**REPUBLIQUE DU SENEGAL**

***Un Peuple – Un But – Une Foi***

**-----**

**MINISTERE DES FINANCES ET DU BUDGET**

-----



**ATELIER TECHNIQUE DE RESTITUTION ET DE PARTAGE DES RESULTATS DE L’ENQUÊTE SUR LA TYPOLOGIE DES CAUSES D’ACCIDENTS**

**DE LA CIRCULATION**

**RAPPORT DE SYNTHESE DES TRAVAUX**

*Saly, du 06 au 08 février 2020*

1. **INTRODUCTION**

L’Observatoire de la Qualité des Services Financiers (OQSF/Sénégal) a réalisé une enquête sur la typologie des causes d’accidents de la circulation (ETCAC) dont l’objectif principal est de cerner les principales causes des accidents de circulation et de permettre outre, l’élaboration d’un dispositif de prévention adapté, la formulation à l’endroit des compagnies d’assurances et des autorités, de recommandations aptes à favoriser la réduction de la fréquence et la gravité des sinistres autos.

Les résultats de cette enquête d’envergure nationale, disponibles sous la forme d’un rapport provisoire, viennent d’être partagés avec l’ensemble des acteurs du secteur avant diffusion auprès du public.

C’était à cet effet, que l’Observatoire de la Qualité des Services Financiers (OQSF) a eu à organiser du **06 au 08 février 2020** à **Saly**, un Atelier technique de partage et de restitution avec les acteurs, en vue d’échanger sur les conclusions et recommandations del’enquête sur la typologie des causes d’accidents de la circulation (ETCAC).

Les noms des participants figurent sur la liste en annexe.

La cérémonie d’ouverture de l’Atelier a été co-présidée par le Représentant du Directeur des Assurances, **Monsieur Bouyo DIOP**, le Directeur Exécutif de l’Association des Assureurs du Sénégal (AAS), **Monsieur Mactar FAYE** et par **Monsieur Habib NDAO**, Secrétaire Exécutif de l’OQSF.

Le présent rapport décline les principales conclusions ressortant des travaux dudit Atelier.

1. **ORGANISATION DES TRAVAUX DE L’ATELIER**

Dès l’entame des travaux, les participants se sont répartis en trois (03) Commissions chargées respectivement de l’examen des résultats et recommandations relatives aux trois points suivants : **« Etat des infrastructures** », **« Etat des véhicules**» et **« Facteurs humains ».**

L’objectif assigné à chacune des Commissions consistait à éprouver les éléments mis en relief dans le rapport de l’enquête en les confrontant aux avis des professionnels du secteur des assurances et de la sécurité routière.

Les travaux desdites Commissions ont été articulés autour de deux (02) axes ci-après :

* Considérations d’ordre général sur la méthodologie et les résultats de l’enquête ;
* Examen des recommandations portant sur la qualité de services.

**II.1. CONSIDERATIONS D’ORDRE GENERAL**

Les participants ont unanimement salué le caractère scientifique de l’enquête et se sont également félicités de la qualité des informations collectées qui ont permis de mieux cerner les principales causes d’accidents.

Les participants se sont en outre, réjouis de l’approche et de la démarche participative adoptée par l’Observatoire dans toutes les étapes du processus de cette enquête.

**II.2. APPRECIATIONS SUR LES RESULTATS DE L’ENQUETE**

**II.2.1. Commission « Etat des infrastructures »**

Cette Commission était présidée par **Monsieur Ousmane LY**, **Représentant du Ministère des Transports Terrestres** et aveccomme Rapporteur **Monsieur Habib DIALLO,** Expert financier Junior à l’Observatoire de la Qualité des Services Financiers (OQSF).

Au terme du diagnostic qu’ils ont eu à effectuer, les membres de la Commission ont principalement relevé les anomalies ci-après à corriger en matière d’infrastructures notamment routières et sécuritaires :

* Absence de démarche inclusive dans la conception et la construction des infrastructures routières ;
* Insuffisance de bandes d’arrêt d’urgence (BAU), des Accotements, de signalisation (horizontale et verticale) et de balisage ;
* Manque d’aménagements de trottoirs et de contre allées et inadaptation des infrastructures routières aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
* Occupation anarchique des emprises de la route ;
* Étroitesse des routes départementales, nationales et des corridors ainsi que des ouvrages d’art ;
* Ronds-points mal aménagés et virages dangereux ;
* Absence d’habillage du réseau non classé et d’audit de sécurité routière externe ;
* Inadaptation des routes par rapport à l’évolution technologique automobile ;
* Inondations des routes.

**II.2.2. Commission « Etat des véhicules »**

La présidence de cette Commission était assurée par **Monsieur Bouyo DIOP**, Commissaire contrôleur des Assurances, Représentant le Ministre des Finances et du Budget, avec comme rapporteur **Capitaine Jean Luc Mbaye DIONE de la Gendarmerie nationale**.

De façon globale, la Commission a reconnu le caractère avéré des résultats et suggère que l’analyse soit relativisée par rapport au référentiel. Par ailleurs, elle a soulevé certaines remarques qui mériteraient une attention particulière pour que le rapport soit beaucoup plus accessible au public. A cet effet, des observations sur la forme et sur le fond ont été formulées et intégrées au rapport définitif :

**II.2.3. Commission « Facteurs humains »**

Cette Commission était co-présidée par **Docteur Mactar FAYE,** **Directeur Exécutif de l’Association des Assureurs du Sénégal (AAS)** et le **Commissaire Divisionnaire Mamadou Bocar LY** avec comme Rapporteur le **Capitaine Mamadou Dicko MBALLO, Commandant de Compagnie de la Gendarmerie de Louga.**

La Commission a identifié deux principales causes liées à la survenance des accidents de la circulation : les facteurs déclenchants et les facteurs aggravants.

Au titre des facteurs déclenchants, la Commission a relevé un certain nombre de constats tels que l’âge du conducteur, la conduite en état d’ébriété, le stationnement irrégulier, l’excès de vitesse, la fatigue.

S’agissant de l’âge du conducteur qui est considéré comme un facteur relatif, il est noté d’une part, chez les jeunes conducteurs l’insouciance, l’excès de confiance en soi et une certaine agressivité dans leur manière de conduire. D’autre part, chez les conducteurs adultes, il a été relevé le retard dans la réaction face à certains obstacles imprévisibles qui peuvent surgir sur la route et la réduction sensible de leur capacité visuelle.

Pour ce qui est de la conduite en état d’ébriété, il a été déploré ce comportement notamment chez les conducteurs usagers de stupéfiants et ceux qui abusent dans la consommation de l’alcool.

En ce qui concerne le stationnement irrégulier, cette manière inappropriée d’occuper la chaussée concerne aussi bien les conducteurs de véhicules en panne et ceux en bon état de fonctionnement quand ils sont conduits par des personnes peu sensibilisées à l’enjeu sécuritaire. Cette situation est d’autant plus grave lorsque le stationnement est effectué sur les côtes et virages, sans pose de triangle de pré-signalisation ou de source lumineuse.

L’excès de vitesse s’apprécie chez le conducteur et sur le véhicule. En effet, le conducteur doit prendre en compte la distance de sécurité, de freinage, de réaction et d’arrêt. Ces distances sont valables sur une route goudronnée et lorsque toutes les conditions de visibilités sont réunies. Enfin, la Commission a relevé que l’excès de vitesse augmente les risques de dérapage et le défaut de maitrise.

S’agissant de la fatigue, elle a le plus souvent, comme effet induit, la somnolence au volant. En réalité, un conducteur doit normalement effectuer toutes les deux (2) heures quinze (15) minutes de repos.

La Commission a également relevé comme autres facteurs déclenchants le non-respect des règles de conduite (dépassement défectueux, non-respect des règles de priorité), la divagation des animaux, l’usage du dispositif ou d’appareil de distraction et l’inaptitude médicale du conducteur (déficience visuelle, troubles cardiaques ou psychologique, ainsi que la neuropathie diabétique).

Par ailleurs, les membres de la Commission ont déploré l’absence d’une formation pour beaucoup de conducteurs, situation qui est souvent à l’origine de l‘ignorance des règles de conduite.

Pour qui est du facteur lié au défaut du port de gilet phosphorescent, la Commission a relevé l’absence de port de gilets chez les conducteurs motocyclistes, les personnes à bord et les charretiers lorsqu’ils empruntent les axes routiers la nuit ou en temps de visibilité réduite.

En outre, l’usage des grands axes routiers par des véhicules hippomobiles a été identifié comme un autre facteur aggravant ainsi que le non-respect de la réglementation relative à la circulation desdits véhicules.

Au titre des causes d’accident se rapportant aux habitudes des piétons et autres usagers, la Commission a principalement noté les comportements regrettables suivants : les personnes qui traversent les chaussées avec imprudence, les enfants qui jouent ou traversent avec insouciance les routes, l’occupation anarchique des emprises des routes, les marchands ambulants qui se faufilent entre les véhicules et la non utilisation des passerelles par les populations.

En somme, ces facteurs sont imputables en grande partie à l’insouciance du danger, au manque de civisme et à l’ignorance. Autrement dit, il s’agit d’un phénomène culturel et sociétal.

S’agissant des facteurs aggravants, il y a lieu de mentionner le défaut du port de la ceinture de sécurité et du port de casque, la défaillance du binôme contrôle-sanction, le surnombre de passagers, la surcharge de bagages ainsi que le chargement défectueux.

**II.3. EXAMEN DES RECOMMANDATIONS**

Les participants à l’Atelier ont à l’unanimité approuvé la pertinence des recommandations ressortant de l’enquête tout en suggérant des propositions d’amélioration de certaines d’entre elles et des recommandations additionnelles.

**RESUME DU RAPPORT DEFINITIF**

# INTRODUCTION

Les accidents de la route constituent de nos jours, la dixième cause de décès dans le monde avec 1,3 million de morts chaque année, dont plus de 90 % dans les pays dits à revenu faible ou intermédiaire. Quoique l’assurance automobile représente environ 20% du volume des souscriptions recueillies par les compagnies d‘assurances Africaines, plus de 50% des déclarations de sinistres sont les conséquences directes d’accidents de la circulation.

S’agissant du cas spécifique du Sénégal, plus de 4000 accidents sont dénombrés chaque année, sur les routes du pays, faisant plus de 500 morts.

Pour cette raison, soucieux de l’enjeu sécurité et prévention qu’il convient de prendre en compte dans la gestion de la branche assurance automobile, les assureurs sénégalais, leur association professionnelle et organismes affiliés (FGA et Pool TPV) ont adopté des mesures diversifiées pour juguler le mal. La corporation des assureurs sénégalais a été du reste, l’une des premières en Afrique à avoir mis en place une structure dédiée exclusivement à la lutte contre ce fléau, avec l’érection en 2002 de la « Nouvelle Prévention Routière ». Celle-ci vise à favoriser une baisse substantielle du poids de la sinistralité de la branche automobile sur le portefeuille des compagnies, condition sine qua non d’une baisse des tarifs réclamée avec insistance, notamment par les syndicats de chauffeurs et transporteurs, souscripteurs de premier plan des risques TPV (Transport Public de Voyageurs) et TPC (Transport pour propre compte et Transport par Camion).

Malgré les efforts consentis, il convient cependant de relever que durant ses huit premières années d’exercice (2010-2017), près de 90% des dossiers litigieux soumis au Médiateur des assurances se rapportent à des accidents de la circulation, d’où l’impérieuse nécessité de continuer à prêter une attention soutenue à la récurrence de ce phénomène.

L’OQSF, dans le cadre de sa mission de promotion de la qualité des services financiers, a estimé ainsi devoir contribuer à une meilleure appréhension du risque «accident de circulation» de façon à en cerner les principaux vecteurs et proposer au titre de ses recommandations, des mesures visant notamment à améliorer le rapport qualité prix de la garantie « Responsabilité Civile Auto » commercialisée par les compagnies, condition sine qua non pour justifier la baisse des tarifs réclamée à cor et à cri par les usagers.

C’est à cet effet, que l’Observatoire a réalisé avec la collaboration de l’Association des Assureurs du Sénégal (EX-FSSA) et l’appui de la Direction des Assurances, une étude basée sur une enquête auprès des compagnies d’assurances et des autorités de police ou de gendarmerie, qui était axée essentiellement sur la typologie des causes d’accidents de circulation ressortant des procès-verbaux disponibles à leur niveau et se rapportant aux trois dernières années (2015, 2016 et 2017).

# OBJECTIFS DE L’ENQUETE

L’objectif de ladite enquête qui a été menée auprès des Compagnies d’Assurances et des autorités en charge des constats d’accidents, est de collecter toutes informations pertinentes permettant d’apprécier les principales causes des accidents de circulation qui leurs sont déclarés.

Les résultats de l’enquête devraient permettre à l’Observatoire d’apprécier, outre les différents paramètres concourant à la réalisation du risque d’accident de circulation, le caractère plus ou moins aggravant de chacun des facteurs mis à l’index.

Globalement, en favorisant l’identification des principaux facteurs de risques et la détermination de leurs poids respectifs dans l’appréciation de la sinistralité, l’enquête vise à inspirer des politiques susceptibles de contribuer à :

* Permettre l’élaboration, selon la nature des causes identifiées, d’un dispositif de prévention adapté et assis notamment sur une politique de communication pertinente,
* Aider à la formulation à l’endroit des compagnies, de l’Association des Assureurs Sénégalais ou de ses services dédiés à la prévention routière et des autorités, de recommandations aptes à favoriser la réduction de la fréquence et de la gravité des sinistres autos,condition sine qua non de la baisse des tarifs et d’amélioration du volant de trésorerie des compagnies qui est indissociablement liée à la baisse de la sinistralité avec comme effet induit l’accélération de la cadence de règlement,
* Offrir l’opportunité aux compagnies d’assurances de disposer d’éléments d’appréciation pertinents leur permettant de mieux assumer le devoir d’information et de conseil qui leur incombe à l’endroit de leurs clients. A cet égard, les résultats issus de l’enquête favoriseront une meilleure connaissance par les compagnies, des facteurs de risques et des phénomènes aggravants, ce qui les aidera d’autant à mieux ajuster les campagnes de sensibilisation et d’information dédiées aux usagers de la route.

# RESULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus de l’étude devront aboutir à l’élaboration d’un rapport articulé auprès des principaux axes suivants :

* Un diagnostic des principales causes des accidents ;
* L’amélioration de la qualité de la couverture octroyée aux usagers, en l’occurrence celle afférente à la prestation après-vente à l’effet d’assurer une plus grande satisfaction des clients ;
* La réduction de l’impact négatif du poids de la branche sur l’équilibre de la mutualité et in fine favoriser une baisse tendancielle des tarifs et une amélioration des conditions de règlement des sinistres ;
* La formulation de recommandations en direction des compagnies sur les meilleures normes prudentielles à promouvoir, les meilleurs conseils à prodiguer aux usagers de la route et également susciter la vulgarisation de nouvelles mesures de prévention en appui aux efforts des services dédiés.

Au terme d’échanges nourris entre les différents participants pour éprouver les conclusions du rapport, dont principalement celles relatives aux circonstances, causes et conditions de survenance des accidents de la route, les différentes recommandations ont été passées au crible de l’analyse des techniciens et hommes de terrain, avant leur validation définitive.

Diverses mesures jugées appropriées ont été préconisées par les participants, sinon pour assurer la suppression totale du nombre d’accidents, tout au moins pour les minorer de façon à favoriser une baisse substantielle de la sinistralité, dont les conséquences désastreuses tant sur les personnes que sur leurs biens ne sont plus à démontrer.

La conséquence directement attendue de ce recul de la sinistralité automobile c’est la baisse à terme du coût de l’assurance, ce qui facilitera d’autant l’accès à la couverture pour un plus grand nombre ainsi que l’élargissement de l’éventail des garanties offertes aux assurés, toutes choses militant en faveur de l’inclusion assurantielle qui est au cœur des missions dévolues à l’Observatoire de la Qualité des Services Financiers.

Le tableau ci-dessous donne le détail des recommandations validées par les trois commissions.

**Recommandations de la commissions 1 : « Etat des infrastructures »**

## R1 : Recommandations relatives à l’état des infrastructures

| **ACTIONS** | **STRUCTURE EN CHARGE DE LA MISE EN OEUVRE** |
| --- | --- |
| La mise en place de ralentisseurs et le renforcement du balisage dans les zones réputées accidentogènes, en mettant le focus sur les virages jugés dangereux ainsi qu’à l’entrée et à la sortie des établissements scolaires et des villages, au niveau des espaces publics et limiter la vitesse à 30/km dans les endroits attenants aux écoles et hôpitaux etc. …Le reprofilage des pistes de production ;  * Faire face à l’étroitesse des routes départementales, nationales, et des corridors par l’augmentation de la largeur de la chaussée et l’élargissement systématique des routes jugées techniquement étroites en se conformant aux normes consacrées en la matière ;  La libération de la chaussée des véhicules accidentés ;  * Le bitumage et le désencombrement des trottoirs en milieu urbain et péri- urbain en privilégiant l’érection de contres allées ainsi que de façon générale le désencombrement de la voie publique assorti d’un durcissement des sanctions contre les occupants irréguliers ; * L’accroissement numérique des panneaux de signalisation ;  Le positionnement systématique des agents de circulation aux heures de pointe ;La modulation des amendes en fonction de la gravité de la faute ;  * L’électrification complète des routes ouvertes à la circulation ; * Le marquage lumineux de la chaussée et son renouvellement régulier ; * L’installation de dispositifs appropriés de signalisation à l’entrée des agglomérations et des virages et son extension systématique partout où besoin est ; * La mise en place et la généralisation de l’utilisation des caméras de surveillance ; * La création et l’aménagement d’aires de stationnement pour les petits gabarits et de parkings pour les routiers gros porteurs, * L’implantation sur les chaussées de dispositifs réfléchissants ; * L’installation de glissières dans les zones à forte pente ; * Plaidoyer du Ministère des Finances et du Budget (MFB) auprès du ministère des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement (MITTD) assorti de la mise en place d’un cadre de concertation impliquant tous les acteurs de façon à favoriser une démarche inclusive ; * Prévoir des bandes d’arrêt d’urgence (BAU) et l’aménagement des accotements lors de la conception des routes en plus du renforcement du dispositif préexistant ainsi que la réfection des endroits endommagés ; * Renforcer la signalisation et le balisage au niveau des zones peu pourvues en dispositif de signalisation (horizontale et verticale) et de balisage et en assurer régulièrement l’entretien notamment les marquages au sol ; * Installer des panneaux d’interdiction d’occupation et prévoir des amendes en fonction de la gravité de la faute ; * Revoir la conception des passerelles et des trottoirs pour les adapter aux Personnes à mobilité réduite (PMR) et prévoir des ascenseurs pour ces PMR au niveau des passerelles ; * Mettre fin à l’occupation anarchique des emprises de la route en procédant à la délocalisation des marchés traversés par des routes nationales et en assurer le contrôle par la mise en place d’un comité de veille et de suivi ; * Mettre en place des ouvrages d’art adaptés (non étroits) pour une meilleure sécurité des usagers et interdire les ouvrages d’art de grande hauteur à certains gros porteurs ; * Revoir la configuration de certains ronds-points mal aménagés qui sont sources d’accidents (Gadaye, Thiaroye …etc) ;      * Ériger des ralentisseurs à l’approche des virages et Baliser ou reconfigurer ceux jugés dangereux et très accidentogènes ; * Implanter en nombre suffisant des panneaux d’interdiction de dépassement et des panneaux de limitation de vitesse ; * Généraliser l’installation des caméras de surveillance sur l’étendue du territoire national ; * Positionner au besoin des agents de circulation aux heures de pointes sur tous les virages réputés dangereux ; * Réorganiser le dispositif réglementaire sur le réseau non classé en vue d’une meilleure adaptation ; * Électrifier l’ensemble du réseau ; * Profiler les pistes de production/ Absence d’habillage du réseau non classé ; * Instaurer par voie règlementaire une entité indépendante chargée de veiller à l’effectivité des normes de sécurité routière (de l’élaboration du document de projet jusqu’à la réception définitive de l’ouvrage) ; * Pallier l’absence d’audit de sécurité routière externe en promouvant les actions de suivi et de contrôle régulier des dispositions de sécurité routière ; * Prendre en compte les nouvelles capacités de charge à l’essieu (16 à 19 Tonnes) lors du dimensionnement des routes afin de les adapter à l’évolution de la technologique automobile ; * Prévenir l’inondation des routes par la mise en place d’un système de drainage et d’évacuation des eaux de pluies pour combattre l’aquaplaning et la perte d’adhérence des roues ; * Remédier au manque d’équipements modernes de contrôle en dotant les forces de l’ordre (de la police et de la gendarmerie) d’équipements modernes de dernière génération (des véhicules équipés et banalisés, des hélicoptères, des drones de surveillance, des radars jumelles dernier cri, des tablettes, éthylotest …etc./ * Prendre en compte les contraintes des sapeurs-pompiers dans la conception des routes pour qu’ils aient un espace leur permettant de faciliter leur intervention lors des accidents, notamment lorsque les voitures prennent feu ; * Substituer les panneaux de signalisation en métal avec des panneaux en plastique (le métal faisant souvent l’objet de vol) ; * La réhabilitation des axes routiers et l’implantation de panneaux de signalisations et de balises en nombre suffisant, le nivellement des trottoirs et des accotements ainsi que le comblement des nids de poule ; * L’agrandissement de la largeur des routes nationales en privilégiant les 2 voies-2 voies à chaque fois que possible ; * L’élargissement de la RN7 qui est une route à vocation régionale desservant à la fois le Mali et la Guinée Bissau, ce qui en fait souvent le théâtre de graves accidents impliquant les gros porteurs du fait de l’étroitesse de la chaussée ; * La mise en place d’un dispositif de surveillance des zones à haut risque ; * La dotation en matériel de contrôle de la vitesse à toutes les unités mobiles de police et de gendarmerie ; * L’aménagement de parking payant dans toutes les communes du pays ; * Le désencombrement des trottoirs et des allées jouxtant les marchés ainsi que l’accroissement numérique des ralentisseurs à l’intérieur des agglomérations ; | Etat    Etat  Etat  Etat, Municipalité  Etat et Municipalité  Etat, Municipalité  Etat  Etat  Etat  Etat, Communes  Etat, MITTD  Communes  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD, municipalités  Etat, collectivités locales  Etat, MITTD, municipalités  Etat, collectivités locales  Etat, MITTD  Etat, collectivités locales  MITTD  Etat, MITTD  MITTD  Etat, MITTD  Etat, Collectivités locales  Etat  Etat  Etat, Collectivités locales  Etat  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, Municipalité  Etat, MITTD  MITTD  MITTD  Etat, MITTD  Etat  Etat  Etat  Communes  Communes, MITTD |

**Recommandations de la commissions 2 : « Etat des véhicules »**

## R2 : Recommandations relatives à l’état des véhicules

| **ACTIONS** | **STRUCTURE EN CHARGE DE LA MISE EN OEUVRE** |
| --- | --- |
| * L’abaissement de l’âge des véhicules importés assorti du renouvellement du parc auto et du retrait de la circulation des vieux véhicules relevant de séries en arrêt de fabrication, notamment certaines marques utilisées dans le transport public de voyageurs, particulièrement celles relevant de la catégorie TPV interurbaine communément appelée « 7 places » et les TPM ; * L’interdiction des transformations apportées à la configuration d’origine des véhicules, destinées à accroitre le nombre de places assises ou pour créer des portes bagages non prévus au catalogue du fabricant ; * L’institution d’une obligation d’installation d’un dispositif d’éclairage sur tout véhicule hippomobile et de port du gilet fluorescent ; * Supprimer la possibilité de demande d’autorisation de transformation de véhicules et interdire les transformations apportées à la configuration d’origine des véhicules, destinées à accroitre le nombre de places assises ou pour créer des portes bagages non prévus au catalogue du fabricant ; * Procéder à l’immobilisation systématique assortie d’une amende de tout véhicule circulant avec un dispositif de signalisation défectueux ; * Interdire l’importation des véhicules accidentés marqué « salvage » par l’autorité des transports du pays ; * Veiller à la conformité des véhicules auto-écoles (équipés de double pédales) et, veiller à ce que le véhicule utilisé à la phase pratique de l’examen de conduite soit adapté à la catégorie de permis demandée par le candidat ; * Veiller à l’application effective de l’interdiction des taxis collectifs communément appelés « clandos » et autres véhicules particuliers effectuant illégalement le transport public de voyageurs et le TPV par moto-taxi « jakarta » ; * Veiller au retrait et à l’annulation de la carte grise des véhicules déclarés en épave par l’expert après sinistre ; * Equiper les véhicules gros porteurs effectuant de longs trajets de disques mouchards pour contrôler les temps de repos ; * Multiplier et décentraliser les centres modernes de visite technique avec au moins un centre pour chaque chef-lieu de région ; * Veiller au respect de l’exigence de présentation d’une copie de la carte grise avec visite en cours de validité, à la souscription et au renouvellement de la police d’assurance ; * Faire une application effective de l’obligation d’installation d’un dispositif d’éclairage sur tout véhicule hippomobile et de port du gilet fluorescent. | Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat  MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD  Etat, MITTD  MITTD  Etat, MITTD  Etat  MITTD  Etat  MITTD |

**Recommandations de la commissions 3 : « Facteur humain »**

## R3 : Recommandations relatives au facteur humain

| **ACTIONS** | **STRUCTURE EN CHARGE**  **DE LA MISE EN OEUVRE** |
| --- | --- |
| * La mise en œuvre de mesures appropriées pour lutter contre la somnolence au volant, dont entre autres l’instauration d’un quantum horaire journalier minima réservé au repos des routiers et veiller à son application rigoureuse et rendre exigible l’usage de kits de somnolence pour tous les conducteurs de transport en commun et de transport public de marchandises ; * Se conformer aux dispositions du Code du travail lors de la fixation d’un quantum horaire et exiger deux (2) conducteurs au moins pour les véhicules de transport en commun ; * Le renforcement du contrôle des chargements jugés souvent défectueux des camions en provenance de la sous-région, généralement indexés pour leur appétence pour de tels manquements ; * L’immobilisation systématique des camions au niveau des points de pesage, même en cas de paiement de la taxe ; * La mise en place des postes de contrôle au niveau des postes de pesage en renforcement des éléments en charge de la sécurité ; * L’institution au niveau de chaque région d’une brigade mobile dotée de moyens de levage pour traquer les délits de stationnement défectueux sur la chaussée qui constitue un facteur aggravant des risques d’accident pour pouvoir assurer le déguerpissement et l’enlèvement des véhicules incriminés ; * La dotation des unités de Gendarmerie et de Police de moyens de levage ; * L’établissement de la mixité au niveau des brigades de gendarmerie en les accouplant avec des unités légères de sapeurs-pompiers de façon à pouvoir assurer des interventions concomitantes ; * La mise en œuvre de mesures aptes à favoriser un meilleur respect du code de la route, dont entre autres : le doublement du taux de l’amende forfaitaire en la faisant passer de 6000 FCFA à 12000 FCFA, l’instauration du permis à points ainsi que la refonte de certains textes règlementaires se rapportant aux conditions d’obtention des permis, notamment celle liée à l’âge minimal requis ; * Le doublement de l’amende forfaitaire et l’élimination de l’âge minimum requis ; * L’adoption de mesures appropriées pour combattre l’excès de vitesse dont entre autres, la fixation de limitations de vitesse maximale selon les zones, l’intensification de la lutte contre les excès de vitesse notamment l‘installation des vidéos surveillances et l’utilisation des cinémomètres dans le contrôle ; * L’organisation de séminaires de capacitation et de mise à niveau au profit des agents préposés au contrôle de la circulation « et au constat des accidents » ; * La sensibilisation des usagers à emprunter les voies de passage autorisées pour ne pas s’exposer aux risques d’accident ainsi que le renforcement du nombre de passerelles et de passages cloutés. Il convient d’y ajouter les règles répressives à l’endroit des usagers qui empruntent des passages autres que ceux réservés aux piétons pour la traversée des routes ; * L’organisation de séminaires de mise à niveau des chauffeurs et d’initiation au code de la route des conducteurs de véhicules hippomobiles ; le recyclage des conducteurs de véhicules terrestres à moteur et cyclistes ainsi que l’application rigoureuse des textes relatifs à la règlementation de la circulation de véhicules terrestres et hippomobiles ; * La sensibilisation des usagers de la route par les radios communautaires assortie de séances de formation axées sur la connaissance du code de la route ; * L’obligation de port du casque tant pour les conducteurs de motos que pour les passagers à bord ainsi que le port du gilet phosphorescent lors de la conduite nocturne ; * Le renforcement du contrôle par alcotest en mettant en place une règlementation appropriée ; * Le renforcement en effectifs et en moyens des forces de police et de gendarmerie préposées aux tâches de constat d’accidents ; * La sensibilisation des éleveurs sur la nécessité de respecter les aires réservées à la circulation du bétail assortie de façon systématique par la délimitation par les maires des parcours de bétail ; * La formation et la sensibilisation des motocyclistes ainsi que l’application rigoureuse du texte réglementant la circulation des motos en l’occurrence l’arrêté ministériel y afférent ; * L’immatriculation des motos « Jakarta » pour mieux faciliter leur identification ; * La systématisation de la traduction devant la Commission de Retrait du permis de conduire de toute personne se rendant coupable de certains types d’infractions : surcharge à l’origine d’un accident, l’usage du téléphone au volant, l’usage de la drogue ou de l’alcool identifié comme cause d’accidents. Prévoir l’adoption d’un texte prenant en compte ces infractions ; * L’instauration de fourrières municipales pour les animaux en divagation ; * L’application rigoureuse de l’Arrêté interministérielle n°18457 du 09 décembre 2016 portant réglementation du transport par des véhicules à traction animale ; * L’accroissement des panneaux de limitation de vitesse dans les zones réputées dangereuses ; * Le contrôle plus strict des chargements et la démultiplication des ponts de pesage ; * Le renforcement des patrouilles dans les zones à risques ; * La motivation des agents en charge de la circulation routière dans le traitement des amendes forfaitaires en se référant au système de la douane ou des impôts et domaines ; * L’application rigoureuse de la législation interdisant l’usage des motos taxi pour le transport public de personnes, ou à défaut, être plus exigeant en matière d’immatriculation, de détention du permis et de souscription de l’assurance Responsabilité Civile obligatoire ; * L’organisation des modalités de déguerpissement des vendeurs qui squattent les trottoirs en leur trouvant des emplacements adaptés pour assurer à la fois, leur réinstallation, la continuité de leur activité et la fluidification de la circulation ; * L’aménagement des aires de circulation dédiées aux motos et véhicules hippomobiles ; * Prévoir également des aires de stationnement réservées aux camions et gros porteurs ; * L’instauration de la visite technique des motos ; * L’institution d’un contrôle plus régulier des visites techniques assorti de mesures d’immobilisation immédiate des véhicules qui ne sont pas en règle ; * L’accroissement du nombre de sens uniques au niveau des grandes villes ; * La systématisation du rappel des consignes de prudence en cas de péjoration des conditions climatiques (pluviométrie abondante, brouillard, nuage de poussière, etc.) ; * L’interdiction de la pratique de la conduite par les mineurs, très fréquemment observée au niveau des motos et des véhicules hippomobiles, fixer l’âge minimal à 18 ans, exiger un permis de conduire de la catégorie A1 en plus d’une attestation de formation en sécurité routière ; * Application plus rigoureuse de la réglementation relative à l’obtention du permis de conduire et à la circulation des véhicules hippomobiles ; * La systématisation du contrôle de l’authenticité des permis de conduire étrangers de façon à déjouer les pratiques frauduleuses entachant les conditions de délivrance dans certains pays, en prenant soin de préciser les conditions d’authentification des permis étrangers ; * L’institution obligatoire du passage à l’Auto- école sanctionnée par la délivrance d’un certificat d’aptitude à tous les postulants au permis de conduire ; * L’instauration de modules d’initiation à la sécurité routière dès l’école élémentaire dispensés par les Forces de Sécurité dans le cadre de police de proximité ; * L’interdiction aux véhicules hippomobiles à l’accès aux routes nationales et aux routes à grande circulation ; * La subordination de l’autorisation de circulation de nuit des véhicules hippomobiles à l’obligation de se doter d’un dispositif d’éclairage ; * La démultiplication des émissions radiotélévisées axées sur la sécurité routière ; * Le déroulement de campagne de sensibilisation et d’information sur les bonnes pratiques de conduite et sur la gravité des risques encourus en cas de non-respect du code de la route. | Etat, communes  Etat  Etat  Etat  Etat  Etat  Etat  Etat  Etat  Etat, Municipalités et la NPR pour le volet sensibilisation  Etat  Etat  Etat  Nouvelle Prévention Routière (NPR)  Etat  Nouvelle Prévention Routière  Etat  Nouvelle Prévention Routière  Etat  NPR, Etat  Etat  Nouvelle Prévention Routière  Etat  Etat  Etat, Communes  Nouvelle Prévention Routière  Etat  Communes  Etat  Etat, MITTD  Etat  Etat  Etat  Etat, MITTD  Etat, Communes  Etat, Communes  Etat  Etat, MITTD  Etat, Communes  Etat, NPR, FGA  Etat, Communes  Etat  Etat, MITTD  Etat, MITTD  MITTD, Municipalité  Municipalité  Etat, NPR  Etat, MITTD, NPR  Etat, MITTD, NPR  Etat, MITTD, NPR |

**ANNEXES**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1-COMPOSITION DE LACOMMISSION 1 : ETAT DES INFRASTRUCTURES** | | |
|  |  |  |
| **Président** : Ousmane LY |  |  |
|  |  |  |
| Rapporteur : Habib DIALLO | |  |
|  |  |  |
| **PRENOMS ET NOM** | **FONCTION** | **STRUCTURE D'ORIGINE** |
| Mamadou CISSOKHO | Chef de Division Emploi Prévention | Gendarmerie |
| Babacar FAYE | Statisticien Division Emploi-Opérateur | Gendarmerie |
| Malick CAMARA | Responsable Après-vente | ASKIA |
| Moulay I. NDAW | Gestionnaire Sinistre | Prévoyance Assurances |
| El Hadji Malick SAMB | Responsable Service Sinistre | SUNU Assurances |
| Momar SOURANG | Coordonnateur Transporteurs | CPTRS |
| Armand BASSENE | Juriste | SOS Consommateurs |
| Mamadou SARR | Agent de Police | Commissariat central de Guédiawaye, Section des accidents |
| Moussa DIAW | L. T. Police | Commissariat Ndorong |
| Boubacar D. MANE | Adjudant Police | Commissariat Fatick |
| Abibou NDIAYE | Lieutenant Police | C. C. Dakar |
| Aliou DIOP | Expert Financier | OQSF |
| Mamadou COULIBALY | Juriste – Enseignant | ASCOSEN |

**2-COMPOSITION DE LA COMMISSION 2 : ETAT DES VEHICULES**

Sous la présidence de Monsieur Bouyo DIOP, Commissaire contrôleur des Assurances, Représentant le Ministre des Finances et du Budget, avec comme rapporteur Capitaine Jean Luc Mbaye DIONE de la gendarmerie nationale, la commission était composée des membres suivants :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **PRENOMS ET NOM** | **FONCTION** | **STRUCTURE D'ORIGINE** |
| Bouyo DIOP | Commissaire Contrôleur des Assurances | Direction des Assurances / MFB |
| Jean Luc Mbaye DIONE | Rapporteur | Gendarmerie |
| Ousmane KEBE | Cdt Escadron Surveillance Routière | Gendarmerie |
| Adama SY | Service Sinistres | PROVIDENCE Assurances |
| Nogaye Ka NDONGO | Service Sinistres | AMSA Assurances |
| El Hadji Mamadou FALL | Service Sinistres | A.S.S. |
| Gora KHOUMA | Secrétaire Général Syndicat des Transporteurs | URS - CNTS |
| Mouhamed A. AÏDARA | Chef de Garage | Shorfa Automobile |
| Samba BADIANE | Agent de Police | Commissariat Parcelles A. Dakar |
| Damien NDIAYE | Chef de section accidents | Commissariat de Tivaouane |
| Francois M. S. NDIAYE | Juriste | OQSF |
| Pape CISSE | Expert Financier /Coordonnateur de l’enquête | OQSF |

**3-COMPOSITION DE LA COMMISSION 3 : FACTEURS HUMAINS**

Co-présidents : Docteur Matar FAYE et Commissaire Divisionnaire Mamadou Bocar LY.

Rapporteur : Capitaine Mamadou Dicko MBALLO, Commandant de compagnie de gendarmerie de Louga.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **PRENOMS ET NOMS** | **FONCTION** | **STRUCTURES D’ORIGINE** |
| Diéne NDIAYE | Commandant Escadron  autoroute | Gendarmerie Nationale |
| Jean Pierre DIENG | Secrétaire Général | UNCS |
| Momar Sourang NIANG | Assureur | CNART |
| Soukeyna Mbaye NDIAYE | DJC | FGA |
| Gnilane SOW | Assureur | SALAMA |
| |  | | --- | | Christelle Pauline  KANTOUSSAN | | |  | | --- | | Commandant Compagnie  Mbour | | |  | | --- | | Gendarmerie Nationale | |
| Babacar NDIAYE | Chef de Section Accidents | C. Central |
| Boubou NIANE | Commandant de Compagnie | Gendarmerie Thiès |
| Ndèye Coura SEYE | Expert Financier | OQSF |
| Alphonse Diombo THIAKANE | Expert Informaticien | OQSF |
| Racky WONE | Présidente ASCA | ASCA |