

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DE LA TURQUIE

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2
Route et qualité de vie

RESUME

Dans le cadre du contrat d'avance signé entre le Gouvernement De La République Turque et la Banque Mondiale, 65 millions d'USD est procuré et "le Projet de Securite De Trafic" de 91 millions d'USD (dont 26 million de budget national) est établi. Le projet se terminera en Juin 2003.

L 'objective principal de ce projet est de déterminer et d'appliquer le vision, le but et la stratégie pour diminuer jusqu'au 40%, les morts et les blessés à la suite des accidents de circulation dans 10 ans.

La sécurité de trafic est un système qui contient plusieurs genres d'activités et d'organisations et qui nécessite une bonne coordination pour atteindre au niveau désiré. Généralement ce système qui contient le polytechnique, l'inspection, l'éducation et les secours d'urgence, est équipé de L'unité de l'Administration de Projet pour établir la coordination et pour créer une possibilité d'ingérence efficace.

Un premier pas est jeté pour rechercher fondamentalement un problème si important et pour en trouver des résolutions.

LE PROJET DE SECURITE DE TRAFFIC

Les accidents de la circulation gardent dans l'actualité la première place comme un des problèmes importants qui attendent la résolution. A cause des accidents de circulation chaque année des 10.000 de nos compatriotes meurent, des 100.000 se blessent, une partie deviennent estropiés et nos pertes financières franchissent des milles billions.

Si on fait une recherche sur les accidents de la circulation qui ont lieu dans notre pays, on constate que les fautes faites par les conducteurs atteignent au 98%, malheureusement, les recherches sur les causes de faux comportements des conducteurs, ne sont pas encore faits.

Un autre sujet important selon les statistiques d'accidents publiées, c'est le petit pourcentage des fautes de routes comme 1.5%-2%. Mais quand on recherche les causes de dépassement erroné et d'aller en excès de vitesse qui forment 65% des accidents de circulation, on constate que les influences de service de polytechnique qui ne se voient pas directement, jouent un rôle important à l'apparition des accidents graves.

Dans notre pays surtout sur les lignes où les accidents sont nombreux, la police fait les services d'inspection. Mais il faut une inspection plus efficace et plus dissuasive pour la diminution important d'accidents dans notre pays. Pour diminuer la fonction d'être- humain au cours des accidents de circulation, le deuxième point important après l'éducation, c'est une bonne inspection. Cela peut se réaliser avec les contrôles de 24 heures avec les voitures de polices agréées et avec le poursuite de pointage de punition.

Après les accidents 10% des morts se réalisent à la première cinq minutes et 50% dans la première demi heure. C'est pour cela que les secours d'urgence gagnent plus d'importances. La durée d'ingérence aux secours d'urgence peut diminuer avec une communication vite. En outre, le nombre des ambulances doit s'enrichir au sujet de personnel et d'équipement.

Comme nous savons, la sécurité de trafic est un système qui nécessite une bonne coordination pour arriver au niveau désiré et qui possède plusieurs sortes d'activités et d'organisations. Le système qui possède généralement la polytechnique l'inspection, l'éducation et les secours d'urgence doit être équipé de l'unité d'administration de projet pour établir la coordination et de créer une possibilité d'ingérence efficace. Un pas très important est jeté pour trouver des solutions et pour faire des recherches approfondies sur ce problème.

Dans le cadre de contrat d'avance ratifié entre le Gouvernement de la République Turque et La Banque mondiale (65 millions de dollars comme crédit , 26 millions de dollars du budget national) "Le Projet De Sécurité de Trafic " est établi. Le projet a été commencé en juillet 1998.

Au cours de ce projet, peut – être pour la première fois; quatre fondations qui ont le rapport direct avec la sécurité de trafic travaillent collectivement sur les programmes de travaux et les objectives qui sont projetés d'avance.

- Dans le cadre de polytechnique la Direction Générale Des Routes attachée au Ministère Des Travaux Publics.
- Dans le cadre d'inspection, la Direction Générale de Sécurité attachée ou Ministère des Affaires Intérieure.
- Sur le sujet de premiers secours Ministère de la Santé public et l'Université de Gazi.
- Pour le sujet d'éducation, les unités et les personnels qui ont le rapport, atteignent pour arriver aux buts du projet.

La Direction Générale des Routes trouve des résolutions qui minimiseront la possibilité d'accidents selon un programme précisé sur la ligne où le projet s'appliquera et sur les parties qu'on appelle "**Point d'accident fréquent** " où les accidents sont nombreux et fait l'amélioration de ces endroits. Et aussi DGR fait des travaux de complètements et de renouvellement des panneaux de signalisation horizontales et verticales, qui se trouvent sur les routes principales de 4500 km. Une banque de données commune qui sera la base aux décisions concernant la sécurité de trafic sera formée par la DGR et la Direction Générale de sécurité.

La Direction Générale de Sécurité formera avec la somme affectée pour lui, 110 équipes total en chaque 50 – 100 km selon l'intensité du trafic ; dans la Turquie entière et surtout sur les lignes où les accidents sont nombreux. Ces équipes activeront l'application de points de punition et réaliseront un contrôle plus efficace en utilisant des véhicules modernes équipées d'ordinateur.

Approximativement, 400 instituteurs qui travaillent dans 322 écoles choisies par le ministère d'éducation seront éduqués et dont 100 seront chargés comme " instituteur de formation " et ils vont éduquer les conducteurs qui travaillent dans des associations et des fondations des services publics.

L'université de Gazi a projeté les projets de premiers secours qui seront étendus sur toute la route pendant la deuxième phase du projet,

Jusqu'aujourd'hui dans le cadre de ce projet :

- 241 points d'accidents fréquents sont améliorés
- Les articles de parapets et les articles de signalisation de trafic sont achetés
- Les travaux de la banque de donnée commune continuent
- 780 polices routières sont évalués physico-techniquement 586 instituteurs de formation de trafic et 10.000 conducteurs sont éduqués.
- En deux sujets différents (vitesse et ceinture de sécurité) les campagnes ont été faits
- Le projet de premier secours a été commencé.

Un des premières phases du projet de sécurité de trafic est d'améliorer et de poursuivre les points d'accidents fréquent. La direction Générale des Routes fait l'analyse des points d'accidents fréquents annuellement pour ces travaux d'amélioration et de poursuite.

L'ANALYSE DU POINT D'ACCIDENT FREQUENT

Introduction

La sécurité routière est le problème du dernier siècle. La gravité et l'augmentation de pertes des accidents, ont poussé les gouvernements pour faire des travaux sérieux. C'est pour cela que le Programme d'Amélioration de Sécurité de Route a été développé.

Dans un programme de sécurité conforme, il existe :

- Recueillement de données
- Constatation des endroits qui posent des problèmes (points d'accident fréquent)
- Choix des mesures alternatives
- Planification et application des mesures
- Evaluation des influences des mesures
- Evaluation de problème

Les Donnée d'accident :

Une donnée de confiance est le premier pas pour l'analyse. Parce qu'en utilisant les données d'accidents on peut faire les suivants :

- Comprendre la cause de l'accident
- Préciser la place du point d'accident fréquent
- Décider au programme de sécurité et les mesures
- Evaluer l'influence des mesures

Les données accueillies doivent comprendre des renseignements supplémentaires, par exemple :

- Sorte d'accident
- Grandeur d'accident
- Heure d'accident
- Conditions d'éclairage
- Conditions météorologiques
- Sorte de contrôle de trafic, etc.

Les renseignements concernant les accidents sont ramassés et stockés, à l'ordinateur par les unités de sécurité mais les données recueillies ne sont pas suffisantes pour un analyse complet. C'est pour cela que, les conséquences ne peuvent pas toujours être fiables.

La précision des points d'accident fréquent :

Généralement, les points d'accident fréquent sont des lieux où les accidents sont nombreux. Si on dit autrement, les points d'accident fréquent sont des lieux où les données d'accident analysées statistiquement sur une route précise, sont plus grandes que la valeur critique.

Les méthodes d'analyse de point d'accident fréquent :

- La méthode de fréquence d'accidents
- La méthode de pourcentage
- La méthode de pourcentage de nombre
- La méthode de contrôle de qualité de pourcentage.

Les deux premières méthodes utilisées pour les petites routes et avenues, sont assez simples. Les deux méthodes suivantes se conseillent pour des routes qui ont un volume plus grand et qui ont un niveau de changement plus grand. La méthode de contrôle de qualité de pourcentage est supérieure qu'aux autres. Les points d'accident fréquent se déterminent, sur une carte de point après être précisés.

L'analyse de point d'accident fréquent en Turquie (jusqu'en 1994)

Les points d'accident fréquent se trouvent en deux façons différentes :

- Les points d'accident fréquent ou les endroits, sont précisés par les Directions de Zone attachées à la Direction Générale des Routes.
- Les points d'accident fréquent ou les endroits sont précisés avec la méthode de contrôle de qualité de pourcentage.

1. Les points d'accident fréquent trouvés par les directions régionales.

Les points d'accident fréquent ou les endroits qui ont des problèmes potentiels qui ne sont pas précisés d'une certaine cause avec la méthode de contrôle de qualité de pourcentage, sont précisés grâce à la coordination des unités de trafic, planification, étude et formation de projet de la direction régionale et grâce à cela qu'une liste des endroits dangereux est préparée.

2. Les points d'accident fréquent précisés par la méthode de contrôle de qualité de pourcentage:

Court description de la méthode: à cette méthode les routes d'états sont recherchés en distance égales de 1 km. Cette méthode ne peut pas être utilisée pour les routes urbaines et pour les autoroutes puisque les valeurs journalières de trafic sont comptées pour les routes d'états.

Selon la méthode citée en dessus on trouve les valeurs de trois indices; l'indice de fréquence l'indice de pourcentage d'accidents et l'indice de grandeur. Et si tous ces valeurs d'indices sont plus grands que "1" pour un endroit, on le nomme "point d'accident fréquent".

Les données de la méthode sont les renseignements qui sont écrits sur la forme de "enregistrement d'accident de circulation" et qui est remplie pour chaque accident. Ces données concernant les accidents de circulation sont stockées dans des cassettes magnétiques par le Département d'ordinateur de la Direction Générale de Sécurité selon le protocole signé entre la Direction Générale des Routes et la Direction Générale de Sécurité.

Les difficultés pendant l'application de la méthode:

1. Les difficultés de données procurées par La Direction Général De Sécurité,
2. La forme de l'enregistrement d'accident de circulation est remplie par les patrouilles de polices sur l'endroit de l'accident. Parfois ces patrouilles sont sans expériences, et ils font des erreurs en enregistrant les formes.

Généralement les patrouilles font les erreurs suivantes:

- On n'inscrit pas le numéro de cours de contrôle et la distance d'accident en km sur la forme. Exemple:selon les statistiques de 1998, cette année là 440 000 accidents de circulations se sont présentés, mais simplement sur 110 000 formes il existe le numéro de cours de contrôle et la distance en km.
- Parfois, c'est seulement le km de l'endroit de l'accident n'est pas inscrit.
- Sur quelques formes on inscrit les différentes spécialités qui ne peuvent point se trouver ensemble pour un même endroit.

Exemple:on écrit pour le même point "le carrefour "et "le virage" comme spécialités.

Un autre désavantage à part les difficultés citées ci-dessus c'est de prendre les cassettes magnétiques annuellement. Les rapports d'accidents sont inscrits à l'ordinateur après être accueillis au département d'ordinateur à La Direction Générale de Sécurité et les cassettes magnétiques sont envoyées à la Direction Générale de routes l'année suivante. Exemple:Les renseignements des accidents de l'année 1997 sont parvenus à DGR en octobre 1998. C'est pour cela que la précision d'un point d'accident fréquent et d'en prendre des mesures dure 2 ans.