

LA DIMENSION SECURITE ROUTIERE DANS LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION, L'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.

SOMMAIRE

- 1. La dimension sécurité routière**
- 2. La conception routière**
- 3. La réalisation des infrastructures**
- 4. L'exploitation des infrastructures**
- 5. conclusion**

ACCIDENT D'UNE SEMI-REMORQUE A CINQ (05) ESSIEUX – BILAN: DEUX MORTS (CHAUFFEUR + APPRENTI)-



Photo 1
Semi-remorque chargé de 600 sacs
de 100kg de mil, soit 60 tonnes.
Cause de l'accident : roue
déboîtée suite à l'usure.



Photo 3
Usure de l'arbre reliant les roues.

ACCIDENT D'UN CAR DE TRANSPORT DE PASSAGERS

BILAN: TRENTE MORTS ET DES BLESSES



Photo 3
Crash d'un car transportant soixante dix passagers.
Cause de l'accident : Le sommeil du conducteur



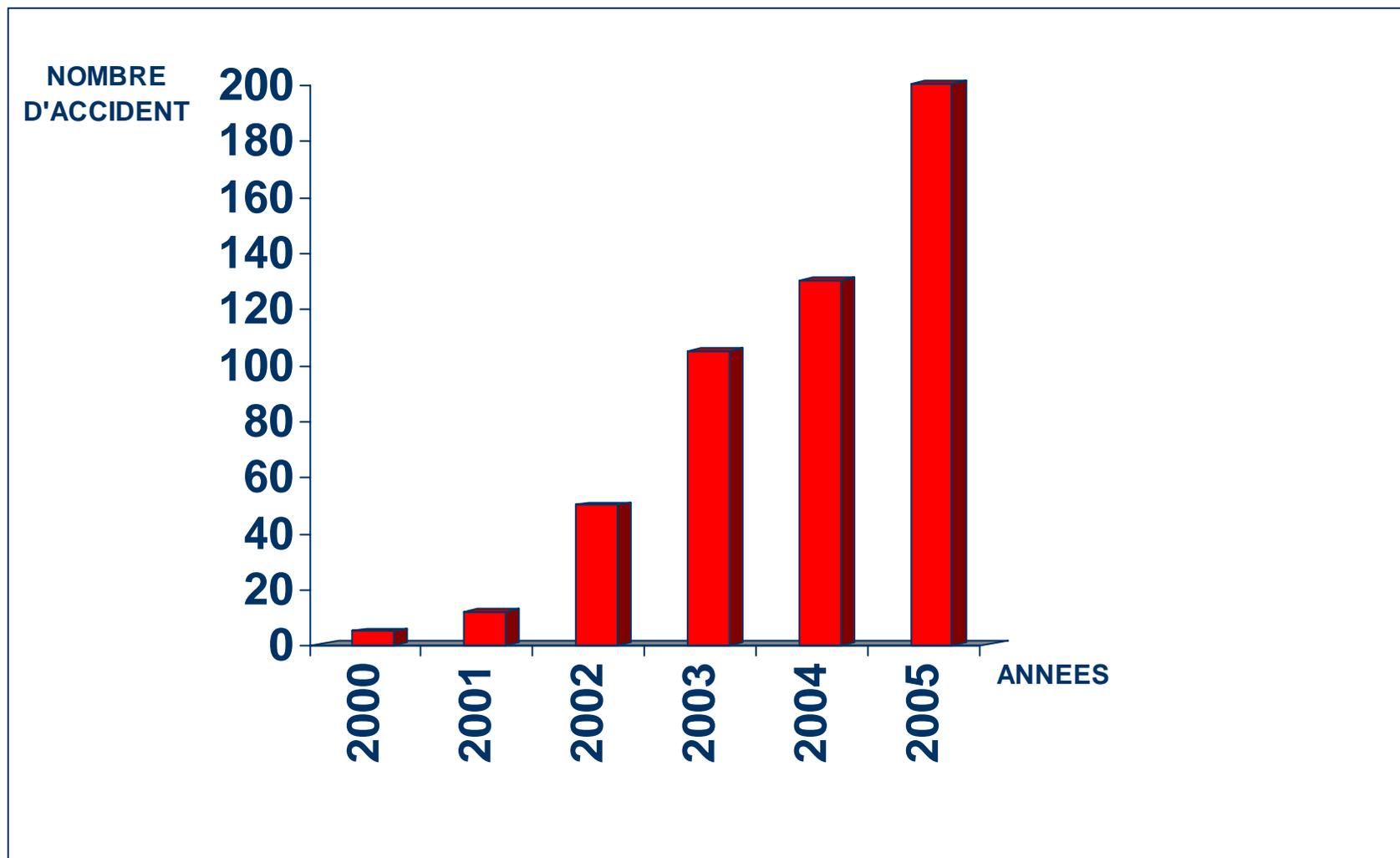
Photo 4
Crash d'un car transportant soixante dix passagers.
Les morts et les blessés ont été extraits à partir de cette orifice.

NOMBRE DES ACCIDENTS ROUTIERS INTER-URBAINS AU BURKINA

ANNEES	2000	2001	2002	2003	2004	2005
NOMBRE D' ACCIDENT						
EN AGGLOMERATION						
EN RASE CAMPAGNE						
NOMBRE DE TUES						
EN AGGLOMERATION						
EN RASE CAMPAGNE						
NOMBRE DE BLESSES						
EN AGGLOMERATION						
EN RASE CAMPAGNE						

Source : gendarmerie nationale de Ouagadougou

REPRESENTATION GRAPHIQUE DES ACCIDENTS ROUTIERS INTER-URBAINS AU BURKINA



Source : gendarmerie nationale de Ouagadougou

1. La dimension sécurité routière

-  **REDUIRE LE NOMBRE DES ACCIDENTS QUI SE TRADUIT PAR LA DIMUNITION DES PERTES EN VIE HUMAINE ET DES BIENS (marchandises – véhicules – infrastructures routières)**

-  **MAINTENIR L'ETAT DES VEHICULES QUI SE TRADUIT PAR L'AUGMENTATION DE LEUR DUREE DE VIE ET LA REDUCTION DES CÔUTS D'EXPLOITATION**

-  **DIMINUER LES TEMPS DE PARCOURS ET PERMETTRE AUX TRANSPORTEURS DE REALISER DES GAINS EN FINANCE**

2. La conception routière

□ Principe général

- **garantir la sécurité des usagers de la route à travers l'application des normes de construction**
- **Les normes de servitude**
- **Les caractéristiques géométriques**
- **La signalisation**

➤ **Les normes de servitude**

DE LARGEUR DE CHAUSSEE : C'est la surface revêtue de la route sur laquelle roule normalement les véhicules.

La largeur varie entre 3 et 7 m.

D'ACCOTEMENT : C'est la partie aménagée ente la chaussée et le talus.

La largeur d'accotements varie entre 1 et 3 m.

DE PLATEFORME : C'est la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements, les terres pleines.

D'EMPRISE : C'est la surface de terrain juridiquement affectée à la route et ses annexes.

La largeur est au moins égale à 30 m pour les routes et comprise entre 70 et 100 m pour les autoroutes.

➤ Les caractéristiques géométriques

LE TRACE EN PLAN

Les rayons de courbure Minimal Normal (RMN) et Minimal Absolu (RMA) du tracé en plan qui assure la stabilité des véhicules pour chaque catégorie de route sont définis comme suit :

- **RMN** étant le rayon de courbure en plan qui assure la stabilité d'un véhicule dans une courbe déversée à 4%
- **RMA** étant le rayon de courbure en plan qui assure la stabilité d'un véhicule dans une courbe déversée à 7%

<u>Catégorie de route</u>		1ère	2ème	3ème	4ème	Exep
<u>Vitesse de référence</u>	Vr (km/h)	40	60	80	100	120
Dévers maximal	D(%)	7	7	7	7	7
Rayon Minimal Absolu	RMA	40	120	240	425	665
Dévers	d(%)	4	4	4	4	4
Rayon Minimal Normal	RMN	120	240	425	665	1 000

➤ Les caractéristiques géométriques

LE PROFIL EN LONG

Les rayons à angle saillant ou rentrant Minimal Normal (RVN) et Minimal Absolu (RVA) du profil en long qui assurent la distance de visibilité pour chaque catégorie de route à chaussée bidirectionnelle sont définis comme suit :

En rampe (angle saillant)

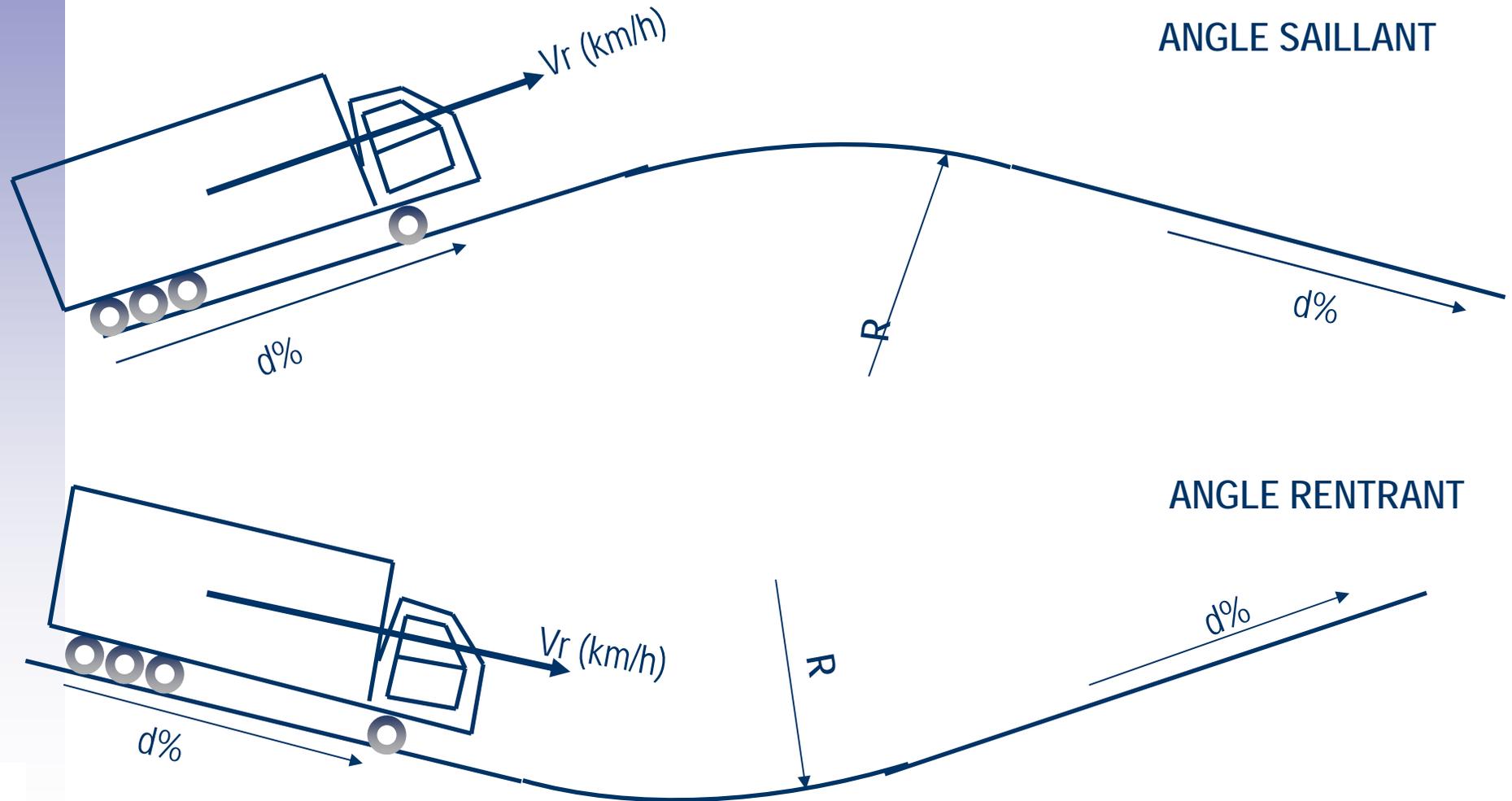
<u>Catégorie de route</u>		1ère	2ème	3ème	4ème	Exep
<u>Vitesse de référence</u>	Vr (km/h)	40	60	80	100	120
Déclivité maximale	dm (%)	8	7	6	5	4
Rayon Minimal Absolu	RVA	500	1 600	4 500	10 000	17 000
Rayon Minimal Normal	RVN	1 600	4 500	10 000	17 000	25 000

En pente (angle rentrant)

<u>Catégorie de route</u>		1ère	2ème	3ème	4ème	Exep
<u>Vitesse de référence</u>	Vr (km/h)	40	60	80	100	120
Déclivité maximale	dm (%)	8	7	6	5	4
Rayon Minimal Absolu	RVA	700	1 500	2 200	3 000	4 200
Rayon Minimal Normal	RVN	1 500	2 200	3 000	4 200	6 000

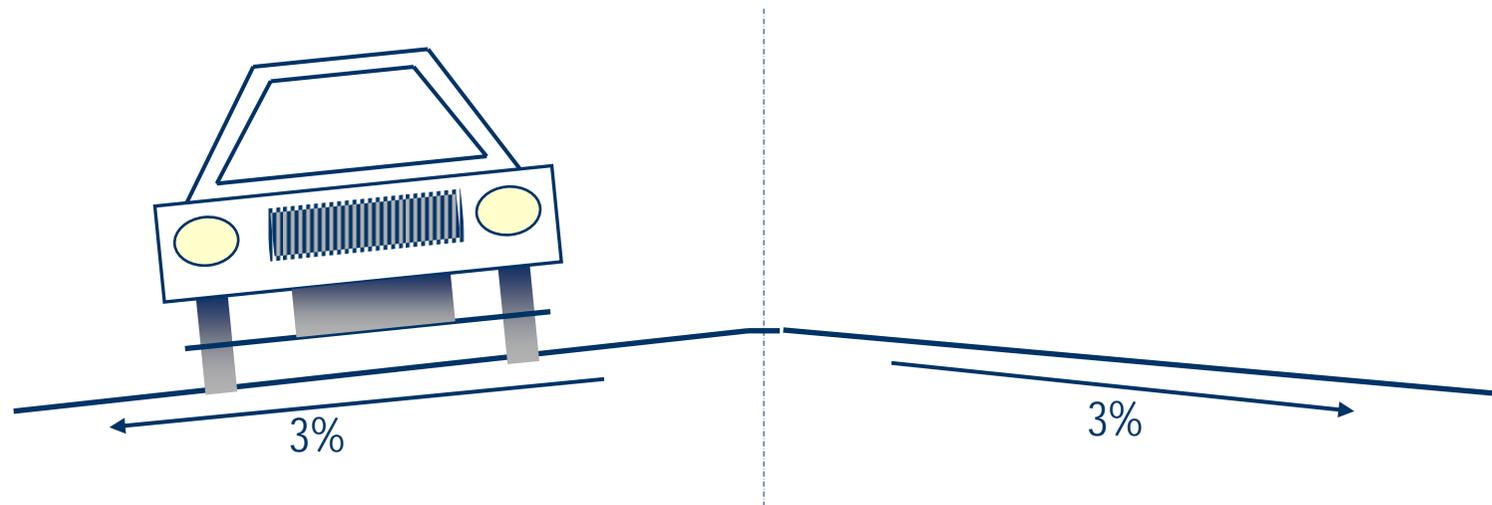
➤ Les caractéristiques géométriques

LE PROFIL EN LONG: la distance de visibilité



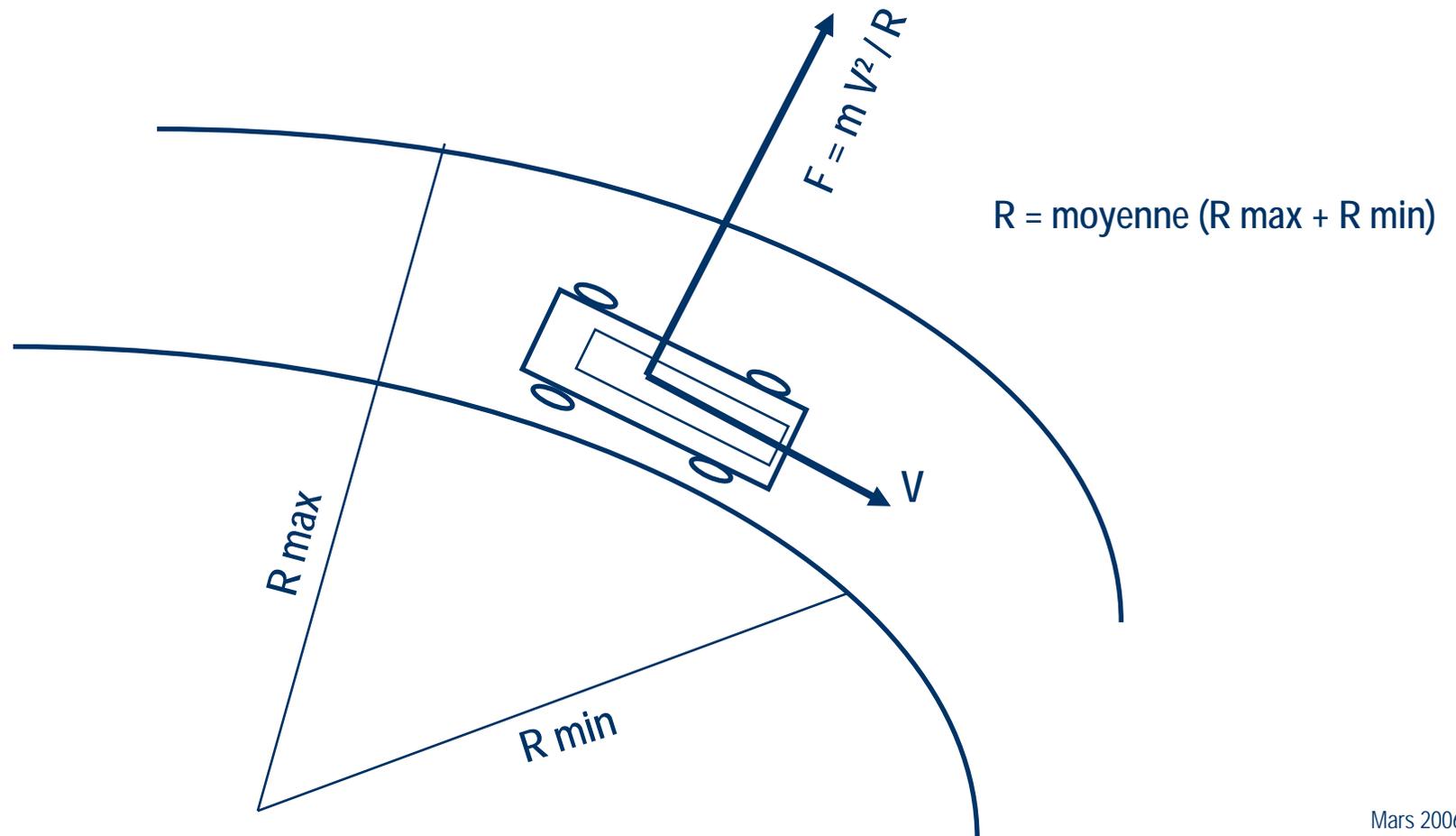
➤ Les caractéristiques géométriques

LE PROFIL EN TRAVERS : le dévers



➤ Les caractéristiques géométriques

LE PROFIL EN TRAVERS : la force centrifuge



La signalisation

SIGNALISATION VERTICALE : c'est l'ensemble des panneaux verticaux et feux d'interdiction, d'obligation, de limitation, d'arrêt, etc.

SIGNALISATION HORIZONTALE : c'est l'ensemble des bandes horizontales peintes sur la chaussée

3. La réalisation des infrastructures

□ Rôle de l'entreprise

- **Sécurité du chantier**
 - **Création et entretien des déviations**
 - **Signalisation du chantier**
- **Respect des normes de conception**
 - **Utilisation d'engins performants et de personnel compétent**

3. La réalisation des infrastructures

□ Rôle du contrôle

□ Suivi et vérification

○ Vérification pratique du projet

4. L'exploitation des infrastructures

□ Rôle du gestionnaire

- **Suivi et maintenance**
 - **Présence des équipements de sécurité**

5. Conclusion

L'application des normes de sécurité routière dans la conception et la réalisation des infrastructures routières ne suffit pas à elle seule pour assurer la sécurité des personnes et des biens.

Seul le respect de la circulation routière à travers le code de la route contribuera à nous préserver des catastrophes.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION