.

Le système d'indemnisation par les assurances ne prévoit aucune solution alternative pour les victimes de chauffeurs non assurés ou tout simplement en cas de fuite des conducteurs fautifs.

## 12- Le continuum **éducatif**

### 121- La **sécurité routière** dans les programmes scolaires

Tout d'abord il convient de noter le faible taux de scolarisation au Mali qui est en soit une limite à l'enseignement de la sécurité scolaire.

Cet enseignement de la **sécurité** routière est prévu dans les programmes de l'enseignement fondamentale, mais plutôt de façon implicite, dans les cours de langue. Il est parfois traité comme tel en quatrième et en cinquième année dans une discipline appelée « Education civique ». Cet enseignement est dispensé sous la forme de conseils du type :

- Avant de traverser la route je regarde à droite et à gauche pour voir s'il n'y a pas de voitures ;
- je ne joue pas sur la route à la sortie de l'école.

Cet enseignement est dispensé de façon différente selon l'intérêt accordé par l'académie à la Sécurité. Le **système** d'apprentissage des premières grandes règles liés à l'usage de la route ou de la rue n'est pas enseigné de **façon** homogène dans l'enseignement de base.

L'enseignement de la **sécurité** routière au second cycle et au lycée est insuffisant. C'est pourtant à cet stade que les scolaires s'initient à l'usage de la route en tant que cycliste et motocycliste. Faut – il signaler que l'usage de ces engins ne **nécessite** dans les faits aucune autorisation de conduire. L'appropriation de route se fait rarement sans dommage pour les scolaires qui n'ont pas été préparés à la circulation routière.

La sensibilisation à la sécurité routière ne doit pas **être** interrompue pendant la scolarité.

## 122- L'enseignement professionnel des moniteurs et la **sécurité routière**

Il n'y a pas de formation académique pour les moniteurs d'auto-école ; leur apprentissage est assuré par des stages pratiques auprès des auto-écoles qui désirent s'attacher leurs **services**.

La formation des professionnels de la conduite que sont les chauffeurs emprunte aussi la voie de l'apprentissage, notamment comme receveur dans les véhicules de transport collectif.

Seuls les inspecteurs de permis de conduire suivent un cursus académique avant d'exercer leur profession. Ils sont pour la plupart des techniciens spécialisés nommés par **arrêté** du Ministre en charge des Transports.

Il existe cependant un Centre de Perfectionnement et des formations **spécifiques** ont été **dispensées** aux moniteurs d'auto-écoles. aux chauffeurs et aux **inspecteurs** de **permis** de conduire.

## 123- Les **auto-écoles** :

Un **arrêté** interministériel de 2000 (Ministère Industrie Commerce Transport et Ministère Education) fixe les conditions **d'agrément** des auto-écoles. un autre arrêté du Ministère chargé des Transports fixe les conditions d'exercice de la profession de moniteur.

Force est de constater qu'aucune des auto-écoles et aucun des moniteurs ne sont autorisés à exercer selon les dispositions légales précitées.

Notons que dix huit auto-écoles détiennent une autorisation provisoire et que vingt six dossiers de **création** d'auto-écoles sont en cours de traitement.

Pour éviter un développement **anarchique** du secteur il convient tout d'abord d'examiner la situation des **entreprises** existantes. au besoin retirer l'agrément à celles qui ne sont **pas** en mesure de respecter la réglementation avant toute nouvelle attribution **d'agrément**.

Ce secteur est important pour la sécurité, il est donc souhaitable de permettre l'éclosion d'entreprises modernes et viables. Une réflexion sur le nombre critique d'auto-écoles est nécessaire pour éviter la domination du secteur informel en la matière.

### 13- La réglementation

#### 131- Un nouveau code de la route

Un nouveau code de la route a été approuvé en 1999 avec ses 29 textes subséquents. Ce code qui a connu une large diffusion met particulièrement l'accent sur les conditions d'accès à la conduite en vue de protéger les usagers.

Les catégories de permis de conduire reconnues dans le code sont : les permis **A,B,C,D,E,F**.

Les permis destinés aux professionnels de la conduite sont les quatre derniers. Leur obtention est conditionnée en principe à la présentation d'un certificat médical attestant de l'aptitude du candidat.

Une commission est spécialement mise en place pour la délivrance de ces permis et c'est à la commission de désigner les médecins chargés de l'examen des dossiers sanitaires.

La période de validité des permis professionnels est aussi fixée. Elle varie entre cinq ans et un an selon l'**âge** du conducteur.

- Elle est de cinq ans pour les conducteurs âgés de moins de 45 ans,
- de trois pour les conducteurs dont l'âge est compris entre 45 et 55 ans,
- de un ans pour les conducteurs âgés de plus de 55 ans.

#### 132- L'accès à la conduite et les sanctions

Le permis de conduire comporte une épreuve théorique et une épreuve pratique. Pour l'épreuve théorique il s'agit de répondre à une trentaine de questions présentées sur des images diapositives ; Si la totalité des bonnes réponses est égale ou supérieure au deux tiers le candidat est déclaré admissible à l'épreuve pratique.

L'épreuve pratique se fait en deux phases. la première étape consiste en une marche arrière et un créneau dont la réussite conditionne l'étape suivante qui est la conduite en situation normale. Le taux de réussite n'est pas très élevé il avoisine rarement 50%.

Les inspecteurs de permis de conduire sont des techniciens spécialisés nommés par **arrêté** ministériels. Avant de prendre fonction, l'inspecteur **prête** serment auprès d'un Tribunal de première instance. Le permis de conduire est passé dans toutes les subdivisions de la DNT.

Qui sont les détenteurs de permis de conduire ? **On** ne dispose de peu de données détaillées sur les conducteurs de véhicule mais l'informatisation très avancée de la DNT est maintenant en mesure de permettre le traitement efficace de son fichier.

- Quelle est la répartition des conducteurs par tranche d'âge ?
- Quelle est la répartition des conducteurs par catégories socioprofessionnelle ?

- La répartition des permis par catégorie ou par région ?

Le recoupement de ce type d'information avec les informations du fichier accidents pourrait **servir** de base à la définition d'une bonne **politique** de communication.

Les sanctions administratives comprennent la suspension, le retrait et **l'annulation** pure et simple du permis de conduire. L'agent qui verbalise le fautif peut prononcer **auprès** enquête la saisie immédiate du permis, surtout en cas de tentative de délit de fuite.

Compte tenu de la forte implication de la mauvaise conduite, la quarantaine de retrait de **permis** de conduire **prononcée** par la commission de retrait est relativement insuffisante. **L'origine de** cette insuffisance provient de la faiblesse des dossiers présentés par les forces de Police en **milieu** urbain.

La commission de retrait de permis de conduire se réunit en pratique quatre à cinq fois par an ; Elle est composée de douze membres représentant : La DNT, la DNTP, la Police, la Gendarmerie, le syndicat des chauffeurs, le syndicat des transporteurs, le Procureur de la **république** et le **Ministère** de la Santé, la Protection Civile. Les assurances qui sont un maillon essentiel dans l'identification des mauvais **conducteurs** et des récidivistes ne sont pas **représentées** dans cette commission. Cette anomalie devrait être **corrigée** car elle est à la source du dysfonctionnement de cette commission. Le Comité des assureurs doit **pouvoir** présenter des dossiers de retrait de permis.

### 133- Le port de la ceinture de **sécurité**

Le port de la ceinture de sécurité n'est pas effectif au Mali et la plupart des véhicules ne sont pas équipés de cet accessoire important pour la sécurité.

#### 133- le port du casque

Le port du casque est en principe obligatoire. Plusieurs tentatives pour appliquer le respect de cette réglementation ont été vaines à cause de la réticence des usagers des deux-roues.

Il faut dire que le port du casque se heurte à plusieurs blocages qui ne sont pas de nature à promouvoir son utilisation.

- il serait inadapté au climat chaud et provoquerait des malaises pendant certaines périodes de **l'année** où le thermomètre grimpe facilement au dessus des 40° ,
- il **est** encombrant et n'est pas facile à emporter dans les déplacements pédestres,

- les mesures visant à l'imposer sont perçues comme des atteintes à la liberté individuelle et provoquent donc chez certains individus une réaction de **résistance** à l'arbitraire,
- l'**utilité** du casque en tant que facteurs de réduction des traumatismes n'est pas bien **assimilé**,
- il n'existe pas une culture de sécurité **routière** qui s'implante difficilement à cause de l'enracinement profond des croyances tendant à considérer les accidents comme des **phénomènes** inéluctables dus au destin ou aux mauvais sorts.

### 134- La consommation d'alcool

La conduite en état d'ivresse est interdite mais il n'existe aucun taux légal maximal d'alcoolémie toléré ni aucun moyen de mesure de cette alcoolémie.

Faute de moyen de contrôle, les statistiques d'accidents ne peuvent être **intégrées**. C'est pourtant un facteur qui intervient dans beaucoup d'accidents dans le monde.

D'autres substances euphorisantes ou **dopantes** sont utilisées pour atténuer la sensation de fatigue afin de permettre aux conducteurs d'accroître leur temps de conduite, elles sont dangereuses mais il n'existe aucun moyen de les contrôler.

### 14- Le **contrôle** technique

#### 141- **Généralisation** du **contrôle** technique

Conçu d'abord comme une mesure de lutte contre l'insécurité **routière**, le contrôle technique est devenu en plus une action de protection de l'environnement dans les pays développés où la lutte contre les nuisances sonores et les gaz des pots d'échappement sont pris en compte dans les politiques de transport.

Pratiquée de façon artisanale par les agents de l'administration par une simple appréciation visuelle des organes de **sécurité des véhicules** commerciaux le contrôle technique a atteint une nouvelle dimension en faisant l'objet d'une concession entre l'**Etat** et le secteur **privé**.

Par la même occasion son champ d'action s'est **étendu** à l'ensemble des véhicules automobiles. Le contrôle technique est tout de **même** plus contraignant pour les véhicules commerciaux que pour les voitures **particulières**.

## 142 - Périodicité et points de contrôle

La périodicité des contrôles varie selon le type d'utilisation qu'on fait du véhicule, de son **âge**, de la forme de propriété ; le contrôle technique se fait **également** à l'occasion des transferts de propriété.

On distingue actuellement trois périodicités :

- trois fois par an pour les véhicules affectés au transport public de personne, de marchandise et au transport pour compte propre ainsi que les tracteurs routiers ;
- semestrielle pour les véhicules spéciaux affectés à l'apprentissage de la conduite dans les auto-écoles ;
- annuelle les voitures particulières âgées de plus de trois ans et dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Les points de contrôle définis en accord avec les organisations professionnelles du secteur des transports étaient initialement de trois : les organes de freinage, l'éclairage et les pneumatiques. En février 2001 une extension des points de **contrôle** a été décidée. Les nouveaux aspects intégrés sont la géométrie, la direction, la signalisation et les nuisances.

## 143- Coût du contrôle technique :

La tarification du contrôle est soumise à une appréciation préalable du Ministre en charge des Transports. Le tarif est resté inchangé depuis l'octroi de la concession.

CATEGORIE VEHICULES	Tarif Visite En FCFA	Tarif Revisite En FCFA
- Véhicules légers de plus de trois ans dont PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes - Autres véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises	5000	1750
- Véhicules de transport public de voyageurs dont le PATC est supérieur à 3,5 tonnes	8000	2800
- Véhicules de transport public de marchandises ou pour compte propre dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes - Tracteurs routiers	8000	2800
-Véhicules <b>servant a l'enseignement</b> de conduite dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes,	6000	2100

- Véhicule servant à l'enseignement de la conduite dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes	8000	2800
--	------	------

Tableau : Tarif du contrôle technique

#### 144- Les centres de contrôle et les moyens matériels

Il existe actuellement treize centres de contrôles techniques sur le territoire. Deux centres modernes et bien équipés sont fonctionnels à Bamako et à Sikasso et un troisième est en voie de modernisation à Ségou. Les centres modernes ont une capacité d'accueil variant entre 200 et 400 véhicules/jour.

Les dix autres centres sont déficitaires en matière d'équipements ce qui réduit énormément leur capacité d'accueil qui peut être estimée à 20 véhicules par jour.

Il existe des représentations de Mali Technic System (Société chargée du contrôle technique) dans toutes villes importantes à exception de Kidal, Tombouctou et Niourou du Sahel.

Après le contrôle une vignette est apposée sur le pare-brise du véhicule pour attester la période de validité du contrôle.

#### 145- Efficacité du contrôle

Jusqu'en 2001 le nombre de visites mensuelles au centre de Bamako n'avait pas dépassé 1140 selon les statistiques disponibles à la DNT, mais après un contrôle conjoint de la Police et de la DNT en août 2001 le nombre de visite a atteint 4800, un record dépassé un an plus tard avec un chiffre de 5330 véhicules visités à la suite d'un deuxième contrôle conjoint.

Centre	2000	2001	2002
Bamako			
Sikasso	3101	3550	4213
Koutiala	1840	2487	2085
Bougouni	1755	1972	1741
Ségou	2171	3500	2874
San	861	474	522
Niono	466	696	301
Mopti	995	1272	1083
Gao	251	350	390
Koulikoro	4560	6224	5775
Dioila	1616	3929	2116
Kayes	3961	651	1109
Kita		228	903

Tableau : Contrôle technique annuel par localité

Ces chiffres montrent une évolution globalement positive du **contrôle** technique car elle est conforme à l'évolution du parc.

Les localités de San et Niono sont les seules à connaître une baisse entre 2000 et 2002, est-ce à cause d'une défaillance de la remontée des statistiques ou une « désertion » de ces centres à cause de la rigueur des contrôles ? Certaines informations que nous avons obtenues font état de la préférence des automobilistes de certains centres à d'autres à cause de leur « compréhension ».

S'il s'avère que ce phénomène est très répandu il convient de chercher des moyens de le stopper car le risque est grand que des véhicules totalement inaptes se retrouvent dans la circulation et soient impliqués dans des collisions.

Les chiffres de Bamako appellent les remarques suivantes :

- le parc roulant à Bamako est supérieur à 60 000 **véhicules** en 2002 et le nombre de visites n'atteint même pas la moitié de ce chiffre ;
- les véhicules de transport urbain collectif (**Sotrama** et **Duruni**) dont le nombre dépasse 3500 doivent effectuer trois contrôles annuels, on devrait donc atteindre au minimum 70 000 contrôles à Bamako c'est-à-dire plus que les 52 900 contrôles enregistrés en 2002 sur l'ensemble du territoire.

Des efforts importants ont été réalisés dans le domaine du contrôle technique. Mais beaucoup reste à faire pour que le contrôle technique joue parfaitement son rôle dans la lutte contre **l'insécurité** routière.

#### 146- Rôle et place du contrôle technique.

Le contrôle technique joue un grand rôle dans la prévention des accidents de la circulation. En France où le **contrôle** technique est pourtant rigoureux l'**état** du véhicule est un facteur qui intervient à 29% dans les accidents mortels en 1998.

Le contrôle technique peut aussi intervenir dans le financement de la politique de sécurité routière. Un prélèvement de 200 FCFA par contrôle pourrait financer par exemple tout le système de pérennisation du **BAAC**. Les responsables de cette structure peuvent aussi être des membres ou des conseillers précieux du CNSR.

## 2- Analyse critique de la gestion de la sécurité routière

### 21-Coordination entre **les** différents acteurs de la sécurité routière

#### 211- Les responsabilités de la sécurité routière à la DNT

C'est le Chef de la Division Administration des Transports qui est le responsable opérationnel de la sécurité routière sous la supervision du Directeur National et de son Adjoint. Le Chef de cette division se trouve littéralement submergé par les autres activités de sa division à savoir le délicat problème de suivi des immatriculations et du parc.

La section sécurité routière ne comprend en réalité que trois membres dont les occupations ne se limitent d'ailleurs pas au domaine de la sécurité.

En fait six personnes s'occupent de la Sécurité Routière à la DNT

- Le Directeur et son Adjoint: l'énormité et la diversité de leur tâche ne leur **permet** même pas de consacrer du temps nécessaire à la réflexion sur ce thème ; ils peuvent tout juste assurer un certain suivi et répondre auprès de l'autorité de tutelle qu'est le Ministère de l'**Equipement** et des Transports en cas de besoin ;
- Le Chef de la Division Administration des Transports : ses activités sont nombreuses et variés. Il s'occupe principalement de la gestion du parc national ;
- Les trois membres de la section sécurité des transports n'ont pas un local propre destiné à cette activité qui est une parmi les autres.

Les responsabilités sont diluées et aucun cadre de la DNT ne s'occupe exclusivement des problèmes de sécurité routière.

La sécurité routière n'est pas devenu un problème prioritaire. La section ne dispose d'aucun moyen matériel et humain propre. Il n'y pas de secrétariat pour la saisie informatique du BAAC qui est pourtant l'outil de base d'une politique cohérente de sécurité routière car sans données fiables il n'est pas possible de définir des objectifs précis.

Ne vaudrait il pas que la sécurité routière soit gérer de façon différente ?

En conclusion les moyens nécessaires à la bonne administration de la sécurité routière ne sont pas mis à la disposition de la division qui a en charge cette fonction.

## 212- Composition, rôle et actions du CNSR

Le Comité National de Sécurité Routière a été créé par décret n° 96/263 de la Primature en septembre 1996. Défini comme un organisme consultatif dont la mission est de mener la réflexion sur la sécurité routière et d'appuyer les organismes impliqués dans la gestion de la sécurité, il comprend onze membres désignés nominativement par le Ministre chargé des Transports qui en est le Président. Les dix autres membres sont :

- Un représentant de la DNT ;
- Un représentant de la DNTP ;
- Un représentant de la Direction Générale de la Police Nationale ;
- Un représentant de la Direction nationale de la Santé Publique ;
- Un représentant de la SOTELMA ;
- Un représentant de la Croix Rouge ;
- Un représentant des organisations des transporteurs ;
- Un représentant du Syndicat des chauffeurs.

Le CNSR devrait se réunir une fois par trimestre en session ordinaire, en session extraordinaire chaque fois que les circonstances l'exigent et à la fin de chaque année pour évaluer son action.

Son secrétariat qui est assuré par la DNT a pour tâche de préparer les programmes d'activités, convoquer les réunions et de rédiger les comptes-rendus de réunion.

Cette réunion d'évaluation ne s'est jamais tenu sous la présidence de son président qui est le Ministre en charge des Transports. Cette situation peut être attribué à l'absence d'autonomie de son secrétariat qui n'a pas une existence propre et une capacité financière à préparer une telle rencontre.

Le financement des activités du CNSR est assuré par un prélèvement sur les Droits de Traversé Routière. Son budget annuel dont le mode de détermination n'est pas précisé par les textes est compris entre dix et quinze millions de francs CFA. Ceci pose un réel problème car le montant alloué au CNSR est le principal indicateur de son efficacité et du rôle qu'on lui attribue. Il est difficile de réaliser des miracles avec un budget de 15 millions.

Un autre problème que pose le CNSR est l'ambiguïté de sa mission. Le CNSR est-il seulement une instance consultative chargée de mener la réflexion et de proposer des recommandations sur l'amélioration de la sécurité individuelle et collective au Ministère chargé des Transports ? A notre avis les textes confèrent au CNSR un domaine de compétence plus accrue car il peut non seulement

informer, éduquer et sensibiliser les usagers, mais aussi appuyer les organismes impliqués dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

De quel type d'appui s'agit-il ? D'un appui scientifique en commandant des études utiles pour les acteurs, d'un appui technique en mettant à la disposition des organismes des experts ou tout simplement d'un appui financier en prenant en charge le coût de certaines actions ?

Le secrétariat du CNSR qui est assuré par la DNT n'a pas une représentation tangible. En d'autres termes il n'y a pas de bureau de coordination des activités de cette institution, encore moins un correspondant permanent. Ce dysfonctionnement est le plus grave et explique en partie la sclérose du CNSR qui aurait pu impulser toute l'organisation de la sécurité routière.

## **22- Le système de recueil des données :**

### **221- Importance du recueil des données**

Nécessité du recueil et de l'analyse des données: Le recueil des données est la pierre angulaire de l'accidentologie car sans données fiables il n'est pas possible de concevoir une bonne politique de sécurité routière. En effet l'objectif d'une véritable politique de sécurité routière n'est pas une collection de principes généraux mais plutôt description d'objectifs claires et précis avec un calendrier de réalisation. Par exemple réduire de nombre de tués de 10% par rapport à l'année dernière ou réduire le nombre d'accidents de 50% à la sortie des écoles primaires exige au préalable qu'on dispose de données sur les accidents impliquant les catégories et les situations concernées.

### **222- Les procès verbaux d'accident :**

Couramment appelé PV, ce document est à la base du recensement des accidents de la circulation. Il est établi à la suite d'un accident de la circulation sur demande d'au moins un des protagonistes quand il s'agit d'un accident léger et mais quand les dégâts matériels ou humains sont importants ceux sont les forces de l'ordre qui en prennent l'initiative. Le PV est un document très complet sur les circonstances de l'accident ; il contient des informations sur les personnes impliquées, l'état des lieux et la localisation de l'accident, l'état des véhicules impliqués ainsi que des informations sur les circonstances de l'accidents et sa gravité. Le PV ne permet pas un bilan très complet des accidents car les règlements à l'amiable sont fréquents et il n'est pas toujours facile de rentrer en contact avec la Police ou la Gendarmerie pour l'établissement du PV.

### **223-Le BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) :**

Le BAAC est un formulaire statistique en plusieurs volets commun à la plupart des pays francophones de la sous régions. Cet instrument de recueil de données diffusé par la coopération française est utilisé au Mali depuis 1998.

Grâce au contour technique de l'ISTED le BAAC a connu des améliorations constantes qui prennent en compte les spécificités techniques des pays africains sans perdre de vue le souci d'avoir un outil harmonisé et pratique.

Actuellement la dernière version du BAAC est la version de 2001, cette mise à jour du BAAC est le produit d'une large concertation qui a eu lieu en novembre 2000 à Dakar entre des responsables des DTT et des consultants africains sous l'égide de l'ISTED. Ce BAAC comprend seulement deux volets. Nous présentons en annexe cette version qui est appelée à être installée dans tous les pays partenaires du Programme Régionale de Sécurité Routière mis en place par la coopération française et animé par l'ISTED.

Le BAAC est rempli par les forces de l'ordre à partir des PV d'accidents. Un guide de remplissage du BAAC a été réalisé et diffusé au moment de son introduction. Plusieurs policiers ont reçu ensuite une formation spécifique. Mais le problème n'est pas entièrement résolu car une des caractéristiques des forces de l'ordre est l'extrême mobilité du personnel. Cette rotation des forces de l'ordre provoque parfois le processus de remplissage du BAAC.

Une autre difficulté du remplissage du BAAC est la perception qu'a les forces de l'ordre de ce document qui n'apparaît pas dans leur programme de formation à l'instar du PV et qu'on leur impose dans les Commissariats. En effet les forces de l'ordre perçoivent le BAAC comme un travail supplémentaire sans grande importance, à l'évidence elles ne sont pas motivées pour l'accomplir. En plus des problèmes de remplissage du BAAC se posent les problèmes de sa remonté et de sa saisie.

Les BAAC remplis doivent remonter à la DNT à Bamako pour être saisis et traités. Ceux qui sont remplis à l'intérieur passent par les Directions Régionales pour être acheminés à Bamako ; se processus est relativement lourd et n'est pas sans risque. C'est peut être la raison pour laquelle tous les BAAC remplis ne sont pas traités.

Le manque de formulaire a aussi été à l'origine des difficultés du BAAC car la DNT n'avait pas été en mesure de fournir aux forces de l'ordre une quantité suffisante de fiche. Mais ce problème ne se pose plus depuis quelques années.

Le problème de moyens se pose cependant au niveau informatique et humain. C'est l'ordinateur du Chef de la division Administration des Transports et son bureau qui sont utilisés pour les saisies du BAAC et aucun agent de saisie n'est spécialement affecté à cette tâche dont la bonne exécution est essentielle.

#### **224- Les traitements statistiques du BAAC**

Il existe deux type de traitement statistiques du BAAC : les bilans périodiques et les études thématiques.

Les bilans périodiques sont des documents produits selon une périodicité définie et qui donnent les informations statistiques générales sur les accidents survenus pendant une année et qui les comparent ensuite à celles des années

antérieures quand de telles informations sont disponible. Par exemple, le nombre de victime par catégorie d'usagers ou la réparation par région. Ces informations sont obtenues directement du BAAC par croisement de données contenu dans le fichier informatique de traitement.

Le bilan annuel est très important car comparé d'une année à l'autre il permet de voir de façon concrète les progrès ou les reculs qualitatifs de la politique de sécurité routière. Nous présenterons en annexe un certains nombre de tableaux qui pourraient servir d'exemple pour ce type d'étude.

Les études thématiques sont des travaux d'experts sur des aspects particuliers de la sécurité. Par exemple l'importance du deux-roues à Bamako peut susciter un besoin de connaissance supplémentaire de la part des membres du CNSR en vue de recommander des lois où initier une campagne de communication.

En résumé les problèmes que posent le remplissage, la saisie et le traitement du BAAC sont :

- absence de formation permanente des forces de l'ordre à cause notamment de leur mobilité ;
- absence de motivation des forces de l'ordre car l'importance du document est mal perçue par les agents qui ne le rencontrent pas dans leur cursus de formation ;
- manque de moyens humains et matériels à la DNT pour un suivi correct et permanent du BAAC et traitement statistique ( bilan périodique et études thématiques) ;
- l'absence d'études statistiques et thématiques.

Pour être un outils d'aide à la définition de la politique de sécurité, le BAAC doit être rempli de façon exhaustive dans toutes les régions et chaque année ; car les informations doivent pouvoir être comparées d'une année à l'autre.

### **23- Les actions de sécurité routière de la DNT**

#### **231- Les stages de formation**

Des formations ont été dispensées en direction des moniteurs d'auto-écoles, des inspecteurs de permis de conduire, des cadres de la DNT et des forces de l'ordre et des chauffeurs de transports collectifs.

Les moniteurs d'auto-écoles ont reçu une formation pédagogique sur les méthodes d'enseignement de la conduite en 1996.

La même année les inspecteurs de permis de conduire ont reçu des formations sur différents thèmes allant de la pédagogie de l'enseignement du code de la route à mécanique auto.

Avec le concours du FAFPA ( Fond d'Appui à la Formation Professionnelle et à l'Apprentissage ) les chauffeurs affiliés au SNTP ( Syndicat National des transporteurs Privés ) ont bénéficié de deux cycles de formation sur la conduite de sécurité.

Des cadres des directions régionales des transports, de la police et de la gendarmerie ont aussi reçu un enseignement sur le remplissage du BAAC.

La formation étant un maillon essentiel de la sécurité routière on peut considérer que le nombre de formations dispensées n'est pas susceptible de renforcer de façon durable les capacités des catégories ayant bénéficié de ces formations.

La quantité de formation dispensée pendant sept années aurait pu se faire en deux voire trois années pour correspondre aux besoins. Le manque de moyens financiers est probablement la principale raison mais avons nous exploré toutes les possibilités financières ?

### **232- Les campagnes de prévention**

Les campagnes de prévention ont essentiellement eu lieu sur les médias d'Etat en l'occurrence les antennes de l'ORTM.

Cette communication est matérialisée par deux émissions hebdomadaires à la radio et à la télévision nationale.

L'analyse de ces campagnes appelle les remarques suivantes :

- les thèmes traités sont le plus souvent des notions générales sur l'usage des modes de transport, comme par exemple les thèmes relatifs à la circulation sur les échangeurs, les voies express, la validité du permis de conduire ;
- Ces thèmes sont aussi traités sur des périodes très courtes et dans un nombre limité de médias pour être entendus et assimilés par un grand nombre d'utilisateurs, seule la campagne d'information sur le nouveau code de la route a reçu une large diffusion à notre connaissance ;
- L'information est rarement traitée sous la forme de spot radio ou télé conçue par des professionnels de la publicité. Pour bien marquer les esprits il est nécessaire de faire appel aux professionnels de la publicité pendant pour concevoir les campagnes de prévention ;
- Des thèmes extrêmement importants comme le port du casque chez les motocyclistes, les dangers de l'usage du téléphone portable, l'absorption d'alcool ou de drogue, la vitesse, la sécurité des écoliers, le respect de la signalisation ne sont pas traités. La sensibilisation est, à notre avis, la

meilleure manière d'obtenir des résultats sur ces questions car il n'est pas possible de résoudre ces problèmes par la contrainte ou les amendes.

Les moyens mis en œuvre pour le plan de communication sont extrêmement faibles d'où une rareté des fréquences voire une absence des messages sur les médias privés or il est généralement admis qu'une forte présence des messages sur un nombre important de supports sont les conditions nécessaires pour les changements de comportement.

On constate aussi que le type de communication mais aussi la qualité des spots ou des émissions consacrées à la sécurité routière ne sont pas assez bien conceptualisés pour avoir un gros impact sur les usagers. La communication sur la sécurité routière doit être une communication de choc qui frappe les esprits ; elle comprend non seulement de l'information sur les risques mais aussi de la démonstration et des témoignages de victimes.

La professionnalisation de la communication est une condition de l'efficacité des campagnes de sensibilisation.

Ces campagnes de sensibilisation au niveau national doivent être accompagnées de campagnes de proximité tenant compte de la réalité de la commune. En ce sens la collaboration de l'instance nationale avec les collectivités décentralisées est déterminante.

## **24- Coopération internationale et sécurité routière**

### **241- Place de la coopération française**

Cette coopération qui a débuté en 1992 sous l'impulsion du Ministère des Affaires Etrangères et piloté depuis 1994 par le pôle transport de l'ISTED. L'objectif de cette coopération est de créer un cadre de concertation dans le but de :

- valoriser et capitaliser des expériences innovantes et prometteuses dans chaque pays ;
- confronter les méthodes et les approches à travers les rencontres des Directeurs des Transports Terrestres ;
- débattre autour des questions clés afin d'apporter des éclairages nouveaux ;
- identifier les problèmes émergents pour rester en phase avec les évolutions récentes du secteur.

Le BAAC est le fruit de la Coopération entre la France et les états francophones d'Afrique.

## **242- La sécurité routière dans les projets financés par la Banque**

Les projets majeurs financés par la Banque Mondiale ces dernières années et susceptibles de contenir un volet Sécurité Routière sont : le PRODEC ( Programme Décennal de Développement de Education), le PRODESS ( Programme de Développement sanitaire et Social ) , PUDP ( Projet de développement Urbain et Décentralisation ) et le PST ( Projet Sectoriel des Transports ).

Aucune référence n'est faite à la sécurité routière dans le PRODEC, de même le PUDP ne prend pas en compte la sécurité routière que dans la conception des infrastructures urbains à travers l'AGETIPE qui est l'agence d'exécution. Il s'avère cependant que les équipements de sécurité sont relativement chers et les actions de sécurité routière se limitent généralement à la signalisation verticale et horizontale.

Le PST a financé par contre plusieurs actions relatives à la sécurité routière, à travers la DNT et l'Institut National de Formation en Equipement et en Transport ( INFET ). Parmi ces actions on peut noter la relecture du code de la route et ses textes complémentaires dont certains sont directement liés à la sécurité. Ceux sont la réglementation du contrôle technique, la réglementation de la conduite professionnelle, et les actions de formation.

### **3- Eléments pour une politique efficace**

#### **31- Changements des structures institutionnelles**

La gestion de la sécurité routière suppose une action combinée sur l'ensemble des éléments de l'approche globale de la sécurité et de la circulation routière. L'accident étant toujours le produit d'un dysfonctionnement entre les principaux éléments que sont la route, le véhicule et l'utilisateur il faut agir individuellement et collectivement sur ces trois paramètres.

Le principal responsable de l'action de sécurité routière étant l'Etat au niveau national et les collectivités décentralisées au niveau local, les remarques suivantes s'imposent à ce niveau de l'analyse :

- il n'y a pas de structure de coordination interministérielle au niveau étatique ; cette structure est pourtant indispensable compte tenu de la multiplicité des ministères impliqués dans la sécurité routière. Cette structure ne peut logiquement être basée qu'à la Primature car c'est elle qui définit la politique de sécurité routière et joue un rôle d'arbitre entre les différents acteurs qui exécutent les actions ;
- La très faible implication des communes dans les actions de sécurité routière, seul le District de Bamako développe des actions de sécurité. Les avancées du Mali en matière de décentralisation sont une formidable opportunité de délégation de certains aspects de la sécurité routière aux municipalités. La communication de proximité, la réglementation de la circulation devant les

écoles fondamentales ou le contenu des programmes éducatifs dans l'enseignement de base pourraient être rapidement décentralisés.

Il faut d'ailleurs noter que les communes rurales ou urbaines dont certains endroits sont devenus fortement accidentogènes du fait du non respect de la limitation de vitesse par les véhicules ont pris en charge la gestion de la sécurité de leur enfants en construisant notamment des « gendarmes couchés » au mépris de la loi et des règles de construction.

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'Etat et des collectivités décentralisées mais elle fait appelle à plusieurs autres intervenants qui sont ou peuvent être des partenaires du public. On peut cité notamment les sociétés d'assurances, les sociétés de production et de distribution de véhicules, l'Institut nationale de Prévoyance Sociale ( INPS ), les auto-écoles , les associations de parents d'élèves et plus généralement la société civile à travers le milieu associatif qui a connu un développement spectaculaire au Mali.

La concertation nationale est en effet la clé de voûte d'une politique pérenne de sécurité routière et un aspect du financement de cette politique peut trouver un début de réponse dans un partenariat public-privé qui est une composante de cette concertation.

Vue sous cet angle la sécurité routière n'a manifestement pas les institutions qui peuvent assurer son succès ; cette lacune est non seulement qualitative comme nous l'avons vu à travers la conception et l'exécution des actions de communication mais elle est aussi quantitative du fait de l'absence d'une cellule interministérielle de coordination et de la limite de représentativité du CNSR.

### **311- Inadéquation des structures actuelles**

La gestion actuelle de la sécurité routière est assurée par deux institutions : La DNT à travers la Section Sécurité routière de la Division Administration des Transports et le CNSR.

La section sécurité routière qui est en quelque sorte l'Agence d'exécution de la politique de sécurité routière définie par le CNSR est composée principalement de trois personnes supervisées par le Chef de la Division. Il va de soit que ce personnel est quantitativement très insuffisant pour assurer le bon fonctionnement de la gestion de la sécurité routière. En France par exemple le Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière qui est un service rattaché au Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement avait en 2001 un effectif de 200 personnes et un budget et 700 millions de francs français soient 70 milliards de FCFA.

Quand au CNSR il est évident qu'il n'intègre pas la totalité des acteurs comme il aurait dû le faire. La décentralisation malienne et le rôle dévolu aux communes fait du Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales ( MATCL ) et de l'Association des maires et des élus municipaux des partenaires incontournables dans la gestion de la sécurité routière.

Il en va de même pour l'INPS dont le rôle dans l'indemnisation des victimes des accidents de travail mais aussi dans la sensibilisation est indéniable.

Même si les statistiques actuelles ne permettent pas d'avoir une grande lisibilité sur la place des accidents de travail dans l'accidentologie il est certains que le nombre de victimes est relativement important et justifie amplement une attention des autorités aux accidents de travail.

Un autre acteur non moins important est le Comité des Assureurs en tant que représentant de la profession.

Notons aussi la place que pourrait avoir le monde associatif dans la prévention (gestion des voies riveraines à des écoles de bases par les parents d'élèves) ou à l'amélioration de la prise en charge des victimes (Associations des victimes de la route). Nous n'avons pas connaissance de l'existence de telles associations au Mali mais il est certain qu'elles ont un rôle à jouer car prise en charge des victimes est mal connu et beaucoup de cas les indemnisations viennent tardivement. Il revient aux autorités compétentes de favoriser la création et le développement de ce type d'association dans la société civile.

Le cadre naturel de concertation des acteurs est le CNSR dont la restructuration devient inévitable quelque soit le schéma retenu pour la restructuration de la politique de sécurité routière.

### **312- Rénovation obligatoire du CNSR**

Tout d'abord il est nécessaire de clarifier les missions du CNSR. Défini comme un organisme consultatif il peut effectivement faire des suggestions concourant à l'amélioration de la sécurité collective, mais doit-il s'impliquer directement dans l'action en informant, ou en éduquant les usagers de la route comme le stipule son décret de création ? Cette extension de sa mission à la participation à l'action est à notre avis incompatible à sa mission première qui est d'assister les structures étatiques.

#### **3121- Missions du CNSR**

Le CNSR est un organe consultatif auprès de l'Etat dans la définition de la politique de sécurité routière. A ce titre il est associé à l'élaboration et à l'évaluation des politiques et des lois relatives à l'usager des infrastructures routières. Les missions dévolues au CNSR peuvent être les suivantes :

- participer à l'élaboration et à l'évaluation de la politique nationale de sécurité routière ;
- commander des études et des recherches qui lui paraissent nécessaires à l'amélioration et à la connaissance de la sécurité routière ;
- évaluer chaque année les impacts des actions engagées ;

- commander chaque année un rapport annuel sur l'état de la sécurité routière à remettre au Ministre Chargé des Transports. Ce rapport doit être rendu public à l'occasion d'un événement regroupant les représentants du monde des transports et connaître une large diffusion au niveau des médias.

Ce recentrage des missions du CNSR doit être accompagné par une modification de sa composition actuelle afin qu'il soit vraiment représentatif de toutes les composantes de la nation car la base du succès de la politique de sécurité est la concertation nationale.

### 3122- Constitution du CNSR

Les membres du CNSR peuvent être regroupés en quatre catégories :

- les représentants de l'Etat et des Collectivités Décentralisées ( 50% des membres) ;
- les représentants des partenaires privés ( 30%) ;
- les représentants des associations et de la société civile et, ( 10% ) ;
- des personnalités qualifiées choisies par le Ministre des Transports ( 10%).

Pour que le CNSR soit vraiment efficace nous estimons son effectif à une trentaine de membres au minimum.

Il peut être composé de la façon suivante ( trente membres) :

15 représentants de l'Etat et des Collectivités Décentralisées

- Le délégué Interministériel à la sécurité routière,
- Un représentant de l'Assemblée Nationale,
- Deux représentant du Ministre Chargé de l'Equipement et des Transports ( Infrastructure, Transport),
- Trois représentants du Ministre de la Sécurité ( Police, Gendarmerie, Protection Civile)
- Un représentant du Ministre des Finances,
- Un représentant du Ministre de la défense,
- Un représentant du Ministre de la Communication,
- Un représentant du Ministre du Ministre de la Justice,
- Un représentant du Ministre de l'Education,
- Un représentant du Ministre de la santé,
- Un représentant du Ministère de l'Administration Territoriale,
- Un représentant de l'Association des maires

10 représentants des partenaires privés

- Deux représentants des associations de transporteurs,
- Un représentant des associations des chauffeurs,
- Un représentant des assureurs,
- Un représentant de l'INPS,

- Un représentant des concessionnaires de véhicules automobiles,
- Un représentant des bureaux d'études ou des urbanistes,
- Un représentant des établissements d'enseignement de la conduite,
- Un représentant de la médecine privée,
- Un représentant de la presse privée.

2 à 3 représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière. En l'absence de ce type d'association au Mali, nous suggérons

- Un représentant d'une association de défense des consommateurs,
- Un association d'assistance de type « Croix Rouge » ou « Croissant Rouge »
- Un représentant des associations de parents d'élèves.

Trois personnalités qualifiées désignées par le Ministre en charge de la Sécurité routière.

- Les problèmes posés par la sécurité routière sont multiformes, ils requièrent l'avis de spécialistes de l'accidentologie, de la médecine d'urgence, de la communication, des nouvelles technologies, de l'environnement ou encore de l'urbanisme. Les personnalités qualifiées doivent être choisies en fonction de leur compétence dans l'un de ses domaines.

### **3123 – Fonctionnement**

Les causes des dysfonctionnements du CNSR sont trois ordres

- l'absence de motivation de ses membres. Sans remettre en cause le caractère gratuit du travail de ses membres, il est nécessaire de définir un indemnité forfaitaire dont le montant et les conditions d'allocation seront définis chaque année, en fonction du budget du CNSR, par le Ministre chargé des transports ;
- la mobilisation du budget indispensable à l'exécution de sa mission. Les conditions de détermination du budget sont définies dans le règlement intérieur. L'origine du fonds est « le droits de traversé routière ».
- l'inefficacité de son secrétariat. Il est prévu au niveau de la structure de gestion de la sécurité routière un secrétariat spécialement affecté aux activités du CNSR.

Le règlement intérieur proposé en annexe définira tous les autres aspects du fonctionnement du CNSR.

### **313- Missions et Formes du Service chargé de la Sécurité Routière**

Les missions de ce service sont faciles à appréhender. La tâche qui lui est dévolue est d'exécuter et de promouvoir la politique générale de l'Etat en matière de sécurité routière.

Pour réussir sa mission d'exécution ce service agit sur les trois paramètres de la sécurité que sont l'utilisateur, le véhicule et les infrastructures.

- l'action sur l'utilisateur commence par la définition des conditions de formation et d'accès à la conduite ; C'est en effet au sein de service que doit être gérée toute l'organisation autour du permis de conduire ; des conditions de formation à l'obtention.. Cette action sur l'utilisateur de la route se décline ensuite en actions de communication tendant à influencer positivement les comportements néfastes générateurs d'insécurité.
- l'action sur le véhicule concerne la réglementation de l'usage de la route (restriction de l'usage de certaines voies à certaines catégories de véhicules hippomobiles notamment) et surtout la réglementation et le contrôle du « contrôle technique ».
- enfin l'action sur l'infrastructure. Il s'agit de trouver un traitement adéquat au « points noirs », de veiller au bon fonctionnement des équipements de sécurité comme les feux tricolores, les signalisations horizontales et verticales. De veiller aussi à la bonne visibilité sur la route souvent perturbée par l'occupation anarchique des trottoirs ou l'implantation sauvage des panneaux publicitaires qui réduisent le champ visuel des conducteurs et des piétons.

La promotion de la politique se traduit par une action de mobilisation sociale et partagée qui exige une forte coordination entre tous les acteurs concernés : administrations, collectivités locales, associations, institutions sociales, entreprises du secteur, organisations professionnelles, etc...

Les relations de partenariat peuvent déboucher sur des conventions de financements ( INPS, Assurances, Concessionnaires de marque de véhicules ).

Il ressort de la définition de ces missions que la structure de gestion dépasse largement les compétences d'une simple section de la division administration des transports. Faut-il pour autant créer un nouveau service rattaché au Ministère des Transports ? Les arguments en faveur de cette solution ne manquent pas mais la création d'une nouvelle division au sein de la DNT pour gérer la sécurité routière est une option tout à fait réaliste.

### **314-Avantages et inconvénients d'une structure nouvelle**

L'avantage majeur d'une nouvelle structure du genre « Direction Nationale de la Sécurité et de la Circulation » ou « Office de la Sécurité Routière » est qu'on ne pourra plus parler de responsabilités communes.

La nouvelle institution dont la mission sera consacrée exclusivement à la sécurité routière aura l'obligation de résultat vis à vis de l'Etat mais aussi des comptes à rendre à l'organisme de coordination qu'est le CNSR.

La création d'une « Institution Pilote » chargée du pilotage de la politique de sécurité routière un signal politique fort en direction de l'opinion nationale. Il

devient la preuve tangible que les responsables de l'exécutif font de la sécurité routière une grande cause nationale est surtout qu'ils ont décidé d'y consacrer d'énormes moyens financiers et matériels.

Trois pays de l'UEMOA ont eu à faire ce choix. Il s'agit de la Côte d'Ivoire (OSER) du Togo (OSR) du Bénin (Cellule de Prévention et de Sécurité Routière). En effet une nouvelle structure a l'inconvénient d'être budgétivore et de prendre du temps pour sa création et sa mise en place.

Elle va aussi aboutir à un démembrement rapide de la DNT dans la mesure où les compétences nationales en matière de sécurité routière sont les cadres et les techniciens de la DNT.

Des conflits de responsabilité apparaîtront aussi entre cette nouvelle structure et la DNT car les frontières entre les domaines de responsabilité ne sont pas aussi nettes.

L'autre solution facile à mettre en place est de créer une division nouvelle à la DNT dont la mission sera de recentrer toutes les fonctions de sécurité routière. Elle présente l'avantage d'être rapidement opérationnel et de ne pas provoquer un bouleversement des structures existantes.

Les inconvénients liés à la création d'une nouvelle structure ne sont pas insurmontables. Tous les problèmes liés à cette question ont le temps d'être résolus pendant la période de transition. En effet il est clair que le choix d'une nouvelle structure nécessitera une période de transition de deux ans environ.

Compte tenu de la nature des enjeux il est souhaitable que l'option en faveur de la création d'une structure nouvelle de la sécurité routière soit privilégiée. Se faisant, l'interlocuteur des plus hautes autorités ne sera plus un Directeur National des Transports qui supervise le travail d'un responsable opérationnel mais un autre Directeur qui est directement responsable de la politique de sécurité routière.

La « structure de pilotage » fonctionnera soit comme une Agence d'Exécution, soit comme un service national rattaché au Ministère chargé des Transports.

### **315- Les nouveaux acteurs**

Le rôle majeur de la concertation nationale est le socle de la réussite de la politique de sécurité nationale. Pour prévenir l'insécurité routière par la mobilisation de toutes les partenaires il est nécessaire de coordonner les actions des ministères mais aussi d'impliquer et d'associer l'ensemble des acteurs pour une synergie d'action. Il faut améliorer le niveau de connaissance de l'ensemble de la collectivité afin de faire évoluer positivement et durablement les comportements.

Il s'agira alors :

- de matérialiser le rôle de la Primature : Par la création d'un poste de Délégué Interministériel à la Sécurité Routière auprès du Premier Ministre. Son rôle sera de coordonner l'action gouvernementale en matière de sécurité routière et de présenter chaque année sous l'égide du Premier Ministre un rapport sur l'état de la sécurité routière aux ministres impliqués. Cette coordination au niveau de la Primature se justifie aussi par le nombre élevé de ministères concernés par cette question. En France où ce délégué interministériel existe il est de facto le Directeur de l'organe pilote. Ce choix est très judicieux car il est le mieux placé pour évaluer le rôle de chaque ministère.
- De mieux associer les collectivités locales : le lutte contre l'insécurité routière est aussi une politique de proximité, il faut donc assurer une meilleure coordination entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il faut développer des stratégies visant à accroître l'implication des acteurs locaux en allouant par exemple des moyens aux mairies pour dégager les obstacles latéraux considérés comme dangereux ( fossés, talus, arbres....).
- De mieux impliquer les enseignants : la sécurité routière peut être traitée dans plusieurs disciplines scolaires. Pour que cet enseignement soit homogène et efficace il faut d'abord préciser le contenu des messages dans les programmes scolaires mais aussi de former les enseignants et s'appuyer sur le corps d'inspection pour évaluer l'éducation à la sécurité routière.
- D'impliquer l'INPS et les entreprises: les accidents de travail constituent une partie non négligeable des accidents de la route. La communication en direction des entreprises est un moyen efficace utilisée par l'INPS pour faire évoluer les mentalités dans le monde du travail. Ce type d'action doit être suivie et soutenu par l'organe pilote. Elle peut notamment aboutir à la sensibilisation des travailleurs sur le port du casque qui est la meilleure façon de prévenir les traumatismes.
- D'impliquer le monde de la Santé afin que le corps médical s'informe régulièrement sur l'incompatibilité des médicaments avec la conduite et qu'il en prenne compte dans les prescriptions. D'informer à son tour les patients sur les dangers que présentent certaines substance à la conduite.

## **32- La pérennisation du BAAC**

### **321- Importance du recueil des données**

Les bases de données accident sont l'outil de base de la politique de sécurité routière. C'est le principal outil de diagnostic car il permet d'identifier les cibles de d'apprécier la gravité du problème. La comparaison des statistiques sur plusieurs années permet ainsi d'évaluer le chemin parcouru et de procéder aux ajustements matériels, humains et financiers.

La qualité des statistiques dépend aussi de l'information recueillie à la source dans les procès verbaux dressés par les forces de l'ordre. Si l'objectif premier des PV est la détermination des responsabilités dans l'accident ils sont également un outils précieux pour l'information et l'analyse sur les mécanismes et les facteurs d'accidents dont la connaissance est essentielle à la définition de la politique et des actions à mener.

L'amélioration de la qualité des PV ne peut donc être mis de cotés même si cette source est difficilement maîtrisable par l'institution de pilotage.

En ce qui concerne le BAAC la motivation, la sensibilisation et la formation des agents intervenants dans le système de recueil des données depuis le constat de l'accident jusqu'au traitement des données est un facteur déterminant le succès du projet.

S'il revient au Ministère en charge de la sécurité de donner aux forces de l'ordre les moyens de se rendre sur les lieux des accidents pour effectuer les constats et rédiger les PV, il est indispensable que le remplissage du BAAC, sa remontée au Centre de traitement et sa saisie se fasse dans les meilleures conditions pour atténuer les insuffisances du recueil qui sont à la base des analyses erronées.

### **322- Les problèmes liés au BAAC**

Aux problèmes liés au remplissage du BAAC s'ajoutent les problèmes liés aux procédures utilisées pour centraliser les données au Centre de traitement.

Les fiches BAAC doivent être remplies par les forces de l'ordre et remontées jusqu'à la DNT, après passage par les directions régionales. Ce processus est très lourd car le manque de moyens humains et matériels au niveau des forces de l'ordre peuvent être un vrai handicap à la remontée des informations.

C'est ainsi que l'on constate une baisse significative du traitement du BAAC après une année de lancement qui n'a pu être égalé en termes de recensement et de traitement du fichier BAAC. Au démarrage en 1998, environ 800 BAAC ont été recensé et 400 ont pu être traité, actuellement le processus redémarre très difficilement malgré la diffusion d'une circulaire interministérielle qui défini le rôle de la DNT et des forces de l'ordre. Ces problèmes se posent dans tous les pays de l'UEMOA qui utilisent le BAAC. D'une année à l'autre on constate une baisse importante du nombre de BAAC rempli ou traité.

Le manque de moyens financiers, l'absence d'un véritable comité de suivi du BAAC et d'un chef de projet BAAC sont les principales causes du mauvais fonctionnement du projet.

### 322- Mesures pour pérenniser le BAAC

Il faut tout d'abord affecter des moyens financiers au projet.

- intégrer le suivi du BAAC comme une tâche du CNSR ;
- désigner clairement l'organe de pilotage comme l'unique responsable du recensement, de la saisie et du traitement du BAAC et il doit rendre compte au CNSR qui pourrait éventuellement l'appuyer dans la recherche de financement de la chaîne complète du BAAC,
- officialiser le BAAC par arrêté ou circulaire interministériel,
- officialiser une commission de suivi du BAAC au niveau du CNSR,
- nommer un chef de projet BAAC dûment mandaté par le responsable de l'organe pilote
- recruter et former un groupe de cinq agents dont le travail consiste essentiellement à se rendre dans les commissariats et les brigades de gendarmerie pour collecter les BAAC remplis si toutefois c'est le cas de figure où ceux sont les forces de l'ordre qui doivent continuer à remplir le BAAC.
- Cette cellule de collecte, de vérification et de traitement du BAAC doit s'assurer que le nombre de PV d'accidents correspond au nombre de BAAC rempli et que des formulaires vierges de BAAC sont disponibles sur place.
- Dans le cas où il revient à la Cellule de collecte de remplir les fiches BAAC dans les commissariats les agents de cette cellule doivent s'assurer que tous les PV lui ont été remis, il doit remplir dans la mesure du possible le BAAC avec un ou plusieurs agents de force de l'ordre impliqués dans la rédaction des constats.
- La cellule doit être basée à Bamako pour que chaque membre puisse avoir un regard global sur le travail accompli car toutes les données doivent être centralisées au niveau du siège de l'organe de pilotage. Pour le traitement des BAAC des Régions il faut prévoir des rotations mensuelles dans les chefs lieux de régions. Le timing et la durée de ces rotations seront fonction des contraintes et des besoins locaux.

### 33- Les besoins de financement de la sécurité routière

#### 331- Estimation des besoins humains.

L'organisation de la sécurité routière tournera autour des trois pôles suivants :

- Le Délégué Interministériel de la Sécurité Routière (ou Chargé de mission auprès du Premier Ministre en charge des questions de Sécurité routière). Dans un premier temps (une période de transition d'une année ou plus) son rôle sera de manager la création de la nouvelle structure dont il est censé être le Directeur.

- « L'Institution Pilote » sera une structure composée de :

1°- un directeur national,

2°- son adjoint,

3°- d'une section « Recueil des données BAAC » composé d'un responsable ayant des connaissances de base pour produire les documents de base, d'un secrétariat pour la saisie des BAAC et d'au moins trois agents chargés de la bonne remontée des fiches BAAC,

4°- d'une section de « coordination et suivi des actions » avec tous les acteurs notamment le CNSR, les professionnels du secteur (assurances, auto-écoles, société du contrôle technique, INPS...), les collectivités locales, les ministères, les associations... Un minimum d'une personne est indispensable pour assurer le bon fonctionnement de chacune des coordinations citées.

5°- une section de la « réglementation technique des véhicules »: concevoir, susciter et analyser les textes relatifs à la sécurité routière au niveau national et communal, définir les normes techniques que doivent remplir tout type de véhicule pour circuler. Superviser le contrôle technique des véhicules. Suivre les contrats d'étude au niveau de la structure, les contrats de concession du contrôle technique et tous les engagements de la structure.

6°- une section « Communication » chargée de l'information et de la prévention de la sécurité routière,

7°- une section des affaires générales chargée du budget et de la comptabilité' du personnel, de la formation, des moyens généraux et de la mobilisation des ressources.

8°- Une section « permis de conduire » qui aura en charge les examens, la gestion du personnel technique lié à la validation du droit de conduire, les moyens généraux des examens, les auto écoles.

9°- une section « de l'exploitation et de la sécurité des routes » dont le rôle d'identifier les points noirs ( très accidentogènes) et de les aménager, de veiller à la présence de la signalisation horizontale et verticale et au bon fonctionnement des feux en collaboration avec les communes. De définir les règles de circulation et de l'ingénierie routière. De gérer le trafic.

10°- le secrétariat du CNSR qui sera assuré par un agent agissant sous l'autorité du président du CNSR en concertation avec le directeur de l'organe pilote.

- le CNSR dont les missions sont déjà définies et qui se réunira selon les dispositions de son règlement intérieur.

La division de la sécurité et de la circulation aura des subdivisions dans toutes les régions et dans le district de Bamako.

Toutes ces compétences ne sont pas disponibles en nombre suffisant à la DNT ; il faudra donc prévoir des formations et même des appuis techniques pendant les premières années.

### **332- Nécessité de renforcement des capacités**

La formation des agents de la Cellule BAAC au remplissage et éventuellement au traitement du BAAC est une évidence. De même il faut envisager une formation d'agents municipaux au cas où ils seraient impliqués dans la remontée des données.

Un traitement local de l'accidentologie est d'ailleurs souhaitable, à l'image de ce qui se fait à la Mairie Centrale de Bamako.

Une formation de haut niveau est aussi nécessaire pour les responsables de l'organisme pilote dans le domaine de la sécurité routière mais aussi de l'économie des transports pour qu'il soit en mesure de faire le lien entre le développement des transports et l'accidentologie.

Enfin une assistance technique peut s'avérer nécessaire pendant les deux ou les trois premières années.

### **333- Le coût de fonctionnement.**

En plus de locaux destinés à héberger la structure, il faut prévoir :

- le matériel et mobilier de bureau
- les frais de fonctionnement de la structure,
- le coût des campagnes de prévention et d'information,
- le coût des études et recherches sollicitées : une étude sur la sécurité routière pendant les trois dernières années nous semblent indispensable pour comprendre et définir une politique cohérente pour les années à venir. Cette étude pourrait être lancée avant la mise en place de la nouvelle structure si des fonds ont pu être mobilisés à cet effet.

Nous présenterons en annexe une estimation des coûts pendant les deux premières années.

### **34- Les sources du financement**

#### **341- L'origine actuelle des fonds**

C'est encore l'Etat qui supporte la totalité des coûts engagées dans les actions de sécurité routière.

Il le fait à travers le budget national par les actions de la DNT et à travers le DTR par le biais du CNSR.

L'idée de faire appel à des partenaires privés commence à faire son chemin, et ne tardera probablement pas à se concrétiser quelque soit le type d'organisation retenu pour la gestion de la sécurité routière.

Concernant le DRT il est tout à fait logique qu'une partie de ce prélèvement finance directement la sécurité routière. Le problème majeur réside dans le fait que le montant destiné aux activités du CNSR n'est pas déterminé dans le texte de création de cette structure. Il est impératif de revoir la répartition de la DTR et déterminer autant que faire se peut le pourcentage alloué à la Sécurité Routière.

D'ailleurs une des faiblesses de la sécurité routière est l'absence de précision sur le montant alloué aux activités.

#### **342- Mise en œuvre d'un partenariat avec les autres acteurs**

D'autres sources de financement de la sécurité routière existent pourtant. Il est possible de signer des conventions avec les groupements d'entreprises dont les activités ont un lien étroit avec la sécurité routière. Il est raisonnable de chercher un accord sur plusieurs années avec les comités des assureurs pour le financement de toute la chaîne de recueil et de traitement du BAAC en prenant l'engagement de mettre à leur disposition un travail d'une grande qualité scientifique.

L'Institut Nationale de Prévoyance Sociale (INPS) étant fortement impliquée dans la sécurité routière a travers sa division « accidents du travail » sera probablement prête à engager un dialogue constructif avec l'organisme responsable de la sécurité routière dans le but l'améliorer. Une convention de financement d'un aspect de la sécurité routière est une issue probable de collaboration.

L'entreprise de contrôle technique dépend directement de la sécurité routière c'est une structure avec laquelle il faut aussi tenter de négocier une rétrocession de 5 à 10% de son bénéfice net.

La représentation de ces institutions dans le nouveau CNSR peut être un gage de réussite de cette forme de partenariat.

**343- L'instauration de nouvelles taxes :**

Une série de nouvelles taxes peuvent être facilement envisagées pour accroître les moyens financiers alloués à la sécurité.

Il s'agira d'une taxe forfaitaire de sécurité routière dont

- le montant annuel pour les grandes compagnies d'assurances sera de cinq millions environ,
- le montant annuel pour la société de gestion du contrôle technique sera de trois millions
- le montant pour les candidats au permis de conduire payeront trois cent francs CFA en plus des taxes actuelles.

**343- La coopération internationale**

Le thème de la sécurité routière suscite de plus en plus d'intérêt auprès des bailleurs de fonds bilatéraux aussi bien que multilatéraux. Cet intérêt est d'autant plus grand que la longue expérience des pays développés et les résultats obtenus ne permettent plus de douter de l'opportunité de consacrer des moyens financiers et humains à ce thème dans les pays du sud.

Dans ce contexte l'apport des partenaires extérieurs pourraient être axés sur l'assistance technique pendant la phase de démarrage de l'organisme et le renforcement des capacités locales en vue de donner à l'institution de pilotage tous les atouts.

#### 4- Conclusion et recommandations

L'objectif de cette étude était de faire le point sur la situation de la sécurité routière telle qu'elle a été pilotée par la DNT ces dernières années.

L'analyse des activités de sécurité routière de la DNT amène les remarques suivantes :

- la section sécurité routière n'a pas les moyens ( matériels, humains, financiers) pour accomplir sa mission,
- les actions de sécurité routière dans le domaine de la formation et de l'information ont été les plus marquantes mais il n'est pas aisé de trouver une cohérence interne à ces activités. On se trouve donc en face d'une multitude d'actions qui se superposent sans nous donner la possibilité d'évaluer leurs impacts,
- une absence totale de collaboration avec le monde de l'éducation. Les jeunes de 18 à 30 ans payent pourtant un lourd tribut à l'insécurité routière,
- un très faible niveau de collaboration avec les collectivités locales qui constituent pourtant les fondements de la concertation nationale.
- Le CNSR qui est en quelque sorte la tête pensante de la section sécurité routière est né avec des tares qu'elle ne peut corriger sous sa forme actuelle,
- La défaillance du système de recueil et des traitements des données. Il n'est pas possible de concevoir une politique de sécurité routière sans un système fiable et durable de recueil de données qui justifie les actions de lutte contre l'insécurité.

Maintenant le constat qu'il convient de faire est que la sécurité routière est en train de se retrouver au cœur des préoccupations des responsables. Les accidents de la route avec leur lot de misère humaine et matérielle ne sont plus une fatalité et il est urgent de mener des actions pour réduire ses effets négatifs.

Il faut agir rapidement dans le sens de la création d'une structure de pilotage sans pour autant « amputer la DNT » dont le rôle mais aussi l'expérience en matière gestion du secteur des transports sont vitaux. La DNT pourra garder le contrôle sur l'accès à la conduite y compris la gestion des auto-écoles, la supervision du contrôle technique mais pas les aspects liées à la formation et à l'information. L'Observatoire des transports des transports intégrera aussi la nouvelle structure pour être la base d'un pôle de compétence en matière de recueil et de traitement des données.

Le continuum éducatif est un paramètre sur lequel un accent très particulier doit être mis. La coopération avec le Ministère de l'Education est plus que nécessaire.

Il faut imaginer à terme des relais municipaux pour obtenir des informations les plus complètes possibles sur les accidents dans les villes secondaires et les communes rurales.

Profiter de la période de transition vers « l'organe de pilotage » pour faire des études de mise à jour des fichiers accidents sur une période minimum de trois ans.

Enfin la sécurité routière ne se fait pas avec les moyens de bord, il faut avoir toujours à l'esprit que toute victime de la route est une victime de trop et qu'en plus les dégâts économique quantifiables peuvent être estimés à au moins 50 millions par jour.

## LISTE DES PERSONNALITES RENCONTREES

Bréhima FOMBA	Direction Nationale des Transports
Djibril TALL	Direction Nationale des Transports
Mamadou GUISSÉ	Direction Nationale des Transports
Sidi KANOUTE	Direction Nationale des Transports
Malick KASSE	Direction Nationale des Transports
Makan TOURE	Président SNTP
Mari TRAORE	Directeur BRCTU
Ruben THERA	Directeur Adjoint BRCTU
Maryvonne SIDIBE	Directrice Générale Assurances COLINA sa
Salimata D. COULIBALY	Présidente de l'ASCOMA
Abdramane DAMA	Auto-école KANAGA
Mahamadou FOFANA	Comité des Compagnies d'Assurances du Mali
Lt Balla KONE	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
Lt Colonel Bah SAMAKE	Direction Générale de la Protection Civile*
Mamadou Coulibaly	Chef Service Accidents de travail INPS
Massedou KONTA	Adjoint Service Accidents de travail INPS
Dr BOIRE	Chef Service Prévention INPS

## LISTE DES ACRONYMES

TRL : **T**ransport **R**esearch **L**aboratory

PST : **P**rojet **S**ectoriel des **T**ransports

BAAC : **B**ulletin d'**A**nalyse d'**A**ccidents **C**orporels de la circulation routière

GRSP : **G**lobal **R**oad **S**afety **P**artnership

UEMOA : **U**nion **E**conomique et **M**onétaire **O**uest **A**fricaine

ISTED : **I**nstitut des **S**ciences et des **T**echniques de l'**E**quipement et de l'**E**nvironnement pour le **D**éveloppement

CETUD : **C**onseil **E**xécutif des **T**ransports **U**rbains de **D**akar

DSCR : **D**irection de la **S**écurité et de la **C**irculation **R**outière

BRCTU : **B**ureau de **R**égulation de la **C**irculation et des **T**ransports **U**rbains du **D**istrict de **B**amako

DTT : **D**irection des **T**ransports **T**errestre

INPS : **I**nstitut **N**ational de **P**révoyance **S**ociale

**ANNEXE 1 : Fiche BAAC Version 2001**

**(Recto et verso)**

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

Brigade de gendarmerie <input type="checkbox"/> Commissariat de police <input type="checkbox"/> de ..... P.V. N° ..... du ...../...../.....	<b>BULLETIN D'ANALYSE                  DES ACCIDENTS CORPORELS                  DE LA CIRCULATION ROUTIERE</b> <b>BAAC</b> Intitulé du pays ..... Intitulé du Ministère ..... Intitulé de la Direction technique .....	N° de BAAC : .....
		Code unité : .....

**VERSION 2001 DU BAAC**

## CARACTERISTIQUES DE L'ACCIDENT

jour    mois    an                      heure    min    Région (niveau 1) : .....

Date: ..... Heure ..... Département (niveau 2) : .....

Commune (niveau 3) : .....    Niveau 4

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"/> 1 Zone urbaine 2 Zone rurale en agglomération 3 Zone rurale hors agglomération	Classification de la route <input type="checkbox"/> 1 Autoroute 2 Route nationale 3 Route régionale 4 Route départementale 5 Voirie urbaine 6 Piste répertoriée 7 Autres	Intersection <input type="checkbox"/> 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"/> 1 Plein jour 2 Nuit sans éclairage public 3 Nuit avec éclairage public allumé 4 Nuit avec éclairage public éteint	Conditions atmosphériques <input type="checkbox"/> 1 Normales 2 Pluie 3 Tempête 4 Brouillard 5 Vent de poussière	Tracé <input type="checkbox"/> 1 Ligne droite 2 Virage 3 Chaussée rétrécie	Etat chaussée <input type="checkbox"/> 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"/> 1 Plat 2 Pente 3 Bas de côte 4 Sommet de côte	Marquage au sol <input type="checkbox"/> 1 Existant 2 Inexistant	Contrôle carrefour (accident en intersection) <input type="checkbox"/> 1 Policier 2 Feux en fonctionnement 3 Feux clignotants ou éteints 4 Stop 5 Cédez le passage 6 Priorité à droite 7 Autres	

# 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	A inscrire sur le pointillé	.....	.....	.....	.....
Genre	Selon table véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appartenance	Selon table appartenance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 <sup>ère</sup> mise en service	Année	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Validité contrôle technique	1-Oui 2-Non	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Validité assurance	1-Oui 2-Non	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etat général	1-Bon 2-Mauvais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pneus	1-Bon 2-Mauvais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Feux	1-Bon 2-Mauvais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Type de chargement	1-Personnes 2-Marchandises 3-Mixte 4-Aucun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volume du chargement	1-Normal 2-Excessif 3-Aucun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## PERSONNES IMPLIQUES

		Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3	Véhicule 4
<b>Conducteurs</b>					
Age	En nombre d'années	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sexe	1-Masculin 2-Féminin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Profession	Selon table profession	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nationalité	A inscrire sur le pointillé	.....	.....	.....	.....
Catégorie de permis	En lettres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Numéro de permis	A inscrire sur le pointillé	.....	.....	.....	.....
Année d'obtention du permis	Année	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pays d'obtention du permis	A inscrire sur le pointillé	.....	.....	.....	.....
Gravité des blessures du conducteur	1-Tué 2-Blessé grave 3-Blessé léger 4-Indemne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Passagers sans compter le conducteur		Véhicule 1	Véhicule 2	Véhicule 3	Véhicule 4
Nombre de tués	sans compter le conducteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre de blessés graves	sans compter le conducteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre de blessés légers	sans compter le conducteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tranches d'âge des piétons impliqués		0 à 12 ans	13 à 20 ans	21 ans et plus
<b>Piétons</b>				
Nombre de tués piétons	selon la tranche d'âge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre de blessés graves piétons	selon la tranche d'âge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre de blessés légers piétons	selon la tranche d'âge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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	Table des professions	
1 - Véhicule civil (privé ou entreprise)	1 - Commerçant, artisan	7 - Employé de bureau
2 - Véhicule administratif	2 - Agriculteur, éleveur	8 - Ouvrier, manoeuvre
3 - Véhicule militaire	3 - Ménagère	9 - Chauffeur professionnel
4 - Véhicule diplomatique	4 - Etudiant, élève	10 - Militaire
	5 - Cadre	11 - Sans profession
	6 - Technicien supérieur, agent de maîtrise	12 - Autres

**ANNEXE 2 :**  
**Règlement intérieur du CNSR**

## REGLEMENT INTERIEUR

### Article 1 : Siège

11- Le siège du CNSR est établi à l'Organe Pilote chargé de la sécurité routière.

12- Le CNSR disposera d'un secrétaire permanent et autonome disposant d'un équipement permettant un contact acceptable avec tous ses membres.

### Article 2 : Statuts des membres

21- Les membres du conseil sont nommés par arrêté du Ministre en charge de la sécurité routière. Cette nomination est personnelle.

22- Les membres du CNSR sont nommés pour une durée de trois ans. Toutefois, leur nomination prend fin s'ils perdent la qualité au titre de laquelle ils ont été nommés. Ils sont alors remplacés dans les mêmes conditions, pour le temps restant de leur mandat.

23- Les membres du CNSR sont nommés à titre personnel mais ils peuvent exceptionnellement se faire représenter sans que le représentant puisse prendre part au vote.

24- Les membres du CNSR exercent leur fonction à titre gratuit, mais pourraient bénéficier d'indemnités de transport ou de per diem dans des conditions définies par le Ministre chargé de la Sécurité sur proposition du Président du CNSR.

25- Les membres du CNSR doivent être convoqués au moins quinze jours avant la date de la session, ils font connaître en retour leur empêchement de siéger dans les sept jours suivant la réception de leur convocation. Le président apprécie les motifs des absences répétées et propose en cas de défaillance le remplacement d'un membre. Ce remplacement se fera dans les mêmes conditions que celui du membre qui perd la qualité au titre de laquelle il a été nommé.

### Article 3 : Quorum

31- Le quorum nécessaire pour que le conseil puisse se réunir et délibérer est atteint lorsque la moitié au moins des membres sont présents lors de l'ouverture de la séance.

32- Si le quorum n'est pas atteint, le conseil est à nouveau convoqué dans un délai minimum de quinze jours dans les mêmes conditions et sans modification de l'ordre du jour. Dans ce cas aucun quorum n'est encore requis.

### Article 4 : Présidence

41- Le président est nommé par arrêté du Premier Ministre. Il ne peut être le Délégué Interministériel de la Sécurité Routière. C'est lui qui représente le CNSR.

42- Le président convoque et fixe l'ordre du jour des réunions. Il organise et dirige les délibérations. Il prend toutes les mesures qu'il juge utile à la bonne marche des débats.

43- En cas d'indisponibilité ponctuelle, le président peut se faire remplacer par un membre du conseil pour présider les débats.

#### Article 5 : Organisation des réunions

51- Le comité National de sécurité Routière se réunit au moins deux fois par an sur convocation de son Président. Il peut se réunir en session extraordinaire sur demande du Délégué Interministériel de la sécurité Routière ou d'un quart de ses membres.

52- Une convocation précisant l'ordre du jour doit être adressée à chaque membre au moins quinze jour à l'avance. Les documents nécessaires aux délibérations sont remis aux membres au moins sept jours avant la réunion.

53- L'ordre du jour prévoit des questions diverses. Le secrétariat du conseil est alors invité à faire un bref compte rendu de la situation du budget du conseil en ce moment. Si des travaux ou des études ont été confiés à des experts l'ordre du jour doit prévoir un point d'information sur leur suivi.

54- Un compte rendu des réunions est rédigé par le secrétariat du conseil et soumis à l'approbation des membres présents.

#### Article 6 : Prise de décision- résolutions-recommandations

61- Le président soumet aux membres du conseil les questions et propositions impliquant une prise de décision ou une résolution.

62- Les décisions, résolutions ou recommandations sont prises à la majorité simple des membres présents et votants.

63- Les votes sont effectués à main levée. Cependant il est procédé à un vote à bulletin secret pour les décisions nominatives si un membre du conseil le demande et pour les autres décisions si au moins un tiers des membres présents et votants le demande.

#### Article 7 : Définition des activités et assistance d'experts

71- Le conseil définit ses activités autour des thèmes prioritaires relatifs à la sécurité routière. Il porte chacun année un jugement sur les activités de sécurité routière initiées par « l'organe pilote ». Le conseil peut se faire assister par un ou plusieurs experts en raison de leurs compétences.

72- Le Président en fonction de l'ordre du jour peut inviter certains experts qui ne peuvent toutefois pas participer aux débats. Ils peuvent répondre qu'aux questions posées par le Président.

73- Le conseil peut créer en son sein une commissions de travail dont la mission sera d'approfondir un thème ou un aspect important de la sécurité routière. Cette commission peut se faire assister à son tour par un ou plusieurs experts.

74- Une commission BACC est chargé du bon fonctionnement de toutes les activités liées au BACC.

#### Article 8 : Budget

81- Le CNSR dispose d'un budget propre prélevé sur les Droits de traversée Routière ou sur des fonds de l'Autorité Routière.

82- Ses fonds sont gérés par l'organe chargé de la sécurité. Toutefois les dépenses ne peuvent être effectuées sans l'accord préalable du Président du conseil.

**ANNEXE 3 : ESTIMATION DES COUTS  
DE FONCTIONNEMENT DE L'ORGANE  
PILOTE**

**ESTIMATION DU  
BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE L'ORGANE PILOTE**

	Coûts en FCFA		
	Année 1	Année 2	Année 3
Equipement	30 000 000	10 000 000	5 000 000
Fonctionnement	20 000 000	25 000 000	35 000 000
Campagne Prévention	50 000 000	60 000 000	70 000 000
Frais BAAC	5 000 000	5 500 000	6 000 000
Etude et Recherche	30 000 000	20 000 000	20 000 000
Formation	25 000 000	25 000 000	25 000 000
Primes et Perdiem	20 000 000	22 000 000	25 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>180 000 000</b>	<b>167 500 000</b>	<b>176 000 000</b>

Ces coûts n'intègrent pas les salaires des agents de l'Etat, ni les frais de fonctionnement normaux liés à cette structure.

### Liste de ouvrages consultés

- UEMOA Politique commune de sécurité routière dans les Pays de l'UEMOA Rapport final Mars 200
- UEMOA Politique commune de sécurité routière dans les Pays de l'UEMOA Annexe Mali
- La Documentation Française – La sécurité routière en France Bilan de l'année 2001 Août 2002
- U.S Department of Transportation Africa road safety review Final report 2000
- Banque Mondiale SSATP Les aspects économiques de la sécurité routière – Note technique Déc 1997
- Banque Mondiale SSATP La sécurité routière en Afrique Evaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays Africains Février 1998
- Third African Road safety Congress : Financing of Road Safety actions April 1997