

GUIDE

DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DESTINÉ AUX FORCES DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ



MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DÉSENVLOPPÉMENT

Guide réalisé dans le cadre du projet
«Roadmaps to Security in Senegal and Burkina Faso»

Ouvrage Gratuit

GUIDE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DESTINÉ AUX FORCES DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ

Réalisé avec la collaboration de la police et de la gendarmerie



République du Sénégal
un Peuple, un Stat, une Foi

MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DÉSENGAGEMENT

Sur financement du bureau of International Narcotics and Law
enforcement Affairs (INL) - Département d'Etat Américain



POUR ASSURER UNE BONNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ACRONYME

BAAC

BULLETIN D'ANALYSE DES ACCIDENTS CORPORELS

CEDEAO

COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

CMC

CERTIFICAT DE MISE A LA CONSOMMATION

CP

CODE PENAL

DG

DIRECTEUR GENERAL

FDS

FORCES DE DEFENSE ET DE SECURITE

FOSEC

FONDATION POUR LA SECURITE DU CITOYEN

OMS

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE

PWA-S

PARTNERS WEST AFRICA – SENEGAL

RCFS

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

PV

PROCES VERBAL

UEMOA

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST - AFRICAINE

SOMMAIRE

Avant – propos	08
Mot du Président du Comité de pilotage	10
Introduction	11
Objectifs du Guide	13
Les Trois parties de la Sécurité Routière.....	13
Démarche méthodologique	14
Chapitre 01 Prévention et sécurité routière	15
Chapitre 02 Trafics illicites et autres cas délictuels ou criminels	17
Chapitre 03 Code de la route et accidents de la circulation	19
Chapitre 04 Pièces afférentes à la conduite des véhicules automobiles	24
Chapitre 05 Renforcement de capacités des FDS	25
Chapitre 06 Collaboration	26
Chapitre 07 Conseils, solutions et recommandations	28
Annexes	32

CE GUIDE EST À LA FOIS :

- Un condensé de documentations utiles aux FDS;
- Un rappel sur la conduite à tenir par les FDS;
- Un rappel des normes de collaboration entre les FDS elles-mêmes et entre les FDS et les populations civiles;
- Un répertoire des principales infractions constatées dans le domaine de la circulation routière.

DONC

- Sachez l'exploiter ;
- Familiarisez-vous avec lui ;
- Consultez-le chaque fois que l'occasion se présentera soit pour contrôler vos connaissances, soit pour combler des lacunes ;
- Lisez-le entièrement page par page ;
- Participez à son amélioration par vos suggestions ou en signalant des erreurs ou omissions.

FDS

Force de Défense et de Sécurité

EQUIPE DU PROJET

DIRECTRICE EXÉCUTIVE : Pr Adjaratou Wakha AIDARA NDIAYE

PROGRAM MANAGER : M. Latyr TINE

PROGRAM MANAGER : Mme Khadidiatou SIDIBE

PROGRAM ASSISTANT : Mme Farmata NDOYE

COMMUNICATIONS MANAGER : Mme Marième NDIR & Mme Mame Lika SIDIBÉ

CONSULTANTS

Commissaire Divisionnaire de classe exceptionnelle à la retraite: Demba SARR

Commissaire (ER) Babacar FAYE

Colonel (ER) Balla BEYE

Colonel (ER) Mamadou Sonar NGOM

Ont participé à la rédaction du guide dix commissaires de police désignés par la Direction Générale de la police nationale et dix commandants de brigade désignés par le haut commandement de la Gendarmerie nationale.

REMERCIEMENTS

Pour tous les efforts consentis dans l'élaboration de ce guide sur la sécurité routière, nous remercions :

Le Ministère de l'Intérieur ;

Le Ministère des Forces Armées ;

Le Haut Commandement de la Gendarmerie et Direction de la Justice Militaire ;

La Direction Générale de la Police Nationale ;

Les membres du comité de pilotage ;

Les consultants de PWA-Sénégal ;

Le département d'Etat américain à travers l'International Narcotics and Law Enforcement Affairs (INL) ;

Tous ceux qui ont d'une manière ou d'une autre participé à la réalisation de ce guide.



AVANT-PROPOS

Comme on le sait, les domaines d'intervention de **Partners West Africa - Sénégal** s'inscrivent sur le droit fil de la prévention des conflits, de l'encouragement au dialogue et à la médiation en vue de la promotion de la sécurité inclusive et de l'Etat de droit. L'implication de la société civile est également visée pour l'établissement et le maintien de la paix, de la démocratie et du développement.

Le projet « **Roadmaps to security in Senegal and Burkina Faso** » offre un champ d'application sans pareil pour les objectifs qui précèdent. La démarche pédagogique qui l'a guidé durant deux années, a fait côtoyer les Forces de défense et de sécurité à travers leurs attributions

complémentaires, les autorités et organes centraux comme territoriaux de l'Etat, ainsi que les nombreuses populations des axes impactées par le projet.

L'occasion a été maintes fois saisie, notamment au cours des ateliers de renforcement des capacités des FDS, pour revisiter les textes réglementaires, les modes opératoires, pour favoriser les échanges avec les usagers et populations et aborder les multiples problématiques sociales, spécifiques, événementielles, économiques et surtout sécuritaires dans le sens le plus large du terme.

Nonobstant l'évolution éventuelle et normale des diverses réglementations et méthodologies du moment, il a semblé bon de fixer les outils actuels et les nombreuses leçons apprises dans le présent guide. Ce dernier peut être perçu aussi bien comme un aide-mémoire, un vadémécum, un arsenal technique et juridique, un recueil de recommandations et de rappels afin d'accompagner l'agent des Forces de défense et de sécurité dans ses prises de décisions et les procédures pour juguler l'insécurité routière.

Ce guide, appelé à d'éventuelles révisions, n'en constitue pas moins un outil majeur pour ceux qui ont contribué à son élaboration : commissaires de police, consultants, membres du comité de pilotage, commandants de compagnie et de brigade de gendarmerie, chefs de secteurs, agents, points focaux, sans oublier la population civile. Nous savons la place prépondérante qu'occupe ce dernier facteur dans l'appréhension de la sécurité routière. Aussi, il est permis de croire que des approches idoines pourront aider à minorer ce facteur.

Nous ne doutons pas, par ailleurs, que ce guide rencontrera l'accueil attendu et contribuera, sans aucun doute à l'amélioration durable de la sécurité routière dans notre pays et la sous-région.

Général (2S) Mohamadou KEITA
PCA de Partners West Africa – Sénégal

“

L'organisation Partners West Africa- Sénégal (PWA-Sénégal) est une Organisation Non Gouvernementale (ONG) indépendante, régionale qui intervient dans les domaines de la prévention des conflits, de la médiation, de la promotion d'une sécurité inclusive et de l'Etat de droit en Afrique de l'Ouest. PWA-Sénégal travaille dans toute l'Afrique de l'Ouest francophone, avec des initiatives en Guinée, au Mali, au Sénégal, au Niger et au Burkina-Faso. Ses activités visent la promotion du dialogue, la transparence, la bonne gouvernance et le leadership sensible au genre à travers une meilleure participation des jeunes et des femmes dans les processus de développement.

Depuis 2017, Partners West Africa- Sénégal s'active sur la problématique de la sécurité routière. C'est ainsi que le projet intitulé « Roadmaps to security in Senegal and Burkina Faso » a été mis en œuvre pendant deux ans. Le succès du projet en a favorisé le prolongement par une deuxième phase dénommée « Sahel Road Safety Initiative ».

Dans le cadre de ce programme, l'ONG a entrepris un vaste chantier pour sensibiliser, outiller et renforcer les capacités des usagers de la route. Le Guide la sécurité routière est issu des travaux dudit projet. Il a été conçu avec le concours d'experts et d'acteurs clés de la sécurité routière pour outiller les usagers de la route aux bonnes pratiques. C'est le tribut de PWA-Sénégal dans sa volonté d'accompagner l'Etat du Sénégal et les populations à relever le défi de l'insécurité routière.

”

MOT DU PRÉSIDENT DU COMITÉ DE PILOTAGE



L'insécurité routière est une préoccupation majeure à l'échelle mondiale. Selon l'OMS, si rien n'était fait, le nombre de décès sur les routes passerait de **1,3 million en 2010 à 1,9 million en 2020**. Le coût social de l'insécurité routière est estimé entre **1 et 4%** du PIB des pays développés et en développement.

Aussi, l'Assemblée générale des Nations Unies a-telle proclamé 2011- 2020 Décennie d'action pour la Sécurité routière. L'acuité du problème est plus cruciale en Afrique où le taux de mortalité routière est de **24,1/100 000 habitants** alors qu'il est de **18,5** en Asie, de **16,1** en Amérique et **10,3** en Europe.

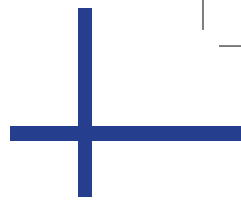
L'Afrique a le réseau routier le moins dense et son parc de véhicules n'est que de **2%** du parc mondial. D'après les projection de l'OMS, le nombre de décès pourrait passer de **243 000 en 2015 à 514 000 en 2030** soit un taux de **112%**. Chez nous, au Sénégal, quelques **550 décès** par an sont enregistrés en moyenne sur les routes. La cause principale réside dans le facteur humain : manque de considération et imprudence des piétons, impatience et indiscipline des conducteurs de véhicule de transport public, de motos-taxis Jakarta, comme de voiture particulière.

Les pouvoirs publics et la société civile sont interpellés pour mettre un terme à ce fléau. C'est tout l'intérêt du Projet «**Road- maps to security in Senegal and Burkina Faso**» initié et mis en oeuvre par **Partners West Africa - Sénégal** qui a compris que l'amélioration de la sécurité routière ne saurait rester la seule affaire de l'Etat.

C'est dans le cadre de cet important projet que le présent guide a été élaboré pour servir d'instrument aux éléments des FDS dans leur nécessaire synergie voire complicité positive avec les Forces de défense et de sécurité, pour une amélioration durable de la sécurité routière en particulier et de la sécurité d'une manière plus générale au Sénégal. Nous avons bon espoir que cet outil sera utilisé judicieusement.

Dr Ousmane THIAM
Expert en Transport et Mobilité

INTRODUCTION



Le présent mémento n'a pas la prétention de codifier toutes les normes en matière de sécurité routière. Les rédacteurs ont cherché à rappeler les règles. En effet, l'évolution de notre société pose d'innombrables interrogations. Elle n'est pas uniforme et dépend pour beaucoup, des lieux et des hommes. Le policier ordinaire, comme le disait Albert Camus, est un témoin privilégié de cette évolution puisqu'il est au centre des choses et les vit souvent à son corps défendant dans le cadre d'une situation d'urgence.

En règle générale, les Forces de Défense et de Sécurité (**FDS**) jouent un rôle très important dans la protection des personnes et de leurs biens en milieux urbain et rural. Aussi, est-il admis que le bien-être est fondamental dans la vie de l'Homme. Le développement ne peut être réalisé sans la sécurité sur tous les plans, particulièrement celle de la route. Il y a lieu de regretter que chaque année, des centaines de millions d'individus surtout des jeunes sur le chemin de l'école ou du travail, soient tués ou handicapés à vie en empruntant les moyens de transports routiers qui constituent un réel danger pour toute la communauté.

L'Etat a répondu par un accroissement important des effectifs et des moyens, par l'îlotage, par la modification sensible des frontières administratives, par la sécurisation des routes, la création de services centraux et spécialisés ainsi que la création de procédures simplifiées.

L'Organisation Mondiale de la Santé (**OMS**) a alerté en signalant que les accidents de la route tuent chaque année près de **1,2 millions** de personnes à travers le monde et en blessent quelques **50 millions**. « Chez les jeunes de 5 à 25 ans, ils constituent la deuxième principale cause de mortalité avec des conséquences dramatiques pour les familles et les communautés » avait déclaré Koffi Annan, ancien Secrétaire général des Nations Unies lors de la première semaine de ladite institution sur la sécurité routière célébrée du **23 au 29 avril 2007**.

A ce fléau, s'ajoute la criminalité sous diverses formes au niveau des routes. Ces crimes sont : les vols, les braquages, mais également les trafics de bois, de faune et de drogue, de médicaments, d'êtres humains, d'organes, la migration irrégulière, la fraude documentaire, la corruption.

Pour lutter contre ces fléaux, il faut des efforts soutenus des **FDS**, des populations et de nombreux autres segments de la société, tant publics que privés. Chacun a son rôle à jouer notamment les Forces de défense et de sécurité à qui le présent guide est destiné.

L'insécurité routière est l'ensemble des incidents de nature délictueuse et criminogène qui se produisent sur les routes impliquant les usagers dont les conducteurs et les **FDS**.

(Réf) PWA-SENEGAL - Projet Sahel Roadmaps



- Axe: Dakar - Ziguinchor : Kaolack et Ziguinchor
- Axe: Dakar -Tambacounda : Mbour et Tambacounda
- Axe: Dakar - Saint Louis : Louga et Saint - Louis
- Axe: Dakar - Matam : Tamba - Mbacké - Matam

LES TROIS PARTIES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PARTIES	DEFINITIONS / BUTS	EXEMPLES
La sécurité primaire (active)	C'est l'assistance apportée aux conducteurs pour éviter de potentiels accidents	Le contrôle des systèmes d'éclairage tels que : phare, feux de stop, clignotants, etc...
La sécurité secondaire (passive)	Elle cherche à minimiser les conséquences d'un accident	Dispositif d'airbag, ceinture de sécurité
La sécurité tertiaire	Elle vise à réduire les conséquences survenant suite à un accident	Arrêter le moteur, stopper l'alimentation en essence, par exemple, pour éviter tout incendie

OBJECTIFS DU GUIDE

OBJECTIF GÉNÉRAL

Lutter contre toutes formes d'insécurité routière par la collaboration, le dialogue, la médiation, le renforcement des moyens et des capacités des **FDS** aux fins de promouvoir une sécurité inclusive et participative comme le préconise Partners West Africa- Sénégal qui travaille dans ce domaine.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Renforcer les moyens techniques et les capacités des **FDS** pour lutter efficacement contre l'insécurité routière sous toutes ses formes.
- Améliorer la collaboration entre **FDS** elles-mêmes et entre elles et les populations pour, d'une part, renforcer les échanges d'informations et, d'autre part, instaurer la confiance tout en réduisant le niveau de la corruption mais également tous les autres faits criminels ou délictuels liés à la gestion de la sécurité routière.

DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Ce guide, fruit d'échanges d'expériences, de discussions et de travaux en atelier, va outiller davantage les **FDS** tout en proposant des pistes de solutions et des recommandations pour lutter efficacement contre toutes formes d'insécurité routière. Il s'adresse notamment aux **FDS (Policiers, Gendarmes, Douaniers, Sapeurs-pompiers, Agents des eaux et forêts, des Parcs nationaux, Agents du service national d'hygiène, Agents phytosanitaires, Agents du service civique national et Agents de sécurité de proximité)**.

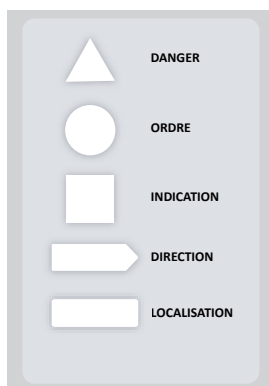
Le présent guide s'articule autour des chapitres ci-après :

1. Prévention et sécurité routière ;
2. Trafics illicites et autres cas délictuels ou criminels ;
3. Code de la route et accidents de la circulation ;
4. Pièces afférentes à la conduite des véhicules ;
5. Renforcement de capacités des FDS ;
6. Collaboration FDS/FDS, FDS/Populations ;
7. Conseils Recommandations et solutions.



PRÉVENTION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1 - Les formes des panneaux du Code de la route



FORME	COULEUR	ANNONCÉ À	SIGNIFIE
	Rouge et blanc	50 en agglomération 150 m en dehors	Danger
	Rouge et blanc	À l'endroit	Ordre, interdiction ou prescription
	Bleu foncé et blanc	À l'endroit	Obligation
	Bleu foncé et blanc	À l'endroit ou avant en fonction des besoins	Indication
	Blanc	À l'endroit	Localisation
	Vert ou bleu	À l'endroit où il faut changer de direction	Direction

2- Les positions des panneaux du code



Le virage à droite et la limitation de vitesse à 50km/h commencent à 200m »

3- Les fonctions des panneaux du Code de la route

Les panneaux triangulaires préviennent un danger.

Les panneaux ronds donnent un ordre (prescription) : il peut s'agir d'une interdiction.

Les panneaux ronds peuvent également exprimer une obligation;

Les panneaux de forme carrée expriment une indication ou une information aux usagers;

Les panneaux en forme de flèche (ou panneau de direction) indiquent une direction.

4- Prévention

La maîtrise et l'application stricte du Code de la route ;

La sensibilisation et la formation de l'ensemble des usagers de la route ;

La mise à terme de l'occupation anarchique de la voie publique et de ses dépendances ;

Le renforcement de la signalisation routière et de l'éclairage public ;

Le bannissement des interventions et arrangements ainsi que les trafics d'influence.

5- Attitudes et comportement des FDS

Un membre des FDS est jugé avant tout par sa tenue, son attitude, son langage en d'autres termes par son exemplarité, sa courtoisie et sa capacité d'écoute. L'occupation permanente du terrain, la bonne collaboration avec les populations sont, entre autres, des clés de réussite des missions des FDS.

6- Attitudes et comportements des populations

Les populations doivent avoir du respect et s'évertuer à bien collaborer avec les FDS. Mais aussi, une confiance réciproque est nécessaire entre les deux parties, gage de succès.

TRAFICS ILLICITES ET AUTRES CAS DÉLICTEUX OU CRIMINELS

Il est important de faire l'inventaire (non exhaustif) des trafics illicites et ainsi, partant de là, définir les stratégies permettant d'y pallier.



1- Les types de trafic et de criminalité les plus courants

Drogues douces (chanvre indien, amphétamine, etc.) et drogues dures (cocaïne, héroïne, etc.),

- Trafics d'êtres humains et d'organes,
- Trafics de bois et de faune,
- Trafics de médicaments,
- Migration irrégulière,
- Terrorisme,
- Vol avec violence ou à main armée,
- Braquages,
- Fraude documentaire.



2- Stratégies de lutte contre les trafics

Présence constante des FDS sur le terrain,

- Collaboration FDS/ populations,
- Renforcement d'outils de contrôle (scanners, radars, caméras, portiques, etc.),
- L'information et la sensibilisation des populations.



CODE DE LA ROUTE ET ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

La gestion des accidents est du ressort de la police et de la gendarmerie. Par contre, les huissiers de justice peuvent diligenter les accidents matériels aux frais des mis en cause.

Les FDS peuvent également être amenées à constater d'autres d'accidents de type particulier. Il s'agit des accidents d'aviation, d'accident de chemin de fer (ferroviaire) dont la gestion incombe à la police et à la gendarmerie



1- La législation de la circulation routière

- Le règlement 14-2005 de l'UEMOA ;
- La loi 2002-30 du 24 décembre 2002 portant Code de la route (partie législative) et son décret d'application 2004-13 du 19 janvier 2004 (partie réglementaire) ;
- Le Code Rousseau ;
- Et tout autre document relatif à la circulation routière.

2- Les accidents de la circulation

LES CAUSES DES ACCIDENTS

Les causes humaines

- Les excès de vitesse ou vitesses excessives ;
- Les dépassements dangereux (sur une ligne continue, un virage ou en sommet de côte) ;
- Le sommeil, l'alcool, la drogue, certains autres médicaments, la fatigue (bus dit horaire travaillant 24/24 avec un seul chauffeur), notamment les veilles de fêtes ;
- L'usage du téléphone mobile au volant ;
- Les surcharges en dépit de l'application rigoureuse et intégrale des textes réglementaires par les FDS) ;
- Les apprentis sur les marchepieds mais aussi, des passagers sur les toits des véhicules en rase campagne et en milieu urbain pendant les grands événements sportifs et religieux ;
- Les sorties imprudentes des voies privées et le défaut de maîtrise ;
- Le non-respect de la distance réglementaire ;
- Le non-respect des règles de priorité.

Les causes matérielles

- Vétusté du parc automobile ;
- Les gros porteurs en panne sur la route, sans triangle de pré-signalisation ;
- L'étroitesse de la chaussée et l'absence de trottoir ou d'accotement ;
- Les charrettes circulant la nuit sans système lumineux ;
- La divagation des animaux domestiques surtout en période de transhumance ;
- L'insuffisance d'éclairage public et de signalisation routière.



3- Attitude à adopter pour réduire les accidents

- Maîtriser et respecter le Code de la route ;
- Accélérer le changement du parc automobile ;
- Assurer la formation de professionnels de la route; notamment par les **FDS** ;
- Faciliter la collecte et l'exploitation des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) ;
- Respecter les 20 principes de comportement des conducteurs (en annexe).

- Renforcer la présence des **FDS** sur les zones «accidentogènes» ;
- Appliquer le barème des amendes forfaitaires, métriser les infractions entraînant l'immobilisation ou la mise en fourrière, la procédure de transmission du permis de conduire à la commission technique de retrait et de restitution siégeant aux services régionaux des transports terrestres.

4- Les types d'accidents et les procédures

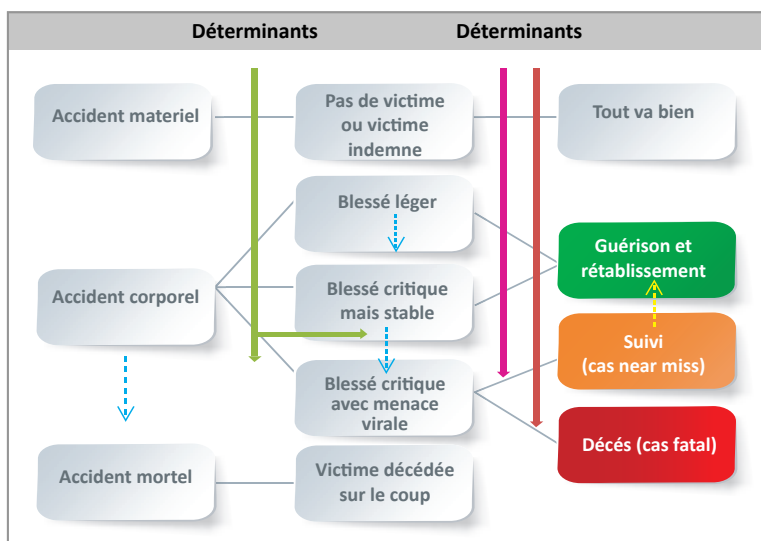
Ont été répertoriés en matière, trois types d'accident de la circulation routière (matériel, corporel et mortel).

La gestion des accidents est du ressort de la Police et de la Gendarmerie. Par contre, les Huissiers de Justice peuvent diligenter les accidents matériels aux frais des mis en cause.



Les FDS peuvent également être amenées à constater d'autres d'accidents de type particulier. Il s'agit des accidents d'aviation, d'accident de chemin de fer (ferroviaire) dont la gestion incombe à la Police et à la Gendarmerie.

Les types d'accidents



Procédures

ACCIDENT DE LA CIRCULATION ROUTIERE

En cas d'accident, il est important de suivre la procédure ci-dessous qui se décline en plusieurs étapes :

- Saisine (alerte) ;
 - Transport sur les lieux ;
 - Information sans délais des autorités concernées (la hiérarchie, le Parquet, l'autorité administrative) ;
 - Délimitation du périmètre de sécurité (gestion de la scène) ;
 - Désignation des équipes de secours et de garde;
 - Constatations et mesures conservatoires;
- NB: Penser à faire des croquis exacts, orientés toujours vers le nord et à l'échelle 1/200, 1 mètre sur le terrain = ½ cm sur le papier, 1/100 – 1 mètre sur le terrain = 1 cm sur le papier.
- Auditions, interrogatoires et rédaction de la procédure;
 - Réquisition à personne qualifiée ;
 - Déferrement de l'auteur de l'accident (s'il y a lieu).

ACCIDENT D'AVIATION

(Recommandations aux FDS pour les premiers moments après l'accident)

En cas d'accident d'aviation, l'intervention se fera en deux phases et en plusieurs étapes pour chaque phase 1ère urgence

- 1- Alerter les autorités intéressées,
- 2- Porter secours aux blessés s'il y a lieu en organisant l'évacuation de l'appareil. (Attention au siège éjectable)
- 3- Saisir les papiers de bord,
- 4- Récupérer, garder les bagages et autres biens,
- 5- Interdire formellement de fumer dans le périmètre décrit, 2ème urgence
- 6- Pensez à l'enquête en notant :

Le temps et heure de l'accident, la visibilité, les conditions climatiques (orage, direction du vent, température).

- 7- Indiquer la position de l'épave,
- 8- Jalonner les traces et circonscrire le cercle de dispersion des débris de l'appareil,
- 9- Lister les blessés avec leurs noms et leurs destinations,
- 10- Rassembler les témoins locaux pouvant vous renseigner sur l'attitude, les ratés de moteur, la fumée de l'appareil,
- 11- Ne pas oublier de faire la prise de sang sur le pilote.

ACCIDENT DE CHEMIN DE FER

En cas d'accident de chemin de fer :

- 1- Alerter les autorités habilitées,
- 2- Porter secours aux victimes
- 3- Garder ou faire garder la bande Flaman (bande d'enregistrement de la vitesse à bord de la locomotive), la saisir en présence de 2 témoins agents de la Régie des Chemins de Fer du Sénégal (RCFS)
- 4- Faire couvrir le train au moins 1500 m avant. Le chef de train détient dans sa sacoche les pétards destinés à cet effet,
- 5- Circonscrire le périmètre de sécurité
- 6- Constatations
- 7- Enquêter, il est important de suivre les étapes suivantes
 - Audition des agents de train, témoins, agents RCFS sur les lieux
 - Essayer de déterminer les causes de l'accident, les défaillances des matériels (voie, locomotive, aiguillage, signalisation.), faute ou négligences des agents, inobservation des signaux, abandon de poste, faute de manœuvre, acte criminel (sabotage, malveillance).
- 8- Rédiger un PV, il s'agit de l'ultime étape qui consiste à consigner tous les faits observés. Il s'agira de dresser ainsi un procès-verbal qui sera destiné au Procureur de la République, au ministre de l'Intérieur, au ministre chargé des Transports routiers, aux Directeurs généraux des sociétés exploitant le réseau ferroviaire, au Gouverneur de région, aux archives.

Etat des lieux

- INT kilométrique exact, abords, habitations, ouvrage d'art (distance du lieu de l'accident),
- Voie simple ou multiple, en déblai ou en remblai.
- Signalisation et aiguillage

Matériel en cause

- Numéro de (train locomotive),
- Voiture (marchandises ou voyageurs),
- Heure normale de passage (avance ou retard)

Les dégâts

- A la signalisation à la voie, sur le convoi, habitations ou autres ouvrages, etc.

Les voyageurs

- Blessés ;
- Morts ;
- Rescapés (nombre, liste nominative, lieu de découverte, identification).



PIÈCES AFFÉRENTES À LA CONDUITE DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Conformément au Code de la route, pour pouvoir conduire un véhicule automobile, il est important de détenir les pièces y afférentes, faute de quoi, des sanctions s'appliqueront au contrevenant

1- Les différentes pièces afférentes à la conduite

Permis de conduire selon la catégorie du véhicule

- **A** pour les motos,
- **A1** pour les cyclomoteurs et vélo- moteurs;
- **B** pour les véhicules légers ;
- **D** pour les transports en commun ;
- **C** et **C1** pour les poids lourds et les véhicules de transport d'hydrocarbures;
- **F** pour les handicapés moteurs).

Véhicule automobile

- Autorisation de conduire (AD, CD) ;
- Certificat d'immatriculation et d'aptitude à la visite technique (carte grise) ;
- Attestation d'assurance (nationale) ou CEDEAO (carte brune);
- Licence de transport de personnes ou de marchandises ;
- Livret de conducteur ou certificat d'embauche ;
- Certificat de mise à la consommation (CMC).

Véhicule hippomobile

- Pour les charretiers, il faut nécessairement le carnet sanitaire du cheval délivré par le service de l'élevage et la carte du cocher mentionnant son âge égal ou supérieur à 18 ans.

2- Les Sanctions

En cas de non-respect de ces principes susmentionnés, des sanctions s'appliqueront :

- Condamnation en cas d'homicide involontaire par inattention, imprudence, inobservation des règlements (art.307 et 307 bis du CP), de défaut de permis de conduire, de délit de fuite, de remise de véhicule à un tiers non titulaire de permis de conduire suivi d'un accident de la circulation, d'assurance ou de visite technique d'aptitude dans certaines conditions;
- Retrait de permis de conduire pour certaines infractions au Code de la route ;
- Immobilisation ou mise en fourrière du véhicule.

RENFORCEMENT DE CAPACITÉS DES FDS

Le volet renforcement de capacités est un aspect essentiel pour une gestion optimale de la problématique sécuritaire. Ainsi, il est important de / d' :

- Améliorer la qualité de l'accueil ;
- Promouvoir un retour à l'orthodoxie (causeries morales, patrouille simple, mixte et même bipartite ou tripartite avec les FDS des pays limitrophes) ;
- Assurer une gestion rationnelle de la voie publique;
- Assurer la collaboration entre civils et FDS ;
- Affiner la formation dans certaines spécialités (terrorisme, immigration, fraude documentaire, trafics, droits de l'homme et maintien de l'ordre, etc.)



La sécurité de façon générale et la sécurité routière en particulier, ne sont plus exclusivement du ressort des forces de défense et de sécurité. Il y a lieu aujourd'hui de promouvoir une sécurité inclusive et participative dont les populations civiles sont une partie intégrante. Il est essentiel que les FDS collaborent avec les civils pour lutter efficacement contre l'insécurité.



1- Les différentes pièces afférentes à la conduite

Il est attendu des FDS de / d' :

- Etre à l'écoute des populations ;
- Améliorer l'accueil à l'égard des populations ;
- Agir avec discernement devant les faits ;
- Utiliser une approche inclusive et participative de la sécurité ;
- Créer une relation de confiance par diverses approches telles que des visites de courtoisie ;
- Protéger les informateurs en cas de transmission d'informations de nature criminelle.

Il est attendu des populations de/d' :

- Faire des FDS leurs alliées ;
- Requérir l'avis des FDS dans la délivrance des autorisations d'occupation de la voie publique ;
- Apporter une assistance aux FDS en cas d'incident pour faciliter leur travail ;
- Transmettre des informations et des renseignements aux FDS.

2- La collaboration entre FDS et populations

Bien que la police et la gendarmerie appartiennent à des corps différents, elles ont une mission commune qui est la protection des personnes et de leurs biens. Elles opèrent dans des zones différentes (la police en ville et la gendarmerie en rase campagne) mais une collaboration entre elles aujourd'hui est nécessaire pour faire face aux nouveaux enjeux sécuritaires.

Pour renforcer la collaboration entre la police et la gendarmerie, il faut :

- Faire des patrouilles mixtes ;
- Mener des missions conjointes de sécurisation ;
- Etre à l'écoute des populations ;
- Améliorer l'accueil des populations ;
- Agir avec discernement devant les faits ;
- Echanger des informations et des renseignements ;
- Etre des partenaires plutôt que des rivaux ;
- Organiser des causeries morales périodiques pour renforcer la collaboration.



Il est attendu des FDS de / d' :

D'abord	INFORMER ; EDUQUER
Ensuite	CONSEILLER ; SENSIBILISER
En plus	AIDER ; ENCADRER
Puis	SECOURIR ; PROTEGER
Et enfin	SANCTIONNER ; REPRIMER

Pour une bonne prise en charge de la question sécuritaire, plusieurs pistes de solutions peuvent être explorées. Une panoplie de conseils peut être formulée à l'intention de toutes ces parties prenantes.

1- CONSEILS

- Moderniser le parc automobile très vétuste. La moyenne d'âge des véhicules de transport en commun tourne autour de 25, 30 et même 40 ans (car Ndiaga Ndiaye, Peugeot 504 de 07 places). Alors que pour les véhicules de particuliers, la moyenne d'âge tourne autour de 20 ans.
 - Améliorer l'éclairage public et la signalisation routière.
 - Faire cesser l'occupation anarchique de la voie publique (l'installation de commerce sur les trottoirs, la mendicité, la divagation des animaux domestiques). Pour se sécuriser et prévenir l'insécurité routière, les FDS ne doivent pas :
 - Travailler seul, isolé, ignorant la législation ou en étant irrespectueux des droits de l'Homme, faisant d'abus d'autorité ou de pouvoir.
- Exemple 1:** Un agent de Police a été tué la nuit en 1986 derrière le Pont de Colobane, hauteur des Rails. Poursuivant seul des malfaiteurs, il a reçu un coup de machette à la tête.
- Exemple 2 :** Au marché de Gueule Tapée en 1992, un agent de police détaché de ses collègues a été poignardé par un trafiquant de drogue dans la région du cou.
- Ne pas porter le gilet réflectorisé à la tombée de la nuit (19 heures - 07 heures), au moment de la pluie, temps de brouillard.
- Des FDS ont été tués par accident de la circulation.
- **Exemple 1:** Sur le Pont Aliou SOW, ex-pont de l'urgence, un policier a été tué en 1994 par un camion de sable.
 - **Exemple 2 :** A Sandiara, un gendarme sans gilet, la nuit, commis à la circulation, a été mortellement tué par un automobiliste en 2014.
 - **Exemple 3:** En 2004, aux environs de 02 heures du matin, sur l'avenue Cheikh Anta DIOP x Canal 4, un agent FDS faisant la circulation a été tué par un pilote sud - africain qui partait à l'aéroport. Le policier n'avait qu'une lampe torche. Le pilote pensait avoir affaire à un agresseur et devant les hésitations du policier sur la chaussée, il n'a pas pu l'éviter.
 - Arrêter plusieurs véhicules au même moment aux fins de contrôle. Ce qui crée souvent des bouchons, des désagréments. Il est important donc de respecter les règles sécuritaires et se dire pour chaque action ou décision, qu'on est garant de l'ordre public, de la tranquillité et de la paix dans la cité.
 - Aller à la Poursuite d'un automobiliste auteur d'une infraction au Code la route. Relever uniquement l'immatriculation, la marque du véhicule, la couleur, la direction, le nombre d'occupants et transmettre ces informations à votre base, à la SIC, au Numéro vert de la gendarmerie ou autre moyen de communication (SMS).

Exemple 1: Poursuivant un automobiliste qui avait refusé d’obtempérer à ses injonctions, au volant de son véhicule, l’agent FDS avait perdu le contrôle du volant pour finir sa course dans le décor cognant un arbre. Après quelques jours de coma à l’hôpital principal, il en est sorti avec un handicap à vie.

Exemple 2: Des FDS de patrouille la nuit dans leur ville, ont interpellé un individu porteur de drogue selon eux. Ils l’ont enfermé dans la malle arrière de leur voiture et arrivé au service, ils l’ont oublié dedans. Cette personne a perdu la vie.

- Garder le colis d’un passager inconnu au Poste de police surtout au niveau des frontières (valise, sac, pochette etc.).Toujours penser aux explosifs, à des actes terroristes ou autre danger.
- Ne jamais percevoir de l’argent, des

cadeaux en tenue sur la voie publique.
Exemple: Des FDS commises au contrôle à la frontière entre le Mali et le Sénégal, ont été filmées en train de percevoir de l’argent de passagers entrant dans le territoire national. Cela a fait le tour des réseaux sociaux et ils ont été relevés de leur poste et sévèrement sanctionnés.

• Dormir au poste de garde, laissant son arme à ses côtés ou être distrait par des palabres ou discussions inutiles. Vos interlocuteurs, pouvant être complices à des criminels, tentent ainsi de vous distraire.

- S’abstenir de secourir une personne en danger. Mais dans de tels cas, il faut aussi penser à une simulation, un piège de malfaiteurs ayant l’intention de commettre un acte criminel (simuler une panne).

2- SOLUTIONS

• Formation et renforcement de capacités permanents des FDS, surtout dans les nouvelles technologies (cybercriminalité, droit de l’homme).

• Spécialisation dans la gestion de la voie publique pour lutter efficacement contre les nouvelles formes de criminalité routière (braquage, attaque à main armée, trafics de toute sorte, la fraude documentaire, de devise et de médicaments, l’immigration irrégulière).

• Respect sans faille des prescriptions du Code de la route et de la réglementation en vigueur pour éradiquer la corruption, une réalité quotidienne selon l’enquête de perception réalisée dans la première phase de ce projet.

• Implication davantage des Collectivités territoriales pour améliorer et renforcer l’éclairage public et la signalisation routière souvent inexistante.

• Une plus grande rigueur dans la gestion des auto-écoles.

• Imprimer plus de rigueur dans la délivrance des permis de conduire et du contrôle technique.

Les arrangements, les interventions et les compromis doivent être bannis et des sanctions exemplaires appliquées aux corrupteurs et aux corrompus.

• Inculcation du culte de l’excellence. Mise en place d’un système de contrôle (Brigade prévôtale) pour corriger les tares et faire cesser tout cas de perception illégale d’argent ou tracasseries sous toutes ses formes.

• Motivation des FDS dans le cadre de la perception des amendes forfaitaires.

• Renforcement des effectifs et du matériel

2- RECOMMANDATIONS

AUX POPULATIONS CIVILES

Aux populations civiles, il est recommandé de :

Ne jamais accepter d'héberger une personne étrangère ignorant tout de lui (profession, lieu de provenance, destination exacte, motif du séjour, etc.)

- Ne jamais garder un colis pour une personne inconnue. Il peut contenir de la drogue, des explosifs, etc.
- Former et sensibiliser en permanence les populations pour lutter contre l'insécurité routière,
- Se rapprocher des Sapeurs-pompiers, de la Croix rouge pour avoir des notions de secourisme,
- Ne pas faire des trottoirs des lieux de commerce ou de mendicité,
- Eviter les arrangements, les interventions qui ne font que développer la corruption
- Impliquer les médias (la radio, la télévision, les communicateurs traditionnels, les chefs religieux) dans l'éveil des consciences pour des citoyens disciplinés et respectueux des lois et règlements.

AU SECTEUR ROUTIER

- Ne pas polémiquer avec les FDS, sous risque de délit d'outrage. En cas d'incompréhension, garder son calme et sa sérénité en attendant éventuellement de se rapprocher du chef de service, si on estime avoir raison,
- Eviter de circuler en moto-Jakarta au-delà de 22 heures ou aller en dehors de zone communale,
- Ne pas discréditer une institution en tentant de donner de l'argent ou un cadeau à un agent des FDS sur la voie publique. La corruption sous toutes ses formes est punie par la loi (corrompu comme corrupteur),
- Eviter de consommer des boissons énergisantes et/ou alcoolisées avant la prise du volant,
- Ne pas transporter ou aider des enfants mineurs à traverser une frontière terrestre, maritime etc.

AU SECTEUR PRIVE

Professionaliser le système du transport en commun,

- Former et encadrer les chauffeurs et leur permettre de disposer d'une couverture sociale,

AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES

Faire cesser l'occupation anarchique de la voie publique,

AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES

- Accélérer la modernisation du parc automobile qui est très vétuste,
- Initier l'enseignement de la sécurité routière à l'école primaire et dans les Dahras,
- Mettre en place de centres de formation ou de bureau d'information dans les gares routières pour renforcer les capacités des acteurs routiers,
- Renforcer l'Etat de droit et surtout garantir une justice équitable au-dessus de toute considération,
- Veiller à plus de rigueur dans la délivrance des permis de conduire et du contrôle technique des véhicules,
- Appliquer les sanctions prévues à l'article 307 et 307 bis du Code pénal relatif aux blessures ou à l'homicide involontaire par accident de la circulation, par imprudence, inattention ou inobservation des règlements,
- Identifier les zones accidentogènes pour la prise de mesure de prévention plus efficace.

RECOMMANDATIONS ISSUES DE L'ATELIER D'ELABORATION DU GUIDE SUR LA SECURITE ROUTIERE

LE CONCEPT DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sensibilisation : campagne sur la sécurité routière ;

La formation des usagers au Code de la route ;

La régulation et le contrôle routier (effectué par les FDS) ;

Bon état des véhicules ;

Installation de vidéos de surveillance, de radars ; Aménagement des voies (routes, pistes et sentiers) ; Construction de passerelles et autres ;

Eclairage public ;

Instauration de cordon de sécurité ;

Prise en charge médicale (Sapeurs-pompiers, hôpitaux) ;

Couverture par les assurances des véhicules conformément au code CIMA ;

Prise en charge des victimes par les sociétés d'assurance et le Fonds de garantie automobile.

Application plus rigoureuse des dispositions relatives aux violations du Code pénal et du Code de la route (augmentation des amendes forfaitaires etc.).

Les 20 principes du comportement du conducteur automobile

1. Dormez bien la veille d'un long trajet et ne prenez pas de médicament calmant ou d'excitant sans avis médical.
2. Ne prenez jamais d'alcool avant ou au moment de prendre le volant.
3. Etablissez votre itinéraire mais ne le minutez pas.
4. Partez à l'heure et même avant l'heure pour ne pas avoir à « rattraper le retard ».
5. Ne surchargez pas votre véhicule et, si vous mettez votre véhicule sur une galerie, arrimez-les bien (double arrimage indépendant)
6. Gardez la place arrière libre pour une bonne visibilité et pour éviter les blessures par projection en cas de choc.
7. Mettez les enfants toujours à l'arrière.
8. Vérifier l'état de votre véhicule : freins, pneus, éclairage, signaux de détresse, bonne marche du moteur.
9. Prenez une trousse de secours de première urgence, un ou deux triangles de pré-signalisation, une lampe de poche.
10. Réglez votre siège.
11. Attacher votre ceinture de sécurité et réglez-la si elle n'est pas enrouleur automatique.
12. Faites attacher leur ceinture à vos passagers.
13. Réglez vos rétroviseurs central et d'angles et assurez-vous une bonne visibilité en tout point.
14. Si vous êtes deux conducteurs, relayez-vous à chaque arrêt.
15. Ne mâchez pas de bonbon : en cas de choc, risque de détresse ventriculaire pas obstruction des voies aériennes.
16. Ne fumez pas, aérez votre véhicule.
17. Ne faites pas usage de votre téléphone portable.
18. Conduisez à votre rythme et en fonction de votre véhicule, ne soyez jamais au plus fort de sa puissance (réserve de sécurité).
19. Laissez-vous doubler et décélérez si nécessaire, la route n'est pas une piste de course, gardez vos distances.
20. Arrêtez-vous au premier signe de fatigue, réduisez votre vitesse la nuit, tenez compte de l'état de la route et des conditions atmosphériques (pluie, brouillard).

LES FACTEURS D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il faut les neutraliser par :

- La construction d'infrastructures routières de qualité;
- Appliquer rigoureusement les sanctions prévues en cas de non-respect de la réglementation;
- Penser à la substitution progressive des Jakarta par des tricycles tout en veillant pour l'instant à l'application rigoureuse des textes en vigueur;
- Avoir plus de rigueur dans la délivrance et le contrôle des pièces afférentes à la conduite des véhicules;
- Promouvoir l'apprentissage du Code de la route dès l'école primaire.

ACTEURS : RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Rabaissement de l'âge des véhicules de transport en commun,
- Reversement d'un pourcentage des amendes forfaitaires à l'agent verbalisateur avec des mesures d'accompagnement.

INSTRUMENTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ARSENAL TECHNIQUE ET JURIDIQUE)

Au niveau des zones urbaines

- Présence constante des FDS dans les zones « accidentogènes » ;
- Mise en place d'une signalisation routière ;
- Application rigoureuse des textes de loi en vigueur;
- Aménagement des routes et accotements;
- Arrêt de délivrance des visites techniques, permis de conduire et licences de complaisance.

Au niveau des zones péri-urbaines

- Aménagement des routes pour permettre une meilleure circulation des véhicules;
- Mise en place de ralentisseurs de vitesse dans les zones « accidentogènes » ;
- Aménagement des zones d'arrêt d'urgence sur les routes ;
- Mise en place des panneaux d'indication à l'entrée et à la sortie des villes.

Au niveau des zones rurales

- Matérialisation de ligne continue à l'intérieur des villages;
- Présence des FDS pour assurer le respect des règles de conduite Organisation d'opérations continues et mixtes;
- Mise en place des panneaux d'indication à l'entrée et à la sortie des villages.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Il faut plus d'efficacité et de diligence dans la gestion des scènes d'accident de la circulation (de l'alerte jusqu'à la prise en charge des victimes dans une structure sanitaire), à savoir :

- S'enquérir de la nature de l'accident
- Prévenir les secours et requérir le médecin au besoin Informer la hiérarchie ;
- Rassembler le matériel de constat : exemple (décamètre, tresses, balises etc.) ;
- Se rendre sur les lieux ;
- Établir un périmètre de sécurité ;
- Procéder aux constatations c'est-à-dire matérialiser la scène d'accident pour permettre la fluidité de la circulation ;
- Identifier les victimes et séparer les blessés des corps sans vie et les fouiller éventuellement ;
- Etablir le plan des lieux par un croquis etc.

COLLABORATION ENTRE FDS

Pour une collaboration optimale et productive entre FDS, il faut un / une :

- Partage d'informations assistance ou concours mutuel,
- Multiplication des opérations combinées et concomitantes,
- Visite de courtoisie entre FDS,
- Rencontres périodiques,
- Mise en place de postes mixtes.

LA CORRUPTION EST SOURCE D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE. POUR Y PALLIER, IL FAUT

- Contrôler et sanctionner au besoin des agents chargés d'assurer la circulation routière ainsi que les usagers qui seraient tentés de corrompre les FDS.
- Revaloriser le traitement des FDS pour les mettre à l'abri du besoin.
- Envisager la mise en place d'unités spéciales de circulation au niveau des régions.

LES PIÈCES AFFÉRENTES À LA CONDUITE DU VÉHICULE DOIVENT ÊTRE DÉLIVRÉES SANS COMPLAISANCE

Pour une bonne gestion du secteur, il faut :

- Démanteler les réseaux de fraude et de contrefaçon de pièces afférentes à la circulation des véhicules

CONDUITE ET COMPORTEMENT DES FDS

Ces derniers doivent être responsables. Pour y parvenir, il convient

D'appliquer rigoureusement et sans complaisance la réglementation et les consignes de la hiérarchie. En somme, toujours faire preuve de professionnalisme. Toujours collaborer avec les FDS pour plus d'efficacité dans l'exercice des fonctions. Donc il faut privilégier le renseignement, protéger la source de tous dangers et se rendre sur les lieux en temps réel. Sensibiliser les usagers et les FDS sur les comportements à risque.



SOCIÉTÉ ET CODE DE LA ROUTE

- Révision de certains points du Code la route pour les adapter aux réalités sociales
- Vulgarisation du Code en vue de son appropriation par les populations.
- Traduction du Code dans les différentes langues nationales.

GESTION DE L'ESPACE PUBLIC

- Requérir l'avis des FDS dans la délivrance des autorisations d'occupation de la voie publique.
- Inciter les autorités locales à réinvestir les taxes perçues dans l'amélioration de l'espace public (éclairage et entretien).

PERCEPTION DES POPULATIONS ENVERS LES FDS

- Il faut avoir des FDS de proximité pour une meilleure compréhension de leurs missions et instaurer une relation de confiance avec la population,
- Améliorer l'accueil et l'écoute au niveau des services par une bonne formation des futurs FDS dans les écoles,
- Renforcer les capacités des FDS au sein des unités lors des causeries morales,
- Revoir le comportement des FDS sur la voie publique par un intéressement direct sur les amendes forfaitaires et un contrôle renforcé au besoin par des caméras embarquées,
- Inculquer le civisme à la population pour un meilleur respect des institutions et des FDS,
- Renforcer les moyens et améliorer les conditions de travail des FDS

COLLABORATION ENTRE FDS ET POPULATIONS

- Sensibilisation et formation des populations par les FDS au moyen de rappels à l'ordre et de présence sur la voie publique,
- Contrôles routiers et instauration de relations de confiance par diverses approches telles que des visites de courtoisie, etc.
- Organisation de cadres d'échange,
- Amélioration de l'accueil et de l'orientation dans les postes de police,
- Aide à la mise en place de comités de vigilance etc.
- Recours à l'assistance des populations au besoin en cas d'accidents (collecte d'informations)
- Aides à apporter par les populations aux FDS par la mise en place de moyens adéquats pour gérer les événements qui surviennent sur la route (accidents etc.).
- Transmission d'informations et de renseignements aux FDS par les populations, notamment en cas de survenance d'accidents, d'existence d'anomalies sur la voie publique pouvant causer des accidents,
- Protection des informateurs en cas de transmission d'informations de nature criminelle, les FDS.



SAHEL ROAD SAFETY INITIATIVE

LES CONDITIONS REQUISES POUR CONDUIRE UN VÉLO-TAXI COMMUNÉMENT APPELÉ « JAKARTA »

- PORTER UN GILET FLUORESCENT
- ETRE AGÉ DE PLUS DE 18 ANS
- AVOIR UN PERMIS DE CONDUIRE A1
- CASQUE OBLIGATOIRE POUR LE CONDUCTEUR ET LE PASSAGER
- AVOIR UNE PLAQUE D'IMMATRICULATION
- OBTENIR UNE ASSURANCE
- EVITER LE SURNOMBRE : UN SEUL PASSAGER AUTORISÉ
- RESPECTER LA LIMITATION DES VITESSES
- OBTENIR UNE LICENCE

#SRSI partnerswestafrica.org



SAHEL ROAD SAFETY INITIATIVE

LES CONDITIONS REQUISES POUR CONDUIRE UN VÉHICULE À TRACTION ANIMALE OU HIPPOMOBILE



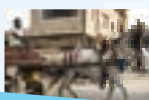
Éviter le surnombre de passager car la charge ne doit pas excéder la capacité d'attraction de l'animal



Il est interdit d'utiliser tout type de cravache, fouet ou bâton qui peut infliger à l'animal des blessures ou de la souffrance.



Toutes les charrettes ou calèches doivent être munies d'un dispositif d'éclairage placé à l'avant et deux dispositifs à l'arrière reflétant une lumière rouge (catadiottes)



Le conducteur de charrette doit avoir 15 ans révolus pour être apte à conduire le véhicule.



Tout cheval résident au Sénégal doit avoir un livret sanitaire et signalétique



Nul ne peut conduire un véhicule hippomobile affecté au transport s'il n'est pas titulaire d'une carte de cocher



@pwa_sénégal
#SRSI partnerswestafrica.org

#SRSI partnerswestafrica.org



"ROADMAPS TO SECURITY IN SENEGAL AND BURKINA-FASO"

LUTTER CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE SOUS TOUTES SES FORMES
AU SENEGAL ET AU BURKINA-FASO

NOS PARTENAIRES



Retrouvez ce guide et toutes les publications de PartnersWest Africa - Sénégal
sur le site : www.partnerswestafrica.org



@pwa_sénégal
partnerswestafrica.org

Imprimé à Dakar - Sénégal, juillet 2021



MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DÉSENGAGEMENT