



Listes de contenus disponibles sur: [Scholar](#)

Stratégies de prévention des accidents de circulation routière à Lubumbashi

Journal homepage: ijssass.com/index.php/ijssass

Stratégies de prévention des accidents de circulation routière à Lubumbashi.

Mawuwa Mpemba Fifi ^{*}

Cheffe de Travaux à l'Université de Lubumbashi

Received 29 May 2024; Accepted 12 August 2024

Available online 1 September 2024

ARTICLE INFO

Keywords:

Stratégie

Prévention

Accident

ABSTRACT

Cette étude aborde les stratégies de prévention des accidents de circulation routière à Lubumbashi. Elle se fixe, pour objectif, déterminer les moyens de prévention de ces accidents sur le tronçon Kenya-centre-ville. En suite et préconiser des solutions adéquates pour en forcer la validité des stratégies en place afin que la population en-soi bénéficiaire. Notre population de recherche est constituée de 142 sujets d'où nous avons extrait un échantillon de 39 sujets dont 13 chauffeurs autochtones, 13 piétons tous autochtones et 13 autres policiers de circulation routière. La méthode d'enquête psycho-sociale et la méthode descriptive ont été employées en vue d'obtenir les informations à travers trois techniques suivantes : Entretien, questionnaire et la technique documentaire.

English

This study addresses strategies for preventing road traffic accidents in Lubumbashi. Its objective is to determine the means of preventing these accidents on the Kenya-city center section. Then, recommend appropriate solutions to enforce the validity of the strategies in place so that the population itself benefits. Our research population is made up of 142 subjects from which we extracted a sample of 39 subjects including 13 indigenous drivers, 13 pedestrians, all indigenous, and 13 other road traffic police officers. The psycho-social survey method and the descriptive method were used to obtain information through the following three techniques: Interview, questionnaire and documentary technique.

INTRODUCTION

Le monde entier est secoué par diverses formes d'accidents de circulation routière. Elles concernent les facteurs humains, techniques et environnementaux. A titre illustratif, les facteurs humains à base de plusieurs accidents routiers qui concernent l'homme et dont les sources peuvent être l'ivresse au volant, l'excès de vitesse, l'inexpérience, la vitesse non règlementée, les erreurs de perception du conducteur, les violations délibérées, l'inattention au volant, la fatigue, l'hypovigilance, le stress, le non-respect du code de la route.

Quant aux causes techniques, nous avons la défektivité des véhicules, le manque de contrôles techniques périodiques et le manque d'entretien journalier des véhicules.

Concernant les facteurs environnementaux, nous avons la défaillance de signaux lumineux où de signalisation, l'absence de casse vitesse, l'état glissant de route. Tels sont les éléments à l'origine des accidents de circulation routière fournies par les agents de la police de circulation routière et les passagers de la commune Kenya.

Ces stratégies sont suscitées par le taux élevé de la gravité, des accidents de circulation routière car ce problème des accidents de circulation routière qu'a pris de l'ampleur dans les pays le plus développés, commence à peine à se poser dans les autres.

Selon le rapport du ministère de la santé publique au Bénin en 2009 le nombre des accidents, la gravité des lésions occasionnées et le cout financier engendré, constituent au Bénin un problème de santé publique au quel il convient d'apporter les solutions appropriées et le but principal de cette étude est de susciter un nouveau dynamisme et l'adoption des stratégies intégrées pour une meilleure efficacité et une amélioration effective de la sécurité routière.

L'institut bruxellois pour la gestion de l'environnement présente les statistiques des accidents produits en (2011) : 414 accidents corporels se sont produits sur une route en ligne droite ; 282 sur une route en courbe et ; 137 à un croisement ou une bifurcation.

Ces trois configurations des lieux comptent pour plus de 85% de l'ensemble des accidents corporels et le facteur vitesse joue un grand rôle dans 46% d'accidents en ligne courbe. Selon l'association de prévention routière groupe seniors, les accidents routiers sont plus souvent mortels car en 2008 la route a fait 811 tués et 7596 blessés chez les personnes âgées de 65 ans et plus en France.

Tous les jours des milliers des personnes sont tuées ou blessées sur nos routes des hommes, des femmes ou des enfants qui marchent ou se déplacent à bicyclette ou à moto pour se rendre à l'école ou au travail encore qui jouent dans la rue ou qui font des longs voyages ne rentrerons jamais chez eux et laisserons des familles et des communautés brisées.

Toutes les années des millions des personnes passeront de longues semaines à l'hôpital à cause des graves accidents et beaucoup ne pourront jamais vivre, travailler ou s'amuser comme avant les efforts déployés actuellement pour améliorer la sécurité routière sont minimes en comparaison de ces souffrances humaines croissantes. L'Organisation Mondiale de la Santé et la Banque mondiale ont produit ensemble ce rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation routière en 2011.

Il a pour objectif de présenter un examen détaillé de ce que l'on connaît de l'ampleur, des facteurs des risques et des conséquences des accidents de la route ainsi que des solutions pour prévenir ces accidents et en atténuer les répercussions.

Ce document est le fruit d'effort concerté institutionnel et individuel sous la coordination de l'Organisation mondiale de la santé et de la Banque mondiale plus de cents spécialistes des tous les continents et des différents secteurs dont le transport, le génie, la santé, la police, l'Éducation et la société civile ont collaboré à sa préparation.

Les accidents de la circulation représentent un problème de santé publique croissant qui touche de façon disproportionnée des groupes d'usagers de la route vulnérables, y compris les pauvres plus de la moitié des personnes tuées dans les accidents de la circulation sont les jeunes adultes de 15 à 45 ans et il s'agit souvent de soutien familial.

En outre les accidents de circulation coûtent au pays à faible revenus et à revenus moyens de 1% à 2% de leur produit national brut. Soit plus que la totalité de l'aide au développement qu'ils reçoivent.

Cependant, il est possible de prévenir les accidents de circulation et les blessures qui en résultent dans le pays à revenus élevés, un ensemble d'interventions classiques a permis de réduire sensiblement les conséquences des accidents de la circulation ainsi, les lois limitant la vitesse et la consommation d'alcool et rendant obligatoire le port de la ceinture et du casque sont appliqués et des mesures sont prises pour rendre la conception et l'utilisation des routes et des véhicules plus sûres.

La réduction du nombre des accidents de la circulation peut contribuer à la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement qui vise à réduire la moitié, l'extrême pauvreté et à faire reculer la mortalité infantile s'agissant de la République Démocratique du Congo et plus particulièrement dans la ville de Lubumbashi, le rapport annuel de l'exercice 2015 de la police de circulation routière énumère les statistiques ci-après de la fréquence d'accidents :

- 82% pour la commune de Lubumbashi ;
- 193% pour la commune Kampemba ;
- 170% pour la commune annexe ;
- 51% pour la commune Katuba ;
- 31% pour la commune Kamalondo ;
- 21% pour la commune Kenya et
- 25% pour la commune Ruashi soit.

Les éléments qui intéressent notre étude sont les statistiques des accidents qui se sont reproduits de 2014 à 2015 elle a été menée auprès des agents de la police de circulation routière de la commune de Lubumbashi.

Cette étude relève du domaine de la psychologie du travail. est consacrée essentiellement à l'ergonomie d'où l'outil de travail doit être conçu suivant les caractéristiques de l'homme. D'où ces stratégies contre la survenue des accidents concernent les piétons, où passagers du tronçon Kenya centre-ville, les chauffeurs de la ligne centre-ville Kenya et les agents de la police de circulation routière du bureau Etat-major/ centre-ville.

Dans la commune de Lubumbashi, sur le tronçon Kenya centre-ville, nous avons constaté un taux élevé des accidents, de circulation routière.

Pour avoir des informations sur les stratégies de prévention des accidents de Circulation routière. Dans la commune de Lubumbashi et sur le tronçon Kenya centre-ville, nous avons consulté trois catégories des sujets :

- ❖ Les agents de la police de circulation routière (PCR). Cette police nous a donné les informations selon lesquelles elle conçoit les mesures préventives et elle contrôle les chauffeurs si ces mesures mises sur pied sont pratiquées et voire si les stratégies de préventions des accidents de circulation routière sont utilisées. Le PCR a conçu les stratégies ci-dessus :
 - Encourager l'application de lois et règlement relatif à la sécurité de la circulation et Faire de la sécurité routière une priorité politique ;
 - Faire campagne pour que le contrevenant soit puni sans tarder et avec fermeté
 - Se comporter de façon responsable en respectant les limite de vitesse sur les routes ;
 - En ne conduisant jamais avec une alcoolémie supérieure à la limite légale ;
 - La maitrise du code de la route ;
 - La règlementation en rapport à la priorité des routes ;
 - La prévention du mal si vite est apprécié par la présence de l'agent qualifié ;
 - La fermeture des centres autoécoles non qualifiés ; - Le contrôle d'une formation requise de chauffeurs ;
 - La non distribution aléatoire de permis de conduire aux chauffeurs non qualifier par le service de transport.

- ❖ Les piétons du tronçon Kenya centre-ville d'après eux, ils nous ont fournis les informations auxquelles il faut :
 - Adopter et appliquer les lois rendant obligatoire le port de ceinture ainsi que le port du casque à vélo et à moto.
 - Fixer les limites de vitesse approprier et le faire exporter ;

- Encourager le gouvernement à rendre les routes sûres ;
 - Aider à planifier les réseaux de transport efficace et sûr qui tiennent compte de conducteurs et des usagers de la route vulnérable, piétons cyclistes ;
 - Nommer un organisme directeur pour la sécurité routière de doter de suffisamment des ressources et le rendre respectable devant le publique.
- ❖ Pour la troisième catégorie interrogée qui sont les chauffeurs disent qu'il faut :
- Veiller à ce que tous les véhicules répondent aux normes de sécurité établis pour le pays en développement ;
 - Commencer à construire des véhicules dont l'avant est plus sûr afin de réduire le nombre de traumatisme dont sont victimes les usagers de la route vulnérable.

Quelles sont les stratégies de prévention des accidents de circulation routière dans la ville de Lubumbashi, plus particulièrement sur le tronçon Kenya centre-ville ?

Pour ce travail, nous partirons de l'hypothèse selon laquelle les stratégies de prévention des accidents de circulations routière peuvent être humaines, techniques et environnementaux.

Stratégies humaines, La maîtrise du code de la route ; La réglementation en rapport à la priorité des routes ; La prévention du mal si vite est appréciée par la présence de l'agent qualifié ; La fermeture des centres auto-école non qualifié ; Le contrôle d'une formation requise de chauffeurs ; La non distribution aléatoires de permis de conduire aux chauffeurs non qualifiés par le service de transports. L'auto-gérance de stress-émotionnelle

- La fatigue
 - Le conseil sur les mauvais stationnements
 - Décourager les chauffeurs le mauvais dépassement
 - Interpeler, les chauffeurs sur la mauvaise décision
- Stratégies techniques
- Imposer aux chauffeurs l'entretien régulier de véhicule
 - Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie
 - Contrôle technique.
- Environnementaux
- Le renforcement et l'éclairage public
 - Elargir la dimension des avenues
 - Multiplier les signaux lumineux

Pour réaliser cet article, nous avons utilisé les méthodes d'enquête psycho-sociale et descriptive soutenues par les techniques : documentaire, de l'entretien et celle du questionnaire et le test statistique.

Hormis l'introduction et la conclusion, notre texte se structure autour de trois axes à savoir : les aspects

conceptuels et théoriques, aspects méthodologiques, puis les résultats de la recherche.

1. ASPECTS CONCEPTUELS ET THEORIQUES

Cette partie est essentiellement consacrée à la présentation des éléments théoriques liés à cette étude et aux définitions des concepts de base.

1.1. CONCEPTS DE BASE

1.1.1 ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE

- a) **Lewhe Mahugnon jorys** (2009, p37), définit un accident de circulation comme un choc qui a lieu sur un réseau routier entre un appareil roulant, (automobile, moto, vélo), et toute autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines ou dégâts matériels.
- b) **Le ministre français** de l'équipement (2009, p8) définit aussi l'accident de circulation comme des évènements malheureux ou dommageables survenus sur une route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public.
- c) D'après **WALLAR** 1998, p28) un accident de circulation est défini comme un désagrément qui arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre les potentiels de l'organisme et des exigences de l'environnement.

Ainsi, nous appréhendons à notre tour l'accident de circulation comme un évènement imprévu sans réel gravité, simple péripétie qui ne remet en cause une évolution favorable.

1.1.2 STRATEGIES DE PREVENTION

- 2 Selon V. Langois (2014, p14) les stratégies sont définies comme le plan et la politique d'ensemble en vue de réaliser ses objectifs.
- 3 Selon Michael porter (2012, p50), les stratégies sont définies comme une combinaison d'objectifs que se force d'atteindre une firme et les moyens par lesquels, elle cherche à les atteindre.
- 4 Selon Demeure (2005, p83), une stratégie c'est un ensemble des décisions prise en l'avance par une entreprise pour une période donnée, en vue d'atteindre les objectifs généraux dans un univers concurrentiel, politique, économique et social.

En ce qui nous concerne, nous entendons par stratégie un moyen utilisé pour atteindre un résultat favorable devant un obstacle.

1.2 THEORIES SUR LES CONCEPTS DE BASE.

1.2.1 Théorie sur les accidents de circulation routière

Dans le domaine du contrôle de la route, un modèle du risque « Zéro » est proposé comme guide pour l'action, il postule que les individus grainent assez des sanctions pour modifier les comportements inflationnistes si les contrôles sont suffisamment fréquent.

Pourtant, nous verrons que le droit est loin d'être dissuasif pour tous. Peut-on alors s'inspirer d'un tel modèle pour concevoir durablement la politique publique de sécurité routière pour comprendre la potentialité de cette démarche, il faut préciser ces fondements.

Des fatalistes sujets à l'inattention ou la négligence contre les accidents des fatalistes dénie les risques des diverses façon, Wildavisky, Dakel en 1990, ces groupes sont particulièrement résistants à la prévention et des argumentations rationnelles, ils réduisent toutes dissonances cognitives en ignorant ou en contestant

les savoirs.

PERTI WATEL, il cherche les causes de risques routiers dans un monde extérieur et certains est plutôt hostile, les malheurs sont attribués à la malchance. Cette conception entraîne ou justifie l'absence des précautions ou d'attention face aux risques routiers, elle s'associe parfois à une crainte de l'avenir.

Ces représentations sont alors sous-entendues par des réalités telles que, des formations scolaires ou professionnelles insuffisantes pour les jeunes, une absence d'insertion sociale pour le plus défriser comme l'agent principal des accidents de circulation routière.

1.2.2 Théorie sur les stratégies de prévention des accidents de circulation routière

La Costa-Rica compte environ 4million d'habitant, quelques 900000 Véhicules et un réseau routier de 29 000 km dont 9000 km revêtus seul 20% des routes revêtues sont dans un état satisfaisant ; les accidents de circulation et leurs conséquences constituent manifestement un problème de santé publique.

Ils sont les principales causes de décès dans le groupe d'Age de 10 à 45 ans et la troisième cause d'année de vie perdues en raison d'une mort prématurée.

Les accidents de la circulation routière cout au pays près de 2 ,3% de son produit intérieur brut en raison de la gravité et de la complexité de la sécurité routière un ensemble d'intervention coordonné recouvrant des nombreux secteurs, et dis Pline a été formulé.

Le conseil national de la sécurité routière qui est rattaché au ministère des travaux publique et de transport existe depuis 23, un plan national de sécurité routière visant à réduire de 19% de taux de mortalité entre 2001 et 2005 a été mise en œuvre avec des mesures dans la réglemations de la circulation, la Surveillance policière, l'éducation, infrastructure et la recherche.

2. ASPECTS METHODOLOGIQUES

Dans cette partie nous présentons notre champ d'investigation, la population et l'échantillon d'étude, la méthode et les techniques utilisées.

Comme nous l'avons annoncé, la présente étude est réalisée dans la ville de Lubumbashi, mais dans le cadre spécifique qui est le tronçon de la commune Kenya vers le centre ville de Lubumbashi, nous avons choisi ce cadre de recherche, parce que nous travaillons sur les accidents de circulation pour connaître les mesures préventives qui sont mises sur pied.

2.1 DESCRIPTION DE LA POPULATION

Notre population de recherche est constituée, des polices de circulation routière, des piétons de la ville de

Lubumbashi et les chauffeurs des lignes Kenya centre-ville.

Tableau 1 : Population de recherche

Nationalité	Sexe	Fonction	Total
Autochtones	Masculin	Inspecteur général	1
Autochtones	Masculin & Féminin	Inspecteur adjoint	2
Autochtones	Masculin	Capitaine	18
Etrangère	Masculin	Commandant	26
Autochtones	Masculin	Escadrons	95
TOTAL			142

Ce tableau nous montre que l'effectif totale de la population de la commune de Lubumbashi du bureau Etat-major de la police de circulation routière est de 142 personnes dont 1 inspecteur général autochtone, 2 inspecteurs adjoint, 18 capitaines sont autochtones, 26 commandants soit autochtones et enfin 95 escadrons soit autochtones.

2.2. L'Echantillon de recherche

Un échantillon peut être compris comme un nombre d'individus réduit qui a été extrait de la population où au problème poser. C'est ainsi que notre échantillon est composé de 45 individus dont 15 piétons, 15 chauffeurs et 15 police de circulation routière situe dans la tranche d'âge différente et fonction différente.

Nous nous sommes appuyés sur la méthode d'échantillonnage aléatoire elle a consisté à interroger quelques piétons, quelques chauffeurs et quelques policiers de circulation routière la même probabilité d'être choisie dans l'échantillon.

Tableau 2 : Voici comment se présente notre échantillon ?

NATIONALITE	SEXE	FONCTION	TOTAL
Autochtones	Masculin	Chauffeurs	13
Autochtones	Masculin & féminin	Piétons	13
Autochtones	Masculin & féminin	Police de circulation routière	13
TOTAL			39

Ce tableau, nous montre que l'effectif total de notre échantillon est de 39

enquêtés dont 13 chauffeurs qui sont tous autochtones, 13 piétons tous autochtones et 13 autres policier de circulation routière qui sont autochtones.

Nous tenons à vous informer que notre échantillon était de 45 enquêtes, mais vue la mortalité de 6 sujets nous sommes restés avec 39 enquêtés.

2.3 METHODE DE RECHERCHE

Dans notre investigation, nous nous sommes servi des méthodes d'enquête

psycho-sociale et descriptive, soutenues par les techniques : l'entretien, le questionnaire et le documentaire.

La méthode descriptive, nous a permis de décrire

certaines causes des accidents de circulation routière et ses mesures préventives élaborée par la police de circulation routière pour avoir affirmé l'utilisation de cette méthode, car elle nous aide à décrire le fait constaté sur le terrain à l'occurrence la fréquence des accidents sur le tronçon Kenya centre-ville.

2.4 TECHNIQUES DE RECHERCHE

- La technique documentaire nous a permis de recueillir les informations relatives aux codes de la route au bureau de la police de circulation routière.
- La technique de l'entretien nous a permis d'entrer en contact directe avec notre échantillon pour obtenir les données indispensables à notre travail.
- Le questionnaire est un instrument ayant consisté à administrer un certain nombre des questions portant sur le thème abordé dans notre travail.

2.5. DETERMINATION DES THEMES

Cette phase consiste à déterminer les axes, les aspects et paramètres qui font l'objet de chaque question du questionnaire, voici les indicateurs ou variables retenues ;

a) Les éventuelles causes des accidents de circulation routière sont :

- L'excès de vitesse ;
- Le non contrôle technique de véhicule ;
- La défectuosité de pneus
- L'absence de tracer sur la route ;
- Les difficultés des manœuvres ;
- La route glissante ;
- Le manque de port de ceinture ;
- Le comportement imprudent ;
- Le moteur en voie de segmentation ;

- Le mauvais concept d'un rond-point ;
- L'ivresse au volant ;
- Le manque d'espace réservé au piéton ;
- Le coup circuit des câbles d'électriques alimentant le tableau de bord ;

b) Les stratégies de prévention des accidents de circulation routière sont :

- Multiplier les signons lumineux ;
- Décourager le dépassement des véhicules ;
- Sensibiliser régulièrement l'entretien des véhicules ;
- Demandé aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie ;
- L'autogérence de stress émotionnel ;
- Renforcer l'éclairage public ;
- Elargir la dimension des avenues ;
- Le conseil sur le mauvais stationnement ;
- Les interpellé sur la conscience professionnelle au sujet de la mauvaise décision.

3. Résultats de la recherche

3.1. Présentation et analyse des données

Comme nous venons de l'annoncer, nous avons axé notre attention à la source des accidents de circulations routière. Les réponses que nous avons obtenues sont variées en rapport avec la forme d'Items auxquels nos sujets ont répondues. Etant donné que nous sommes dans l'obligation de nous confirmer aux exigences scientifique. Dans cette logique nous avons construit trois tableaux en fonction des catégories des sujets qui ont été interrogés sur les causes à la base des accidents routières ainsi que sur les stratégies contre la survenue des accidents de circulation routière sur les tronçons Kenya centre-ville.

Tableau 3.3 LES SOURCES DES ACCIDENTS SELON LES CHAUFFEURS

Numéros	désignation	fréquences
1.	le manque de bougies alimentant la batterie	3
2.	la route glissante	4
3.	le manque de séparateur	4
4.	le moteur envoi de segmentation	4
5.	l'absence de casse vitesse	5
6.	le manque de canalisation de flaques d'eaux	5
7.	le manque de port de ceinture	6
8.	le manque d'espace relevée aux piétons	6
9.	la mauvaise conception d'un rond-point	7
10	le non contrôle technique de véhicule	9
11.	la défektivité de pneus	9
12.	l'imprudenc des piétons	9
13.	les fausses manœuvres	10
14	le coup circuit des câbles électroniques alimentation	11
15.	l'excès de vitesse	12
16.	L'ivresse au volant	13
17.	L'inexpérience	13
Total		130

Il ressort de ce tableau neuf causes d'accidents qui sont le plus citées par les chauffeurs. Nous les avons détectés au moyen de l'indice central médian qui a permis de classer les multiples causes évoquées par nos sujets en moitié inférieure et supérieure. A partir de l'ordre croissant, le médian est = 6,5 cela étant, ce sont les causes suivantes :

La défektivité des pneus, Le moteur en voie de segmentation, Le manque de canalisation de flaques d'eau, Les fausses manœuvres ; Mauvaise conception de rond-point ; L'imprudenc des piétons ; Le coup circuit des câbles électriques alimentant le tableau de bord, L'ivresse au volant ; L'inexpérience.

Notre attention a aussi été orientée vers les agents de la police de circulation routière afin qu'ils nous indiquent les origines des accidents de circulations routière, à travers leurs réponses aux questions posées, nous avons construit le tableau suivant :

Tableau 3.4 Les causes des accidents selon les agents de la police de circulation routière.

Numéros	désignation	fréquences
1.	la mauvaise conception d'un rond-point	1
2.	le manque de séparateur	2
3.	le non contrôle technique de véhicule	3
4.	L'absence de tracer sur la route	4
5.	l'absence de casse vitesse	5
6.	la route glissante	

7.	le manque de port de ceinture	6
8.	le manque d'espace réservé aux piétons	6
9.	la défectuosité de pneus	6
10	le moteur envoi de segmentation	7
11.	le manque de canalisation de flaques d'eaux	7
12.	les fausses manœuvres	11
13.	L'imprudence des piétons	11
14	le court-circuit des câbles électriques alimentant	11
15.	l'excès de vitesse	12
16.	l'ivresse au volant	13
17.	l'inexpérience	13
Total		125

Il ressort de ce tableau neuf causes d'accidents qui sont les plus citées par les agents de la police de circulation routière.

La défectuosité des pneus, Les moteurs en voie de segmentation ; Le manque de canalisation de flaques d'eau ; Les fausses manœuvres, L'imprudence des piétons ; Le court-circuit des câbles électriques alimentant le tableau de bord ; L'excès de vitesse ; L'ivresse au volant ; L'inexpérience.

Nous les avons détectées au moyen de l'indice central médian qui a permis de classer la multiple cause évoquée par nos sujets en moitié inférieure et supérieure à partir du médian qui est de 6,67.

Nous avons aussi interrogé les piétons ou les passages. Selon eux les causes des accidents de circulation routière sont celles qui sont dans ce tableau.

Tableau 3.5 Les sources d'accidents selon les piétons

Numéros	désignation	fréquences
1.	Le manque de port de ceinture	4
2.	Le manque de séparateur	4
3.	Le manque de canalisation de flaques d'eaux	4
4.	La route glissante	5
5.	L'absence de casse vitesse	6
6.	Le non contrôle technique de véhicule	6
7.	L'ivresse au volant	7
8.	L'absence de casse vitesse	7
9.	Le manque d'espace relevée aux piétons	8
10.	L'inexpérience	10
11.	Les fausses manœuvres	10
12.	Le court-circuit des câbles électriques	10
13.	L'excès de vitesse	11

14.	L'imprudence des piétons	11
15.	L'ivresse au volant	12
16.	L'inexpérience	14
Total		124

Ce tableau nous renseigne qu'il y a sept causes d'accidents qui sont les plus cités par les passages en rapport avec le médian qui vaut 7.

L'inexpérience ; Les fausses manœuvres ; Le coup circuit de câble électrique alimentant le tableau de bord ; L'excès de vitesse ; L'imprudence des piétons ; L'ivresse au volant et enfin l'inexpérience. **3. Les fausses manœuvres**

Peut-être à la base des accidents de circulation routière dans le sens ou le conducteur, non expérimenté et dans le cas de recouvrement forcé un chauffeur n'étant pas en ordre avec le contrôle technique, la vignette, l'assurance etc....

Pousserait les chauffeurs moins formés à procéder par une fausse manœuvre pour fuir, ou échapper à ses règlements et peut aboutir à des accidents de circulation routière. D'après la convention signée à Genève le 30 septembre 1957 dans le cadre de l'ONU, l'insiste sur la formation de base qui est exigée pour tous les transports.

En France des formations spécialisées qui sont au nombre de 4 plus 2 formations spécifiques, signalons que les conducteurs de la circulation routière, doivent suivre des recyclages de la formation des bases et des spécialisations et rassurer les examens correspondants pour lutter contre les accidents en cas des faux manœuvres.

4. L'imprudence des piétons

Selon l'institut national de recherche sur les transports et leurs sécurité (2002, p.62) est important aux autres par leurs style de conduite face aux piétons il y a

d'abord la disposition à tester ses propres limites, car les jeunes conducteurs trouvent important de les tester en conduisant, quant au passagers : les comportements d'un jeune conducteur est influencé par les passagers du même âge.

5. L'excès de vitesse

Selon Michèle Guilbat (2013, p. 13) dit que la plupart d'accidents ; ont eu lieu pendant les tranches horaires de 7 à 9 heures de 17 à 21 heures c'est à dire aux heures de circulation intense avec 42% ; la part des accidents dus à la vitesse est la plus élevée pendant la nuit est de 46% des accidents corporels dans des visages.

Pour ce travail, nous disons que l'excès de vitesse, peut être à la base des accidents de circulation routière dans les sens ou les chauffeurs conduisent au-delà de leur limite, un hasard peut lui arriver, et lorsqu'il conduit à vive vitesse, il perd l'équilibre au volant. Il y a plusieurs causes, mais la cause principale c'est la cause économique pour la maximisation de recette (versement).

6. L'ivresse au volant

Pour nous, peut être à la base des accidents de circulation routière, dans le sens ou, l'alcool, c'est l'ennemie du système nerveux qui a des effets sur le système nerveux par cette prise de stupéfiant, l'ivresse a de conséquence telle que le redressement de la vision ; la perturbation motrice, la perte de la connaissance, qui conduit à des actes inconscientes, la perte de mémoire, ça crée aussi l'hypovigilance donc la baisse de la vision.

7. L'inexpérience

Peut-être à la base des accidents de circulation, routière dans la mesure où par le non-respect de règle du code de la route, l'apprentissage sur l'état, mauvaise formation.

Selon NICOLAS CLABAUX ET DOMINIQUE FLEURY (2009, p.825),

Un conducteur qui n'a pas d'expérience est censée de suivre la formation spécifique de base, car un personnel qualifié et une sécurité optimale. Parce que cette formation a pour objectif essentiel ; la sensibilisation aux risques présentés par les formateurs lors des accidents de circulation routière; l'acquisition de notion indispensable pour assurer la perception des accidents et la mise en œuvre, des mesures de sauvegardé qui pourraient s'avérer nécessaires pour eux-mêmes et pour l'environnement.

8. La défectuosité de pneus ;

Peut-être à la base des accidents de circulation routière, lorsque les pneus d'un véhicule deviennent défectueux, pendant que, ce véhicule se trouve dans la circulation, cela amène souvent aux accidents du fait que les pneus peuvent connaître soit une crevaison, soit se détacher du véhicule, lors de la haute vitesse par le chauffeur qui est obligé d'arrêter brusquement sans signaler, le derrière, tout comme il peut être dérouté directement sans pour autant maîtriser d'arrêter ce véhicule.

9. Les manques de canalisation de flaque d'eau

Peut-être à la base des accidents de circulation routière dans le sens ou l'absence d'une canalisation de flaque d'eau pour la protection routière s'avère importante

dans la mesure où ces flaques d'eau d'installant dans les routes en les détruisant, par manque de canal dans lequel ces flaques d'eau peuvent se jeter facilement et libérer la route , dans laquelle, les véhicules sont obligés de passer.

10. Le non contrôle technique de véhicule

Une voiture qui n'a pas connue, un contrôle technique, peut connaître en plaine circulation une panne de système de direction (volant).

Selon pierre Favre (2008, p.8) le but annoncé d'améliorer la sécurité de la circulation routière, et du véhicule dispose de son propre système de légitimation, puisque le pouvoir qu'elle exerce l'est au nom d'une compétence technique dont elle revendique la propriété, voire le monopole, système qui comme la montre pierre ;

Puis nous disons qu'une voiture peut connaître, une panne de système de freinage et aussi une voiture qui a une panne de feu de signalisation peut connaître un accident de circulation dans le sens où la voiture n'est-ce pas communiqué a d'autre voiture, dans le cas où il veut prendre de direction ou s'arrêter.

En parcourant, attentivement ce graphique, nous avons dégagé les moyens communs des mesures préventives qui sont évoquées à la foi par les chauffeurs, les agents de la police de circulation routière et les passagers ici appelés piétons.

Les conséquences des accidents de circulation routière qui se sont produit de 2016 à 2017 et leurs incidences moyennes annuelles de décès, des blessures et des dégâts matériels selon les pronostics.

Tableau N° 3.6 :

Numéros	Date	Heures	Usagers	en	Lieux	Conséquences	Causes
1.	Le 04.07.2016	16h 30'	Le moto boxer		Kenya	Motocycliste mort	Excès de vitesse

			contre un camions Fuso / matri :0189AA/ 05		surplace DM : néant LC : important	et imprudence au volant
2.	Le 05.07.2016	12h00'	Un mini bus Toyota/7379AJ/ 05 /05 contre un piéton	Ville	LC : (piéton) sur cheville DM !: néant	blessures sur la manœuvres et refus d'obtempérer
3.	Le 21.07.2016	20h00'	Une voiture Carina /7804KJ/ 05 contre deux voitures et trois piétons	Kenya	LC : piétons DM : Important	blessures de Excès de vitesse mauvais dépassement
4.	Le 09.08.2016	11h 46'	Un camion max (sp) contre un motocycliste	Ville	LC : le motocycliste meurt surplace DM : important	Fausse manœuvres
5.	Le 31.05.2017	20h50'	Un bus yotang/7620AK /05 contre une moto boxer	Kenya	LC : décédé DM : très important	Mauvais dépassement, excès de vitesse inattention
6.	Le 10.06.2017	21h15'	Un véhicule seul contre un camion/8727AG /05	Ville	LC : néant DM :très important	Excès de vitesse, ivresse au volant
7.	Le 22.09.2017	19h45'	Un camion contre deux piétons (sp)	Kenya	LC : blessures piétons DM : très	mort et des ivresse au volant

Ce tableau ci-dessus représente les accidents enregistrés et traités au bureau technique de la police de circulation routière ville de Lubumbashi.

L'officier de la police judiciaire de service est désigné par le chef de bureau pour constater le fait d'un accident. Ce dernier descend sur lieu pour constater le fait.

Les usagers en causes ça peut être un véhicule contre véhicule, ou un véhicule contre piéton ou humain.

C'est pourquoi le tableau représente les usagers en causes, les dates, les lieux et les heures dont lesquelles les accidents se reproduisent.

Les dégâts matériels ainsi que les lésions corporelles qui surgissent lors de la production de ses accidents de circulation routière sont prise en compte selon les statistiques journalières, manuelles, trimestrielles et annuelles. Nous vous informons que la liste que nous présentons est illustrative, mais pas exhaustive.

A propos de la deuxième composante de notre recherche, nous présentons les moyens de perception d'accidents qui nous ont été fournis par les trois catégories.

3.7. Les stratégies de prévention des accidents de circulation routière selon les chauffeurs

Numéros	désignation	fréquences
1.	Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie	13
2.	L'auto gérance de stress émotionnels	13
3.	L'interprétation sur la conscience professionnelle	15
4.	Renforcer l'éclairage publique	17
5.	Conseil sur le mauvais stationnement	17
6.	Demande aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie	18
7.	Multiplier le signal lumineux	18
8.	Décourager le dépassement de véhicule	18
9.	Elargir la dimension des avenues	
TOTAL		148

Ce tableau, nous renseigne qu'il y a six stratégies de prévention citées par nos sujets et qui sont dans la moitié supérieure à partir du médian qui est de 16,75. Il s'agit de renforcer l'éclairage public ; conseil sur le mauvais stationnement, demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie ; multiplier les signaux lumineux, décourager le dépassement de véhicule et en fin élargir la dimension des avenues.

Nous les répartissons en trois catégories en rapport avec notre hypothèse de recherche :

- ❖ Les stratégies humaines sont : le conseil sur le mauvais stationnement, le découragement du dépassement de véhicule.
- ❖ Stratégies techniques : demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie,
- ❖ Stratégie environnementale sont : renforcement de l'éclairage publique ; multiplication des signaux lumineux, l'élargissement de la dimension des avenues.

Tableau 3.8. Les stratégies de prévention des accidents de circulation routière selon les agents de la police de circulation routière.

Numéros	désignation	fréquences
1.	Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie	9
2.	Conseil sur le mauvais stationnement	11
3.	Renforcer l'éclairage publique	12
4.	L'auto gérance du stress émotionnel	15
5.	Décourager le dépassement de véhicule	18
6.	Interpeler sur la mauvaise décision	18
7.	Décourager le dépassement de véhicule	21
8.	Multiplier les signaux lumineux	21
9.	Imposer régulièrement l'entretien de véhicule	21

Total**144**

Il ressort de ce tableau cinq mesures préventives qui sont dans la moitié supérieur à partir du médian de 17,75 et qui sont citées par les agents de la police de circulation routière. Il s'agit de : décourager le dépassement de véhicule, élargir la dimension des avenues, interpeler sur la mauvaise décision, décourager le dépassement de véhicule et enfin imposer régulièrement l'entretien de véhicule.

Tableau 3.9. Les stratégies de prévention des accidents de circulation routière, chez les passagers ici nommé piétons

Numéros	désignations	fréquences
1.	Renforcer l'éclairage public	10
2.	L'auto gérance de stress émotionnelle	15
3.	Conseil sur le mauvais stationnement	15
4.	Décourager le mauvais dépassement de véhicule	18
5.	Imposer régulièrement l'entretien de véhicule	18
6.	Elargir la dimension des avenues	19
7.	Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie	19
8.	Les interpellés sur la mauvaise décision	21
9.	Multiplier les signaux lumineux	26
Total		161

Il ressort de ce tableau que les mesures préventives proposées par les passagers sont 9 : renforcer l'éclairage public, l'auto gérance de stress émotionnelle, le conseil sur le mauvais stationnement, décourager le mauvais dépassement de véhicule, imposer régulièrement l'entretien de véhicule, élargir la dimension des avenues, demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie, les interpellés sur la mauvaise décision et enfin multiplier les signaux lumineux. Parmi ces stratégies, il y a quatre qui sont les plus cités parce que le médian est de 18,25

- Elargir la dimension des avenues ;
- Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie ; □ Les interpellés sur la mauvaise et en fin multiplier les signaux lumineux.

Comme dans le cas précédent, nous départageons les stratégies en trois catégories selon notre hypothèse de recherche.

- Les stratégies humaines sont : découragement du dépassement des véhicules, interpellation sur la mauvaise décision ; le découragement du dépassement des véhicules ;
- Les stratégies techniques : l'imposition

régulière de l'entretien du véhicule ; □ Les stratégies environnementales sont : l'élargissement de la dimension des avenues.

3.2 Il est de notre devoir d'expliquer à présent comment chacun de ces moyens préventifs donne lieu à une mesure contre la survenue des accidents de circulation routière.

1. Renforcer l'éclairage public

En cas de prévenir les accidents, nos sujets ont proposé de renforcer l'éclairage public qui permet aux piétons de mieux percevoir la distance du véhicule stationné pour cause d'une panne.

Selon l'institut Bruxellois pour la gestion de l'environnement (2008, p10) le renforcement de l'éclairage public permet aux chauffeurs et aux groupes qui s'occupent de ces différentes installations, tels que les parkings, les aires d'évolution, les zones d'accès de façon répartie sans zone d'ombre ni l'absence doivent également être dotés d'une signalisation claire et visible pour éviter, les accidents même pendant la nuit.

2. L'auto gérance de stress émotionnel ;

Prévient les accidents de circulation routière dans la mesure où elle permet aux chauffeurs de maintenir ses états émotifs ou dans les cas contraire et de ne pas conduire.

Mais selon HANSSELYE cité par TSHILONDA KASOLA (2015 , p32) que les stress est comme « la réponse non spécifique que donne le corps à toute demande qui lui est faite et nous recommande d'expérimenter déjà des programmes de prévention et de traitement du stress pendant la profession, réagir par le stress positif car la personne fait face au stress et qu'elle a une réaction adéquate, harmonieuse adaptée, mesurée proportionnellement à la situation ».

3. Le conseil sur le mauvais stationnement

Prévient aux conducteurs dans le sens où ceux-ci sont avisés de ne plus mal stationner à la prochaine fois.

Selon les associations françaises du transport routier de matière dangereuse (1992,p1) le stationnement est règlementés des que sa durée de passe 2 heures, cependant entre 2 heures et 12 heures, la stationnement doit être effectué hors agglomération, a plus de deux mètres de tout lieu habité ou de tout établissement sous réserve qu'il ait lieu dans un dépôt soumis à la réglementation des installations classées ou dans un parc surveillé.

4. Le mauvais dépassement de véhicule :

Est compris comme une mesure préventive dans la mesure où les conducteurs sanctionnés, par les agents de la police de circulation routière de ne plus faire le mauvais dépassement à la prochaine.

Selon l'arrêté du 5 Décembre 1996 qui a remplacé le règlement pour le transport en matière de circulation routière en Français, insiste sur le mauvais dépassement de véhicule ont beaucoup de conséquence. Qu'un conducteur mal protéger par se divers équipements tel que la cale, les deux signaux d'ave ratissent auto porteuse ou faux de couleur arrange clignotant indépendant du système électrique, un

baudrier ou un vêtement fluorescent pour chaque membre d'équipage, une lampe de poche, une protection respiratoire pour le gaz routier et toxiques etc... Doivent être respectés pour éviter la survenu des accidents de circulation routière

5. Sensibiliser régulièrement l'entretien de véhicule

Prévient les accidents de circulation routière les sens ou ça permet au véhicule de ne pas connaitre des pannes brusques en pleine route.

D'après Denise BERGER (1992, p 8) pour l'efficacité de l'entretien journalier des véhicule dans le domaine de la sécurité routière, un véhicule doit être examiné journalier ment avant qu'il soit mise en pratique sur la quantité de rapport, études et analyses consacrés aux questions techniques du véhicule à l'ordre du jour.

6. Elargir la dimension des avenues,

Parce que à ce jour, certains accidents, surtout de passager devant leur parcelle est faute d'une distance considérable, d'eau moins, 15 metre entre le domicile ou la résidence, question de s'imprégner et d'intérioriser toutes les mesures préventives, élargissement des routes permettant aux piétons d'avoir un espace qui leur eux réservé aux chauffeurs sa permet aussi aisément le dépassement sans inquiétude.

Selon le rapport sur l'environnement routier publié en harmattan (1992, p 75-92) dans sa revue nous parle l'environnement dans lequel doit circuler les véhicules comprend quatre critères de performance à soir ; l'installation routière, le sol, l'éclairage et le feu de signalisation : le sol doit être suffisamment résistant, plan, exempt de tout saillies ou autres obstacles non glissant.

Les installations routières doivent être propres et entretenues, car une route sans aucune installation,

panneaux de signalisation, peut provoquer les accidents. Hors ce rapport sur l'élargissement des routes intéressent plusieurs spécialistes et d'adressent sur un large public mais en particulier aux ingénieurs, aux planificateurs, aux professionnels de l'application de la loi, aux professionnels de la santé public et aux éducateurs qui sont chargé d'améliorer la sécurité des piétons au niveau local et international. Bien qu'il puisse être utiliser au niveau national, ce rapport est conçu pour les unités géographique et administrative, internationales (provinces ou Etats, districts, municipalités, quartiers et communautés) il s'adresse en second lieu aux décideurs et responsables gouvernementaux ainsi qu'aux organisations non gouvernementales qui donnent les orientations générales sur la prévention et la sécurité routière, le transport et l'aménagement du territoire contre la survenu des accidents.

7. L'interprétation des chauffeurs sur la mauvaise décision

Permet de prévenir les accidents de circulation routière dans la mesure où on permettrait aux conducteurs interpellés déjà dans le code de la route, et d'autres chauffeurs qui ont les idées irrationnelles, contre les agents de la police de circulation routiers face au contrôle sur les vies publiques de ne plus le faire.

D'après state de la police de grand ducale (2011, p35), ces statistiques nous montrent comment l'interpellation sur la mauvaise décision prise souvent pour certains chauffeurs, fait apparaitre que, les nombres d'accidents corporels diminuent avec l'accroissement et la densité de la circulation, ce qui explique vraisemblablement par une baisse des vitesses limité par la densité. C'est donc sans surprise que seulement 21% des accidents corporels en cas de circulation dense résultent du facteur vitesse contre 35% des accidents en densité faible.

8. Multiplier les signaux lumineux

Permet de prévenir les accidents de circulation routière dans la mesure où ça permet de réguler la circulation routière en cas d'absence des agents de la police de circulation routière.

La multiplication des signaux lumineux sur la voie publique, parce que nous estimons que premièrement les signalisations sont insuffisante et ne sont pas respectés et par le routard et les chauffeurs, ce dernier viennent stationner sur les bandes passantes de passagers des piétons. Permet encore aux conducteurs de voir tout mouvement de feu pour s'arrêter et laisser aux piétons de traverse la voie publique, les défections routières et aussi aux piétons de situer et de voir le véhicule et d'en préciser la distance.

Interprétation des résultats

A Présent, nous confrontons, chaque stratégie de prévention aux causes des accidents de circulation routière, susceptible d'être éradiqué par ces moyens de prévention communes qui nous ont été fournis par nos sujets interrogés : les chauffeurs, les agents de la PCR et les piétons.

Il s'agit de :

1. Renforcer l'éclairage public ;
2. L'auto gérance de stress émotionnel ;
3. Conseil sur le mauvais stationnement ;
4. Décourager le mauvais dépassement ;
5. Imposer régulièrement l'entretien de véhicule;
6. Elargir la dimension des avenues;
7. Demander aux chauffeurs de vérifier, l'énergie électriques dans la batterie ;
8. Les interpeler sur la mauvaise décision et enfin multiplier les signaux lumineux.

En ce qui concerne le renforcement d'éclairage public, aider les conducteurs qui conduisent pendant la nuit a bien percevoir d'abord le séparateur, de percevoir la route si elle est glissante et aussi de mieux percevoir, le casse vitesse érigé sur la route et aux piétons de mieux

percevoir la distance du véhicule pendant la nuit, avant de traverser la route.

Par rapport à l'auto gérance de stress émotionnelle, contre les fausses manœuvres et l'excès de vitesse, permettrait aux chauffeurs de ne pas faire les fausses manœuvres sur la route, de ne pas conduire à une vitesse excessive et aussi de n'est pas s'enivrer au volant.

Le conseiller sur le mauvais stationnement, contre l'inexpérience de certains chauffeurs, permettrait de lutter contre ceux-ci car certains chauffeurs appelé de placeurs de véhicule qui ont appris leur métier sur l'état, bien qu'ils conduisent et qui peuvent même avoir des pièces, mais ils ne sont pas passé. Par une auto-école et cela s'exprime par un non-respect de règle de code de la route.

Quant au découragement de mauvais dépassement de véhicule face à l'excès de vitesse et a l'inexpérience permettrait de lutter contre celles-ci car l'excès de vitesse. Le conducteur qui fait le déplacement a besoin d'une vitesse supérieure à celle de son prédécesseur.

Quant à l'inexpérience, un chauffeur inexpérimenté peut faire le dépassement sans tenir compte des règles du code de la route.

Imposer régulièrement l'entretien des véhicules face au coup circuit de câble ; permettrait aux chauffeurs de lutter contre ce coup circuit de câbles électriques dans la mesure où l'entretien du véhicule préviendrait de défaillance brusques à venir des câbles électriques, pendant la circulation routière du véhicule.

Élargir la dimension des avenues, l'élargissement de la dimension des avenues, nous permettrait de combattre, l'imprudence des piétons dans le sens ou de construire de passage piétons.

Les interpellés sur les mauvaises décisions, l'interpellation des chauffeurs sur les mauvaises décisions

Permettrait de lutter contre les fausses manœuvres, dans la mesure où dans le cas de recouvrement forcé, un chauffeur n'étant pas en ordre avec le contrôle technique, l'assurance etc... Pousserait les chauffeurs à faire une fausse manœuvre.

Quant à l'excès de vitesse, un chauffeur, ayant connu un défis (faute) préférerait d'augmenter la vitesse, pour échapper à la poursuite policière, quant à l'ivresse au volant, un chauffeur n'étant en ordre, avec certains document préférerait de s'en enivré pour échapper aux contrôles de différent service de transport l'ors de discussion (échange).

Nous passons, présent, a la description des stratégies de prévention des accidents de circulation routière mise en pratique sur le tronçon Kenya centre-ville. A certains endroits, nous avons constaté que les lampes protectrices sont implantées, par exemple l'avenue Sendwe en ville, l'avenue route Munama a la Kenya, mais donc les lampes protectrices sont implantées sur l'avenue du marché et ne fonctionne plus.

Pour ce qui concerne l'auto gérance du stress émotionnel, bon nombre des chauffeurs n'est gère pas leurs stress émotionnelle, car cela s'exprime par plusieurs facteurs tell que, l'ivresse au volant, l'excès de vitesse, la nervosité. . .

- Puis nous avons constaté que les routes sont étroites par rapport à l'intensité de la circulation.
- Quant à la mauvaise décision, nous avons constaté qu'il y a manque de collaboration entre chauffeurs et agents de la police de circulation routière, et ceux-ci aboutissent à de cas de suicidaire. Comme mauvais résultats.
- Pour ce qui concerne les signaux lumineux, nous avons constaté qu'à beaucoup d'endroit,

il n'y a pas de signaux lumineux, c'est ce qui justifie la présence des agents de la police de circulation routière pour compenser cette absence.

- L'absence de casse vitesse, nous avons remarqué, qu'à beaucoup d'endroit sur le tronçon Kenya centre-ville les casses-vitesse qui étaient érigées sont presque inexistantes.

Multiplier les signaux lumineux: la multiplication des signaux, lumineux,

compenserait à l'absence de casse vitesse dans la mesure, permettraient de réguler la circulation routière, l'imprudence des piétons: les signaux lumineux permettraient aux piétons de traverser aisément la route l'ors de l'attente des véhicules, l'excès de vitesse, les signaux lumineux permettraient aux conducteurs de réduire la vitesse à quelque mètre près de l'endroit où les signaux sont implantés et de percevoir, donc la couleur si c'est rouge il s'arrête et si c'est verte il continue sa route. Nous remarquons que nos objectifs sont atteints,

Notre hypothèse elle est confirmée parce que nos sujets interrogés nous ont

fourni les informations que nous leurs avons suggérées sur les mesures préventives contre la survenue des accidents selon leurs catégories de trois groupes et facteurs différents. □ Les stratégies humaines sont :

- L'auto gérance de stress émotionnelle ;

- Le conseil sur le mauvais stationnement

- Décourager les chauffeurs sur le mauvais dépassement

- Les interpeler sur la mauvaise décision □ Les stratégies techniques sont:

- Imposer aux chauffeurs l'entretien régulier de véhicule

- Demander aux chauffeurs de vérifier l'énergie électrique dans la batterie. □ Les

stratégies environnementales sont :

- Renforcer l'éclairage public
- Élargir la dimension des avenues
- Multiplier les signaux lumineux

CONCLUSION

Nous voici au terme de notre recherche, rappelons-le elle a porté sur : « stratégies de prévention des accidents de circulation routière sur le tronçon Kenya centre-ville ». Une seule préoccupation a été soulevée dans cette étude : ainsi, nous nous sommes posé la question suivante : quelles sont les stratégies de prévention des accidents de circulation routière envisagés dans la ville de Lubumbashi, plus particulièrement sur le tronçon Kenya centre-ville ?

Notre hypothèse de travail était que, les stratégies de prévention des Accidents de circulation routière peuvent être humaines, techniques et environnementales.

Pour les facteurs humains :

- L'auto gérance de stress émotionnelle,
- Les conseils sur le mauvais stationnement,
- Interpellation des chauffeurs sur la mauvaise décision. Quant aux facteurs techniques :
- L'entretien régulier de véhicule
- La vérification de l'énergie électrique dans la batterie et le contrôle technique.

Pour les facteurs environnementaux

- Le renforcement de l'éclairage public
- Élargir la dimension de l'avenue
- Multiplier les signaux lumineux Cette démarche vise les objectifs ci-après :
- Déterminer les stratégies de prévention des accidents de circulation routière sur le tronçon Kenya centre-ville
- Préconiser d'autres solutions adéquates à ces problèmes en donnant quelques lignes directrices à titre de conseil.

Pour parvenir à mettre à l'épreuve notre hypothèse et atteindre nos objectifs, nous avons utilisé la méthode d'enquête psycho-sociale et la méthode descriptive pour la récolte des données nous y avons associé les techniques suivantes :

- Documentaire de l'entretien et celle du questionnaire

Concernant les traitements des données, nous les avons détectés au moyen de l'indice central médian test (statistique descriptive).

Après analyse et interprétation des données, nous sommes arrivés aux résultats suivants: Les stratégies des préventions contre la survenue de ces accidents de circulation routière que nous pouvons amener comme contribution sont les suivantes : l'introduction d'un cours à caractère psychologique dans le programme inscrit dans les auto-écoles, l'introduction du code de la route dans le programme d'enseignement national, l'octroi des permis de conduire aux chauffeurs qui sont formés dans les auto-écoles reconnues par l'état tel que l'institut national de préparation professionnelle en sigle (INPP), cité des jeunes et auto-écoles Edevina, la réorganisation du service de cadastre dans la planification et le respect de limite routière dans les nouveaux quartiers, la construction et la réhabilitation des parking, la réinsertion de caméras de surveillance sur le parcours routiers, etc.

Par rapport à l'auto-gérance de stress émotionnel, contre les fausses manœuvres et l'excès de vitesse, permettrait aux chauffeurs de ne pas faire les fausses manœuvres sur la route, de ne pas conduire à une vitesse excessive et aussi de ne pas s'enivrer au volant.

Le conseiller sur le mauvais stationnement, contre l'inexpérience de certains chauffeurs, permettrait de lutter contre ceux-ci car certains chauffeurs appelé de placeurs de véhicule qui ont appris leur métier sur l'état, bien qu'ils conduisent et qui peuvent même avoir des pièces, mais ils ne sont pas passés, par une auto-école et cela s'exprime par un non-respect de règle de code de

la route.

Quant au découragement de mauvais dépassement de véhicule face à l'excès de vitesse et à l'inexpérience permettrait de lutter contre celles-ci car l'excès de vitesse. Le conducteur qui fait le déplacement a besoin d'une vitesse supérieure à celle de son prédécesseur.

Quant à l'inexpérience, un chauffeur inexpérimenté peut faire le dépassement sans tenir compte des règles du code de la route.

Imposer régulièrement l'entretien des véhicules face au coup circuit de câble ; permettrait aux chauffeurs de lutter contre ce coup circuit de câbles électriques dans la mesure où l'entretien du véhicule préviendrait de défaillance brusques à venir des câbles électrique, pendant la circulation routière du véhicule.

Élargir la dimension des avenues, l'élargissement de la dimension des avenues, nous permettrait de combattre, l'imprudence des piétons dans le sens ou de construire de passage piétons.

Les interpellés sur les mauvaises décisions, l'interpellation des chauffeurs sur les mauvaises décisions permettrait de lutter contre les fausses manœuvres, dans la mesure où dans le cas de recouvrement forcé, un chauffeur n'étant pas en ordre avec le contrôle technique, l'assurance... pousserait les chauffeurs à faire une fausse manœuvre.

Quant à l'excès de vitesse, un chauffeur, ayant connu un défit (faute) préférerait d'augmenter la vitesse, pour échapper à la poursuite policière, quant à l'ivresse au volant, un chauffeur n'étant en ordre, avec certains document préférerait de s'en enivrer pour échapper aux contrôles de différent service de transport l'ors de discussion (échange).

BIBLIOGRAPHIE

- Claire. C (2005) « *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation, un potentiel important pour des actions de préventions* » éd. Dunold, Paris.
- DENIS BERGER (1992), *l'efficacité de l'entretien technique*, éd. ancienne en France, Paris.
- FREDERICK PECHENARD (2005) *prévention du risque routier*, éd. nouvelle, en Belgique.
- J. DUMAINE (2014), *prévention des accidents*, éd. nouvelle librairie à Genève.
- Joseph KAUNGO NSOLO (2011), *profil épidémiologique des accidents de circulation routière, mémoire de D.E.A.*, inédit E.S.P., UNILU, Lubumbashi.
- KAHOZI SUMBA, (2013), *les infrastructures de transport et voies transfrontalières, rapport annuel*.
- KALUMBA NGOY (2008), *La psychologie expérimentale, cours inédit, G3, psychologie* F.P.S.E.
- KASOLA'S,(2015), *L'ergonomie du travail, cours inédit, L1 psychologie du travail* F.P.S.E., UNILU.
- L'institut bruxellois (2011) *gestion de l'environnement* éd. Nouvelle librairie crèmerie en France, Paris.
- L'organisation mondiale de la santé (2015), *colloque sur la prévention des accidents routiers*, éd. nouvelle à Genève, document WHO.
- LUKOBA CHABALA, (2007), *méthode de recherche scientifique, cours inédit G2 Psycho* F.P.S.E., UNILU.
- MANDOLA OWANGA(2005), *L'étude analytique de la prévention des accidents routiers, mémoire de D.E.A.*, Inédit F.P.S.E., UNILU à Lubumbashi,.
- Nicolas Clabeaux et Dominique fleurs ,(2009), *sécurité routière*, éd. ancienne en France.
- PANADOUR GAUCI,(2011), *Conception sur l'amélioration routière des piétons*, éd. nouvelle librairie en France, Paris.
- PIERRE VAN ELSLANDE, (2009), *le système technique*, éd. ancienne en France, Paris.
- Police du grand du lac,(2001), *route glissante* éd. ancienne en France, Paris.
- Senior, Asso,(2008), *prévention routière : éd ancienne, rapport, librairie en France, Paris.*
- WALLER, (1953), *Accident routier*, éd ancienne en Amérique, Brésil.
- www.wnoilocis.org/document/lo056consulte, le 03/02/2016 à 18 :44
- [http : // www. who. Int/violence- injury – prevention.](http://www.who.int/violence-injury-prevention)

☆ Stratégies de prévention des accidents de circulation routière à Lubumbashi

