

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un Peuple- Un But- Une Foi



**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA
RECHERCHE ET DE L'INNOVATION
DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR**

.....
**INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS
MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR**



7, Ave Faidherbe Dakar-Sénégal
Tél : 33 849 69 19 Fax : 33 821 50



Rue de Kaolack, point E
BP 21354 - Dakar - Sénégal
Tél : 33 859 95 95 - Fax : 33 860 52 02
ist@supdeco.sn

**MÉMOIRE, POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MASTER II
EN TRANSPORT LOGISTIQUE**

**Domaine : Science de la gestion
Mention : Ingénierie des affaires
Option : Transport-Logistique**

**THEME
ANALYSE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL
CAS DE LA REGION DE DAKAR**

Rédigé et présenté par

M. TIDIANE AMADOU SY

Sous la direction de

**M. ALASSANE ADAMA SY
Directeur de Recherche Appliquée à l'IST,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
Enseignant à l'IST du Groupe SUPDECO Dakar**

Année Académique : 2016/2017

DEDICACES

Ce présent travail est dédié :

- À mes très chers parents plus particulièrement à la mémoire de ma chère mère à qui je rends un vibrant hommage car vous êtes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai eu toujours pour vous. Vous n'avez ménagé aucun effort pour ma réussite et vous avez joué un rôle important dans mon éducation, je prie chaque jour pour que la terre vous soit légère Maman, sans oublier mon père à qui je dois beaucoup et mention spéciale Papa car vous avez fait plus qu'un père puisse faire pour que ses enfants suivent le bon chemin dans leurs vies et leurs études. Vous avez toujours été là pour moi tout au long de mes études.

- Mais également à mes frères et sœurs qui m'ont beaucoup soutenu à travers leurs conseils et orientations.

- À mes amis, sans oublier mes camarades de promotion avec qui nous avons partagé toutes ces années de formation et qui, aujourd'hui, sont devenus pour moi une nouvelle famille.

REMERCIEMENTS

A la fin de la rédaction de ce mémoire, nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont soutenus, de près ou de loin, tout au long de notre formation en Master 2 Transport Logistique.

Je tiens ici à leur exprimer mes sincères remerciements et aussi ma profonde reconnaissance.

J'adresse mes remerciements à :

- Mes très chers parents qui ont énormément contribué à mon éducation ainsi qu'à ma formation et vous trouverez dans ce travail l'expression de toute mon affection, ma gratitude et ma profonde reconnaissance, et merci beaucoup à mes frères et sœurs, mes amis sans oublier mes camarades.

- Mes remerciements vont de tout cœur à **MONSIEUR ALASSANE ADAMA SY**, mon directeur de mémoire, Ingénieur certifié Ponts et Chaussées et Directeur de Recherche Appliquée à l'Institut Supérieur des Transports du Groupe Sup-De-Co de Dakar, pour sa constante disponibilité et ce, malgré ses nombreuses occupations, pour ses conseils et ses encouragements, et surtout pour son encadrement de proximité grâce auquel ce travail a pu être réalisé.

- Je remercie tout le corps professoral du Groupe Sup-De-Co de Dakar ainsi que l'administration.

Ma gratitude s'adresse aussi à ceux qui m'ont permis d'avancer grâce à leurs disponibilités, leurs conseils et leurs orientations. Merci infiniment à toutes ces personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'acquisition et à la consolidation de mon savoir ; mon savoir-être et mon savoir-faire.

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

AGERROUTE	Agence Autonome des Travaux Routiers
ANSD	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographique
AFTU	Association pour le Financement du Transport Urbain
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
COPESER	Comité Permanent de la Sécurité Routière
CETESER	Cellule Technique de Sécurité Routière
CR	Cars Rapides
DDD	Dakar Dem Dikk
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
IST	Institut Supérieur des Transports
NN	Ndiaga Ndiaye
NPRS	Nouvelle Prévention Routière du Sénégal
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PAMU	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
PATMUR	Projet d'Amélioration de la Mobilité en Milieu Urbain
PDUD	Plan de Déplacement Urbain pour l'agglomération de Dakar
PIB	Produit Intérieur Brut
PTB	Petit Train de Banlieue
SOTRAC	Société de Transport du Cap -Vert
SR	Sécurité Routière
SUPDECO	Ecole Supérieur de Commerce
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 Facteurs des accidents	41
Graphique 2 : Age des véhicules du Parc.....	45
Graphique 3: Taux de fréquentation au CCTVA.....	46
Graphique 4: Impact de la Réglementation sur l'Importation des Véhicules.....	47
Graphique 5: Catégorie de Permis de Conduire.....	48
Graphique 6: Etat des Routes	49
Graphique 7: Evolution des accidents	51

AVANT PROPOS

La mondialisation des échanges avec son corollaire d'innovations technologiques, influe aujourd'hui directement sur l'action des entreprises en quête de compétitivité, entraînant une internationalisation des fonctions et par conséquent, une demande plus accrue en personnels qualifiés. Ces modifications dans la structure et dans l'organisation des entreprises ont un impact sur la démarche technique et commerciale des entreprises de transport qui doivent nécessairement se doter de spécialistes aptes à s'adapter rapidement aux mutations en cours dans leurs domaines d'activité.

C'est à ce défi que répond SUPDECO Dakar à travers son programme Transport et Logistique dont le but est de former des professionnels en transport capables d'assumer efficacement des responsabilités dans des types variés d'organisation (entreprises de transport, entreprises industrielles et commerciales).

Ainsi le secteur des transports contribue au développement économique et social en tant que facteur d'échange et de mobilité. Ce secteur a aujourd'hui besoin plus de sécurité pour le bon déroulement de la mobilité. C'est dans ce sillage qu'il a été jugé nécessaire de recadrer ce thème sur l'Analyse de la Sécurité Routière au Sénégal : cas de la région de Dakar pour contribuer à l'amélioration de notre système de transport qui est menacé par le fléau de l'insécurité routière et apporter ainsi des solutions et recommandations aux problèmes que rencontre ce système de transport afin d'instaurer une sécurité routière accrue, car Dakar aujourd'hui, mieux que toutes les autres villes du pays se développe à un rythme extraordinaire. Nous essayerons d'apporter des mesures correctives à travers nos propositions de solutions pour avoir une bonne sécurité routière dans notre système de transport particulièrement dans la région de Dakar qui constitue notre cible d'étude.

SOMMAIRE

DEDICACE	i
REMERCIEMENTS.....	ii
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES	iii
LISTE DES GRAPHIQUES.....	iv
AVANT PROPOS	v
SOMMAIRE	vi
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : LE CADRE THEORIQUE	4
CHAPITRE 2 : LE CADRE METHODOLOGIQUE	11
CHAPITRE 1 : ETUDE DE L'ENVIRONNEMENT	14
CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL.....	32
CHAPITRE 2 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE	41
CHAPITRE 3 : PROPOSITIONS DE SOLUTION POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE	58
CONCLUSION	69
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES.....	71
LES ANNEXES	72

INTRODUCTION

Le transport joue un rôle capital dans le développement économique et social d'un pays par son omniprésence dans la chaîne de production et de consommation. Le bon fonctionnement du secteur du transport est l'une des conditions primordiales pour le développement d'un pays.

Le transport par route présente des avantages pour les nations dans la mesure où il facilite la circulation des marchandises et des personnes. Il permet un meilleur accès à l'emploi, aux marchés, à l'éducation, aux loisirs et aux soins.

De nos jours, avec la mécanisation de tous les secteurs de l'économie et surtout de la modernisation de plus en plus poussée du trafic routier, nous assistons à une augmentation exponentielle du nombre d'accidents de la route. Chaque année, plus de 1,25 millions de personnes perdent la vie dans des accidents de la route. On recense en plus de 20 à 50 millions de blessés, nombreux d'entre eux gardant une invalidité à la suite de leurs blessures¹.

Les accidents figurent aujourd'hui parmi les principales causes de décès dans nombreux pays. Le nombre des blessures légères ou graves qu'ils provoquent, la somme des souffrances qui en résulte, l'ampleur des pertes économiques dues aux invalidités qu'ils entraînent sont incalculables.

Les accidents de la circulation constituent une problématique sociale, et une hémorragie économique entravant le développement du pays.

C'est une guerre sur les routes qui fait des milliers de tués et blessés par an, et que rien ne semble arrêter, même les campagnes de sensibilisation ; d'où la nécessité absolue de trouver une solution efficace pour arrêter cette hécatombe.

L'humain est la cause principale de ce fléau, par son comportement non respectueux du code de la route et par sa nature imprévisible ; ce qui constitue toujours un handicap majeur à la gestion de la problématique des accidents de la circulation.

Cette somme de souffrances qui frappe particulièrement les jeunes n'épargne aucun pays. Un patrimoine humain considérable se trouve ainsi anéanti, entraînant avec lui de très lourdes conséquences sociales et économiques.

¹ **L'organisations mondiale de la santé dans son rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde en 2015**

Si les actuelles statistiques sont déjà alarmantes, les tendances le sont encore plus.

Si elles se confirment, on assistera selon **l'OMS** d'ici à l'an 2020 à une augmentation de **60%** du nombre des personnes tuées. Les accidents de la circulation seront alors l'une des principales causes de morbidité dans le monde.

Ce fardeau pèse plus lourdement sur les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire où on constate aujourd'hui que **90%** des décès et des incapacités résultent des accidents de la route².

Les accidents de la route restent aujourd'hui un grave problème de santé publique sur le plan mondial, national et régional.

Au Sénégal, entre 2001 et 2011, soit une période de dix ans, **3177** personnes dont **1205** piétons ont perdu la vie dans les accidents de la route, **49747** autres blessés dont **21274** blessés graves.

Ces chiffres contenus dans les **BAAC**³ prouvent que les routes contribuent largement à l'appauvrissement et à la désolation des populations sénégalaises. Ainsi en 2013 nous enregistrons selon le **BAAC 3845 cas** avec plus **145** tués, **817** blessés graves, **1321** blessés légers et **1571** indemnes, avec **1599** accidents impliquant **2078** véhicules.

Au cours de ces dernières années, l'analyse des données montre que nous perdons plus de 500 personnes sur les routes avec un coût économique de plus de 1% du PIB soit 77 milliards par an. L'heure est grave.

Si l'on considère les conséquences en termes d'espérance de vie, de blessures, il est clair qu'il y a toutes les caractéristiques d'un enjeu majeur de santé publique et un coût médico-social très élevé par an pour les pays africains en général et en particulier pour le Sénégal.

Comme le phénomène des accidents au Sénégal touche le territoire national, le cas de Dakar qui constitue notre objet d'étude reste aussi un problème majeur. La région de Dakar s'est développée très rapidement et de façon anarchique.

² L'organisation mondiale de la santé dans son rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde en 2015

³ BAAC bulletins d'analyse des accidents corporels du Sénégal 2011

Cette évolution s'effectue sous l'effet combiné du dynamisme de la croissance naturelle de sa population et de son rôle principal de carrefour économique et de zone d'accueil de migrants.

A cette pression, s'ajoute le handicap de la configuration géographique et de la répartition spatiale déséquilibrée des activités économiques et sociales et de l'habitat.

De là, résulte une dégradation continue de la circulation liée à l'insuffisante capacité des routes, à l'augmentation des besoins en mobilité et à la faiblesse de l'offre de stationnement.

L'inadéquation des infrastructures et la faible application de la réglementation encouragent l'utilisation mixte des infrastructures existantes. Il en résulte des conflits entre les piétons, les cyclistes et les modes motorisés ainsi qu'un taux particulièrement élevé de blessés et de tués et la plupart des victimes étant des piétons et des conducteurs de deux-roues.

C'est ce contexte qui a motivé notre sujet : ***Analyse de la sécurité routière au Sénégal : le cas de la région de Dakar.***

Pour bien mener notre étude, notre travail s'articulera autour de trois parties :

- ✓ La première partie de notre mémoire, nous nous intéresserons au cadre théorique et méthodologique ;
- ✓ La seconde partie sera constituée de la présentation de l'environnement de la zone d'étude
- ✓ La troisième et dernière partie, qui traitera du cadre analytique.

CHAPITRE 1 : LE CADRE THEORIQUE

Section 1 : Contexte de l'étude

La route a tué plus de 500 personnes au Sénégal, en 2016. Les accidents successifs de ces derniers mois, avec une cinquantaine de décès, poussent à faire le point pour déterminer les causes, mais surtout dégager les voies et moyens d'amoinrir l'hécatombe⁴.

Il est maintenant difficile de voyager à l'intérieur du Sénégal sans être fortement angoissé, au vu des dangers que constituent les accidents sur les routes du pays. Rien qu'en ce début d'année 2017, plusieurs accidents meurtriers ont été notés sur différents axes routiers, avec un nombre impressionnant de victimes.

Le dernier en date a eu lieu ce 5 mars à Saint-Louis, faisant 19 morts dans des conditions atroces, puisque le minicar de transport a pris feu lors du choc avec un camion-citerne transportant des hydrocarbures.

Deux jours auparavant, de retour de Porokhane où était organisé le Magal dédié à Mame Diarra Bousso, un car « Ndiaga Ndiaye » transportant une cinquantaine de personnes entre en collision avec un bus ; bilan :14 morts. Si ces deux accidents successifs ont marqué les esprits, d'autres les ont précédés, tout aussi mortels.

C'est ainsi que le jeudi 26 janvier 2018, un minicar a encore heurté un camion-citerne venant en sens inverse, aux alentours de Kaffrine. Le bilan est lourd, 16 morts. Loin d'être exhaustifs, ces quelques cas donnent la mesure du drame permanent qui se joue sur les routes sénégalaises et dont se désolent tous les acteurs.

Section 2 : Problématique

Capitale politique et économique du Sénégal, la région de Dakar presque totalement urbanisée est confrontée à une crise de transport et de mobilité urbaine qui hypothèque sérieusement sa viabilité économique. Ainsi, la population et le parc automobile augmentent au Sénégal et les accidents de la route aussi.

Les accidents de la route restent une préoccupation majeure pour les acteurs de la sécurité routière en raison de leur taux élevé.

⁴ BAAC bulletins d'analyse des accidents corporels du Sénégal 2016

La plupart de ces accidents sont causés par les jeunes et se déroulent le plus souvent en milieu urbain. Principal mis en cause : le non-respect du code de la route, que d'aucuns assimilent à une entrave de leur liberté de rouler « comme ils veulent ».

Le comportement des conducteurs aux pas pressés des piétons, en passant par l'état des véhicules, le problème est bien cerné. Les véhicules en pannes sont abandonnés en pleine circulation par les propriétaires, gênant la circulation, les taxis s'arrêtent en pleine circulation pour prendre des clients.

A cela s'ajoute l'occupation irrégulière de la voie publique par le commerce et autres activités dans le centre-ville.

Aujourd'hui, les populations exigent de plus en plus des autorités en charge de la sécurité de mettre aux normes les infrastructures routières afin de réduire les accidents de la circulation.

Pour répondre à ces exigences légitimes, on s'interroge et on cherche à comprendre :

- ✓ Quels sont donc les facteurs identifiés comme les principales causes des accidents de la route dans la région de Dakar ?
- ✓ Quels sont les impacts sur le plan humain, économique et social des accidents de la route ?
- ✓ Quelle solution à mettre en œuvre pour réduire ce fléau ?

Section 3 : Revue critique de la littérature

Cette partie constitue une phase très importante dans le travail, car elle a permis de mieux comprendre les problèmes des accidents de la route et leurs impacts sur le transport.

La recherche a permis aussi de consulter certains ouvrages et articles qui traitent du thème. Nous pouvons citer, parmi ces écrits certains auteurs et acteurs connus du public :

Sandrine Gaymard et Angel Egido : Dans l'ouvrage, Sécurité et facteurs humains dans les moyens de transport, les auteurs soulignent que « Dans le contexte de la sécurité routière, la part du facteur humain est prépondérante mais pas unique, que l'on songe aux problèmes véhiculaires, aux infrastructures ou de manque de lisibilité de certains environnements routiers »

Cet ouvrage avait comme mission principale de donner aux lecteurs une vision globale des grands thèmes de recherches actuelles dans le champs complexe de la sécurité dans le transport routier.

Nous partageons d'une part le point de vue des auteurs car aujourd'hui pour régler le problème de la sécurité routier la société doit se mobiliser pour diminuer les risques et améliorer les niveaux de sécurité qui sont divers et complexes (humain, matériel et environnemental) car ils entrent en interaction les uns des autres.

Mais, il est important de souligner qu'aujourd'hui les causes les plus fréquentes des accidents sont dues aux comportements humains. Si on prend l'exemple de la région de Dakar ou le comportement des usagers ainsi que les conducteurs restent un problème majeur pour la réduction des accidents.

C'est dans cette même réflexion que l'OMS, dans son Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015, interprète le sujet : **L'OMS, dans son Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015** : La sécurité des routes et des accotements, la sécurité de la vitesse, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers, sont autant d'éléments essentiels à prendre en compte pour éliminer les accidents mortels et réduire le nombre des blessés grave.

GODARD Xavier : Dans son ouvrage, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, M GODARD, analyse les difficultés du transport dans de nombreuses villes d'Afrique au sud du Sahara. L'exemple de la ville de Dakar fait apparaître des difficultés d'évolution du système de mobilité mis en place depuis l'indépendance à nos jours.

L'incapacité à lutter contre le secteur informel, l'expansion démographique de la population dakaroise, les problèmes de voirie, et les congestions incessantes sont autant de causes qui empêchent le développement du transport urbain au sein de Dakar, ainsi s'ajoute les accidents de la route qui sont devenus un problème de santé publique.

D'après les ouvrages et articles consultés nous constatons que le problème reste le même et qu'aujourd'hui les accidents sont devenus un fléau mondial, national et régional qu'il faut éradiquer.

Et nous pensons que la prévention des accidents concerne tous les usagers de la route mais l'effort doit porter spécialement sur les conducteurs d'automobilistes, lesquels risquent de mettre en danger d'autres vies que la leur. On se rend compte de plus en plus que conduire une voiture n'est pas un droit mais un privilège qui peut être retiré si son usage se relève périlleux pour autrui. Et nous pensons qu'il n'y a de panacée capable de prévenir tous les accidents de la route et seule la collaboration harmonieuse des spécialistes de toutes branches (éducateurs, ingénieurs, médecins, agents de la force publique et surtout une volonté politique du gouvernement) peut assurer une prévention efficace pour réduire les accidents de la route.

Section 4 : Clarification des concepts

Analyse : examen de l'information (trier, additionner, comparer) pour mieux comprendre les relations entre le "tout" et les "parties. Analyser revient donc à traiter l'information selon une méthodologie et des critères clairement définis. Les données recueillies seront utilisées pour trouver des solutions à nos problèmes et à faire de recommandations.

Sécurité routière : c'est l'ensemble des règles et des services qui ont pour but d'assurer la sécurité des usagers de la route.

Sécurité : désigne ce qui est hors péril, dommage ou risque ; le concept de sécurité routière concerne donc la prévention d'accidents sur la route dans le but de protéger la vie des personnes.

Accident de la circulation routière : choc qui a lieu sur un réseau routier entre un engin roulant (voiture, moto, camion...) et tout autre chose ou personne et qui engendre des dégâts matériels et/ou des blessures humaines.

- ✓ Accident matériel : tout accident n'entraînant que des dommages matériels ;
- ✓ Accident corporel : tout accident dans lequel au moins une personne est tuée ou blessée ;
- ✓ Accident mortel : tout accident corporel entraînant la mort d'une personne ;
- ✓ Un accident est dit mortel si la victime décède sur le coup ou des suites de l'accidents dans 30 jours.

- ✓ Accident non mortel : tout accident corporel autre qu'un accident mortel. Il y'a alors au moins une personne blessée.

Donc deux cas se présentent :

- ✓ Personne grièvement blessée : hospitalisation supérieure à 24 heures ;
- ✓ Personne légèrement blessée : personne blessée, mais grièvement blessée ;

Conducteur : toute personne qui assure la direction constante d'un véhicule, d'un cycle, d'un animal ou d'un troupeau et qui doit en avoir la complète maîtrise.

Véhicule automobile : tout véhicule pourvu d'un moteur lui permettant de se déplacer sur la route par ses propres moyens et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises.

Piétons : catégorie qui comprend aussi bien les personnes qui se déplacent à pied, que les pratiquants de rollers, de trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Passage piétons : est une partie de la route aménagée pour permettre aux piétons de traverser la chaussée. Il est conçu pour maintenir les usagers groupés dans un espace visible par les automobilistes où ils peuvent traverser en toute sécurité du trafic routier.

Prévention Routière : ensemble des mesures visant à éviter les accidents de la route ou à atténuer leurs conséquences.

Route : tout chemin de statut public ouvert à la circulation routière des véhicules. Une route complètement aménagée comprend une chaussée, deux accotements et une signalisation. Les routes sont classées, au niveau de la circulation routière, en trois catégories :

- ✓ Les autoroutes, désignées par arrêté, faisant l'objet de prescriptions spéciales et exclusivement réservées à la circulation des véhicules à moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³. Elles bénéficient d'une priorité absolue sur toutes les autres routes.
- ✓ Les routes à grande circulation, désignées par arrêté, pourvues d'une signalisation spéciale et auxquelles s'attache une priorité à toutes les intersections ;

- ✓ Les routes secondaires qui comprennent toutes les routes et les pistes non classées dans les catégories ci-dessus.

Chaussée : partie centrale de la route spécialement aménagée pour la circulation des véhicules. Elle est généralement bitumée, empierrée, en terre ou en latérite.

Voie : désigne l'une des parties de la chaussée ayant une largeur suffisante pour assurer la circulation d'une file de véhicules

Accotement : bande de terrain aménagée longeant chaque côté de la chaussée et servant spécialement à la circulation des piétons, des animaux et au stationnement des véhicules.

Trottoir : accotement surélevé par rapport au niveau de la chaussée, délimité ou non, par une bordure.

Section 5 : Les objectifs

L'objectif de notre recherche comporte un objectif général et des objectifs spécifiques :

5.1 : Objectif général

Etudier la sécurité routière au Sénégal en identifiant les imperfections du système de transport au Sénégal plus particulièrement à Dakar pour pouvoir l'améliorer afin d'instaurer une sécurité routière durable dans le pays.

5.2 : Objectifs spécifiques

Pour mieux cerner notre objectif général, nous l'avons subdivisé en objectifs spécifiques. Il s'agit en effet de :

- ✓ Etablir un diagnostic de la sécurité routière dans le système de transport au Sénégal particulièrement à Dakar ;
- ✓ Expliquer l'insécurité routière à Dakar afin d'identifier les facteurs des accidents ;
- ✓ Dresser l'état des lieux dans le but de mener à bien notre étude ;
- ✓ Proposer des solutions et recommandations dans le but d'améliorer le (s) dispositif (s) existant (s).

Section 6 : Hypothèses de recherche

Les problèmes de la sécurité routière sont dus selon nos hypothèses :

- ✓ H1 : Le non application de la réglementation cause des accidents
- ✓ H2 : La vétusté du parc automobile est un facteur favorisant les accidents
- ✓ H3 : Le manque de la rigueur dans l'application de la réglementation est une cause des accidents de la route.

Donc seule l'efficacité dans l'organisation au sein de ce système de transport et une bonne compréhension de la notion de sécurité routière permettraient aux acteurs de définir une bonne politique du secteur afin de mettre en place des mesures adéquates pour une sécurité durable.

Section 7 : Indicateurs de recherche

Nos indicateurs de recherche seront en adéquation avec nos objectifs et hypothèses recherche à savoir :

- ✓ Nombre d'accidents par année
- ✓ Nombre de victimes des accidents par année
- ✓ Nombre de véhicules impliqués par accident

CHAPITRE 2 : LE CADRE METHODOLOGIQUE

La méthodologie se définit comme étant un outil de travail mis à la disposition du chercheur et organisée par la théorie dans le but de la recherche. Elle est aussi perçue comme le moyen dont dispose un chercheur pour obtenir des informations nécessaires en vues de réaliser un travail scientifique.

La présente étude se propose de répondre aux préoccupations qui émanent du problème posé, et qui sont développés à travers des hypothèses émises. Ainsi il s'agit des méthodes de collecte de données et des techniques de traitements de ces dernières.

Dans ce cadre nous parlerons des techniques et outils de collecte de données, l'analyse des données, la recherche documentaire, des guides d'entretien, échantillonnage, délimitation du sujet et les difficultés rencontrées.

Section 1 : Techniques et outils de collecte de données

Tout travail de recherche qui se veut scientifique nécessite précisément l'utilisation de méthodes et techniques spécifiques et adéquates aux phénomènes qu'on se propose d'étudier.

En vue de collecter les données nécessaires pouvant nous permettre d'atteindre les objectifs préalablement définis, nous avons recouru à un certain nombre d'outils.

Les principaux sont : l'observation directe des constats par des visites de terrain qui nous ont permis de faire le diagnostic du dysfonctionnement, la recherche documentaire à travers notre bibliothèque à l'IST, des guides d'entretien et des interviews.

Section 2 : Analyse de données

Les instruments de collecte de données utilisés conduisent à l'utilisation d'un procédé à savoir : l'analyse du contenu, qui permet d'identifier les thématiques liées aux sujets et de les analyser.

On recherche également à identifier l'idéologie qui sous-tend la pensée de la personne interrogée.

Après la phase des enquêtes et entretiens, nous avons procédé au traitement et à la vérification des données collectées afin de les analyser et interpréter pour connaître les problèmes liés à la sécurité routière au Sénégal particulièrement à Dakar qui constitue notre cible d'étude.

Section 3 : Recherche documentaire

En ce qui concerne la recherche documentaire, nous nous sommes rapprochés de la bibliothèque de notre école afin de consulter certains ouvrages qui traitent ce thème.

Elle s'est faite dans un premier temps, par une revue de la littérature sur la sécurité routière. Pour cela, nous avons consulté les documents et données statistiques disponibles dans les services en charges de la gestion des transports urbains au Sénégal, et par la suite nous avons procédé par des interviews dans la région de Dakar afin d'obtenir les données utiles pour ce travail.

Ces données et informations obtenues par ces enquêtes ont été traitées à l'aide des moyens de traitement automatiques tel que Word, Excel.

Section 4 : Guide d'entretien

Ces entretiens nous ont permis d'avoir des informations sur la sécurité routière dans la région de Dakar auprès des professionnels ayant en charge la structure, l'organisation et la gestion du système d'exploitation du réseau de transport urbain à Dakar.

Section 5 : Echantillonnage

L'échantillonnage de notre étude porte sur la population vivant dans l'agglomération dakaroise car elle constitue notre cible. Nous visons les usagers de la route, acteurs, professionnels de transport et les exploitants du système de transport urbain.

Section 6 : Délimitation du sujet

Notre thème de mémoire porte sur l'analyse de la sécurité routière au Sénégal : cas de la région de Dakar.

Ainsi nous parlerons dans ce thème : l'analyse de la sécurité routière dans le transport urbain de voyageur à Dakar.

Et notre attention portera sur l'insécurité routière dans la région qui est le facteur des accidents de la route, qui constituent une menace pour les usagers de la route.

Section 7 : Difficultés rencontrées

La rédaction de ce mémoire comme d'autres auparavant, n'a pas été réalisée sans difficultés. Parler de la sécurité routière n'est pas chose aisée dans la mesure où beaucoup reste encore à faire en termes d'organisation et de la gestion des activités de transport qui concourt de celle-ci.

Nous avons eu des difficultés à accéder à certains départements et acteurs pour certaines informations.

CHAPITRE 1 : ETUDE DE L'ENVIRONNEMENT

Section 1 : Présentation du cadre d'étude

La ville de Dakar qui constitue notre cible d'étude est la capitale de la République du Sénégal ; Située à l'extrême Ouest du Sénégal et du continent africain, la région de Dakar est une presqu'île de 550 km², représentant seulement 0.28% de la superficie du territoire national.

Elle est contiguë à l'Est à la région de Thiès et est entourée par l'Océan Atlantique sur ses limites Nord, Ouest et Sud. Ainsi, le Sénégal qui n'échappe à la croissance démographique rapide sa population est passée de 15 256 346 hbts en 2017 à 15 726 037 hbts en 2018 selon ANSD⁵ (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie).

La population de Dakar recensée en 2013 selon l'ANSD est de 3 137 196 habitants contre 3 529 300 hbts en 2017, soit près du quart de la population du Sénégal (23,2%) vivant sur une superficie représentant 0,3% de la superficie totale du pays. Dakar est la région la plus peuplée du Sénégal et la densité de sa population est aussi la plus élevée avec 5 704 personnes/Km². Cette population est fortement urbaine, avec un taux d'urbanisation de 96%, ce qui regroupe presque la moitié de la population urbaine du pays (49,6%).

Le système de déplacement des usagers souffre de plusieurs dysfonctionnements dus à la dégradation des conditions générales de la mobilité et la croissance rapide mal maîtrisée participent aussi à l'aggravation de l'insécurité routière.

La population dakaroise vive dans un espace très réduit. L'évolution spatiale de Dakar s'est faite d'une manière concomitante avec celle de la population avec un taux moyen d'expansion spatiale croissante chaque année.

Section 2 : Réglementation du Sous-secteur du transport routier

Le sous-secteur du transport routier est réglementé comme suit :

- ✓ Arrêté no 702 du 03-02-1999 portant agrément pour la profession de transporteur routier : Toute personne morale ou physique qui veut exercer la profession de transporteur routier doit détenir un agrément conformément à l'arrêté cité ci-dessus.

⁵ ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie 2018).

Les conditions d'obtention figurent dans ledit arrêté.

- ✓ Loi no 2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route (partie législative)
- ✓ Décret no 2004-13 du 19 janvier 2004 portant code de la route (partie réglementaire),
 1. Tout conducteur de TPV doit avoir un Permis de Conduire (PC) de la catégorie D.
 2. Les conditions d'obtention de cette catégorie sont fixées par le code de la route.
 3. Il faut noter qu'au Sénégal les PC ne sont plus permanents mais renouvelables suivant l'âge des usagers. Dans chaque région est instituée une Commission
 4. Technique de Retrait et de Restitution des PC présidée par le Chef de la Division
 5. Région concernée.
 6. Le véhicule utilisé pour les TPV doit répondre aux prescriptions techniques fixées par le code de la route
- ✓ Loi no 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres :

L'exploitation d'un véhicule de transport public est soumise à autorisation de transport (licence).

- ✓ Décret no 2012-444 modifiant le décret no 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules automobiles, cycles et cyclomoteurs usagés :

Ce décret a été pris pour relever de 5 à 8 ans l'âge des véhicules de tourisme devant entrer au Sénégal.

- ✓ Arrêté interministériel no 03460 de la 13/04/2010 portant réglementation des gares routières de transport public de voyageurs :

Les embarquements et les débarquements des voyageurs doivent se faire dans des gares routières officielles (publique ou privée). Il faut noter jusqu'en 2002 les gares routières construites par l'Etat ou les Collectivités Locales étaient gérées par les regroupements de transporteurs ou de chauffeurs affiliés à des syndicats.

Des élections sont organisées sous la supervision des Préfets des localités concernées et la Direction des Transports routiers (DTR) ex Direction des Transports terrestres (DTT) par le biais des Divisions Régionales assure l'organisation.

Depuis 2002, au niveau de la Région de Dakar des Appels d'Offres sont lancés pour le choix de gestionnaires privés des gares routières urbaines (Parcelles Assainies, Petersen, Lat. -Dior, Colobane).

En 2003, l'Etat du Sénégal a entrepris la construction d'une gare routière interurbaine moderne appelée Gare des Baux Maraîchers et l'ouverture officielle n'est intervenue que le 11 Aout 2014 à cause de la résistance de certains partenaires (syndicats, conducteurs).

- ✓ Arrêté no 0 0167 du 19 aout 2005 modifiant et complétant l'arrêté no 00159 du 9 Août 2005 réglementant la circulation des véhicules à traction animale, véhicules à bras et taxis de banlieue dans la région de Dakar :

Le Gouverneur de la Région de Dakar a pris cet arrêté pour réglementer la circulation des taxis de banlieue. Il faut noter que dans chaque région une Commission Régionale des Transports est mise en place présidée par le Gouverneur chargé des Affaires Administratives et la Division Régionale des Transports Terrestres assure le secrétariat.

- ✓ Arrêté no 8903 du 29-10-2012 portant réglementation des vélos taxis dans les régions :

Devant le phénomène des vélos taxis, communément appelé au Sénégal « Jakarta », l'Etat a pris les dispositions idoines pour réglementer ce type de transport qui n'est autorisé qu'en milieu urbain.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'amélioration de la Mobilité en Milieu Urbain (PATMUR), l'AGEROUTE a commis un Consultant qui a élaboré un Recueil des textes des transports terrestres.

Donc on distingue ainsi six (6) types de licences de transport public de voyageurs :

- ✓ La licence de transport interurbain délivrée par le Directeur des Transports terrestres ;

- ✓ La licence de transport urbain délivrée, pour Dakar, par le Directeur des
- ✓ Transports terrestres sur accord préalable du Ministre chargé des Transports et, pour les autres régions, par le Gouverneur de la Région sur avis de la Commission Régionale Consultative des Transports sur Route ;

La licence d'exploitation de taxis urbains (ou taxis) délivrée par le Gouverneur de région sur avis de la Commission Régionale Consultative des Transports sur Route ;

- ✓ La licence d'exploitation de taxi de transport collectif de banlieue (propre à Dakar) délivrée par le préfet conformément à l'arrêté N° 0071/GRD/AN du 27 Avril 2006 du Gouverneur de la Région de Dakar
- ✓ La licence de transport inter-Etats délivrée par les deux Directeurs des Transports terrestres des Etats concernés liés par un accord international ;
- ✓ La carte de circulation pour le transport hippomobile délivrée par le Maire de la commune concernée ou le Sous-préfet pour les communautés rurales.

La DTR est une direction nationale qui est, entre autres, chargée :

- ✓ D'étudier, de planifier, de contrôler et de coordonner toutes les activités liées aux transports routiers. Elle initie toute action de nature à permettre l'optimisation de l'exploitation des différents modes, tant au point de vue de la sécurité que du transport proprement dit. Elle est chargée, en outre, de la gestion, de la délivrance, du suivi et du contrôle de divers titres :
- ✓ Permis de conduire ;
- ✓ Certificat d'immatriculation et d'aptitude technique (Cartes grises) des véhicules automobiles ;
- ✓ Agrément pour l'exercice de la profession de transport et les autorisations de transport (Licence).

En sus de promouvoir une coordination entre les différents modes de transport. La DTR exerce notamment les attributions ci-après :

- ✓ Élaborer des programmes d'actions pour l'amélioration de la capacité et de l'efficacité du système de transport ;
- ✓ Assurer la coordination des études et des programmes relatifs à l'amélioration de la sécurité des Transports routiers ;
- ✓ Étudier les phénomènes et les causes de l'évolution de l'offre et de la demande en matière de Transports routiers, prévoir les situations qui en découlent et coordonner les actions nécessaires y afférentes à mettre en œuvre.

Conformément au Décret 2001-557 du 19 juillet 2001, le CETUD exerce au nom de l'Etat, des Collectivités Locales et des professionnels, les attributions suivantes :

- ✓ La détermination des lignes à desservir, des quotas d'autorisation de transport correspondants et de leurs modalités techniques d'exploitation ;
- ✓ La rédaction des cahiers des charges, termes de référence et dossiers d'appels d'offres, la passation des conventions avec les transporteurs agréés et le contrôle de l'exécution des contrats ;
- ✓ La proposition de politiques tarifaires aux autorités compétentes ;
- ✓ L'identification des contrats de service public et la détermination des compensations financières éventuelles y afférentes ;
- ✓ L'élaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs publics de personnes ;
- ✓ Les études et actions de formations, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la région de Dakar ;
- ✓ La coordination entre les différents modes de transport public, notamment l'arbitrage du partage de recettes, en cas d'intégration tarifaire ;
- ✓ L'élaboration et l'appui à la réalisation de programmes d'actions et d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité routière ;

- ✓ L'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générées par les transports motorisés.

Section 3 : Caractéristiques des exploitants du sous-secteur du transport

Les exploitants du transport urbain

Dans l'agglomération dakaroise les moyens de transport suivants se disputent la voirie :

- ✓ **DAKAR DEM DIKK**

Créée le 01 janvier 2001, Dakar Dem Dikk est une société anonyme des droits sénégalais avec une participation majeure de l'Etat, dont le capital social s'élève à un milliard cinq cents millions de francs CFA. C'est une entreprise qui a connu un long historique qui date de la période coloniale. En effet, DDD est née dans les cendres de la société des transports en commun du cap vert (SOTRAC) qui fut créée en 1971 et liquidée en 1998 pour des raisons économiques.

Auparavant, le transport à Dakar est passé progressivement par le Garage du Gouvernement pendant la période coloniale, la Régie des Transports du Mali à partir de 1960 qui est devenue par la suite, en 1962, la Régie des Transports du Sénégal (RTS).

La société DDD a pour mission principale d'offrir aux population un service de transport répondant aux normes de la modernité. DDD dispose d'un parc de 475 bus répartis comme suit : 400 Bus pour le réseau de transport urbain de Dakar et sa Banlieue avec comme marque ASHOK LEYLAND et SUNLONG, 45 Bus pour l'inter urbain avec comme marque ASHOK LEYLAND et en fin 30 Bus pour les écoles.

Dakar Dem Dikk est une entreprise de transport qui dispose d'une force remarquable au niveau local du fait du soutien de l'état. Cette force se repose surtout sur l'organisation de son système de prestation de service et sur sa méthode de travail.

C'est dans cette perspective qu'elle affiche une réelle volonté de formalisation de son système d'exploitation, en vue d'une meilleure prise en charge des déplacements de l'agglomération dakaroise.

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière dans la région de Dakar, DDD constitue un atout par rapport aux autres opérateurs. Evoluant dans le secteur formel, la société a compris qu'aujourd'hui que la compétence est devenue un enjeu stratégique pour les entreprises.

Elle est un facteur incontournable de performance et de compétitivité. C'est pour cela que la société a mis en place des plans de formations initiales et continues pour les receveurs et conducteurs.

La formation des conducteurs et receveurs joue un rôle capital dans ces innovations pour leur permettre de mieux s'adapter aux postes de travail. Et ces formations ont permis aux conducteurs d'être aujourd'hui la vitrine de DDD car conscients que la société ne peut être compétitive si les conducteurs ne s'acquittent pas bien de leurs tâches.

En résumé, nous pouvons dire que cette société, par sa qualité de service, respecte les normes sur la sécurité routière (le professionnalisme de ces conducteurs, qui respectent le code de la route, port de la ceinture de sécurité, réglementation du transport urbain, sécurité des passagers, respect des arrêts) montre son engagement sur la question de la sécurité routière en vue de réduire les accidents de la route. DDD est la mieux organisée dans le transport urbain dont les normes de sécurité sont prises en compte et respectées.

✓ **Image : N°1 Un bus de Dakar Dem Dikk**



Source : Direction de l'exploitation de Dakar Dem Dikk -2018

✓ **L'Association de Financement des Professionnels des Transports Urbains de Dakar (AFTU)**

L'association de financement des transports urbains (AFTU), est une structure affiliée au CETUD. Elle a été créée en 2003 par différents groupements d'intérêt économique (GIE) des transporteurs à la demande de la Banque mondiale (BM), qui l'a financée dans le cadre de Programme d'amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU).

Sa principale mission, en tant qu'entité juridique, est de faciliter le renouvellement du parc automobile des transports publics. L'AFTU cherche aussi à favoriser la professionnalisation de l'activité dans les domaines d'exploitation et d'apporter une meilleure qualité du service offert à la clientèle. L'AFTU est composé de 14 GIE dont :

- ✓ NAYOOBE,
- ✓ DAROU SALAM,
- ✓ DIAMAGUENE,
- ✓ TRANSPORTS MBOUP,

- ✓ SOPELLI TRANSPORTS,
- ✓ DIMBALANTE,
- ✓ AVENUE DU SENEGAL,
- ✓ SANTE YALLA, A
- ✓ LHAMDOULILAH,
- ✓ NDIAMBOUR,
- ✓ THIAROYE YEUMBEUL,
- ✓ DIAPALANTE,
- ✓ RESSORTISSANTS DU WALO,
- ✓ KHEWEUL AEROPORT.

L'AFTU est composée de l'Etat (membre de droit) et de quatorze (14) Groupements d'Intérêt Economique (membres associés). L'AFTU a signé avec l'Autorité concédant de l'Etat du Sénégal, représenté par le CETUD, une Convention de concession et un Cahier des charges.

Le Président de l'AFTU est élu pour un mandat de trois (3) ans renouvelables et le mandat en cours du Président a démarré en 2014. Le Conseil d'Administration est composé des représentants du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD), de la Direction de la Coopération Economique et Financière (DCEF/MEF), du CETUD et des 14 GIE membres de l'AFTU.

✓ **Image N°2 : Bus de l'AFTU**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

D'après nos constats sur le terrain, nous avons constaté que la qualité des services offerte par les cars rapides et ND ND est mauvaise, mais aussi celle offerte pour le moment par les minibus n'est pas la meilleure. Les conditions de déplacement dans les minibus sont difficiles surtout quand on est debout car il y a trop de surcharge et les fenêtres sont basses pour pouvoir faire entrer l'air.

Le comportement des chauffeurs (la majorité) n'est pas meilleur que ceux des cars rapides et ND ND car ce sont presque ces mêmes anciens chauffeurs qui ont été réintégrés à l'AFTU. Ces conducteurs sont caractérisés par le manque de discipline énorme, l'inconscience de l'importance de leurs fonctions, le manque d'instructions et de formations et leur niveau d'éducation est faible, certains n'ont pas dépassé l'école élémentaire et d'autres ne l'ont même pas fait. C'est pourquoi, ils contournent les voies, laissent les portes souvent ouvertes et ont dès fois des problèmes avec les usagers. Et au début de la mise en circulation des minibus, il était prévu 27 assises et 15 debout soit 42 places conformément à la norme technique.

Actuellement, ce dispositif réglementaire n'est pas respecté, on assiste à des surcharges excessives et dans cette situation, il est souvent difficile de fermer les portes. L'espace interne du véhicule est trop exigu, les chaises ne sont pas normalement espacées pour permettre aux passagers de s'asseoir convenablement.

C'est grâce à la complicité des chauffeurs, des receveurs et des transporteurs que ce phénomène a été érigé en règle juste dans le bus de faire d'excellentes recettes.

L'Etat à travers ses démembrements, le CETUD, la Direction des Transports Terrestres et la Sûreté Nationale observe ce fait qui s'accroît gravement et menace la sécurité des voyageurs. Et selon les analyses faites c'est comme une continuité de ces autocars or que ces minibus ont été mis en circulation dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine, donc ce qu'on attend le plus en vers eux c'est un système de transport organisé avec le respect du code de la route et la satisfaction des usagers du point de vue confort et de la sécurité à savoir : Installation d'un service de transport public urbain

moderne plus sûr et plus Confortable. Il faut améliorer la qualité de service offerte, éviter les surcharges et l'indiscipline, respecter les normes de la circuite routière.

Exemple de surcharge dans les bus AFTU.

✓ **Image N°3 : Bus de l'AFTU**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

La surcharge, une mauvaise pratique au niveau du transport en commun, notamment dans les minibus TATA, dont conducteurs et usagers rejettent la responsabilité. Ce bus nous montre l'immatunité et le non-respect des normes de sécurité des conducteurs de ces bus.

La recherche d'un profit maximal ne doit pas entraîner un relâchement des normes de sécurité. Nous avons aussi le mauvais comportement des usagers qui prennent des risques dangereux. Ils doivent faire preuve de vigilance et du respect qui s'imposent à la circulation routière.

✓ **Les Autocars urbains**

Ils sont constitués par les cars rapides et les « Ndiaga Ndiaye » et qui ont été introduits dans le pays vers le début des années 70 pour les cars rapides et les années 80 pour les « Ndiaga Ndiaye ».

Les premiers désignent à l'origine des véhicules de type « RENAULT SG2 » exploités de façon artisanale. Ayant subi une transformation locale, les cars rapides ont une capacité de 23 places assises.

Les « Ndiaga Ndiaye » sont des véhicules de type « MERCEDES » localement transformés avec une capacité assise de 35 places. Les cars

rapides et les sont les « Ndiaga Ndiaye » moyens de transport public les plus utilisés dans la région de Dakar. Il n'y a pas actuellement de données fiables sur leur nombre mais nous savons qu'ils sont toujours présents.

Aujourd'hui même si on reconnaît que les « cars rapides » et « Ndiaga Ndiaye » ont rendu énormément de services aux populations en termes de mobilité, la vérité est qu'ils ont fait leur temps et leur place n'est plus dans la mobilité urbaine. Ces véhicules ne sont soumis à aucun contrôle et leurs nombres restent impressionnants dans les rues de la capitale.

Les bouchons de Dakar sont dus en grande partie à ces ferrailles ambulantes qui ne respectent aucun code de la route, s'arrêtent en plein milieu de circulation, garent à tout bout de rue. Ils s'activent dans l'informel avec des conducteurs mal formés ou pas du tout, qui ne savent nullement ce que signifie le code de la route.

✓ **Image N°4 : Les autocars urbains**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

Le danger est permanent pour les piétons à cause de la concurrence que se livrent ces autocars vétustes. Ils bénéficient de la complaisance des policiers et gendarmes et un autre danger est le comportement des chauffeurs qui ne soucient guère de savoir si le passager a les deux pieds dans la voiture avant de démarrer.

Les personnes âgées et les femmes enceintes ou accompagnées d'enfants payent une tribu lourde à ces comportements irresponsables. Ces véhicules participent gravement à l'insécurité routière, à la pollution et à la dégradation de l'environnement avec des conducteurs mal formés où non formés qui

s'activent dans l'informel avec l'indiscipline et le non-respect des normes de sécurité routière.

Ces véhicules sont vétustes et doivent être retirés dans la circulation. D'ailleurs on assiste dès fois à des spectacles insolites et préoccupants dans les rues de la capitale, des « cars rapides » ou « Ndiaga Ndiaye » qui perdent leurs roues en pleine course ou qui n'arrivent plus à s'arrêter à cause de freins défectueux.

Dans la politique du gouvernement pour renouvellement du parc des véhicules de transport en commun dans la capitale, il était prévu que ces véhicules ne seront plus en circulation en 2018. Et d'après les statistiques il reste 893 autocars non renouvelés sur les 2500 qui étaient prévus depuis 2005, source CETUD. Ces autocars sont toujours en circulation dans l'agglomération dakaroise et même si beaucoup d'efforts ont été faits par le CETUD, nous soulignons énormément de retard dans l'exécution des opérations de renouvellement car même les bus qui étaient renouvelés en 2005, ont déjà treize (13) ans et l'âge moyen du parc pour le transport urbain est de vingt ans.

✓ **Les Taxis urbains**

Plusieurs sortes de véhicules sont exploitées sous forme de taxi, ayant des statuts différents. Les taxis opèrent sur l'ensemble de l'agglomération, en principe avec des tarifs fixés, mais se prêtant souvent à un tarif négocié.

Les taxis de banlieue sont d'anciens taxis clandestins (clando) qui ont été légalisés dans les années 80 et sont autorisés à effectuer des dessertes dans les communes périphériques de l'agglomération.

Du fait des défaillances du système de transport public et de l'inadéquation de l'offre de transport en commun au regard de la demande, assurer entièrement la couverture des besoins de mobilité par les moyens de déplacement mécanisé dits légaux devient quasi impossible sans mesures correctives. Ainsi, les taxis clandos occupent un créneau laissé vacant, et ils apparaissent comme étant une nécessité pour une certaine catégorie de population.

✓ **Image N°5 : Le taxi urbain**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

Mais force est de constater que ce type de transport, dans le contexte actuel, pose un problème pour la société sénégalaise. D'abord parce que ce mode de transport, comme la plupart des services informels, est dangereux. Il n'y a aucun contrôle sur l'état du véhicule, ni même sur les aptitudes des chauffeurs. Les accidents sont fréquents sur la route et ces taxis participent énormément à la congestion.

Les chauffeurs par leurs pratiques génèrent aussi un certain désordre au sein de l'agglomération que les autorités voudraient limiter.

En effet, ils investissent n'importe quel trottoir pour stationner et développer un garage informel ; ils s'arrêtent n'importe où pour s'occuper des clients.

✓ **Petit Train de Banlieue (PTB)**

Contexte : créé en 1987 (à partir de la SNCS) en charge de l'exploitation, Trans-rail en charge de la gestion de l'infrastructure, le PTB parcourt 25 km entre Dakar et Rufisque pour une durée de 1h15 sur 1 ligne à 2 voies desservant 17 arrêts.

✓ **Image N°6 : Petit Train de Banlieue (PTB)**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

L'offre de services est peu attractive du fait de nombreux dysfonctionnements (1 panne/80km), vétusté du matériel. Aujourd'hui le PTB participe beaucoup à la mobilité urbaine malgré toutes les difficultés qu'il s'y rencontre.

✓ **Les « Deux Roues »**

Au Sénégal la majeure partie des jeunes préfèrent se déplacer avec les « Deux roues » dans le but de rouler plus rapidement afin d'échapper à la circulation trop serrée plus communément appelée « embouteillage » au Sénégal. Sans préoccuper des dangers que cela peut provoquer, un bon nombre d'entre eux ne prennent même pas le temps de porter un casque pour leur sécurité.

Ainsi emportée par la fougue de la jeunesse, ils roulent à vive allure avec risque permanent d'être tués par les véhicules qui ne cèdent jamais le passage en situation de priorité. Les deux roues font parties des éléments les plus problématiques de la circulation.

✓ Image N°7 : Les deux roues



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

Au Sénégal, un nombre pléthorique de jeunes décèdent chaque année dans des situations atroces à cause des déplacements par deux roues qui sont en vogue partout au Sénégal. Il nous faut des mesures strictes pour réduire ces accidents, les conducteurs doivent se conformer aux normes, interdire sévèrement la conduite du deux roues sans casque. Il est aujourd'hui impératif de les immatriculer, de les former, de les amener à se protéger avec le port de gants et de casque. Conduire un deux roues est une activité particulièrement complexe qui demande des compétences motrices importantes ainsi qu'une coordination physique excellente.

Le risque d'accident des deux roues est largement supérieur à celui des automobilistes. De nombreux accidents n'impliquent que les deux roues, ce qui met en lumière la nécessité d'une meilleure formation à la conduite de ce type d'engin, que ce soit sur le plan technique, où sur le plan comportemental. Beaucoup sont mal formés donc l'apprentissage formel peut diminuer les risques d'accident, ainsi leur permettra de connaître le code de la route.

✓ **Les exploitants interurbains**

Il y a plusieurs moyens de transport qui sont utilisés pour les besoins du transport inter urbains. Ainsi nous avons les Bus interurbains ou Horaires, les « sept places » et récemment le Sénégal Dem Dikk (SDD) etc.

Ces bus caractérisés par le manque de professionnalisme de ces conducteurs, qui adoptent des comportements risqués dans l'exécution de leur tâche qui augmente la gravité de ces accidents.

Nous notons un manque de formation, de vigilance et responsabilité au niveau de ces conducteurs, ce qui explique parfois des surcharges qui dépassent la hauteur même de nos ponts, le non-respect des rotations des bus dans les gares pour faire reposer les conducteurs.

Aujourd'hui, les accidents de la route sont devenus très fréquents dans l'axe interurbain.

Cependant, voyager n'est plus une partie de plaisir pour les citoyens sénégalais à cause de ces accidents de la route qui menacent chaque jours la vie des passagers. La croissance des accidents de la route dans l'axe interurbain au Sénégal constitue une préoccupation majeure pour l'état du Sénégal. C'est dans ce cadre que le ministre des transports avait pris l'initiative d'interdire la circulation inter urbain de 22h à 06h du matin dans le but de réduire les accidents de circulation de la nuit.⁶

Aujourd'hui la solution n'est pas de limiter la liberté de déplacement des personnes car le déplacement se fait selon le motif. Donc il faut apporter des corrections aux système de transport interurbain en obligeant aux conducteurs des bus de respecter les normes de sécurité routière, en respectant le code de la route, en ayant un bon comportement dans la conduite automobile.

Il faut une application effective de la réglementation pour limiter le nombre de rotation par bus et conducteur dans chaque gare pour faire reposer les conducteurs et éviter les surcharges. Avec cette mesure, les conducteurs rouleront plus vite en journée pour arriver avant 22h et il y'aura encore plus de morts et de blessés.

⁶ **Source : Direction des Transports Routiers**

En effet la société de Dakar Dem Dikk après avoir réussi à marquer de son empreinte les transports urbains à Dakar se lance à travers le Sénégal Dem Dikk dans le transport interurbain.

Le projet Sénégal Dem Dikk vient de commencer et fait déjà des heureux. A travers des services de qualité avec des Bus modernes où on note le confort, la sécurité et respect des normes de conduite. Cette implication de Sénégal Dem Dikk dans le transport interurbain oblige aux transporteurs privés qui ne veulent pas disparaître de revoir leur copie.

Car les normes de sécurité sont rigoureusement respectées et la surcharge est formellement interdite. Il faut souligner que depuis Dakar, des dessertes sont assurées pour Tivaouane, Touba, Fatick et Kaolack, Ziguinchor, Podor, Ndioum, Tambacounda, Ourossogui, Matam, Kolda, Saint-Louis et Mbour afin de satisfaire au mieux les populations.

✓ **Image N°8 : Bus horaire/ Bus Sénégal Dem Dikk**



Source : Enquête 2018/ TIDIANE AMADOU SY

CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL

Section 1 : Historique

Les accidents de la route, sont la première cause de mortalité des sujets de 15 à 29 ans et la deuxième de nos acteurs de développement âgés de 30 à 44 ans⁷.

Le taux de mortalité moyen actuel est de 33 tués/1000 habitants (hbts) dans l'espace UEMOA alors que la moyenne mondiale est de 18 tués/1000 hbts.

Les coûts socio-économiques des accidents de la route représentent au moins 1% du Produit Intérieur Brut (PIB) des Etats.

A cet effet, un plan d'action pour la décennie en Afrique a été élaboré à la suite d'une série de concertation avec les Etats membres, les Communautés Economiques Régionales (CER) et d'autres acteurs en matière de Sécurité Routière (SR) au cours de la Conférence d'Accra (2007), la réunion de Dar-Es-Salaam (2009) et la Conférence d'Addis Abéba (2011).

Ledit Plan d'Action a été adopté par la 2e Conférence Africaine des Ministres des Transports en Novembre 2011 à Luanda et les chefs d'Etat lors du 18e sommet de l'Union Africaine, tenu en Janvier 2011 à Addis Abéba.

Au Sénégal, ces dernières années les pertes en vies humaine sont estimées à plus de 500 personnes sur les routes. Le coût économique des accidents de la route est plus de 1% du PIB (Produit Intérieur Brut) soit 77 milliards de Francs CFA par an.

Section 2 : Cadre Institutionnel

Le COPESER⁸, créé par décret no 88-913 du 27 juin 1988 et logé auprès du Ministre des Transports Terrestres, est chargé entre autres :

- ✓ D'étudier et de proposer aux autorités compétentes toutes mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation routière ;
- ✓ De participer par tous les moyens, notamment d'information et de formation à l'éducation des usagers de la route ;

⁷ L'organisation mondiale de la santé, dans son rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde en 2015

⁸ Le Comité Permanent de la Sécurité Routière (COPESER)

- ✓ D'aider à la recherche et à la mise des moyens matériels à la disposition des services chargés de la circulation routière ;
- ✓ D'aider à la recherche des moyens de l'assistance médicale d'urgence aux accidentés de la route.

Le COPESER est composé de représentants des domaines impliqués dans la gestion de la SR.

Par arrêté no 127/MET/DTT du 19 janvier 2006, la CETESER⁹ est créée auprès du Ministre en charge des Transports Terrestres en application de l'article 8 du décret no 88-913 du 27 juin 1988 portant création du COPESER.

La CETESER est l'organe d'exécution des politiques et programmes d'actions définies par le COPESER.

Elle est chargée de :

- ✓ Élaborer les rapports trimestriels d'analyse des statistiques d'accidents corporels de la route ;
- ✓ Préparer pour le compte du COPESER le rapport annuel sur la sécurité routière ;
- ✓ Coordonner et d'assurer la mise en œuvre de projets de sécurité routière ;
- ✓ Proposer et de faire adopter par le COPESER le programme annuel et les plans d'actions de prévention et de sécurité routières ;
- ✓ Veiller à la mise en application de ces plans ;
- ✓ Assurer le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des politiques et programmes de sécurité routière.

La CETESER est composée des représentants des domaines impliqués dans la gestion de la SR. La Division de la Circulation, de la Sécurité et de la Réglementation des transports terrestres :

Conformément à l'arrêté no 2167/ MIETTTMI/DTT du 02-04-2007, il est créé au sein de la DTR ex DTT, la Division de la Circulation, de la Sécurité et de la Réglementation des transports terrestres.

Elle est chargée de :

9 La Cellule Technique de Sécurité Routière (CETESER)

- ✓ L'élaboration de la mise en œuvre de la politique de la circulation et de la sécurité des transports terrestres ;
- ✓ L'élaboration de la réglementation relative à la circulation routière et aux transports terrestres et au suivi de son application.

Le Plan National de Sécurité Routière

Le Sénégal est doté depuis 2011, d'une stratégie de sécurité routière issue du projet d'assistance technique pour l'étude et la mise en place d'un plan de sécurité routière sur financement de l'union européenne. L'enjeu du plan de sécurité routière repose sur quatre priorités :

- ✓ Avoir des informations fiables sur les accidents de la route
- ✓ Avoir le financement pérenne des activités
- ✓ Avoir un personnel local qualifié pour la mise en œuvre des actions
- ✓ Avoir une coordination solide entre les différents acteurs.

Dans le cadre de la mise en œuvre des programmes de sensibilisation, des Associations et des ONG¹⁰, en partenariat avec le Ministère en charge des Transports Terrestres, participent à ladite mise en œuvre.

Parmi ces Associations et ONG qui participent aux programmes de sensibilisation et de la lutte contre l'insécurité routière émergente, la Nouvelle Prévention Routière Sénégalaise (NPRS) et Laser International jouent un rôle très important.

La Nouvelle Prévention Routière du Sénégal a été créée par la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances (FSSA) le 30 Avril 2002 à sa tête MACTAR FAYE, Directeur Exécutif de la Nouvelle Prévention Routière du Sénégal. Installée le 09 mai 2002, depuis lors, la NPRS, mène le combat avec le soutien de nombreux bonnes volontés soucieuses de la sécurité des usagers de la route. Chaque année, elle organise une semaine nationale de la prévention routière dans le but de lutter contre les accidents de la route. Laser International, membre du groupe des nations unies pour la sécurité routière, s'emploie depuis 1998 à mettre en œuvre des programmes de sécurité routière pour faire reculer le nouveau fléau de santé publique qu'est la mortalité sur les routes du monde, plus particulièrement dans les pays en

¹⁰ **Organisation non gouvernementale**

développement et au Sénégal. Ces deux organismes jouent un rôle important dans la lutte contre les accidents de la route au Sénégal.

D'après le diagnostic, le COPESER est en léthargie (diminution considérable de son activité), depuis plus de sept ans aucune réunion ne s'est tenue. Mais le CETESER organise, depuis 2007, aux moins deux rencontres par an pour préparer les sensibilisations pendant les grands événements (Magal Touba, Gamou Tivaouane, Pèlerinage Popenguine...) ou donner son avis sur les programmes de sensibilisation que la NPRS propose chaque année pour l'organisation de la semaine nationale.

Il reste beaucoup à faire dans le domaine de la sécurité routière. Le système de sécurité routière durable vise à éviter les accidents et, s'ils se produisent malgré tout, à minimiser leurs conséquences. Donc les résultats sont négatifs si on se tient compte de la croissance des accidents.

Pour évaluer l'efficacité des dispositions prises, il est indispensable d'instituer partout un système adéquat d'enregistrement des faits, de manière à pouvoir suivre les tendances d'une année à l'autre pour lutter efficacement contre ces accidents.

Depuis la création de ces organismes si le suivi était fait de façon efficace les accidents peut être n'atteindront pas ce stade.

Section 3 : Cadre législatif et réglementaire

Les actes législatifs et réglementaires pris par l'Etat du Sénégal pour annihiler les effets néfastes des accidents de la circulation routière sont entre autres :

- ✓ Loi no 2000-38 du 29 décembre 2000 modifiant le Code pénal ;
- ✓ Loi no 2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route (partie législative) ;
- ✓ Loi no 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres ;
- ✓ Décret no 2004-13 du 19 janvier 2004 portant code de la route (partie réglementaire) ;
- ✓ Décret no 2012-444 modifiant le décret no 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules automobiles, cycles et cyclomoteurs usagés ;

- ✓ Décret no 88-913 du 27 juin 1988 portant création COPESER ;
- ✓ Arrêté no 127/MET/DTT du 19 janvier 2006 portant création CETESER ;
- ✓ Arrêté no 2167/MIETTI/DTT du 02-04-2007 portant organisation et fonctionnement de la Direction des Transports Terrestres ;
- ✓ Conseil interministériel du 7 septembre 2012 où le Plan National de Sécurité routière a été validé.

Après le diagnostic, nous avons constaté que malgré, la batterie de textes législatifs et réglementaires pris pour lutter contre l'insécurité routière l'application des dits textes fait défaut. Si les accidents se multiplient aujourd'hui, c'est parce que les règles de sécurité qui sensées protéger ne sont pas respectées et le problème est que beaucoup d'automobilistes pensent que le code de la route est un dispositif d'injonction insupportable.

Section 4 : Infrastructure routière

Aujourd'hui, force est de constater que des actions de réajustement du secteur des infrastructures de transport s'avèrent nécessaire dans le court, moyen et long terme si l'on veut que ce secteur retrouve sa vocation naturelle de vecteur de développement.

A ce titre, les infrastructures de transport routier sont un enjeu fort pour la prospérité de notre pays et le développement de notre économie : amélioration des moyens de déplacement et croissance économique ont toujours entretenu des relations étroites.

Le développement de notre économie suppose donc l'existence d'infrastructures de transport performantes. Le réseau routier national est composé de cinq (05) catégories de routes à savoir :

- ✓ Les Routes Nationales (N) qui assurent les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec des Etats limitrophes ;
- ✓ Les Routes Régionales (R) qui assurent la liaison entre différents chefs-lieux de Départements d'une même région ;
- ✓ Les Routes Départementales (D) qui assurent la desserte des chefs-lieux de commune à l'intérieur d'un même département ;
- ✓ Les Pistes répertoriées (P) qui relient les routes départementales aux centres de production agricole ;

- ✓ Et les Voiries Urbaines (VU) qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains.

La route assure en effet près de 90% des transports intérieurs de voyageurs et de marchandises, elle assure également les parcours terminaux des autres modes (aérien, maritime) tout aussi importants les uns que les autres au regard de leur caractère complémentaire.

Le Sénégal avec l'appui de partenaires Techniques et Financiers a fait du développement des infrastructures un enjeu de développement économique et social ces derniers années.

A cet effet, d'importants programmes d'entretien, de réhabilitation et de construction ont été réalisés. L'état des routes revêtues s'est amélioré en 2014.

En effet, de 66% en 2013¹¹, le pourcentage des routes en état « bon/moyen » sur les routes revêtues est passé à 73% en 2014, soit une progression de sept points, et en 2016, le pourcentage est passé à 78%, donc l'amélioration est croissante selon la Direction des Transports.

Malgré tous ces investissements, ces infrastructures urbaines restent insuffisantes par rapport au parc car il n'y a pas assez d'espace pour la construction des routes modernes répondant à la réalité de la ville mais aussi nous avons l'occupation de l'emprise routière par les commerces/ambulants réduisant la capacité, et elles sont parfois inadaptées face à la réalité de la mobilité urbaine dakaroise du fait de l'héritage coloniale car les réalités coloniales ne sont plus les mêmes à cet époque.

D'après le diagnostic, malgré les efforts, il reste beaucoup à faire dans le cadre de la sécurité routière car celle-ci n'est pas encore totalement prise en compte dans la conception et la mise en œuvre des projets d'infrastructures routières, les routes sont occupées sans autorisation, soit pour les ouvrages d'assainissement, soit pour étendre son espace privé, les charretiers font leurs lois dans la circulation, les populations transforment les trottoirs en poubelles, des garages mécaniques.

¹¹ SOURCE ANSD

Pour une bonne sécurité routière, l'infrastructure routière, comprise dans son ensemble (le revêtement, la signalisation et l'aménagement), joue aussi un rôle important pour la sécurité.

L'aménagement des routes doit prendre en compte les prises de risques et erreurs humaines et tenter de les minimiser. Donc il faut améliorer la signalisation, aménager les voies les plus sûres pour les piétons et les deux-roues, de la construction des trottoirs et de passages piétons plus reconnaissable, et appliquer la limitation des vitesses de circulation.

Section 5 : Parc (flotte automobile)

Au cours de ces dernières décennies, la mobilité associée

à l'accomplissement des activités habituelles des personnes a beaucoup évolué révélant ainsi le changement des échelles et des espaces urbanisés et cela concerne désormais la grande majorité des populations et des circulations.

Ceci peut s'expliquer bien évidemment, par plusieurs facteurs socio-économiques, notamment l'accroissement démographique, l'augmentation de niveau de vie, une forte augmentation du parc automobile.

Le décret portant relèvement de l'âge des véhicules admis en importation au Sénégal de cinq à huit ans a fait exploser le parc automobile. Considère comme une forte demande sociale satisfaite par le président, ce décret qui est l'un des tous premiers actes pris dès après son installation, en avril 2012, a occasionné un boom du parc.

Le parc automobile national a progressé de 7,5% en 2014 contre 7,4% en 2013. Ainsi le nombre de véhicule est passé de 401 910 en 2013 à 432 033 en 2014.¹²

La répartition de ces véhicules sur le territoire national demeure inégalitaire. En effet, 71, 2% des véhicules du parc automobile national reste concentrés à Dakar, viennent successivement, les régions de Thiès (8,2%), de Diourbel (5,1%), de Louga (3,3%) et de Kaolack (3,0%).

Dans le parc automobile, nous constatons que depuis 2010 les voitures particulières représentent plus de 60% du parc et le parc est passé en 2016¹³ à 501 745 selon la direction des transports.

¹² Source ANSD

A Dakar, un problème de circulation se pose chaque jour car le nombre de véhicule s'accroît chaque année à cause de l'impact de la réglementation sur l'importation des véhicules d'occasion.

D'après le diagnostic, malgré les travaux de voiries, les embouteillages se multiplient et les accidents de la route s'accroissent et deviennent de plus en plus meurtriers. Ces accidents sont dus aussi à la vétusté de notre parc. L'Etat du Sénégal avait pris l'initiative de renouveler le parc automobile pour le rajeunir et renforcer la sécurité. Nul ne doute que des efforts louables ont été consentis par l'Etat pour renouveler le parc existant.

Toutefois, force est de constater que les objectifs escomptés ne sont pas toujours atteints.

Aujourd'hui la plupart des moyens de transports qui circule dans la région de Dakar ont dépassé leur âge de circulation. L'âge moyen du parc est de 20 ans. Mais selon les données de la direction des transports en 2016, les autocars urbains ont plus de trente-trois (33) ans, trente-deux (32) ans pour les taxis interurbains et plus de trente (30) ans pour les autocars interurbains. C'est pourquoi, toutes les modifications ont tendance à perturber cet équilibre et ces véhicules devront être aujourd'hui retirés dans la circulation¹⁴.

Section 6 : Usager de la route

Le comportement des usagers de la route reste un facteur très important pour la diminution des accidents de la route. Pour réduire le nombre des accidents de la circulation routière, des actions concrètes devront être faites à l'endroit de l'homme, qui est l'auteur principal dans la conduite automobile et dans l'utilisation de la route.

Aujourd'hui, le comportement de ces usagers cause énormément de pertes humaines, dont on peut citer :

- ✓ Le comportement des conducteurs
- ✓ Le non-respect du code de la route,
- ✓ Le non port de la ceinture de sécurité,
- ✓ L'arrêt en plein circulation pour prendre des clients,

¹³ Source DTR

¹⁴ Source DTR

- ✓ L'utilisation du téléphone portable qui est actuellement dangereuse et fréquente,
- ✓ L'impatience et les piétons utilisent rarement les passages qui leur sont réservés,
- ✓ Les trottoirs occupés par des commerçants et des véhicules qui les utilisent comme des parkings, etc., sont tant de causes qui tuent aujourd'hui dans nos routes.

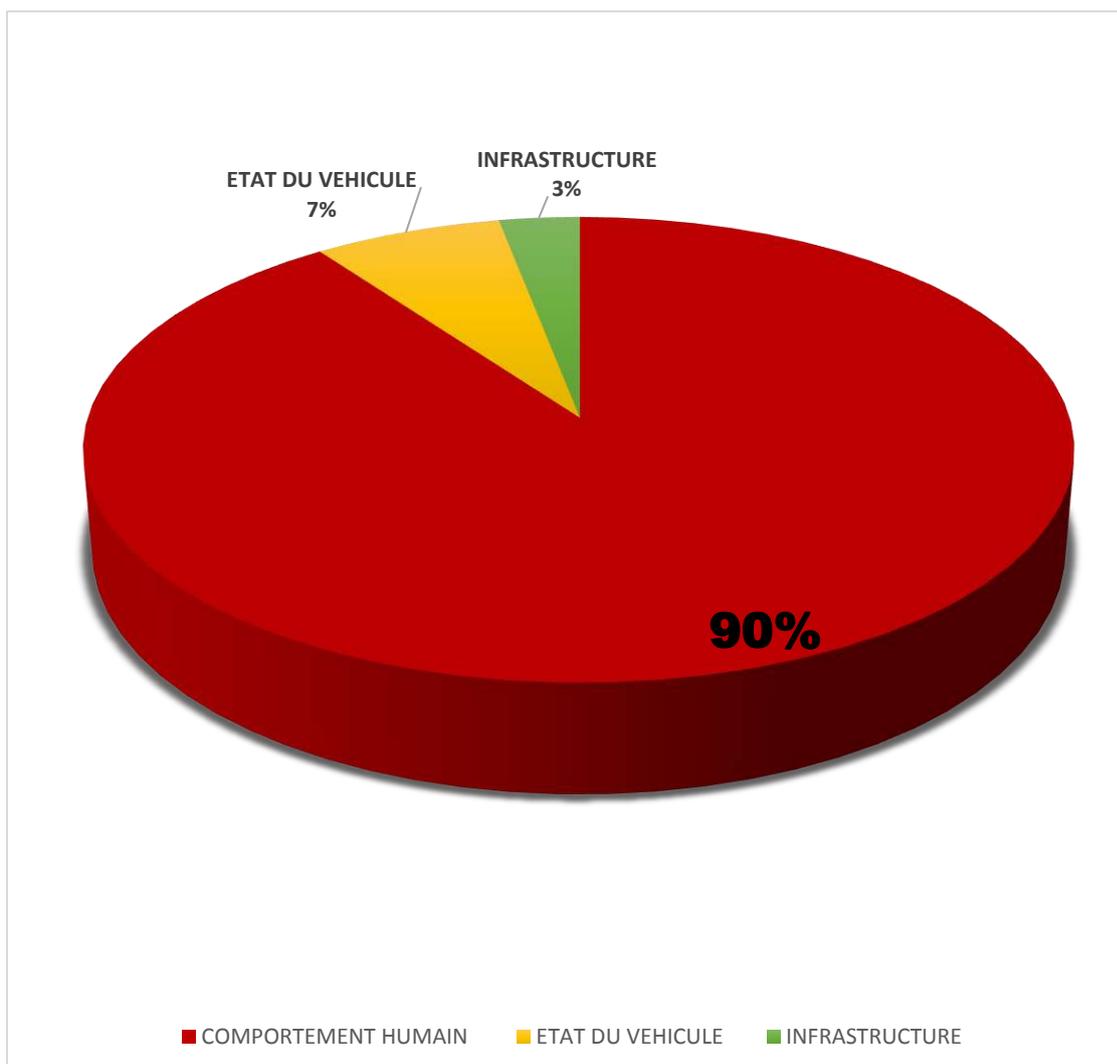
La sécurité de la vie dépend du comportement des citoyens, donc il faut former et éduquer pour avoir le bon comportement, instaurer le civisme, le sens de la responsabilité et de professionnalisme des conducteurs et l'état doit imposer le respect du code de la route, avoir plus de rigueur et de la fermeté.

CHAPITRE 2 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Section1 : Les facteurs des accidents

Les accidents et la gravité de leurs conséquences s'expliquent bien souvent par une combinaison de facteurs liés aux comportements humains, aux véhicules et à l'infrastructure. Ainsi la part des facteurs se présente comme suit :

Graphique 1 FACTEURS DES ACCIDENTS



Source : Direction des Transports Routiers (DTR)

A travers ce graphique, les statistiques nous confirment que le facteur lié au comportement de l'homme occupe 90% de la cause principale des accidents de la circulation, en suite occupant la deuxième position avec 7%, l'état technique du véhicule reste un facteur important à étudier, et nous notons une forte amélioration de l'infrastructure qui vient en dernier lieu avec 3%.

1.1. Comportement Humain

Aujourd'hui nous perdons chaque jours au moins deux personnes dans nos routes à cause des mauvais comportements de nos usagers qui viennent au premier des rangs avec 90%, malgré les mesures prises pour réduire de manière drastique (radical) le nombre d'accident de circulation, l'amer constat est que nos conducteurs sont les metteurs en scène de collisions et de chocs qui emportent de nombreuses vies humaines.

L'agglomération dakaroise, regroupant 72%¹⁵ du parc national, le comportement des usagers constitue une grande préoccupation pour les acteurs de la sécurité routière, car nos conducteurs optent des conduites risquées et dangereuses qui nous coûtent des vies humaines.

Sur les routes sénégalaises et dakaroises en particulière, nous notons des comportements indignent de citoyens, causés par l'indiscipline des chauffeurs, des taximen et des particuliers, ils ne respectent ni le code de la route, ni le passage des piétons, des trottoirs occupés par des commerçants, des ordures partout dans les rues, des véhicules qui roulent en sens inverse etc. Pour les poids lourds et les véhicules de transport en commun caractérisés toujours par la surcharge matérielle et humaine, ces conducteurs pensent que la surcharge ne constitue pas une question de sécurité dans la mesure où le véhicule roule.

Voici quelques exemples

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

Cet outil de sécurité reste très négligé dans l'espace urbain mais qui représente un aspect très important en sécurité routière, car c'est la mesure prioritaire et plus facile à mettre en œuvre pour sauver des vies en cas d'accident.

- **L'excès de vitesse**

A Dakar, les vitesses sont laissées au choix des conducteurs qui ne perçoivent pas l'excès de vitesse de leur véhicule comme une prise de risque. Surtout avec ces moyens vétustes comme les cars rapide et Ndiaga Ndiaye dont les conducteurs perdent souvent le contrôle et occasionnent des accidents graves. Tel est le cas aussi sur notre Autoroute à Péage où l'excès de vitesse est la cause des nombreux accidents.

¹⁵ DTR en 2016

C'est pourquoi nous pensons que les vitesses devront être limitées dans les zones urbaines du Sénégal particulièrement à Dakar.

- **Fatigue**

Dans la région de Dakar, nombreux sont des chauffeurs qui n'ont pas un recrutement formalisé, ce qui revient à dire qu'un transporteur peut donner son véhicule à un chauffeur ou un conducteur et le reprendre à tout moment. Cette recherche effrénée de revenus pour les conducteurs les mène à faire plusieurs rotations par jour. Donc la fatigue est également un facteur de risque important du fait du haut niveau de concentration exigé à la conduite de l'automobile.

- **Téléphone portable et la distraction au volant**

Le téléphone portable devient aujourd'hui un facteur très dangereux dans l'activité de la conduite automobile. C'est pourquoi il constitue une préoccupation majeure pour la sécurité routière. Il est aussi considéré comme source de distractions avec l'avancée de la technologie.

D'après les études sur le terrain, nous avons constaté que le téléphone est utilisé fréquemment par nos conducteurs sans se soucier du danger qu'il peut causer.

1.2. Etat du véhicule

La sécurité du véhicule joue un rôle très essentiel pour éviter les accidents et réduire la probabilité des décès, de blessés graves et de traumatisme. Donc sa qualité est un élément important qui doit être prise en compte pour la sécurité des usagers.

Cependant, cette préoccupation reste faible dans la région de Dakar où la plupart des voitures de la capitale sénégalaise est vétuste, malgré le pourcentage de ce facteur qui est de 7% des causes, il représente une menace pour la sécurité des usagers.

Ces véhicules constituent un risque d'insécurité au niveau de la circulation routière. Il était prévu que ces véhicules seront hors circulation en 2018 dans le cadre du renouvellement du parc national, et ils continuent de circuler, encore à passer le contrôle technique avec beaucoup de tolérance certains roulent gratuitement sans contrôle, ni sanction.

Les bus interurbains qui sont vétustes, par défaut d'entretien préventif mais aussi caractérisés par des surcharges, représentent une menace d'insécurité pour les usagers.

1.3. Infrastructure

L'infrastructure constitue l'élément central de tout système de transport routier. Elle est la base du développement de la circulation des personnes et marchandises.

Occupant 3% de la cause des accidents, l'on note une forte amélioration des infrastructures au niveau de notre réseau routier car l'état des routes en 2016 était de 78%¹⁶.

L'infrastructure considérée comme un levier de développement pour le Sénégal, elle a connu un investissement lourd ces dernières années. Cependant, il reste beaucoup de chose à faire comme l'absence presque totale des panneaux de signalisation, la dégradation de la chaussée (avec les trous, les sables), des lignes blanches au sols effacées se trouvant partout, le manque d'éclairage dans nos routes que nous déplorons surtout sur l'autoroute à péage qui coute énormément de vies humaines, la traversée des animaux, le non aménagement des trottoirs et des contre allées.

Bref, il reste beaucoup de réglages dans notre réseau routier qui est la cause principale de ces accidents de la circulation.

En somme, pour réduire les accidents de la route, l'éradication de ces facteurs est importante pour atteindre l'objectif.

Ainsi, le changement de comportement de nos usagers est capital donc des actions concrètes devront être menées à l'endroit de l'homme qui est l'auteur principal, incriminé à 90% des facteurs dus aux comportements humains.

L'aspect sécuritaire du véhicule aussi devra être améliorer tout en respectant la réglementation dans les contrôles techniques mais aussi immobilisés les véhicules qui constituent le danger.

¹⁶ Source DTR

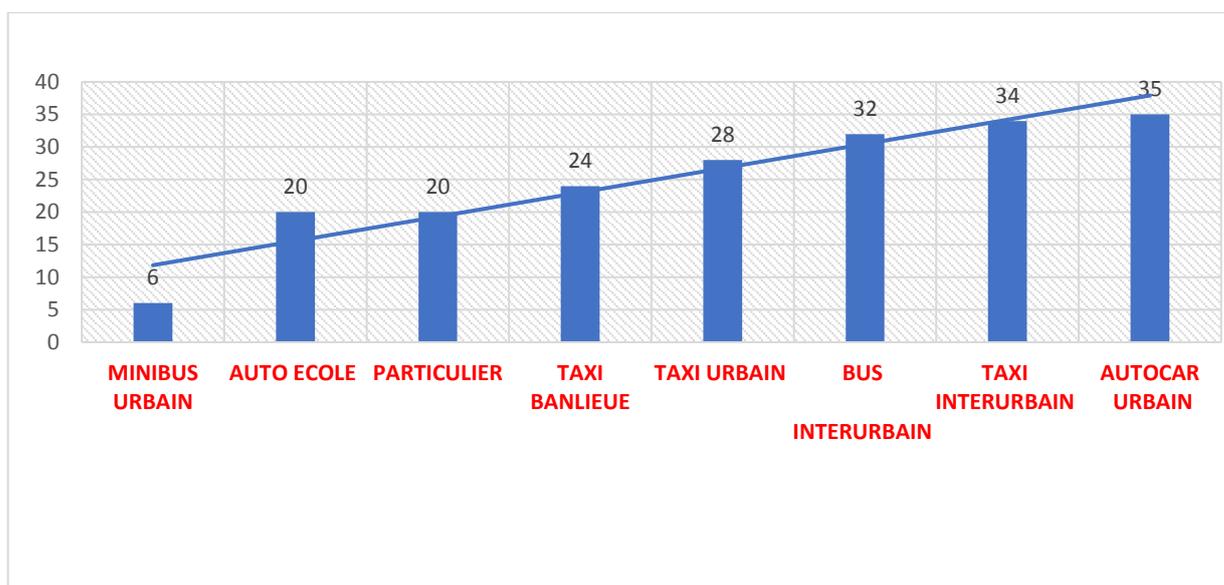
Section 2 : Présentation des Résultats

2.1 : Age des véhicules du Parc National

Dans cette enquête nous avons pu connaître l'âge des véhicules du parc plus particulièrement ceux des Transports Public de Voyageur. A travers ces données, nous avons la confirmation que notre parc national est vétuste.

Car l'âge moyen du parc est de 20 ans, alors que ce niveau est dépassé pour nos véhicules de transport urbains dont les autocars urbains ont 35 ans, 24 ans et 28 ans pour nos taxis mais toujours en circulation.

Graphique 2 : Age des véhicules du Parc



Enquête 2018 : Source/ Direction des Transports Routiers (DTR)

Ces véhicules représentent un risque énorme dans la circulation. Cependant, les Bus interurbains sont aussi vétustes avec 32 ans pour Bus interurbain encore appelés horaire et 34 ans pour les taxis interurbains.

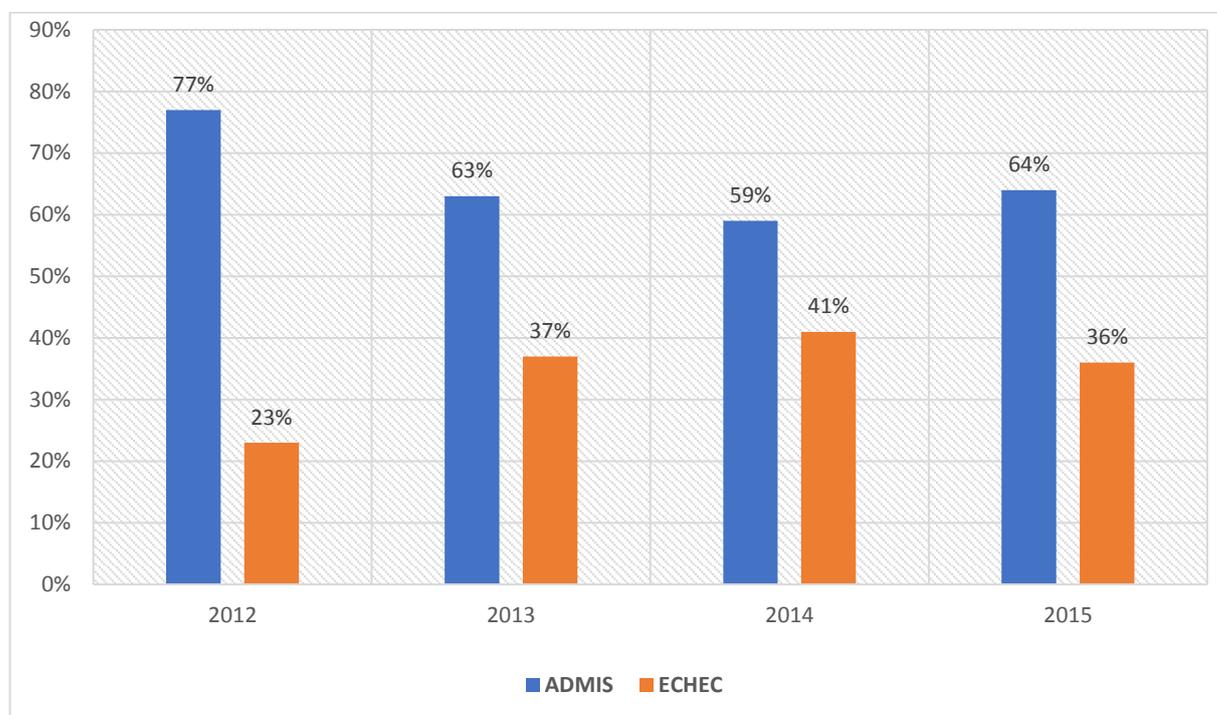
Nous concluons par dire bien que ces moyens de transport offrent du travail aux jeunes (apprentis et chauffeurs) mais il est important de prendre en compte l'aspect sécuritaire et voir les maladies causées par ces moyens vétustes devenus de plus en plus polluant sans oublier les accidents qu'ils causent et dont nous perdons chaque année des vies humaines. Le renouvellement de ces véhicules est obligatoire pour rajeunir notre parc et avoir des véhicules sûres et aptes à la circulation.

2.2 : Taux de fréquentation au CCTVA

La baisse du taux d'admis à la contrôle technique dans la région de Dakar se justifie par la vétusté de notre parc automobile. Tandis que la croissance du taux d'échec nous montre que techniquement ces véhicules sont inaptes à la circulation à causes de leurs défaillances techniques, l'absence des entretiens préventifs, sans oublier la durée de ces véhicules qui ont dépassé l'âge requise pour la circulation.

Les véhicules présentant des manquements comme des pneus usés, des freins défectueux, défaut de lumière représentent un risque de sécurité et peuvent être à l'origine des accidents.

Graphique 3: Taux de fréquentation au CCTVA



Source : CCTVA/REGION DE DAKAR

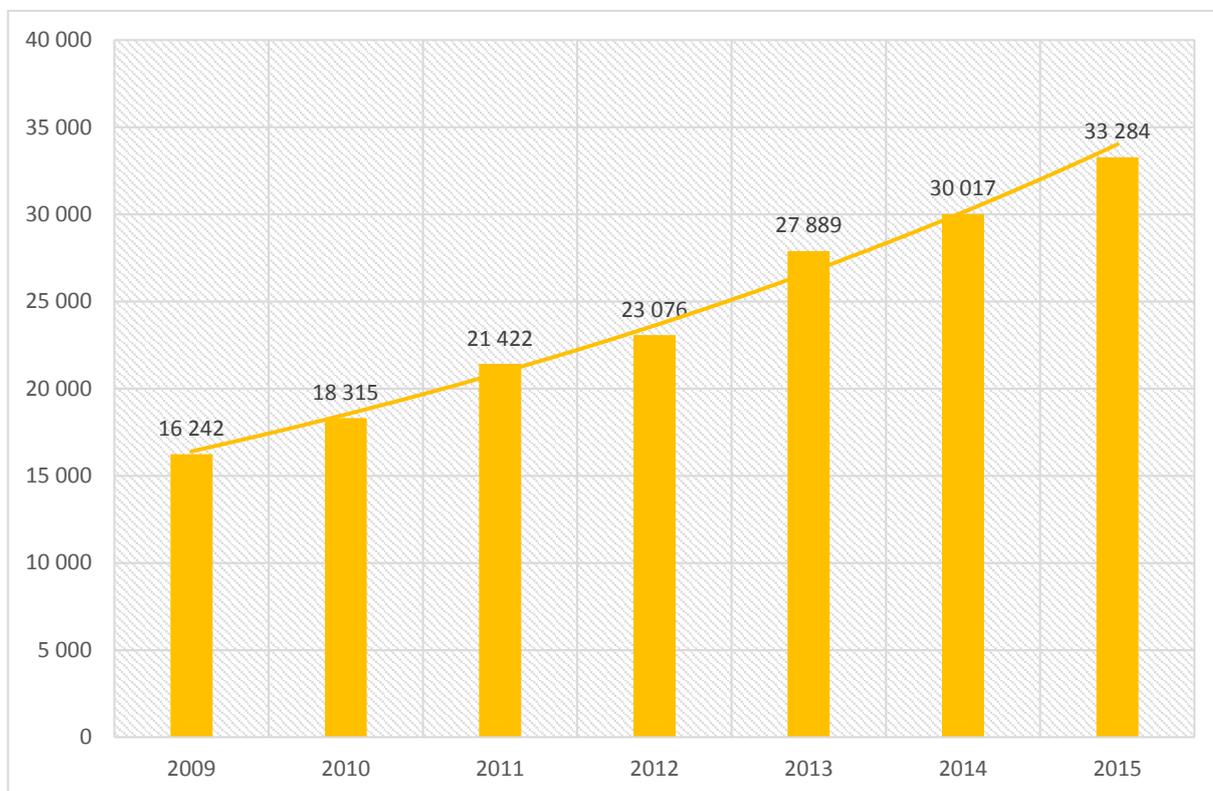
Dans ce graphique, nous observons que le taux de fréquentation au Centre de Contrôle Technique des Véhicules Automobile (CCTVA) est décroissant de 2012 à 2015 pour le taux d'admis à la visite technique.

2.3 : Impact de la Réglementation sur l'Importation des Véhicules

Le décret n° 2012-444 du 12 avril 2012 modifiant le décret n° 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules, cycles et cyclomoteurs usagés, portant relèvement de l'âge des véhicules admis en importation au Sénégal de cinq à huit ans a fait exploser le parc automobile de Dakar.

L'importation passant de 23 076 en 2012 à 33 284 véhicules en 2015 soit une augmentation de 10 208 véhicules en quatre ans et 90% sont des véhicules d'occasion.

Graphique 4: Impact de la Réglementation sur l'Importation des Véhicules



Source : Direction des Transports Routiers (DTR)

En 2016 selon la Direction des Transports, notre parc national est de :

501 745, dont 72% circulent à Dakar. Ce décret a beaucoup impacté sur notre parc automobile surtout à Dakar où nous notons une forte augmentation des véhicules particuliers qui représentent plus de 60% du parc national.

Ces véhicules appelés souvent venant ou véhicule d'occasion ont un impact négatif sur l'environnement ainsi que sur la sécurité routière car la circulation de ces véhicules a été interdite dans les pays européens pour des raisons d'anti-pollution ou sécurité.

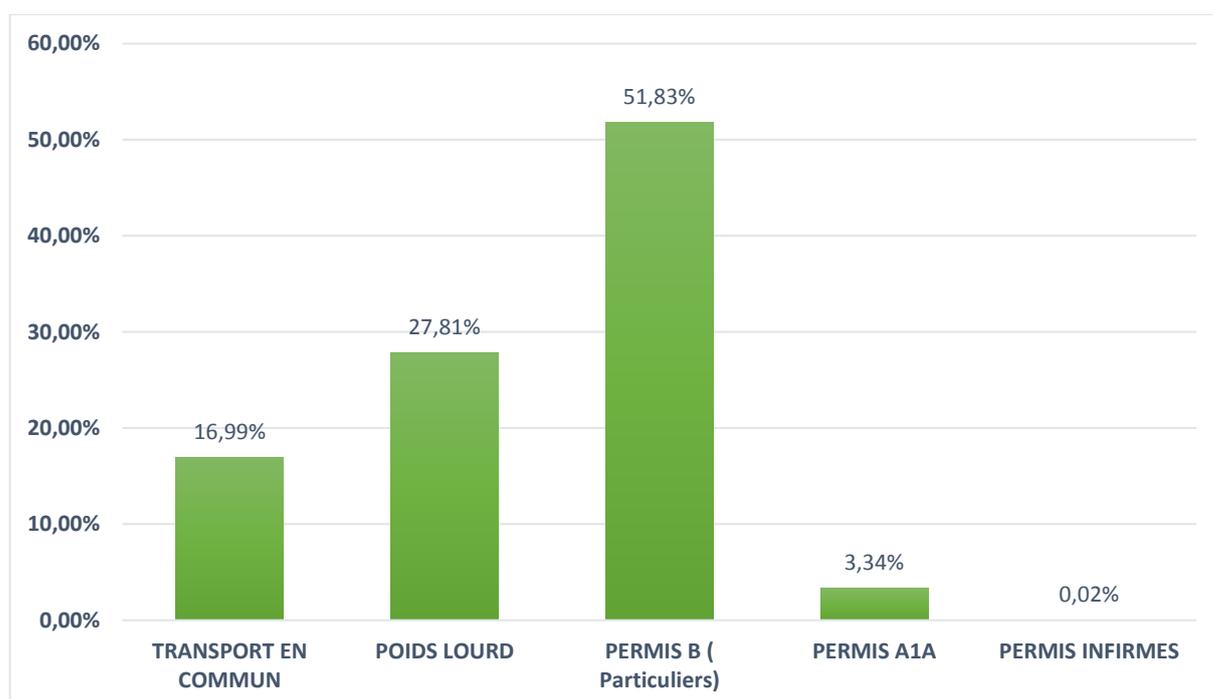
En somme, vu le nombre de véhicule qui se trouve dans la région de Dakar, l'on devrait améliorer le transport en commun et le favoriser et non encourager la multiplicité des particuliers.

2.4 : Catégorie de Permis de Conduire

Le pourcentage des particuliers peut se justifier par le décret portant relèvement de l'âge des véhicules de cinq à huit ans qui facilite l'importation des véhicules d'occasion dont aujourd'hui à Dakar, ils deviennent de plus en plus nombreux.

Malgré la place qu'occupe les transports en commun dans la région de Dakar, la part reste moins importante, cela peut se justifier par la présence effective du secteur informel, le manque de soutien au transport Public.

Graphique 5: Catégorie de Permis de Conduire



Source : Direction des Transports Routiers (DTR)

A travers ce graphique, nous avons constaté que les particuliers détiennent la plus grande part des permis avec 51,83% du pourcentage total, en deuxième position viennent les poids lourds qui ont 27,81%, suivis des transports en commun avec 16,99%.

D'après notre analyse, nous avons constaté que le nombre de permis délivrés au 31 Décembre 2016 dépasse largement la part moyenne exigée par année. Au 31 Décembre 2016, le nombre total de permis délivré est 991 360 permis alors que le nombre de permis délivrés en moyenne par année est de 40 000 permis de conduire.

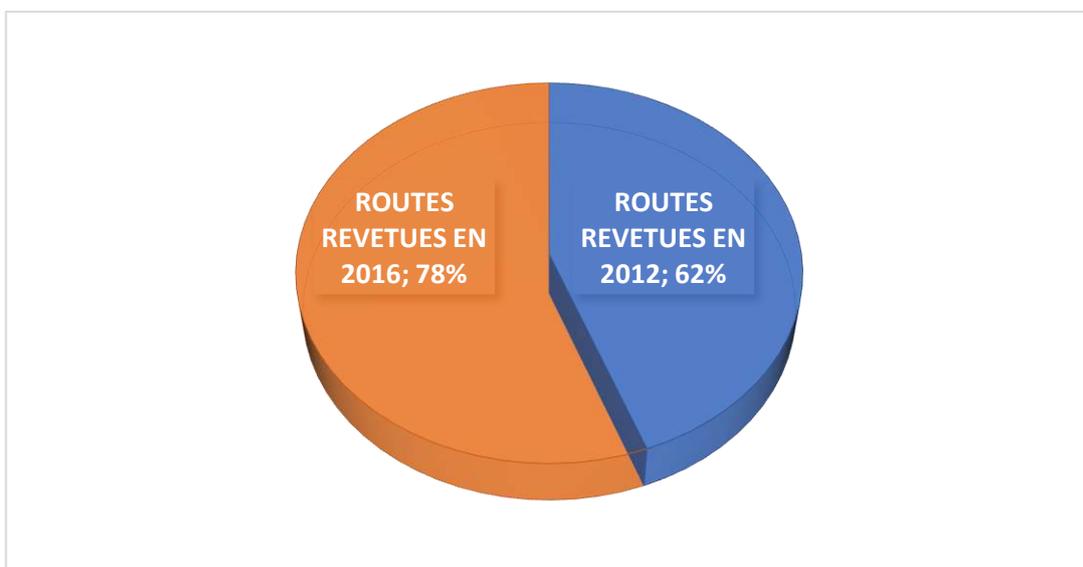
Ce qui nous permet de dire que la révision de la délivrance des permis est obligatoire, mais aussi revoir la manière dont les permis sont délivrés dans les auto-écoles.

Le nombre des accidents augmente au même rythme que le nombre de véhicule parce que les usages reçoivent des permis de conduire mais pas la formation adéquate pour pouvoir s'en servir.

2.5 : Qualité du Réseau Routier

Depuis 2000 la vision des autorités est de faire le développement des infrastructures le développement du pays et cette vision reste la même depuis 2012 avec le Plan Sénégal Emergent dont les infrastructures constituent la part la plus importante

Graphique 6: Etat des Routes



Source : Direction des Transports Routiers (DTR)

Concernant les infrastructures, l'on note depuis ces dernières années une forte amélioration de la qualité du réseau routier qui ait quitté de 62% en 2012 à 78% en 2016.

Ainsi depuis lors nous avons noté beaucoup d'investissement à l'endroit du secteur des infrastructures. Malgré l'amélioration de la qualité de nos routes, les accidents eux augmentent à cause parfois des mauvais virages, des ronds-points inadaptés, des aspects de sécurité non pris en compte lors de la conception des routes qui font que parfois on a des routes inadaptées (les infrastructures routières mal adaptées :

- ✓ Des zones dangereuses non balisées
- ✓ Des intersections non visibles peuvent aggraver ou rendre plus probables les accidents),
- ✓ Manque de l'éclairage,
- ✓ L'absence des panneaux de signalisation,
- ✓ L'absence de marquage au sol etc.

Mais les comportements adaptés sur ces routes sont surtout le facteur qui aggrave et multiplie ces accidents.

C'est pourquoi parfois même avec les routes de bonnes qualités, les accidents demeurent parce que certains conducteurs pensent que ces routes sont plus sûres, dont la majeure partie roule en excès de vitesse car la route est allégée et en cas de circulation dense, les distances de sécurité entre les usagers ne sont pas respectées pour en cas de besoin de ralentissement brusque, voire un arrêt.

Section 3 : Analyse des résultats

D'après nos enquêtes et entretiens, nous avons constaté qu'il y a beaucoup de dysfonctionnement au niveau de la sécurité routière au Sénégal particulièrement dans la région de Dakar qui constitue notre cible d'étude. Cela peut se justifier par l'évolution croissante des accidents qui augmentent chaque année.

Dans ce cas, la question sur la sécurité routière devient obligatoire par les acteurs et chercheurs pour identifier les causes de ces accidents et voir par rapport à quelle stratégie peut-on mettre en œuvre pour réduire ce fléau.

Les causes sont dues aux facteurs humains comme l'ignorance et le non-respect du code de la route, aux facteurs techniques du véhicule automobile comme la vétusté du parc et aux facteurs des infrastructures et le manque de volonté politique pour une bonne réglementation de système de transport routier.

C'est dans ce cadre que nous analysons les résultats obtenus afin de faire des recommandations pour apporter des solutions qui feront face aux accidents dans le but de les réduire.

3.1 : Analyse de l'évolution des accidents

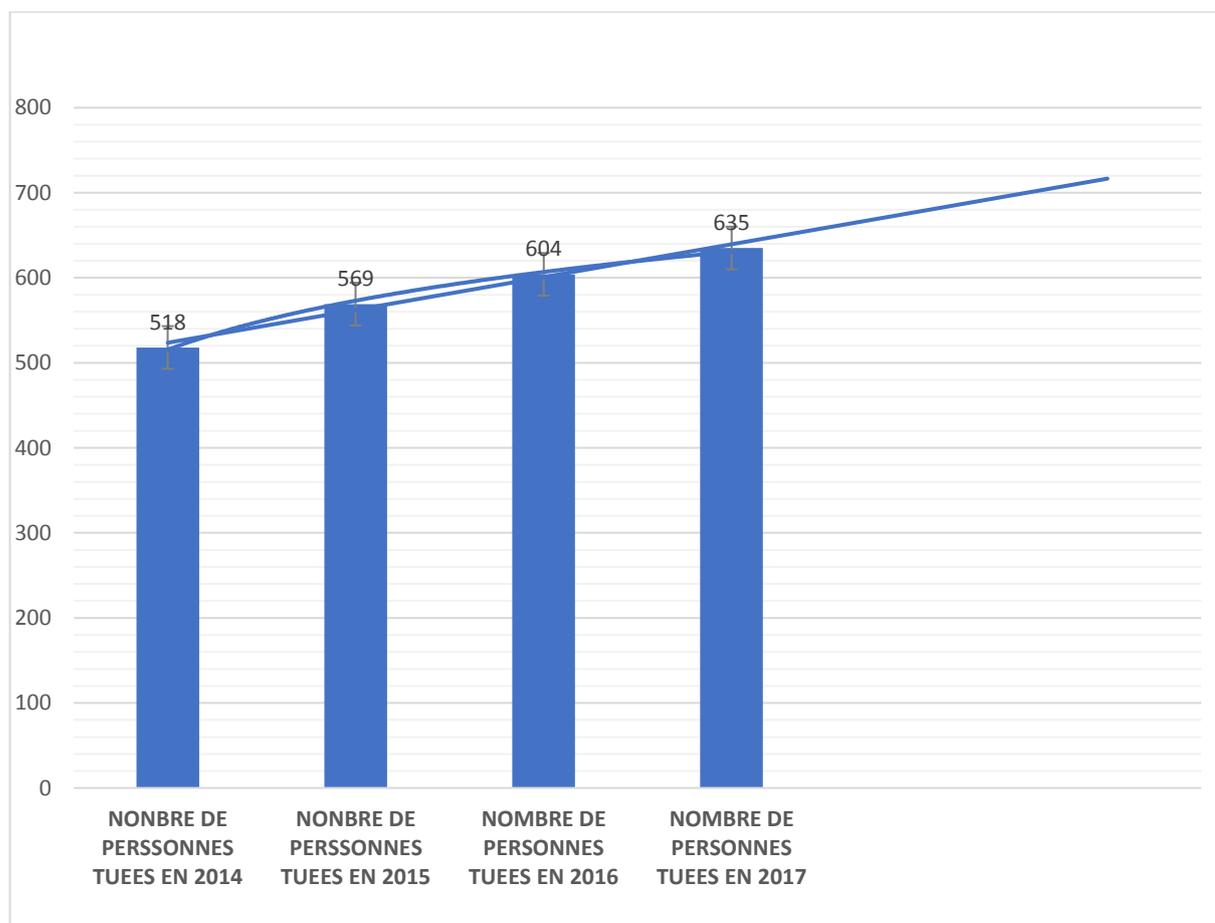
Au Sénégal, les accidents de la route s'accroissent à un rythme intenable, nul n'est sans savoir que le bilan qui s'affiche est très lourd. Chaque année nous perdons des centaines de personnes tuées sur nos routes et des milliers de blessés. Les accidents sont devenus un vrai désastre humain.

Depuis 2008 nous perdons chaque jour deux (02) personnes sur les accidents de la route, en 2016 nous avons enregistré 1330 accidents, dont 635 personnes ont perdu la vie, avec 1814 véhicules impliqués.

Ces statistiques nous font peur à cause de leurs évolutions inquiétantes, qui nous amène à dire que c'est l'hécatombe sur les routes sénégalaises.

Chaque année, de nouvelles mesures sont prises par nos autorités pour réduire ces accidents mais il semble que toutes ces mesures qui ont été prises sont restées vaines parce que les vrais facteurs ne sont pas cernés.

Graphique 7: Evolution des accidents



Source : Direction des Transports Routiers (DTR)

Les mauvais comportements de nos usagers sur les routes, la vétusté de notre parc avec la tolérance totale lors de visites techniques, autrement dit la compromission qui gangrène les contrôles, le facteur des infrastructures, alors le problème reste très sérieux.

Dans ce graphique, nous avons le nombre de personnes tuées de 2014 à 2017, sans oublier des milliers de personnes blessées dont certaines en résultent des handicapés à vie. Dans la région de Dakar, les causes principales sont d'ordre de trois niveaux :

Sur les routes Dakaroises, le comportement de nos usagers qui adoptent des conduites risquées et dangereuses, surtout nous soulignons l'indiscipline énorme dans la manière de se comporter vis-à-vis des autres usagers, l'insouciance, l'inconscience des risques du danger, le manque de responsabilité, le non-respect des règles de base de circulation qui sont érigés en règle.

Ces mauvaises habitudes qui font que l'insécurité, l'anarchie règnent dans la capitale et nous fait payer un prix cher, qui est la perte des centaines de vies humaines chaque année sur nos routes.

Certains conducteurs ont tendance à considérer les autres voitures comme non existants et pas comme des véhicules contenant des êtres humains. Pour réduire les accidents il faut favoriser la cohabitation entre les usagers de la route et le partage de la route est une question de respect avant tout.

Les statistiques nous montrent que le comportement humain est incriminé à 90%, donc pour réduire le fléau des accidents, des actes concrets devront être mis en œuvre.

A part le facteur du comportement humain, la vétusté du parc est l'une des menaces de l'insécurité face aux problèmes majeurs pour la réduction des accidents, car ces moyens de transports représentent un danger énorme pour la sécurité des populations et le facteur des infrastructures constitue aussi l'une des préoccupations majeures pour les acteurs de la sécurité routière car même après l'amélioration accélérée des infrastructures depuis ces dernières années, malheureusement cela n'a pas ralenti les accidents.

Ces accidents ont aujourd'hui des conséquences néfastes sur le plan économique et social dont on peut noter ces conséquences suivantes :

- **Sur le plan social**

Nous savons que les accidents de la route sont fatals, certaines personnes y trouvent la mort, d'autres en sont des séquelles à vie comme le handicap physique ou moral.

Aujourd'hui, les accidents de la route figurent parmi les principales causes des décès dans nos pays. Le nombre des morts, des blessures légères ou graves, la somme de souffrance qui en résulte sont incalculables. Les jeunes et nos acteurs de développements sont les plus touchés, surtout avec l'avènement des deux roues dont les jeunes payent un prix très lourd qui est celle de la vie.

Ces deux roues sont devenues une véritable préoccupation de sécurité publique. De nombreuses familles sombrent dans la pauvreté à la suite du décès du soutien de famille ou du survenant de dépenses qu'entraînent la prise en charge de membres des familles rendues infirmes par un accident de la circulation.

Bref sur le plan social, nous avons non seulement des pertes humaines qui représentent l'une des conséquences néfastes des accidents de la route, mais aussi des dépenses énormes sur le plan sanitaire pour la prise en charge des blessés et les soins médicaux.

- **Sur le plan économique,**

Les accidents de la route nous coûtent plus de 1% du PIB soit plus de 77milliards de francs CFA par an selon le ministre des Infrastructures, des Transports Terrestre et du Désenclavement.

3.2 : Vérification des hypothèses

3.2.1 : H1 : Le non application de la réglementation cause des accidents

Le boom démographique de la région de Dakar a beaucoup influencé le trafic du réseau routier. Alors que Dakar constitue un seul axe d'accès. Ainsi les populations sont confrontées à des sérieuses difficultés de déplacement dues à l'étroitesse des routes, l'accroissement du parc automobile, et surtout le non-respect du code de la route par des usagers qui cause beaucoup d'accidents sur nos routes.

Aujourd'hui, le non application de la réglementation est à l'origine de nombreux embouteillages occasionnant des cas d'accident de la circulation qui deviennent presque quotidiens.

Des chauffeurs bloqués dans la circulation à cause des versements qu'ils doivent remettre aux transporteurs, usent tous les moyens pour atteindre leurs buts.

Ce faisant, ils ne respectent plus le code la route, ni la sécurité des personnes qu'ils transportent avec des surcharges qui sont devenues la règle dans notre système de transport. Les voyageurs sont presque pris en otages par ces chauffeurs qui, animés par le seul souci du gain qu'ils gagnent. Cependant, le non-respect du code de la route est l'une des principales causes des accidents de circulation dans la région de Dakar, à causes des comportements irresponsables.

Dans la région de Dakar parfois sur nos routes, si on analyse le comportement de chaque usager, l'on pose souvent la question de savoir si chacun n'a pas son propre code de la route, à cause de l'absence totale du respect de ce code. Si les accidents s'accroissent ainsi que leurs gravités, c'est qu'au Sénégal la leçon sur le code de la route reste non apprise et non appliquée.

Beaucoup de conducteurs détenteurs de permis, ne méritent pas aujourd'hui leurs permis de conduire.

Combien sont-ils aujourd'hui à avoir un permis de conduire sans jamais ouvrir le code de la route ou à jamais prendre place au siège du conducteur ? Et pourtant ils sont dans la circulation chaque jour.

L'autre aspect à souligner est que la moitié de nos conducteurs ou chauffeurs sont des illettrés, qui ne savent ni lire, ni écrire le français. Même si le non-respect du code est parfois volontaire pour certains, il est important de souligner que tel n'est pas le cas pour les autres, du fait de leurs évolutions dans le secteur informel, caractérisé par le manque de la formation absolue, le non passage aux auto écoles, font que beaucoup sont ceux qui ne savent pas ce que veut dire le code de la route, son utilité et l'importance qu'il a comme étant la base de la réglementation en matière de

circulation routière. Non pouvons citer le cas des chauffeurs d'autocars, de taxis et tant d'autres.

En somme, selon nos hypothèses, le non application de la réglementation est à l'origine de nombreux accidents dans la région de Dakar, à cause de l'incivisme, du manque d'éducation et de la discipline, en passant par de l'insouciance et de l'inconscience des risques d'accidents, les règles les plus élémentaires en matière de circulation sont bafouées.

Le non application de la réglementation est non seulement à l'origine des accidents, mais aussi de l'anarchie, de manque d'organisation dans notre système de transport, qui est source d'insécurité routière. Donc cette hypothèse est confirmée.

Pour réduire les accidents de la route, rien que le respect des règles de circulation par les usagers et les usagers de la route permettrait déjà d'éviter un grand nombre d'accidents.

Tout revient à montrer la place de la réglementation dans la sécurité routière et son importance, car le non-respect de celle-ci entraîne l'anarchie et l'inorganisation.

3.2.2 : H2 : La vétusté du Parc automobile est un facteur favorisant les accidents

Au-delà des facteurs humains, la vétusté de notre parc automobile constitue la deuxième cause principale des accidents de la circulation au Sénégal plus particulièrement dans la région de Dakar où la présence des autocars et taxis vétustes représentent un risque sérieux de sécurité publique.

Ces véhicules sont devenus un véritable danger pour la population. Conscient de cela, les autorités avaient des engagements à travers le projet de renouvellement du parc automobile, de retirer ces véhicules dans la circulation. A l'heure actuelle il reste 893¹⁷ autocars en circulation dans la région de Dakar dont leur durée de vie est largement dépassée.

Participant activement aux accidents, ces véhicules sont sources de l'insécurité sur nos routes et surtout sont conduits par des jeunes inconscients et insouciants des risques qu'ils encourent sur les routes.

¹⁷ Source CETUD

Les conducteurs de ces vieilles voitures, ne se préoccupent pas des défaillances techniques que rencontrent celles-ci, sont surtout soucieux d'économiser leur profit. Et nos passagers en payent un prix cher qui est celle de leur vie. Ils supportent les bruits et respirent les gaz d'échappement à travers la pollution atmosphérique engendrée par la poussière et les encombrements.

Pour réduire les accidents il est primordial de régler le problème lié à l'automobile et lui accorder toute la sécurité requise pour être apte à la circulation sans danger. A travers les résultats, nous confirmons cette hypothèse

3.2.3 : H3 : Le manque de la rigueur dans l'application de la réglementation est une cause des accidents

Au Sénégal, vu l'inorganisation de notre système de transport, l'anarchie qui règne sur nos routes, la croissance des accidents de la route à un rythme intenable due à l'absence effective de la réglementation et au non-respect du code de la route, nous pouvons dire que le pouvoir de l'état semble être inférieur face à l'insécurité routière.

Donc cela revient à justifier le manque de la rigueur dans l'application de la réglementation dans notre pays à travers le niveau trop élevé de tolérance des services de polices et de gendarmeries dans la répression au non-respect du code de la route et à la réglementation relative aux espaces publics.

En passant sur les surcharges des véhicules, lesquelles contribuent à s'accroître les accidents, mais aussi en soulignant le manque d'accord d'importance aux comportements inappropriés des usagers.

En effet, la dégradation accélérée du parc de transport collectif, le manque de formation des chauffeurs, la présence effective du secteur informel, l'absence de qualité de service, le manque de professionnalisme des transporteurs intervenants dans le secteur des transports, constituant une insécurité routière montre les faiblesses de l'Etat dans l'application de la réglementation face aux intervenants et aux exploitants de notre système de transport, les résultats obtenus le confirment.

En somme, pour une bonne réglementation du système de transport, la volonté de l'état, dans l'application de la réglementation est primordiale. Seule une bonne volonté politique de l'état peut règlementer et organiser notre secteur de transport.

Il nous faut un système de transports organisé, sûr, réglementé pour pouvoir générer un transport de qualité, équitable et au bénéfice de tous. Pour réduire les accidents de la route, il faut une prise de conscience nationale, en priorité, celle des décideurs et le rôle de l'état dans le système de sécurité routière sera prépondérant car lui seul a la responsabilité et les moyens de lancer une politique nationale.

CHAPITRE 3 : PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Après l'analyse de l'état actuel de la sécurité routière, nous allons suggérer des solutions pour faire face aux accidents de la route. Et ces solutions permettront à l'état de revoir les politiques ainsi que les dispositions, capacités institutionnelles, et de prendre des mesures qui s'imposent pour réduire les accidents de la route. Car le transport de voyageur doit être effectué dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de confort et de propreté ou de transparence.

Section 1 : Cadre Gouvernance

La sécurité routière relève de l'intérêt public et doit être une responsabilité de l'Etat et son rôle dans le système de sécurité routière sera toujours prépondérant. Ainsi pour réduire les accidents de la route et faire face à ce fléau qui est devenu un problème de santé public, nous suggérons les solutions suivantes :

- ✓ L'Etat doit tout d'abord faire de la sécurité routière une priorité politique en faisant une revue complète de la législation et de la réglementation existante concernant la circulation routière afin de déterminer de manière précise, les champs d'application des différents intervenants dans la mobilité urbaine. Cela permettra de revoir les failles du système et faire appliquer rigoureusement les textes législatifs et réglementaires.
- ✓ Relever le niveau de financement de la sécurité routière en dotant des moyens techniques, humains et financiers toutes les structures mises en place pour la cohérence des interventions, avec une stratégie nationale pour la sécurité routière dont on mettra en œuvre des actes concrets pour lutter contre les accidents en fixant des objectifs ambitieux et réalistes pour cinq ou dix ans au moins. Elle doit prévoir suffisamment de fonds pour définir des mesures, les mettre en œuvre, les gérer, suivre et les évaluer.
- ✓ Réglementer le système de transport du Sénégal :
 - Il faut que l'Etat fasse régner l'ordre dans l'organisation de notre système de transport, améliorer la gestion et la coordination de la sécurité routière en renforçant le contrôle routier.

- L'Etat doit faire respecter les règles du code de la route, rien que le respect des règles de circulation par les usagères et les usagers de la route, peut diminuer les accidents.
- Adopter et appliquer des lois rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité ainsi que le port des casques pour les deux roues.
- Fixer des limites de vitesse appropriées qui contribueront à la sécurité de tous.
- Interdire aux conducteurs l'utilisation du téléphone portable au volant.

Mais pour y arriver, il faut d'abord former et éduquer les usagers. Pour une bonne application des règles il faut une meilleure connaissance de celles-ci et leur acceptation. Les campagnes de sensibilisation sont importantes mais à elles seules les résultats seront difficiles.

C'est pourquoi l'Etat doit prendre des mesures pour faire former les conducteurs car il est clair que la formation accompagnée d'éducation et d'information peut aider les conducteurs à mieux connaître les règles de la circulation et à mieux les respecter.

Les règles ont leurs raisons d'être et doivent être observées. Mais pour les accepter et les appliquer, il faut d'abord les connaître. Et tout usager de la route devra par conséquent s'informer sur le code de la route et rafraîchir régulièrement ses connaissances. Donc la formation des conducteurs présente la plus haute importance.

Avant de les laisser conduire seuls sur les routes, il faut leurs apprendre non seulement à manœuvrer leurs véhicules, mais encore à se comporter conformément aux exigences de la sécurité routière. Mieux vaut former convenablement les candidats avant de les autoriser à conduire sur les routes que de chercher ultérieurement à améliorer la situation en retirant provisoirement ou définitivement le permis.

- ✓ L'Etat doit ouvrir un centre de formation où les conducteurs passeront par ce centre après l'obtention de leur permis.
- ✓ L'Etat doit élaborer un programme de contrôle de la performance des auto-écoles, évaluer et suivre la délivrance des permis dans les auto-écoles. Quand la délivrance du permis de conduire est soumise au passage d'un examen et que les auto-écoles ne sont pas suffisamment

contrôlées, les moniteurs ont tendance à inciter sur les techniques requises pour réussir lors d'un test plutôt que sur les règles de sécurité.

Donc l'Etat doit obliger la fermeté et la rigueur pour l'obtention d'un permis, parce que la facilité de l'obtention du permis est l'une des causes de l'augmentation des accidents.

- ✓ Agir sur la formation initiale, la formation qui va aboutir à l'obtention des permis, réformer les modes de livraison des permis de conduire, renforcer la capacité des formateurs des auto-écoles et revoir carrément le système d'enseignant et de formation pour l'obtention des permis.
- ✓ Interdire systématiquement tout prise de client hors gare autrement dit obliger les exploitants interurbains de faire l'embarquement des passagers dans les gares afin de systématiser (normaliser) le contrôle de ce transport à la sortie des gares routières.
- ✓ Renforcer la capacité du système d'information sur les accidents et améliorer les conditions de collecte, de traitement et d'exploitation des données d'accidents de la route pour alimenter le Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC). Les données relatives à la sécurité routière sont essentielles pour l'élaboration des stratégies bien-fondés pour combattre l'insécurité routière. Donc il est important d'avoir des données fiables sur les accidents.
- ✓ Renforcer la formation, l'information, l'éducation et sensibilisation des populations, les acteurs et les agents de l'état à la sécurité routière.
- ✓ Introduire dans les programmes scolaires des modules de la prévention routière.
- ✓ Renforcer la formation et la sensibilisation des populations aux premiers secours.
- ✓ Renforcer les dispositifs d'intervention rapide en cas d'accidents : la réaction aux appels d'urgence doit être efficace de manière à assurer l'arrivée rapide des services de secours appropriés sur les lieux d'accident et la prise en charge des victimes.
- ✓ Améliorer la diligence des assureurs dans la prise en charge des soins des victimes et réduire la lenteur des prises en charges des sinistres.

Section 2 : L'infrastructure

L'infrastructure constitue l'élément centrale de tout système de transport routier. Au Sénégal, malgré l'amélioration des infrastructures routières le niveau des accidents s'accroît. Dans le cadre des infrastructures nos solutions sont les suivantes :

- ✓ Il faut inciter les conducteurs à savoir le comportement ou l'attitude à adapter vis-à-vis d'une route présentant toutes les commodités de circulation autrement dit une route de bonne qualité, et l'attitude à adapter vis-à-vis d'une route dégradée nécessitant une réhabilitation à cause de son mauvais état. Dans ce cas, l'accompagnement de l'Etat doit être axé sur une intensification de la sensibilisation pour amener les usagers à respecter des prescriptions du code de la route. Dans le second cas, il est attendu des autorités une politique permanente de réhabilitation et /ou de construction des axes routiers en mauvais état.
- ✓ Exiger que les nouveaux projets routiers soient soumis à une vérification de la sécurité routière, par un spécialiste indépendant du concepteur des routes. Ainsi lorsque la sécurité est prise en compte dès les phases initiales de la planification et de la conception, le risque d'avoir à prendre ultérieurement des mesures rectificatives est limité.
- ✓ Gérer les infrastructures existantes de manière à promouvoir la sécurité, en proposant des itinéraires plus sûrs pour les piétons. Mettre en œuvre des passerelles pour piétons, des barrières et des trottoirs le long des portions des routes dangereuses.
- ✓ Poursuivre le développement et l'entretien du réseau routier.
- ✓ Améliorer et augmenter les panneaux de signalisation routière sur les routes.
- ✓ Renforcer la sécurité des infrastructures en identifiant et traitant les points accidentologies à partir des statistiques d'accidents.
- ✓ Il faut bien éclairer les routes (surtout l'autoroute à péage), bien les tracer et bien sévir en cas d'infraction.

- ✓ Régler le problème des passages piétons (améliorer la visibilité des marquages aux sols), inciter les piétons à prendre le passage piétons et passerelles qui leurs sont destinés pour traverser et éviter les traversées risquées.
- ✓ Prendre des mesures strictes pour régler la question de l'occupation anarchique des routes qui contribue à l'insécurité routière, ainsi que le stationnement anarchique des véhicules sur les trottoirs qui sont destinés aux piétons ou tout garage informel gênant la circulation.
- ✓ Construire des airs de repos pour les chauffeurs professionnels pour faire reposer les conducteurs sur les longs voyages.

Section 3 : Véhicules

Concernant le parc roulant, nul ne doute de la vétusté celui-ci. Le programme de renouvellement du parc avait été commencé par l'état du Sénégal mais force est de constater que les objectifs escomptés ne sont pas atteints et nous interpellons aux autorités de finaliser le processus de renouvellement dans son intégralité. Dans ce sens nos solutions sont les suivantes :

- ✓ L'Etat doit accélérer le renouvellement du parc de transport urbain et interurbain pour finaliser ce projet qui à commencer depuis 2005, et ces vieilles voitures représentent un grand danger public sur nos routes.
- ✓ Il s'agira ensuite d'intensifier les contrôles et d'immobiliser les véhicules qui constituent un danger avéré pour la circulation routière.
- ✓ Accélérer et décentraliser le programme de construction et la mise en concession des centres de contrôle technique moderne. Systématiser le contrôle technique moderne sur l'ensemble du territoire.
- ✓ Faire preuve de fermeté dans la délivrance et le contrôle des visites techniques. Beaucoup de véhicules d'un certain âge ne sont plus entretenus, donc un rôle d'autant plus important revient au contrôle technique qui se fait périodiquement. C'est pourquoi le contrôle technique doit être stricte et sans faille tout en respectant les procédures normales.
- ✓ Encourager les utilisateurs à bien prendre soins de leurs véhicules, ils doivent assurer le fonctionnement fiable de tous les systèmes de sécurité pendant toute la durée d'utilisation du véhicule. La maintenance et l'inspection des systèmes concernés ne doivent pas être négligées, tout

avertissement et message de défaut doivent être pris au sérieux par l'utilisateur.

- ✓ Améliorer l'état des véhicules.
- ✓ Changer les pneumatiques après chaque approche de la saison des pluies.
- ✓ Réviser et entretenir fréquemment les véhicules en accordant une priorité à la maintenance des véhicules sous l'angle préventif et correctif. L'exécution correcte de la maintenance préventive pourra permettre non seulement de réduire les coûts liés à la maintenance corrective mais aussi de diminuer sensiblement les pannes de grande importance. La maintenance préventive, consistera à intervenir sur la voiture avant que celle-ci ne soit défectueuse, afin de tenter de prévenir la panne. La maintenance corrective passe sur le véhicule une fois que celui-ci est défectueux.
- ✓ Veiller au respect du planning des entretiens des véhicules notamment les vidanges, changement de cartouches et de filtre.
- ✓ Contrôler régulièrement la pression pneumatique pour renforcer le niveau de sécurité.
- ✓ Revoir les conditions d'importation des véhicules d'occasions

Section 4 : Les Usagers

Pour réduire les accidents de la route, les efforts de prévention doivent se porter principalement sur les usagers. Mieux, ils se comportent, plus le nombre d'accidents mortels diminuera. Donc des actions concrètes devront être faites à l'endroit de l'homme qui est l'auteur principal de la conduite automobile et dans son utilisation sur les routes. De façon générale, la sensibilisation des usagers sur le danger que constituent les mauvaises habitudes à savoir la conduite sans casque, sans le port de ceinture de sécurité, les surcharges, les traversées dangereuses, l'occupation anarchique des voies publiques et des trottoirs des piétons sur les routes doivent continuer. Donc les usagers doivent :

- ✓ Changer leurs comportements en ayant un comportement responsable, changer le type de conduite en adoptant la conduite en douceur, être plus professionnels, disciplinés et courtois.

- ✓ Être former pour connaitre le code de la route et les règles de la circulation
- ✓ Respecter le code de la route et les règles de circulation
- ✓ Respecter la limite de vitesse sur les routes et adapter son allure en fonction de la condition climatique, à l'état de la route et à l'intensité du trafic.
- ✓ Respecter les distances de sécurités
- ✓ Faire des sensibilisations régulières des conducteurs pour leurs conscientiser sur les enjeux de la sécurité, la qualité de service.
- ✓ Eviter le téléphone au volant et la distraction dans la conduite
- ✓ Toujours privilégier le port de la ceinture de sécurité pour les usagers des véhicules et le port des casques pour les conducteurs des deux roues.

Un tableau récapitulatif des solutions

Solutions proposées	Acteurs concernés	Conditions de mise en œuvre	Résultats attendus
Faire de la sécurité routière une priorité politique	MITTD et ses démembrements	Etablir un programme concret pour la réduction des accidents avec un suivi et évaluation	La baisse du niveau des accidents, relèvement du niveau de la sécurité routière
Relever le financement de la sécurité routière	COPESER, CETESER, NPRS	Allouer un budget annuel pour la sécurité routière	Avoir une bonne sécurité routière, augmentation de la capacité d'intervention avec une bonne coordination.
Réglementer le système de transport	MITTD, La Police et la Gendarmerie	Réviser la réglementation, l'appliquer avec rigueur et fermeté, renforcer le contrôle routier, mettre en place un système sûr et efficace d'intervention sur la voie publique. Améliorer la relation entre les forces de l'ordre et les structures de la sécurité routière	Avoir un système de transport organisé, équitable, avec le respect total des règles de circulation, faire régner l'ordre et la discipline
Former les conducteurs	Conducteurs professionnels, du secteur informel et particuliers	Obliger tout candidat à l'obtention du permis de conduire de passer par les auto-écoles	Plus de professionnalisme et responsabilité dans la conduite, la maîtrise des règles de circulation et leurs strictes applications

ANALYSE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL : LE CAS DE LA REGION DE DAKAR

Ouvrir un centre de formation	MITTD, AAS, ONG	Ce centre peut être financé par l'état ou par les associations et ONG	Avoir une formation de qualité et adéquate pour nos conducteurs
Contrôler la performance des auto-écoles	MITTD, les organes de la sécurité routière	Réviser le mode d'obtention des permis faire un suivi et évaluation périodiquement	La transparence dans l'obtention des permis et la qualité de la formation obtenue
Renforcer les collectes de données pour alimenter le BAAC	DTR, la police, la Gendarmerie, les sapeurs-pompiers	Avoir un système d'information automatisée du BAAC pour régler le problème de la réception des données	Rendre le système du BAAC fonctionnel en vue de disposer des données statistiques fiables pouvant permettre d'asseoir une politique de sécurité routière efficace
Introduire la sécurité routière dans le programme scolaire	Ministre de l'Education	Enseigner la sécurité routière dans les écoles primaires, secondaires, moyennes et universitaires	Une meilleure compréhension de la sécurité routière, son importance et son utilité. Avoir une bonne vision de la sécurité routière
Renforcer les dispositifs d'intervention rapide en cas d'accident	Sapeurs-pompiers	Améliorer les conditions d'intervention avec maximum de capacité financière, humaine et technique	Réduire les décès dus aux retards des secours
Améliorer le niveau d'intervention des assureurs dans la prise en charge des victimes	Assureurs	Obliger les assureurs à respecter les engagements en cas de sinistre	Réduire la lenteur liée aux prises en charge des victimes

ANALYSE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL : LE CAS DE LA REGION DE DAKAR

Faire comprendre les conducteurs le comportement a adopté vis-à-vis aux bonnes et mauvaises routes	MITTD, NPRS, COPESER, CETESER	Ceci se fera par des campagnes de sensibilisation destinées aux conducteurs	L'amélioration du niveau de comportement des conducteurs vis-à-vis aux différentes routes
Exiger que les nouveaux projets soient soumis à une vérification de la sécurité routière	AGERROUTE, FERA	Mettre en œuvre un cabinet avec un spécialiste indépendant du concepteur des routes pour la vérification	Avoir des routes sûres, qui répondent aux normes de la sécurité routière
Améliorer et augmenter les panneaux de signalisation	MITTD	Mettre des panneaux de signalisation sur les routes	Limiter les infractions et améliorer le respect des règles
Identifier les points accidentologies à Dakar	MITTD	Faire des études en fonction des statistiques	Diminuer les accidents et leurs gravités
Eclairer les routes et les marquages aux sols	MITTD	Identifier ces zones, les éclairer et réhabiliter les routes	Diminuer les risques d'accidents
Régler la question de l'occupation anarchique sur les routes	MITTD, Ministre de l'intérieur	Prendre des mesures strictes contre l'occupation anarchique	Régler l'insécurité routière liée à l'anarchie
Accélérer le renouvellement du parc	MITTD CETUD	Renouveler le parc vétuste restant en mettant en œuvre des mesures d'accompagnement	Réduire le facteur d'accident lié à la vétusté du parc

ANALYSE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL : LE CAS DE LA REGION DE DAKAR

Mettre en œuvre des centres de contrôle technique moderne	MITTD CETUD	Construire des centres modernes dans les régions et mettre en œuvre des actions correctrices nécessaires	Avoir des visites techniques de qualités, améliorer la situation constatée et apporter des mesures correctives
Entretien fréquemment le véhicule automobile	Les conducteurs	Suivre régulièrement les entretiens du véhicule et respecter le contrôle technique	Diminuer les défaillances techniques et assurer la sécurité pérenne du véhicule
Revoir les conditions d'importation des véhicules d'occasion	L'Etat	Réviser le décret portant relèvement de l'âge du véhicules admis en importation de cinq à huit ans	Avoir sur nos routes des véhicules de qualités et non polluants, surtout renforcer le transport collectif
Changement de comportement inapproprié sur les routes	Usagers de la route	Être former et apprendre à respecter les règles de circulation.	Diminuer la conduite risquée et les accidents dus au facteurs humains
Formation des conducteurs	Usagers de la route	Passer par l'école de formation pour l'obtention des permis	Avoir des conducteurs formés et responsables, diminuer les accidents
Respecter les règles de circulation	Usagers de la route	Privilégier la formation pour connaître les règles de bases afin de pouvoir les respecter	Changer le comportement humain

CONCLUSION

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que le secteur des transports constitue un moyen d'intégration entre les peuples et les nations. Il contribue au développement économique et social en tant que facteur d'échange et de la mobilité. En effet, ce secteur est devenu aujourd'hui un handicap dans la vie humaine avec le problème des accidents de la route qui a pris de l'ampleur ces dernières années. Nul n'ignore que les accidents de la route ont atteint des niveaux de record ces dernières années dans notre pays. Ces causes sont multiples et connues de tous. A cause de ce fléau, qui est les accidents de la route, est devenu une probatique mondiale, la question sur la sécurité routière devient quasiment importante. La sécurité routière constitue actuellement un vaste domaine d'analyse de l'efficacité d'une politique publique lorsque les moyens et objectifs coïncident avec la volonté politique et une attente sociale.

Au Sénégal, le problème des accidents de la route constitue une préoccupation majeure pour la sécurité routière car la courbe des accidents s'accroît à un rythme intenable.

A Dakar, la forte et rapide urbanisation par rapport au reste du pays n'est pas sans conséquence sur l'organisation de l'espace du centre-ville et des services en particulier du transport. La construction anarchique, l'occupation de l'espace urbaine engendrent beaucoup de difficultés dans une ville comme Dakar caractérisée par des problèmes liés à la mobilité urbaine. Un problème sérieux de circulation se pose chaque jour à Dakar, malgré les travaux de voiries, les embouteillages se multiplient et les accidents de la route s'accroissent et deviennent de plus en plus meurtriers.

A cause de l'insécurité routière qui existe sur nos routes, les accidents de la route deviennent un problème de santé publique qu'il faut combattre, et la première cause, c'est le facteur humain dont les conducteurs avec leurs mauvaises habitudes à ne pas respecter le code de la route, l'irresponsabilité, l'incivisme, le manque de formation, le manque de courtoisie et de considération en vers les autres usagers, créent de nombreux accidents. Or il n'est pas facile de changer durablement ces comportements.

Pour ce faire il faut une parfaite collaboration doublée d'une concertation de tous les acteurs, mais la volonté politique reste primordiale, sans elle on ne peut guère obtenir des résultats. Le moment est venu d'agir car les usagers où qu'ils soient, ont droit à plus de sécurité dans leurs déplacements. Et surtout ce sont les usagers par leurs comportements, qui fournissent et continueront à fournir une contribution essentielle à la sécurité routière. Il n'est évidemment pas possible ni admissible de mettre un gendarme dans chaque voiture ou sur chaque carrefour. Donc nous pensons qu'il faut avant tout changer l'état d'esprit des conducteurs. Et les efforts doivent être portés sur la formation des conducteurs parce que la recherche de l'efficacité en sécurité routière suppose une prise de conscience individuelle et permanente du conducteur face à la route, en outre par une assimilation de l'ampleur et des causes de l'insécurité routière. La cohabitation des conducteurs sur la route doit donc s'apparenter à la vie en communauté avec ses règles (le respect des autres) et ses limites.

En définitive, compte tenu de l'ampleur de l'insécurité routière sur nos voies, la mise en place d'une sécurité routière accrue ne sera pas un combat facile mais il faut changer les mauvais comportements des usagers, mettre en place un système d'action incontournable pour réduire les accidents et qui s'articulera autour de ces points :

La formation obligatoire des candidats au permis de conduire pour comprendre et maîtriser les règles de circulation routière ;

Organisation des campagnes de sensibilisation massives et répétées ;

Et l'application systématique des sanctions pour tout conducteur qui refuserait de se conformer aux règles et tant qu'on ne sanctionnera pas les résultats seront toujours minimes. Ces points constituent les moyens les plus sûrs pour stopper cette hémorragie. Seulement, de telles initiatives, sont-elles possibles sans les efforts de tous ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES

GODARD, X. Les Transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Paris, Editions KARTHALA et INRETS, 2002 : 408 p.

ARNAUD BANOS et THOMAS THEVENIN : Systèmes de transport urbain, Paris, Lavoisier, 2010.

SANDRINE GAYMARD et ANGEL EGIDO : « Sécurité et facteur humain dans les transports »

L'OMS, dans son rapport de « situation sur la sécurité routière dans le monde »

DTR « Direction des Transports Routier »

CETUD « Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar »

ANDS « Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie »

NPRS « Nouvelle Prévention Routière du Sénégal »

LES ANNEXES

Annexe 1 : Fiche de synthèse du BAAC 2013

Annexe 2 : Arrêté portant réglementation des vélos-taxis dans la région

Annexe 3 : Décret n°2012-444 modifiant le décret n°2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules, cycles et cyclomoteurs usagés

Annexe 4 : Carte du réseau routier de la région de Dakar

Table des matières

DEDICACES	i
REMERCIEMENTS	ii
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES	iii
LISTE DES GRAPHIQUES	iv
AVANT PROPOS	v
SOMMAIRE	vi
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : LE CADRE THEORIQUE	4
Section 1 : Contexte de l'étude	4
Section 2 : Problématique	4
Section 3 : Revue critique de la littérature	5
Section 4 : Clarification des concepts	7
Section 5 : Les objectifs	9
5.1 : Objectif général	9
5.2 : Objectifs spécifiques	9
Section 6 : Hypothèses de recherche	10
Section 7 : Indicateurs de recherche	10
CHAPITRE 2 : LE CADRE METHODOLOGIQUE	11
Section 1 : Techniques et outils de collecte de données	11
Section 2 : Analyse de données	11
Section 3 : Recherche documentaire	12
Section 4 : Guide d'entretien	12
Section 5 : Echantillonnage	12
Section 6 : Délimitation du sujet	12
Section 7 : Difficultés rencontrées	13
CHAPITRE 1 : ETUDE DE L'ENVIRONNEMENT	14
Section 1 : Présentation du cadre d'étude	14
Section 2 : Réglementation du Sous-secteur du transport routier	14
Section 3 : Caractéristiques des exploitants du sous-secteur du transport	19
CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL	32
Section 1 : Historique	32
Section 2 : Cadre Institutionnel	32
Section 3 : Cadre législatif et réglementaire	35
Section 4 : Infrastructure routière	36

Section 5 : Parc (flotte automobile).....	38
Section 6 : Usager de la route.....	39
CHAPITRE 2 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE	41
Section1 : Les facteurs des accidents.....	41
1.1. Comportement Humain	41
1.2. Etat du véhicule.....	43
1.3. Infrastructure	44
Section 2 : Présentation des Résultats	45
2.1 : Age des véhicules du Parc National	45
2.2 : Taux de fréquentation au CCTVA.....	46
2.3 : Impact de la Réglementation sur l'Importation des Véhicules.....	46
2.4 : Catégorie de Permis de Conduire	48
2.5 : Qualité du Réseau Routier	49
Section 3 : Analyse des résultats.....	50
3.1 : Analyse de l'évolution des accidents	51
3.2 : Vérification des hypothèses	53
3.2.1 : H1 : Le non application de la réglementation cause des accidents	53
3.2.2 : H2 : La vétusté du Parc automobile est un facteur favorisant les accidents	55
3.2.3 : H3 : Le manque de la rigueur dans l'application de la réglementation est une cause des accidents	56
CHAPITRE 3 : PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE	58
Section 1 : Cadre Gouvernance.....	58
Section 2 : L'infrastructure	61
Section 3 : Véhicules	62
Section 4 : Les Usagers	63
CONCLUSION	69
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES	71
LES ANNEXES.....	72