

BURKINA FASO

MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME

DIRECTION GENERALE
DES ROUTES

ROLE DU BAAC DANS LA SECURISATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES : CAS DU BURKINA FASO



COTE D'IVOIRE

PLAN DE PRESENTATION

INTRODUCTION

I-PRESENTATION DU BAAC

II-ROLE DU BAAC DANS LA
SECURISATION DES
INFRASTRUCTURES ROUTIERES

III-LIMITES DU BAAC

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

INTRODUCTION

- ◆ L'insécurité routière prend de plus en plus des proportions très inquiétantes au Burkina et en Afrique de manière générale.
- ◆ D'où la nécessité de trouver les moyens idoines pour faire face au phénomène afin de permettre au système de déplacement de jouer pleinement son rôle d'appui à la production et au renforcement du processus d'intégration socio-économique de l'Afrique et du monde.
- ◆ Pour ce faire, il apparaît judicieux de connaître les mécanismes qui induisent le dysfonctionnement des systèmes de mobilité en vue d'y apporter les palliatifs idoines.
- ◆ Le Bulletin d'Analyse des Accidents de Circulation (BAAC) est l'un des outils mis en place pour contribuer à la connaissance du phénomène de l'insécurité routière.
- ◆ Peut-il jouer un rôle dans la sécurisation de l'infrastructure routière qui est un constituant fondamental du système de mobilité?

I-PRESENTATION DU BAAC

I-1 DEFINITION ET HISTORIQUE DU BAAC

Le Bulletin d'Analyse des Accidents de Circulation (BAAC) est un **système informatisé de gestion des données des accidents de la circulation.**

Le BAAC tire son origine du **programme régional d'appui à la définition et la mise en œuvre des politiques de sécurité routière en Afrique subsaharienne francophone**, initié par le Ministère français des Affaires Etrangères en 1992.

Ce programme avait pour objectif de faciliter la concertation sous régionale en matière de transports terrestres.

L'animation du programme a été confiée à l'ISTED à partir de 1994.

La mise en œuvre du BAAC a d'abord commencé au Sénégal en **1993**. C'est au cours de la même année que le Burkina a commencé son expérimentation. Cependant, le démarrage effectif du système n'a eu lieu qu'en **1994**.

I-2 CONTENU DU BAAC

Le BAAC comporte plusieurs rubriques renfermant des variables destinées à reconstituer le plus exactement possible le scénario de chaque accident en vue de permettre des analyses statistiques et thématiques appropriées.

Dans sa présentation initiale en cours d`actualisation, le BAAC du Burkina comporte **six rubriques**.

La première rubrique concerne la localisation géographique globale et temporelle de l'accident

La deuxième rubrique traite de l'état des lieux, en particulier, les caractéristiques de la route sur laquelle a eu lieu l'accident.

La troisième rubrique aborde les conditions atmosphériques en relation avec l'éclairage public et l'état de la chaussée.

La quatrième rubrique renferme les renseignements relatifs aux causes et dégâts apparents de l'accident.

La cinquième rubrique est un champ textuel destiné à recevoir les observations de l'agent public ayant réalisé le constat.

La sixième rubrique contient des variables relatives aux véhicules en cause. Elle contient, en outre, les données sur les conducteurs, les passagers et les piétons impliqués dans l'accident.



I- 4 ACTEURS INSTITUTIONNELS DU BAAC

SCHEMA D'INTERVENTION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS
DU BAAC CENTRALISATION

TRAITEMENT
DIFFUSION

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET MARITIMES

POLICE NATIONALE

GENDARMERIE NATIONALE

SAPEURS POMPIERS

COLLECTE DES DONNEES

COLLECTE DES DONNEES

COLLECTE DES DONNEES



II-ROLE DU BAAC EN MATIERE DE SECURISATION DES INFRASTRUCTURES

La sécurisation de l'infrastructure routière s'entend de la conception et de la mise en œuvre des mesures techniques et juridiques en vue d'éradiquer ou tout au moins de réduire les risques d'insécurité routière liés à la route et à son environnement.

L'analyse du contenu du BAAC permet de constater qu'il renferme de nombreuses variables permettant de caractériser les accidents selon certaines caractéristiques de l'infrastructure routière et de son environnement.

II-ROLE DU BAAC EN MATIERE DE SECURISATION DES INFRASTRUCTURES (SUITE)

Cet apport en sécurisation prend essentiellement deux formes:

❖ la sécurisation a posteriori;

❖ la sécurisation a priori.



II-1 LA SÉCURISATION A POSTERIORI

La sécurisation à posteriori concerne les infrastructures routières existantes et se réalise à travers l'identification des principaux facteurs accidentogènes liés à la route.

Pour ce faire, le BAAC permet l'accidentologie selon certaines caractéristiques de l'infrastructure routière et de son environnement

LES ACCIDENTS SELON LA CLASSIFICATION DES ROUTES

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Route nationale	63	111	221	241	258	182	1076
Route régionale	03	04	13	14	10	03	47
Route départementale	04	06	17	17	11	11	66
Route urbaine	86	139	157	60	221	224	877
Autres	03	04	03	04	13	08	35
Total	159	264	411	336	503	428	2101

LES ACCIDENTS SELON LE MOMENT DE LEUR SURVENU

Moment	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total	%
Plein jour	101	172	244	200	307	261	1285	61.37%
Nuit sans éclairage public.	31	58	107	112	136	103	547	26.12%
Nuit avec éclairage public	25	35	60	23	58	61	262	12.51%
Total	157	265	411	335	501	425	2094	100%

Ce tableau indique que la majorité des accidents ont eu lieu en plein jour. Le nombre d'accidents qui surviennent la nuit à des endroits sans éclairage public est très important.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SELON LE TRACÉ DE LA ROUTE

TRACE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Ligne droite	117	228	323	238	379	277	1562
Virage	27	15	42	37	50	32	203
Chaussée rétrécie	02	04	11	19	11	12	59
Pente	06	03	16	09	07	6	47
Plat	02	05	14	03	06	20	50
Total	154	255	406	306	453	347	1921

L`analyse des données du tableau laisse voir une prédominance des accidents enregistrés au niveau des lignes droites. Ce phénomène apparemment curieux semble s`expliquer par le fait que cette configuration favorise l`éblouissement dans la conduite nocturne. En outre, elle favorise l`hypnose subliminal.

EVOLUTION DES ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

CHAUSSEE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Déformée	05	08	08	13	08	11	53
Dégradée	14	17	72	27	45	30	205
Encombrement	05	06	12	12	28	30	93
Bon état	04	10	05	0	01	02	22
Total	28	41	97	52	82	73	373

La lecture de ce tableau indique qu'une majorité écrasante d'accidents surviennent à des endroits où la chaussée est fortement dégradée.

LES ACCIDENTS ET L'ÉTAT DE LA SIGNALISATION

Etat de la signalisation	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Aucune	94	196	222	159	261	232	1164
Bonne	27	32	102	109	162	108	540
Mauvaise	02	02	08	03	05	07	27
Feux en service	12	22	68	11	21	34	168
Feux hors service	01	0	02	01	03	02	09
Total	136	252	402	283	452	383	1908

L'examen de ce tableau révèle que 61% d'accidents enregistrés sont survenus à des endroits dépourvus de signalisation routière. Même si cette absence n'est pas la cause directe des accidents, ces chiffres mettent en exergue le degré de banalisation de la signalisation dans la politique routière. A côté de cette négligence de la signalisation par les autorités routières, il y a le manque de conscience des habitants de villages traversés sur l'importance de la signalisation, si bien que les panneaux font l'objet d'arrachage pour des besoins domestiques.

II-2 LA SECURISATION A PRIORI

La sécurisation a priori ou préventive porte sur les mesures techniques et normatives à concevoir et à mettre en œuvre afin de s'assurer que les nouvelles routes à construire bénéficient de toutes les garanties de sécurité.

Le BAAC dans la mesure où il recense les accidents survenus sur les routes construites sur la base de ces normes, peut servir d'instrument d'évaluation de la pertinence et de l'adaptation de ces normes dans le contexte Africain.

Pour ce faire, il est indispensable de développer des outils complémentaires afin de conduire des recherches approfondies et ciblées, et de vérifier certaines tendances que le BAAC aura eu à dégager.

III- LES LIMITES DU BAAC

III-1 Limites liées à la conception du BAAC

III-2 Limites liées aux conditions de mise en œuvre

III-3 Limites liées aux conditions de mise en œuvre

III-4 Limites liées à l'insuffisante couverture des accidents

III-5 Limites liées à l'absence d'un cadre de concertation approprié sur la question des infrastructures routières

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

- ◆ Au terme de cet exposé, on peut retenir que le BAAC est un instrument indispensable à la conception, à la mise en œuvre et au suivi de la politique de sécurité routière.
- ◆ Il permet plus particulièrement d`appréhender l`accidentalité de l`infrastructure routière et de susciter la prise des mesures appropriées pour la sécurisation des infrastructures existantes mais aussi, de concevoir des normes permettant de prendre en compte la dimension sécurité routière dans la réalisation des nouvelles infrastructures.
- ◆ Depuis la mise en place du système, une amélioration considérable de connaissances en accidentologie a été enregistrée.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES (SUITE)

En effet, sur la base des données du BAAC un plan d'actions intégrées en matière de sécurité routière a été élaboré en 2000. De même, des réformes réglementaires ont été entreprises sur la base de l'exploitation du BAAC. Il s'agit notamment de l'adoption d'un décret relatif à la définition et à la répression de contraventions en matière de circulation routière en 2003.

Au plan institutionnel, la mise en évidence de l'importance de la sécurité routière par le BAAC a favorisé la création de la Direction de la Sécurité Routière au sein de la DGTTM.

Malgré ces retombées positives, le BAAC reste confronté à plusieurs entraves qu'il convient de lever en vue de faire du système informatisé d'analyse des accidents non pas un outil désincarné de comptabilité statistique duquel on tire des savantes conclusions, mais un instrument d'une réelle intensification du combat contre l'insécurité routière au Burkina.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES (SUITE)

Pour les perspectives, un certain nombre de projets de reformes sont en cours. Il s`agit entre autre:

- ❖ de la relecture du BAAC pour faire face aux insuffisances constatées;
- ❖ de l`adoption d`un arrêté interministériel instituant le BAAC ;
- ❖ de la formation du personnel et les forces de sécurité pour une meilleure opérationnalisation du BAAC;
- ❖ de la mise en place d`un mécanisme de suivi de l`exploitation du réseau;
- ❖ de la mise en place d`une fiche de suivi des accidentés en collaboration avec les services de la santé et de la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers;
- ❖ de l`institution d`une procédure d`étude détaillée des accidents.