

REPUBLIQUE TUNISIENNE



*Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de
l'Aménagement du Territoire*

SECURITE
INFRASTRUCTURE ROUTIERE
DEFIS ET PERSPECTIVES

Cherif Ghazi

Mai 2017



PLAN

INTRODUCTION

DONNÉES

DÉFIS

PERSPECTIVES





INTRODUCTION

- ❖ Superficie **163 000 Km²**
- ❖ Nombre Habitant : **11 300 000 Hab.**
- ❖ Nombre de véhicules : **1 900 000** (30% dans le Grand Tunis)
- ❖ Trafic moyen National : **7000 Veh/jour**
(de **1800 Veh/j** au sud jusqu'au **50000 Veh/j** dans le grand Tunis)
- ❖ Longueur du réseau routier **19 500 Km** dont **80% revêtu**,
dont **67% de largeur > 7m**, dont **10% en chaussées séparées**
et dont **2% autoroutes** (**4% à l'horizon 2019**)

Presque **80% des marchandises** sont transporté par les routes. ₃



Organisation des Nations Unies

Résolution en 2010

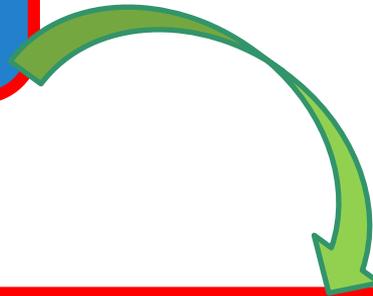
**2011-2020
Décennie d'action pour
la Sécurité Routière**

**Stabiliser puis diviser
par deux le nombre
des décès**



Mais en 2011

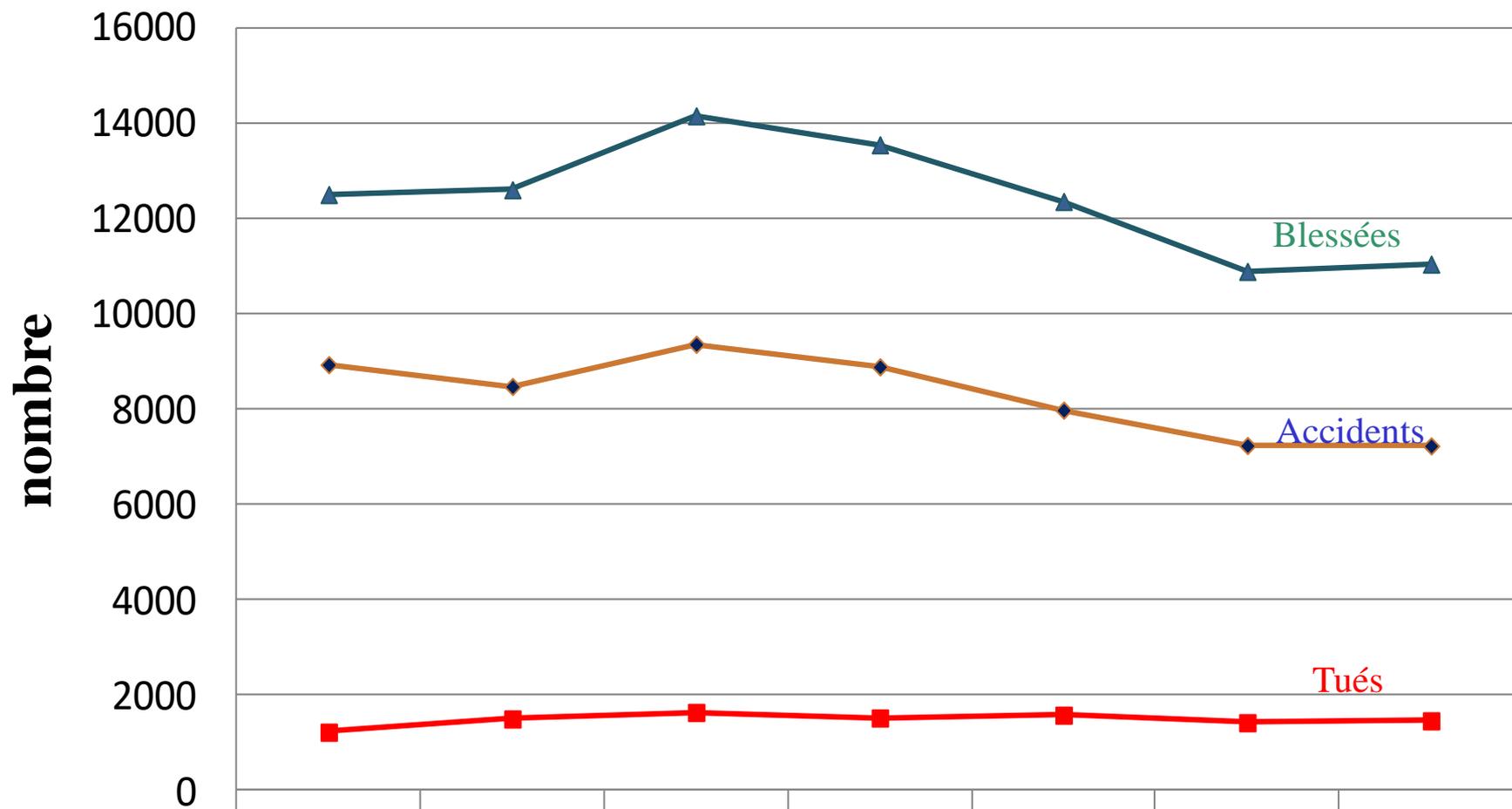
**LA RÉVOLUTION
TUNISIENNE**



- Relâchement**
- Mouvements sociaux**
- Contexte Politico-économique spécifique**



Statistique des accidents



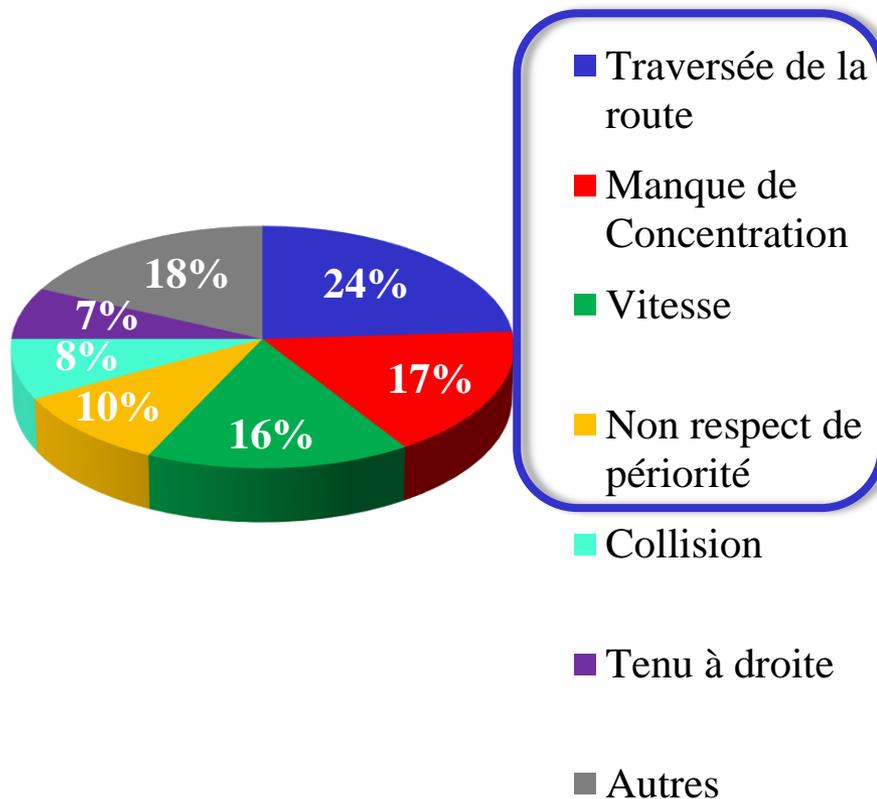
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Accidents	8924	8466	9351	8878	7969	7225	7218
Tués	1208	1485	1623	1505	1565	1407	1446
Blessés	12495	12595	14147	13539	12350	10882	11034



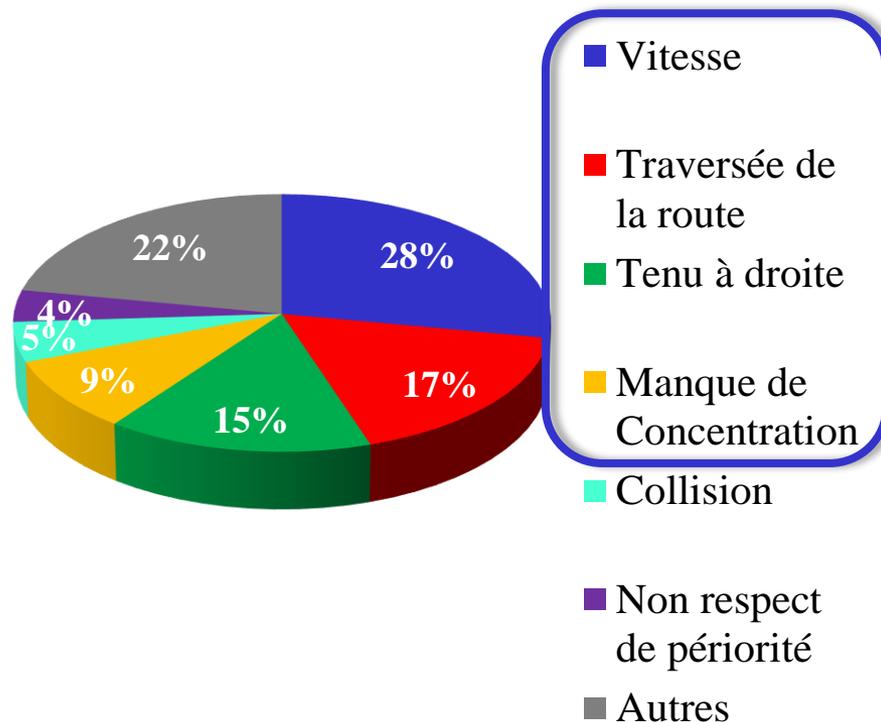
- 20 accidents/jours , > 210 blessés/Semaine
- 4morts / jours
- 130 décès/ million d'habitants
- 8/9 tués pour 100 millions de véhicules/ km



Répartition des accidents suivant les causes



Répartition des morts suivant les causes

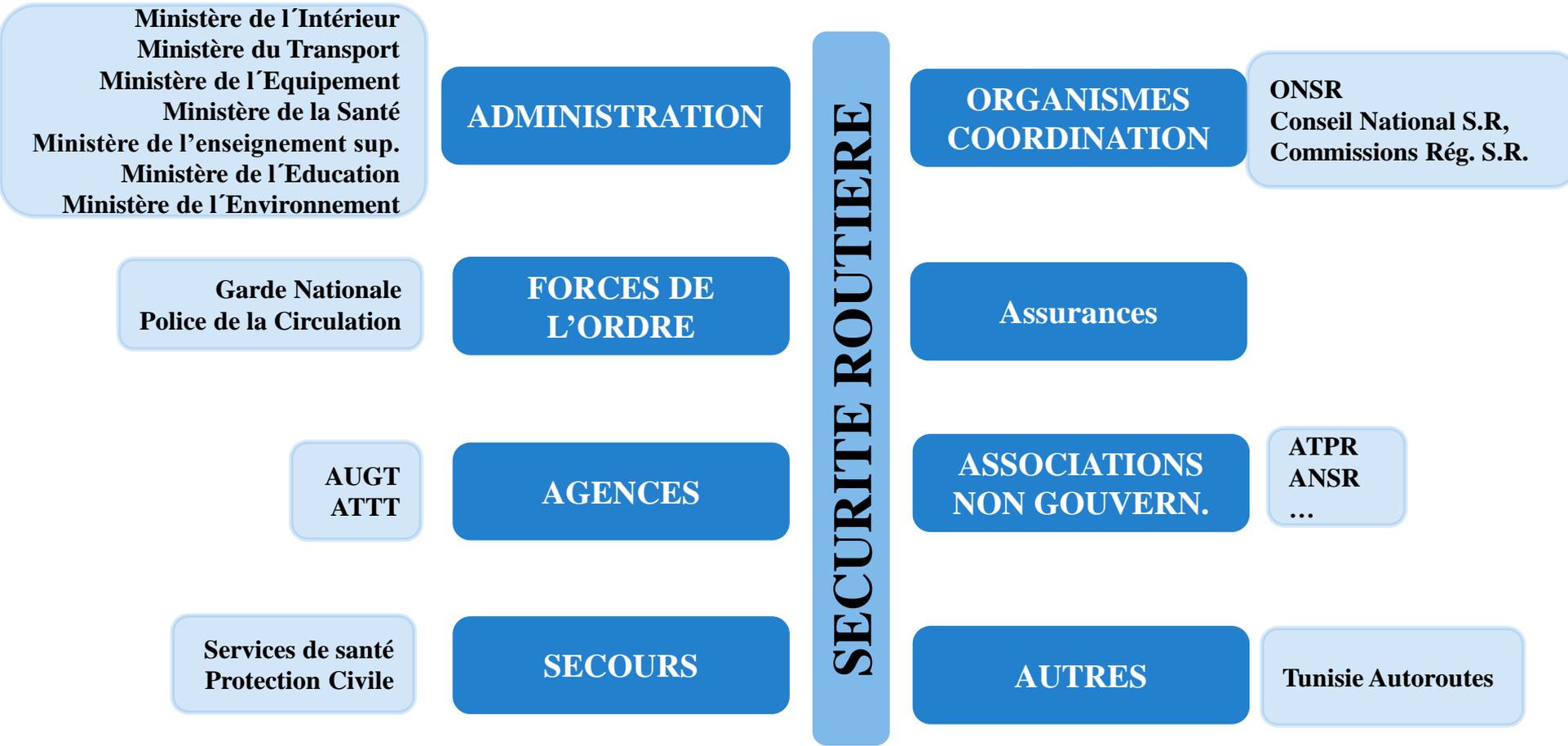




**En dépit de quelques progrès,
l'insécurité routière
reste une préoccupation majeure**



INTERVENANTS





Défi: Efficacité

Infrastructure plus sûre et adaptée

Usager plus conscient, avertis et responsable

Environnement sûr et en harmonie

Véhicules sécurisés et aux normes

• Organisme directeur

• Pouvoir décisionnel d'autorité

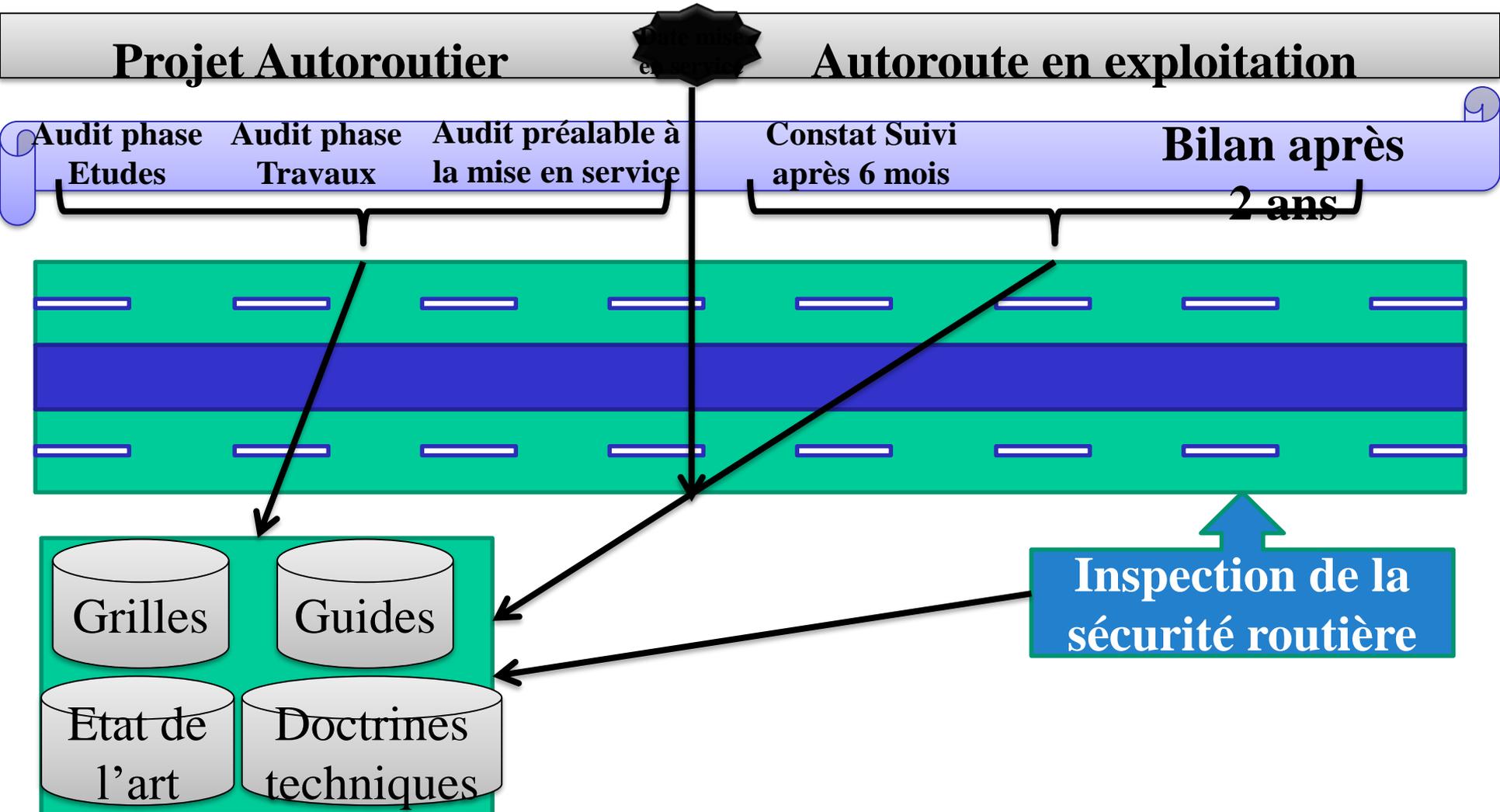
• Coordination

• Stratégie, mise en place et suivie



Défi: Audit de sécurité routière

La Directive du Parlement européen 2008/96/CE





Défi



**Généraliser à tous
les projets**

Introduction dans les cahiers de charges d'Etudes

l'obligation d'un audit de sécurité selon guide SETRA

Problème



Profil d'Auditeur?



1^{er} Etape:

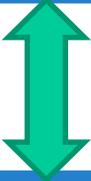
Exigence d'un Ingénieur Routier
Indépendant de l'équipe d'Etude,

2^{ème} Etape:

Création d'un profil d'auditeur
certifié dans la sécurité routière



En relation avec l'Université
(Module Certifiant),



Exigence dans le cahier de
charge d'un profil certifié



Défi: Point d'Accumulation des Accidents

PAA est le Tronçon de route d'une longueur de 850m avec un nombre d'accidents corporels supérieur à 10 durant une période de 5 années consécutives.

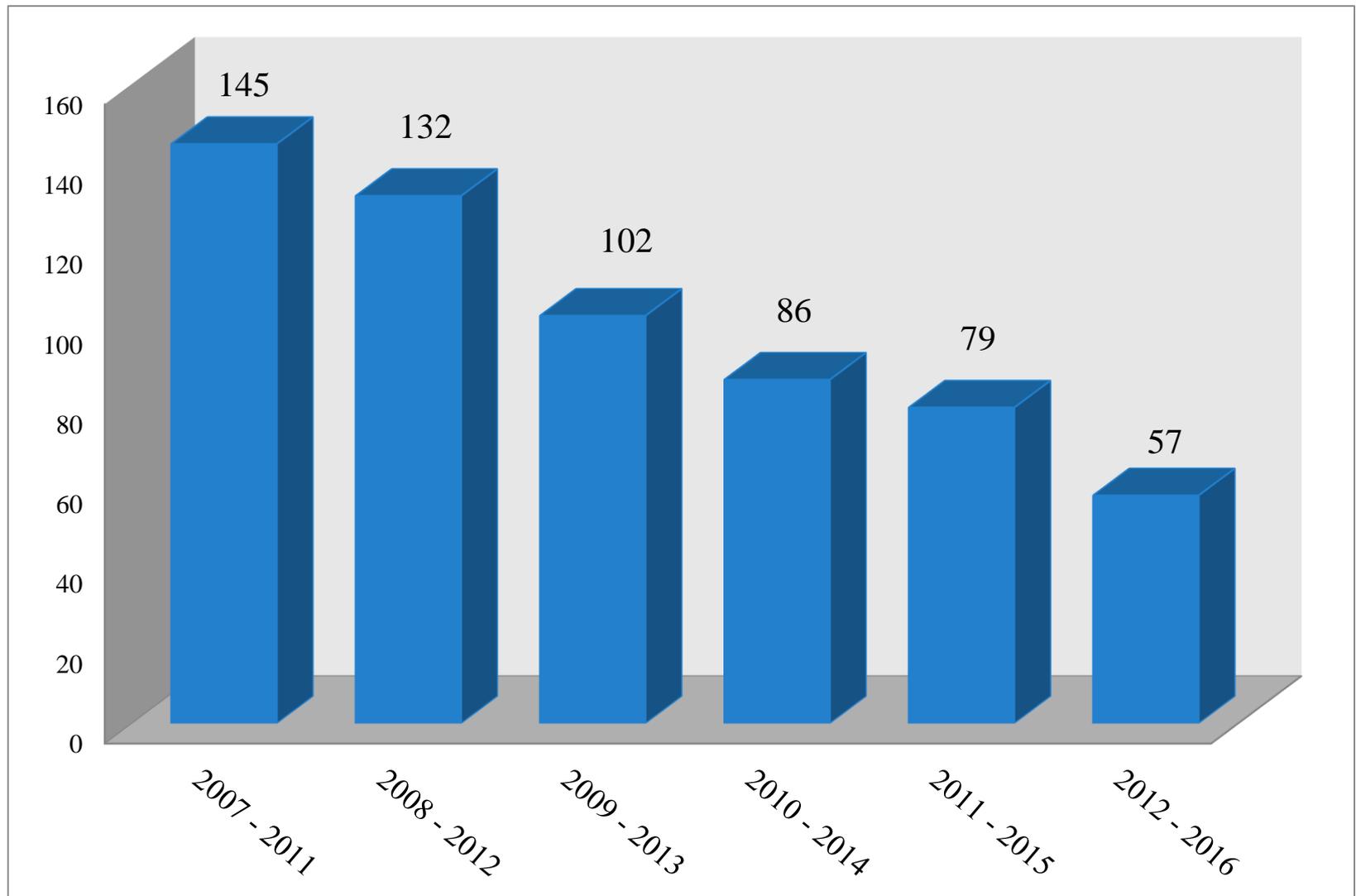
Identification de 145 PAA en Tunisie

**Défi: Pérenniser
l'action**

**Action en continue
et non Ponctuelle**



Progression des PAA





Création d'une ligne budgétaire annuelle spécifique à la
sécurité routière(résorption des PAA)

Entre 12^{ième} et 13^{ième} plan 215MD (90Millions \$)

Élaboration d'une application qui détermine les PAA

Collecte et alimentation des données

Défi :Plateforme de données informatisé



Défi: Sécurité, environnement et aménagement du Territoire

**Une urbanisation
longiligne près des routes
existantes**

**Des initiatives individuelles
des activités commerciales
aux abords des voies
principales**



- **Une dégradation significative des conditions de sécurité aux abords des ces voies**
- **La perte de leur fonctionnalité (insécurité).**



Intégrer le volet sécurité dans la planification urbaine les PAU, Lotissements...

Intégration urbaine des routes

Révision des lois sur DPR, Publicité...

Traitement des traversées des agglomérations

Elaboration de guides

Veille et protection du DPR

Contrôle de la publicité

Défi: Sécurité, Surcharge

L'agressivité à une puissance de 3 à 5
du rapport de la charge par essieu

La DGPC dispose de trois bascules
portables et des compagnes de
pesées sont réalisées

50% de camions ne respectent ni les
charges à l'essieu, ni le poids total





**Marchandises mal
amarrées**

**Transport de matériaux non
protégés par des bâches**



**Dépassement des
hauteurs**



**Dépôts sur chaussée de
matériaux et produits**



**Les nombre de ces accidents
peuvent être facilement évités**



Défi

Réglementation

Appliquer le déchargement du surplus

Augmenter le montant des amendes

Pénaliser en plus du conducteur,
le propriétaire de la marchandise

Points de contrôles systématiques

Mettre des stations de pesages fixes à l'origine
éventuelle des surcharges tel que ports, silos, Z.
industrielles , autoroutes, itinéraires importants....

Elaborer une convention avec les pays voisins
pour que chacun effectue le contrôle , du gabarit,
et de la surcharge à son poste frontalier

Campagnes de pesage

Chargé une équipe dédié pour campagnes
de pesages (par les bascules portables)

Développer les
techniques de pesage



Le Cycle du projet doit prendre en compte la sécurité routière (conception, réalisation et exploitation)

Conception du projet >>> Etudes

Les normes couramment utilisées sont en Tunisie:

Normes Françaises de Conception des routes et autoroutes

A.R.P. : "Aménagement des Routes Principales ",

▪ I.C.T.A.V.R.U : " Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines",

▪ I.C.T.A.A.L : "Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison"

Normes Européennes des dispositifs de retenues routiers





Conception de programmes >>> Stratégie routière

Plan stratégique de la DGPC à l'horizon 2030

basée sur un bon maillage actuel du réseau et qui s'appuie sur 3 piliers :

**développement et modernisation du réseau,
maintien d'un bon niveau du réseau existant
et amélioration du cadre institutionnel**



Une bonne connectivité routière pour tous les citoyens

B Développement du réseau : un plan d'investissement cohérent sur 15 ans

B.1 Estimation des besoins de
développement par axe

B.2 Priorisation des
investissement intra-axe

B.3 Réalisation de scénarios
d'investissement en lien
avec les scénarios
budgétaires



C Maintien d'un bon niveau du réseau existant : une nouvelle stratégie d'entretien et d'exploitation

C.1 Modalités
d'identification des
priorité d'entretien

C.2 Mode d'exécution et
de contractualisation

C.3 Amélioration de
l'exploitation



D Amélioration du cadre institutionnel

D.1 Cadre général

D.2 Réalisation des études

D.3 Suivi et contrôle des
projets

D.4 Formation

D.5 Foncier, matériaux,
innovation et tissu
d'entreprises



A Un bon maillage actuel du réseau routier

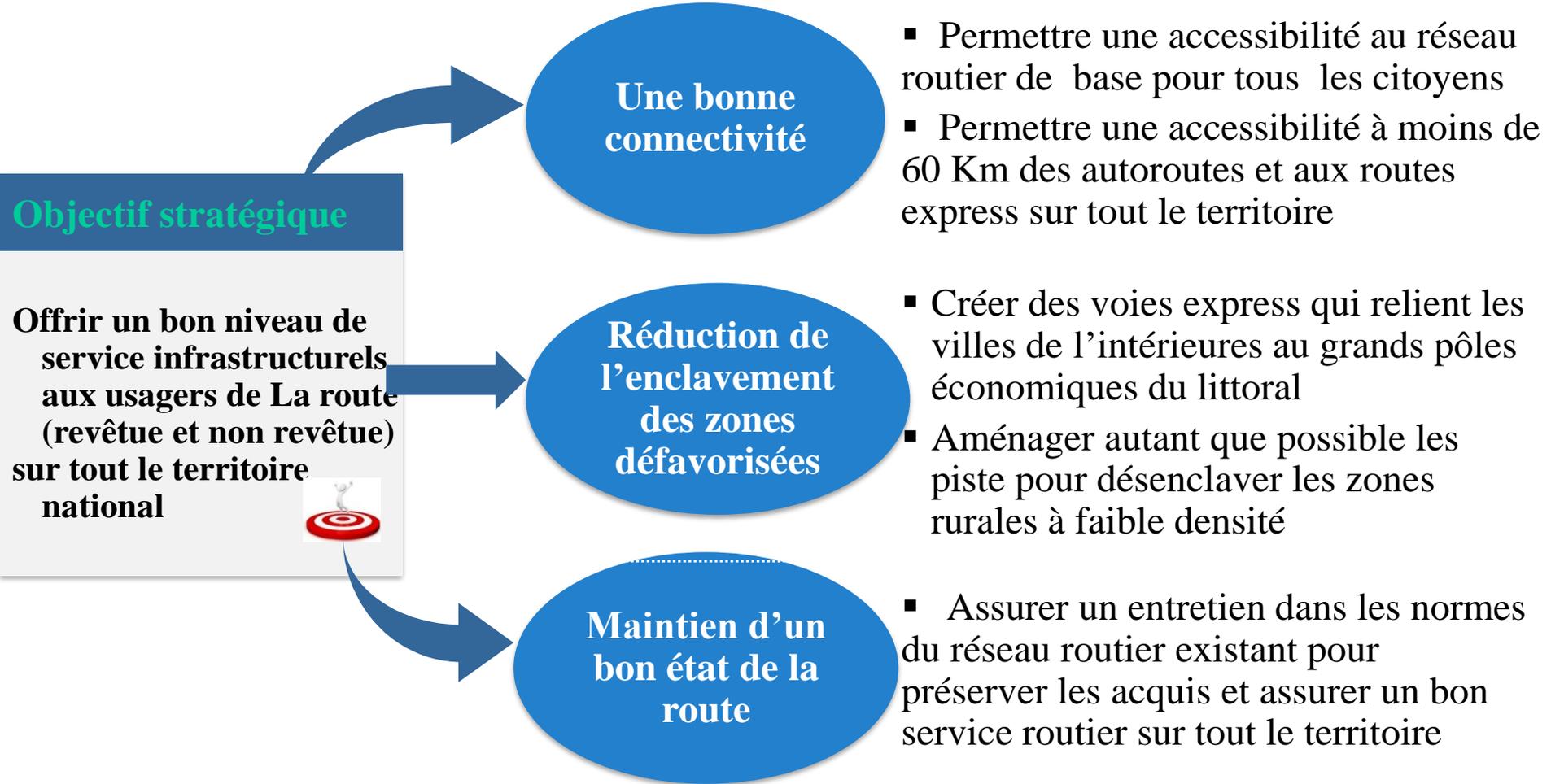
A.1 Maillage national

A.2 Maillage régional

A.3 Maillage local



Des objectifs stratégiques et des implications claires pour une bonne connectivité routière pour tous les citoyens





Qui avoisinera à terme les **1230 km**

Réseau
réalisé

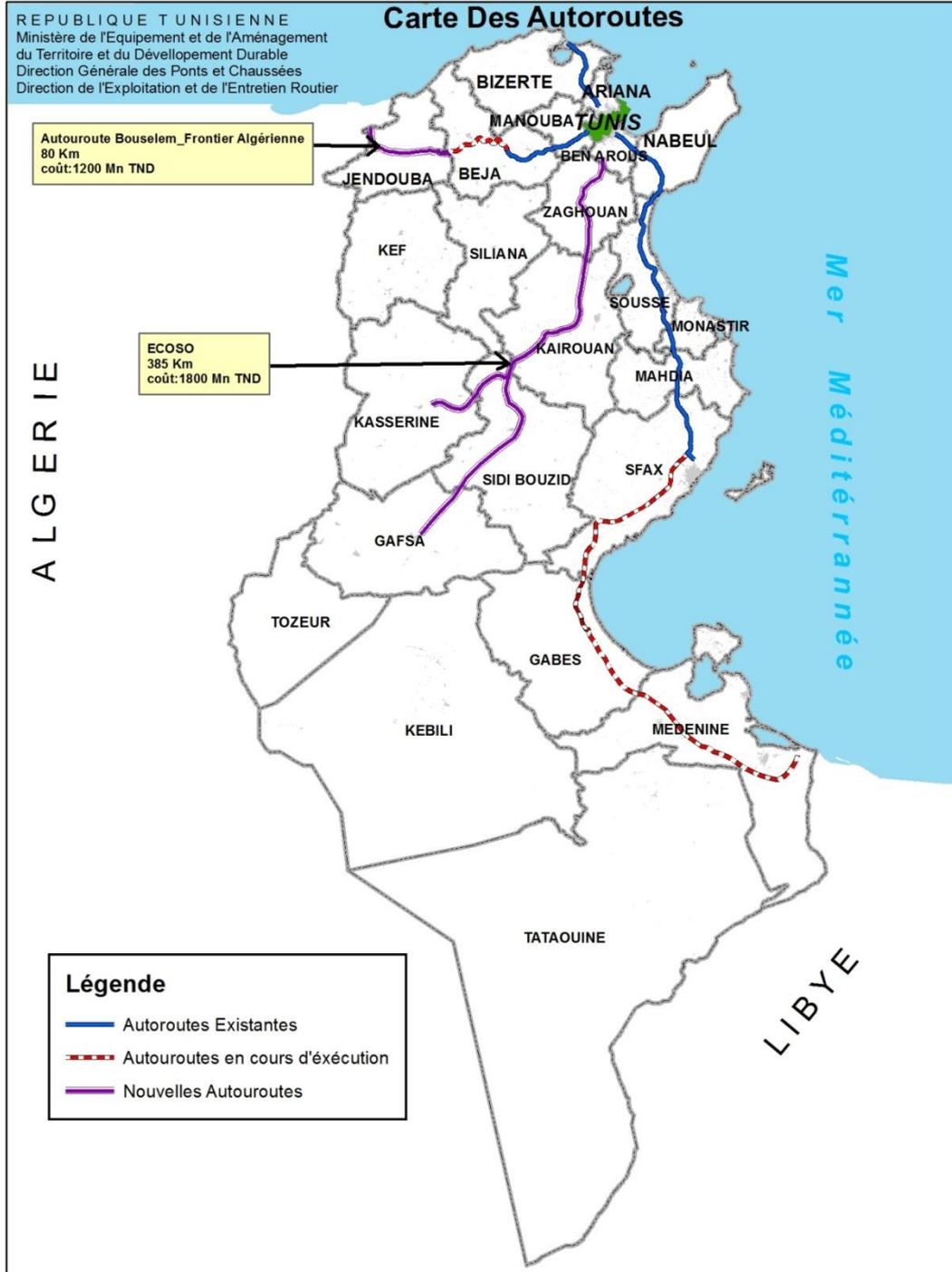
360 km

Réseau en
cours de
réalisation

405 km

futur
Projets

465
km





Voies express

Réseau réalisé

- Environ 540 Km des voies express hors urbain (y.c les déviations des villes)



- Réalisation d'environ de 2000 Km de voies express par dédoublement de routes classées et déviations





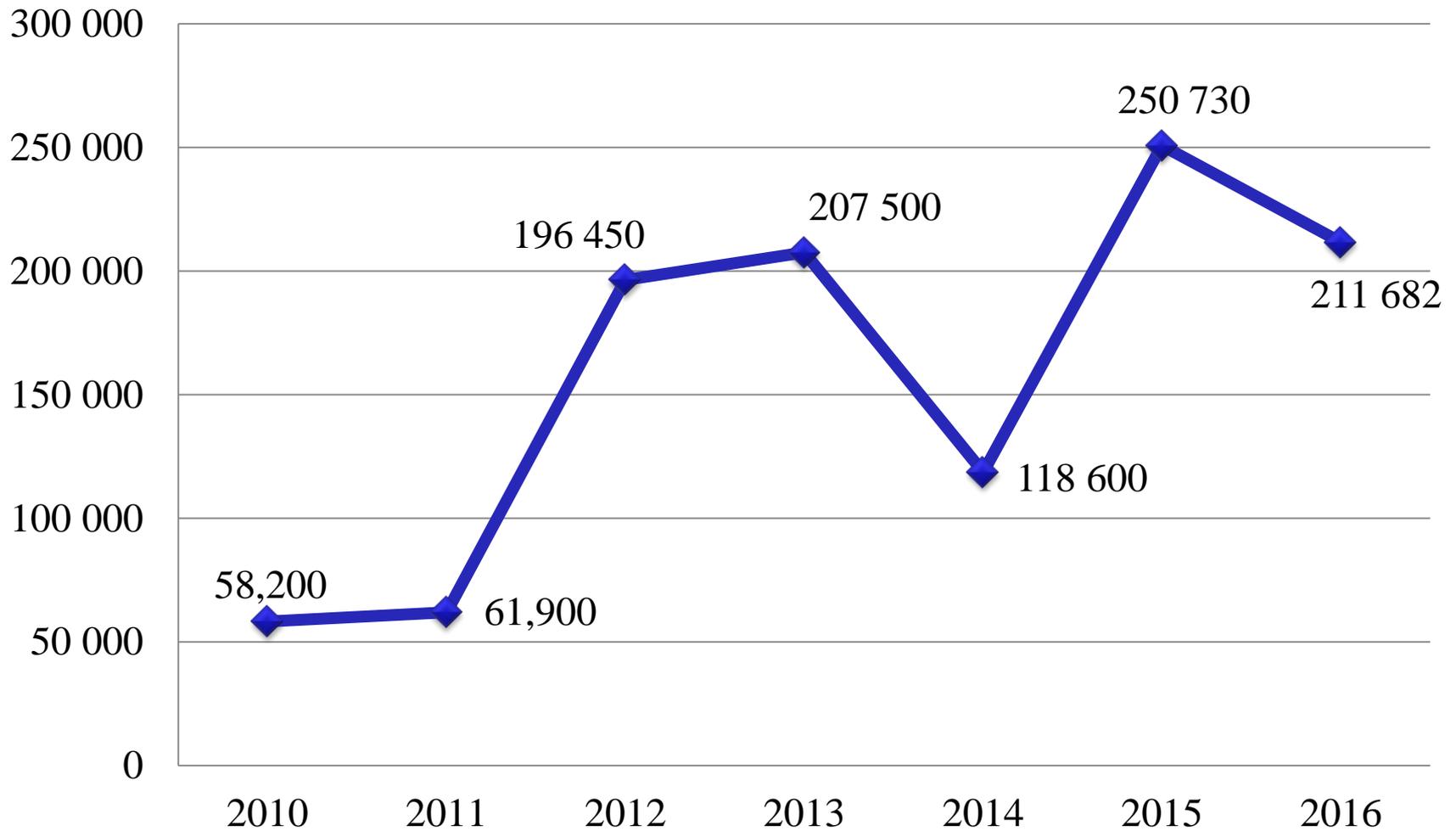
**L'entretien reste l'objectif prioritaire
pour sauvegarder le patrimoine
routier et assurer la sécurité routière**



Budget d'Entretien

2010 à 2016

Million TDN





**Amélioration de la
signalisation verticale**

**De nouvelles spécifications
techniques ont été adoptées**



**La durabilité des
signaux routiers**

**La résistance des
éléments
d'assemblage**

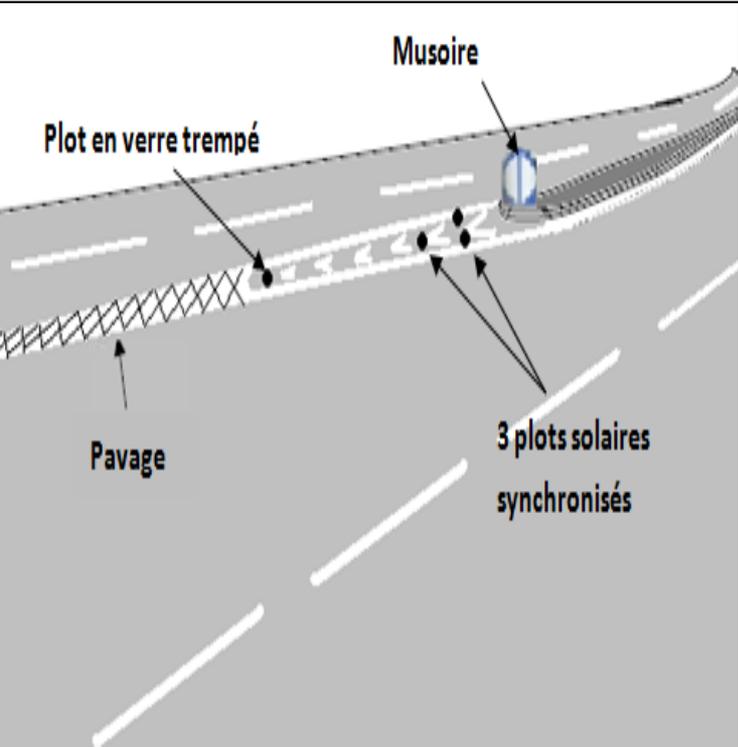
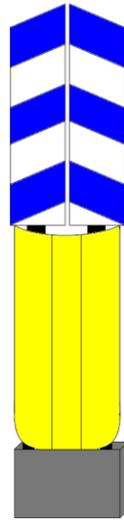
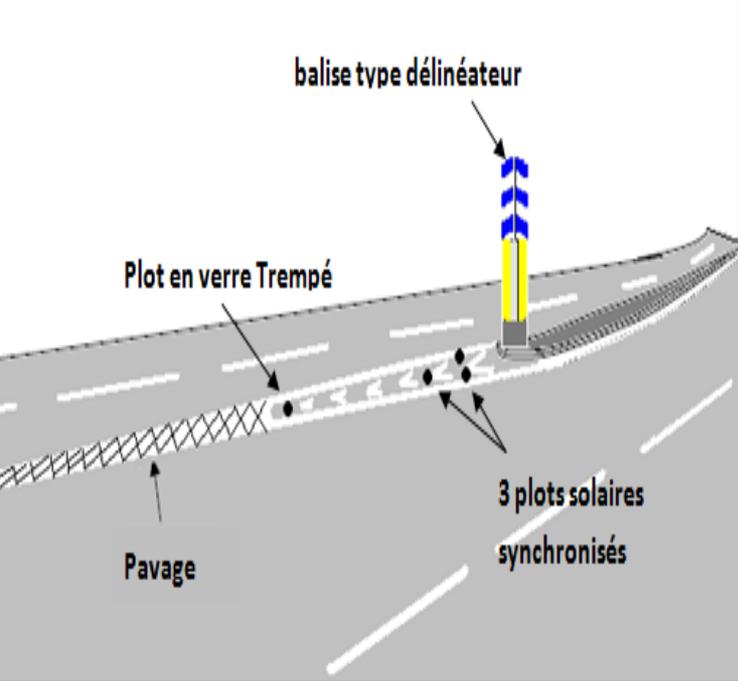
**L'Amélioration
de la rétro
réflexion du film**

Signalisation horizontale

**En cours d'amélioration
(spécifications technique,
contrôle, ...)**

**Amélioration de dispositifs
de retenue**

**Les spécifications techniques
ont été améliorées**





En 2016
Création de 92 Micro-Entreprises

Spécialité 1
Signalisation et
équipements de la
route

Spécialité 2
Nettoyage ,curage
et entretien des
ouvrages
hydrauliques

Spécialité 3
Emploi Partiel

En 2017
Création de 93 Micro-Entreprises

Spécialité 1
Signalisation
et
équipements
de la route

Spécialité 2
Nettoyage
,curage et
entretien des
ouvrages
hydrauliques

Spécialité 3
Emploi
Partiel

Spécialité 4
Entretien
d'éclairage
Public



PERSPECTIVES



Institutionnel : création d'un organisme directeur

Elargissement et renforcement du contrôle, contravention et constat automatique  PPP

Application et Plateforme informatisée de recueil et de gestion données sur les accidents

Renforcement de l'aspect d'audit de sécurité routière

Tenir compte de la sécurité routière lors de la planification urbaine



Renforcer la gestion du DPR

Renforcer la résorption des PAA

Renforcer l'aspect entretien (contrat sur performance)

Renforcement du transport commun



Renforcement du volet contrôle de surcharge

Introduire la sécurité routière dans les programmes d'éducation primaire et secondaire

Renforcer le rôle des associations

Instaurer une réglementation concernant le port du casque pour les utilisateurs des bicyclettes et vente des casques obligatoire pour les 2 roues

Etude du cout des accidents en Tunisie



Ceci

Et en suivant de près l'évolution de la technologie

Voiture intelligente

qui communique avec son environnement

voire même la réactivité de son environnement



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

