

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à titre d'information. En cas de divergences, [la version originale](#) prévaut.

RAPPORT SUR LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE 2025

Marisela Ponce de León Valdes
Responsable du pilier Sécurité routière du SSATP

27 mai 2025

Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique **2025**



RAPPORT SUR LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE 2025 : Une approche régionale collaborative



Le SSATP est un partenariat regroupant 42 pays africains, 8 communautés économiques régionales, des institutions continentales, des agences internationales de développement et d'autres partenaires. Depuis son lancement il y a plus de 30 ans, le SSATP s'est forgé la réputation de principal forum africain pour l'élaboration des politiques de transport.

Le SSATP, qui met actuellement en œuvre son quatrième Plan de développement (2022-2026), met l'accent sur l'intégration régionale, la mobilité urbaine, la sécurité routière et la gestion du patrimoine routier.



L'Union africaine (UA) est un organisme continental composé des 55 États membres qui composent les pays du continent africain. Elle a été officiellement lancée en 2002 pour succéder à l'Organisation de l'unité africaine (OUA, 1963-1999).

L'UA est guidée par sa vision d'une « *Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène mondiale* ».



Le Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique comprend 47 États Membres, le Bureau régional se trouvant à Brazzaville (République du Congo).

L'OMS dirige les efforts mondiaux en matière de sécurité routière en fournissant des orientations techniques aux États membres. Grâce à la collaboration avec les agences des Nations Unies, l'organisation soutient la mise en œuvre des objectifs du Programme 2030 et suit les progrès grâce à la collecte harmonisée de données et à la publication régulière de rapports sur l'état de la sécurité routière dans le monde.



Le Bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale dessert 22 pays et territoires en Asie de l'Ouest, en Afrique du Nord, dans la Corne de l'Afrique et en Asie centrale.

RAPPORT SUR LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE 2025 : Introduction



Objectifs:



Poids des accidents de la route sur les blessés et les décès en Afrique



Pratiques institutionnelles de gestion de la sécurité routière et législation



Principales lacunes et mesures proposées

Efforts mondiaux :

- Deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030
- ODD 3.6 et 11.6

Mission de la Commission de l'Union africaine (CUA) :

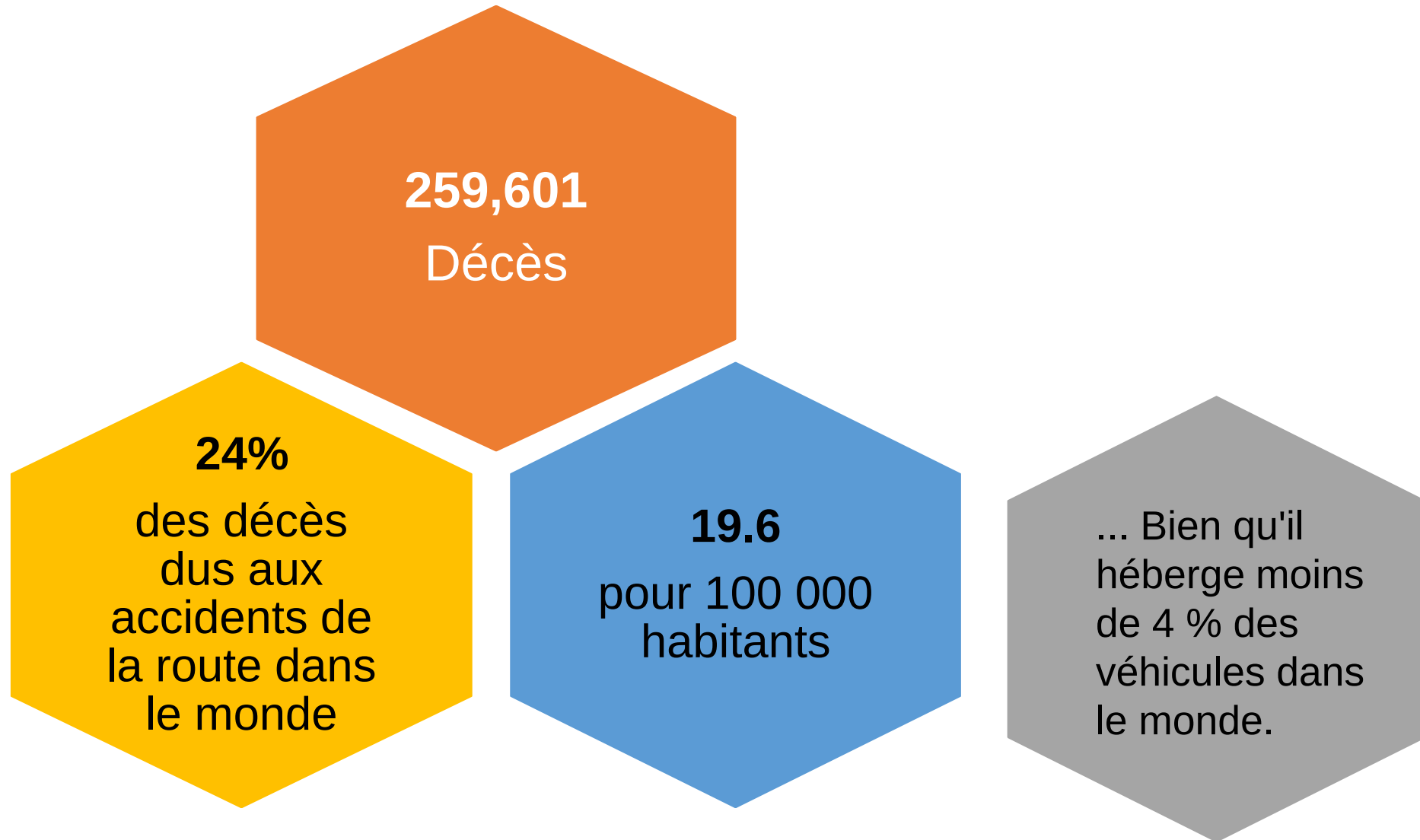
- Charte africaine de la sécurité routière
- Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO)
- Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique pour la décennie 2021-2030



Charge des traumatismes dus aux accidents de la route

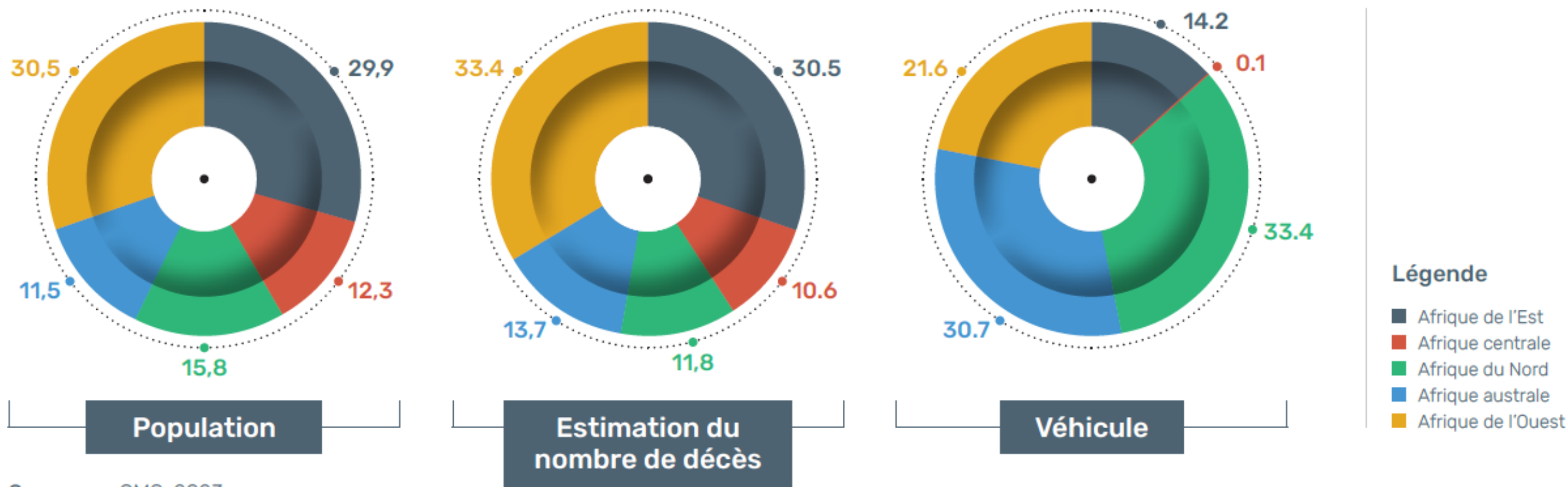


Charge des traumatismes dus aux accidents de la route en Afrique



La région en bref (*en pourcentage*)

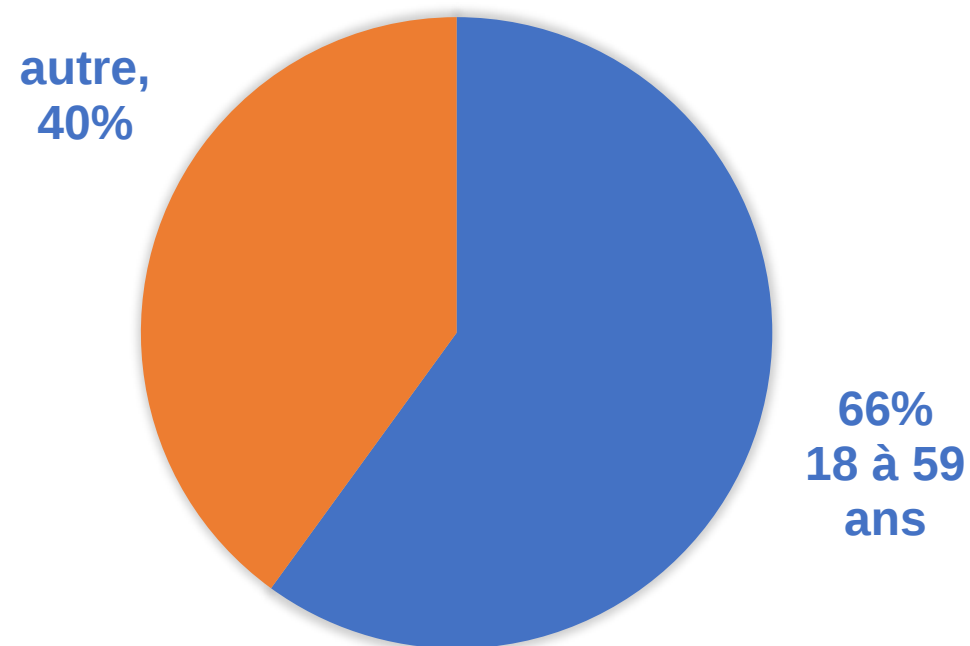
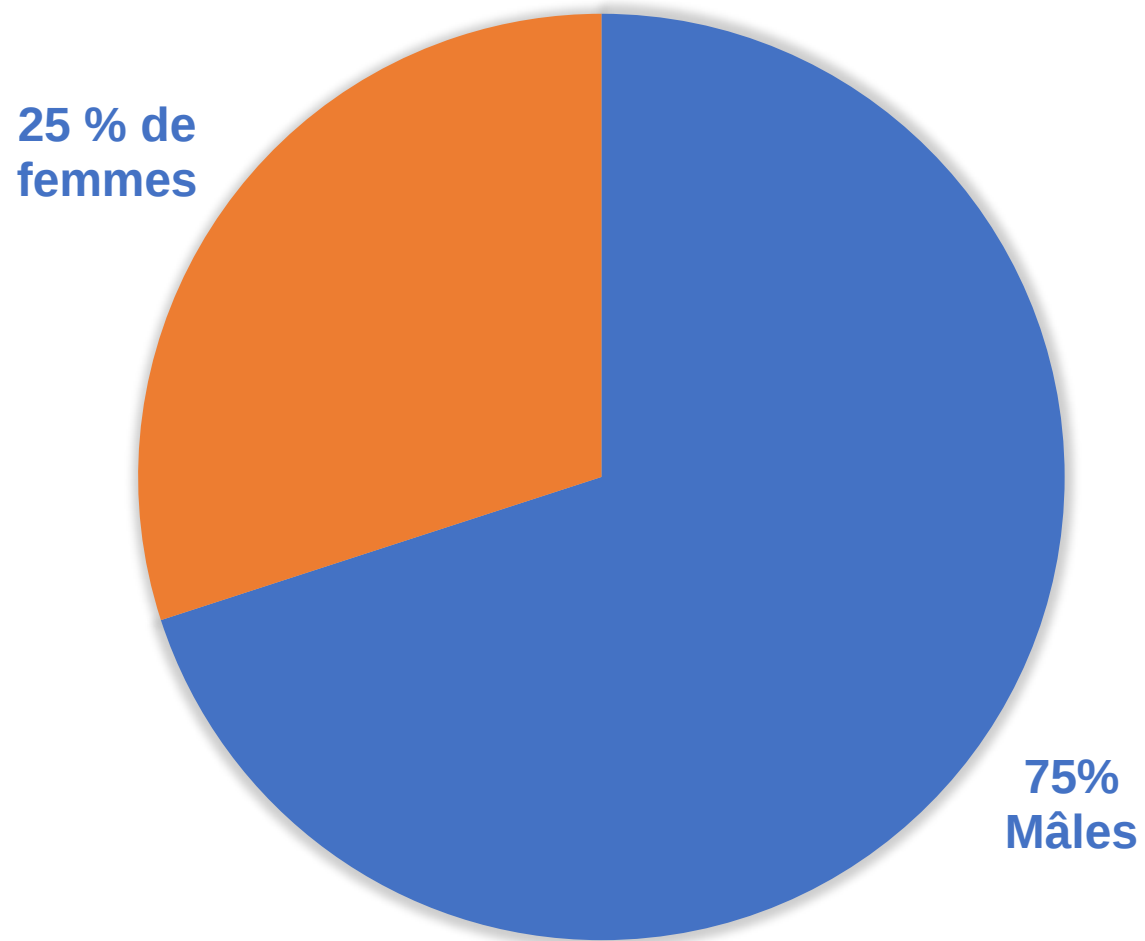
Figure 2: Proportion de la population, estimation du nombre de décès et de véhicules immatriculés, 2021



Source: OMS, 2023.

Note: N=54.

Répartition par âge et par sexe



« La moitié des décès concernent des usagers de la route vulnérables »

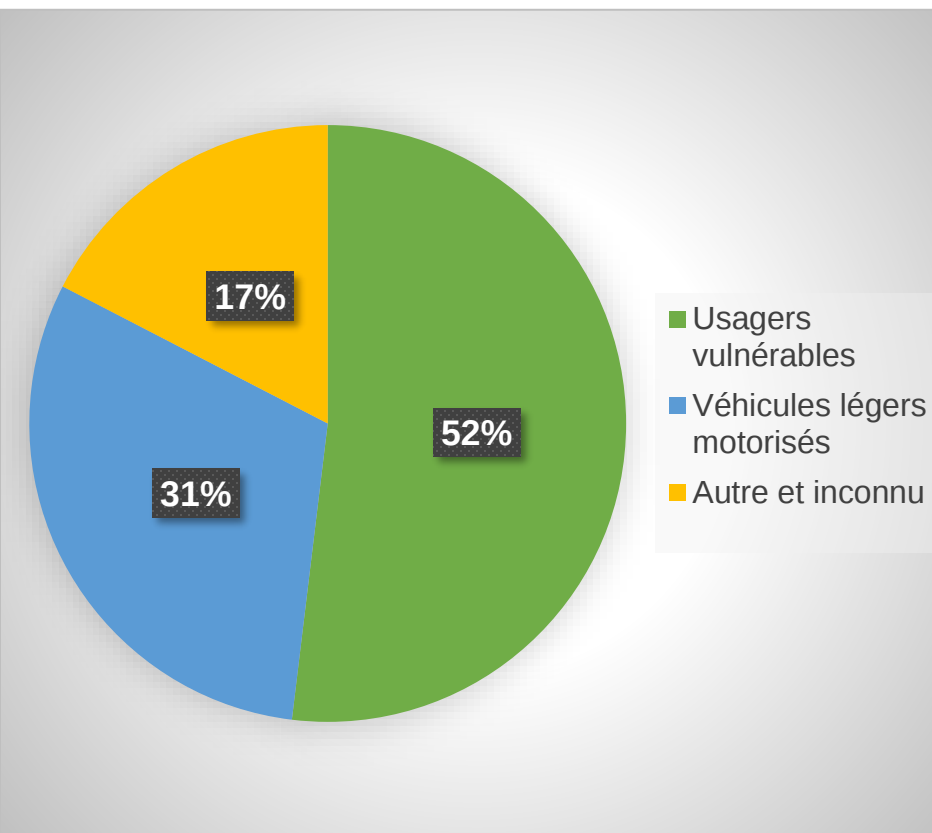
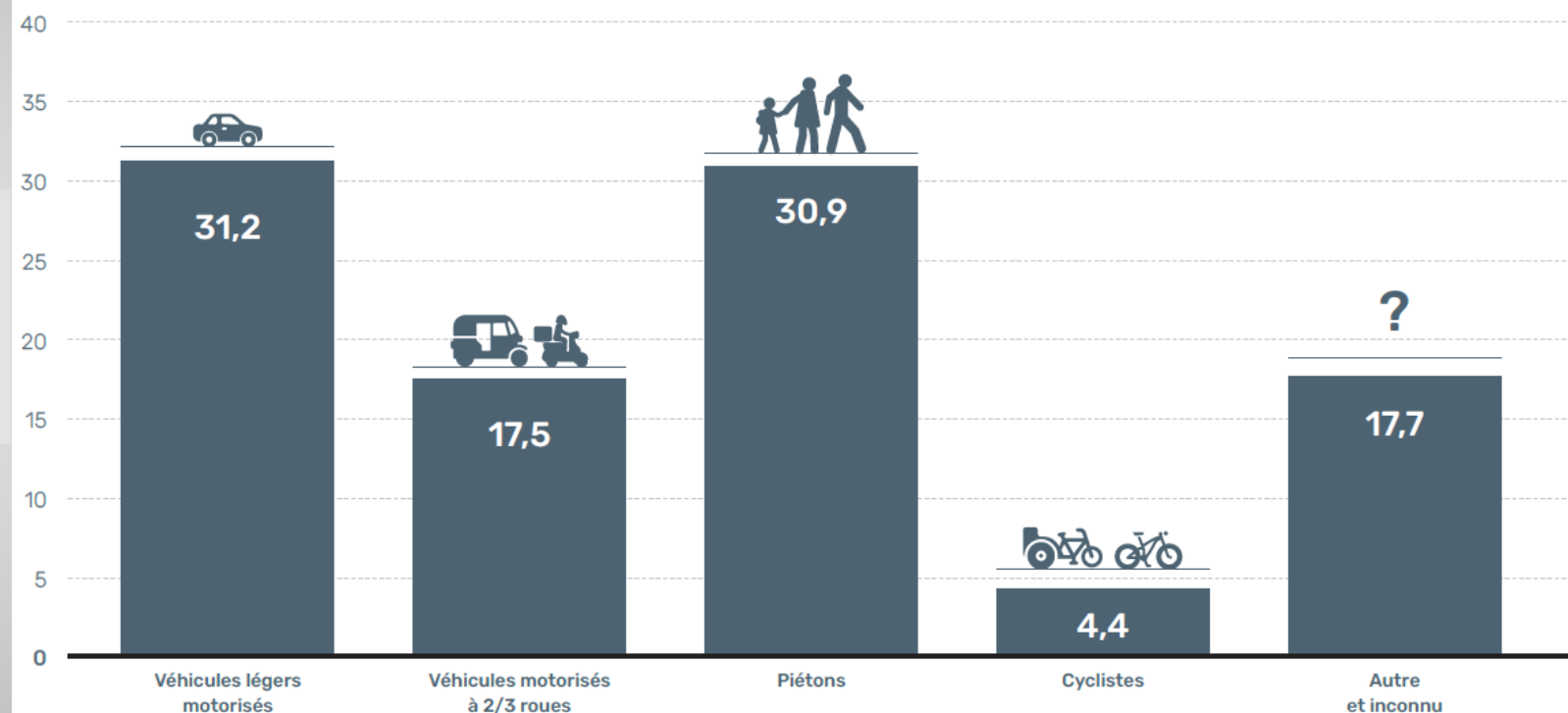


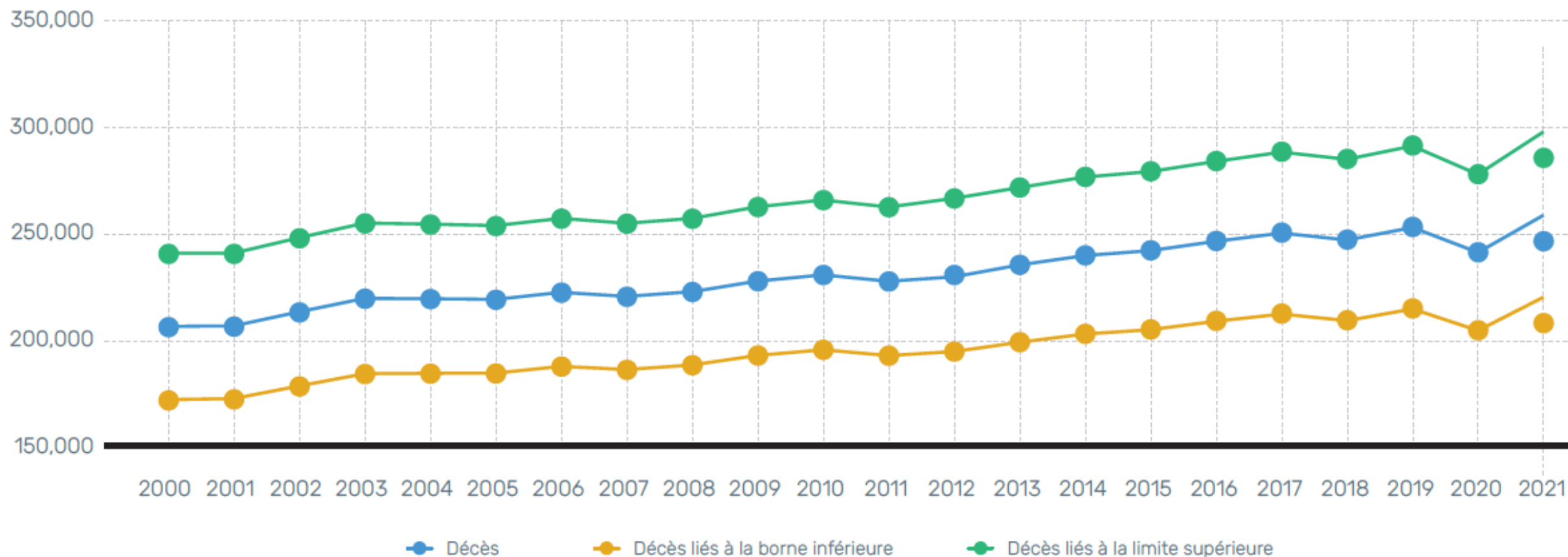
Figure 3: Nombre de décès dus aux accidents de la circulation par type d'usagers, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=35.

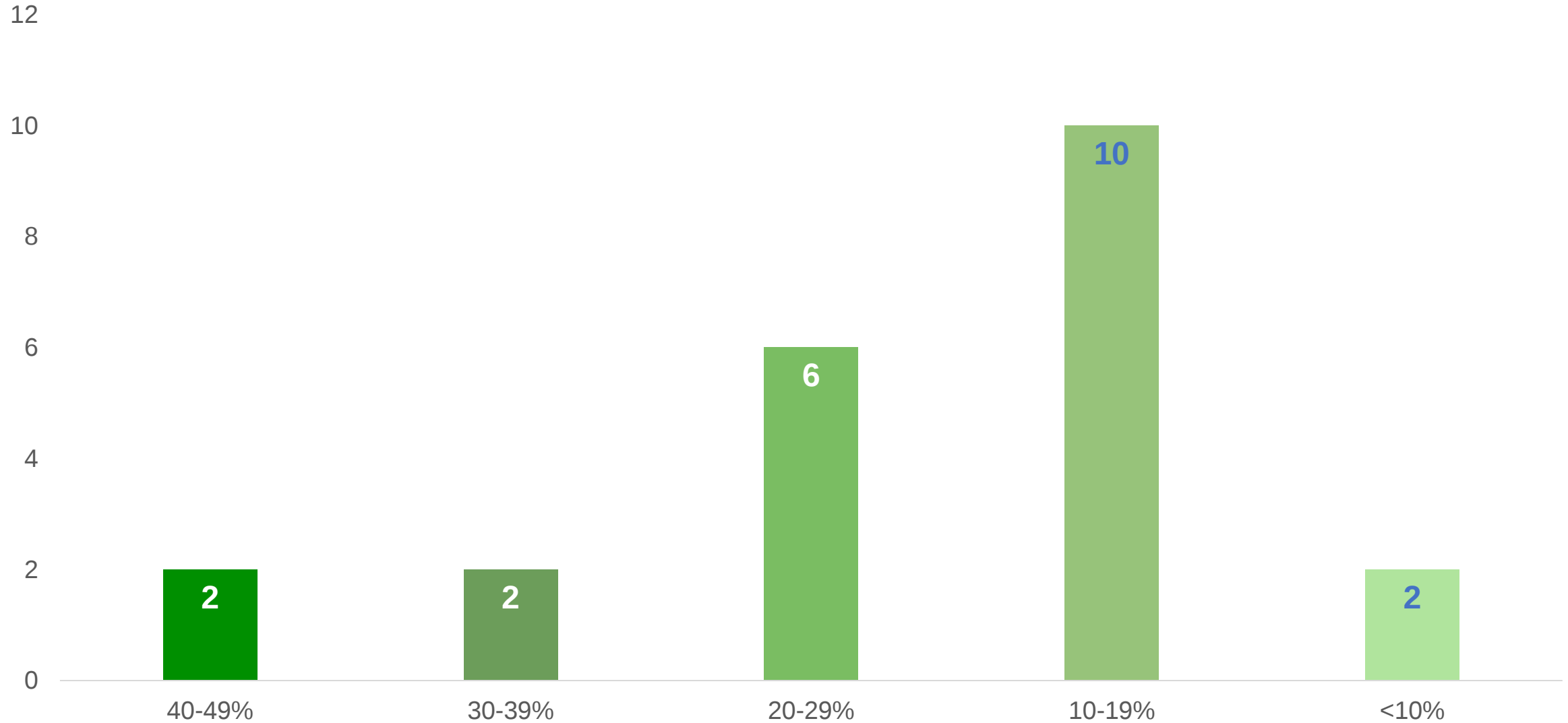
Une augmentation globale des décès entre 2000 et 2021

Figure 5: Estimation du nombre de décès dus aux accidents de la circulation, 2000-2021



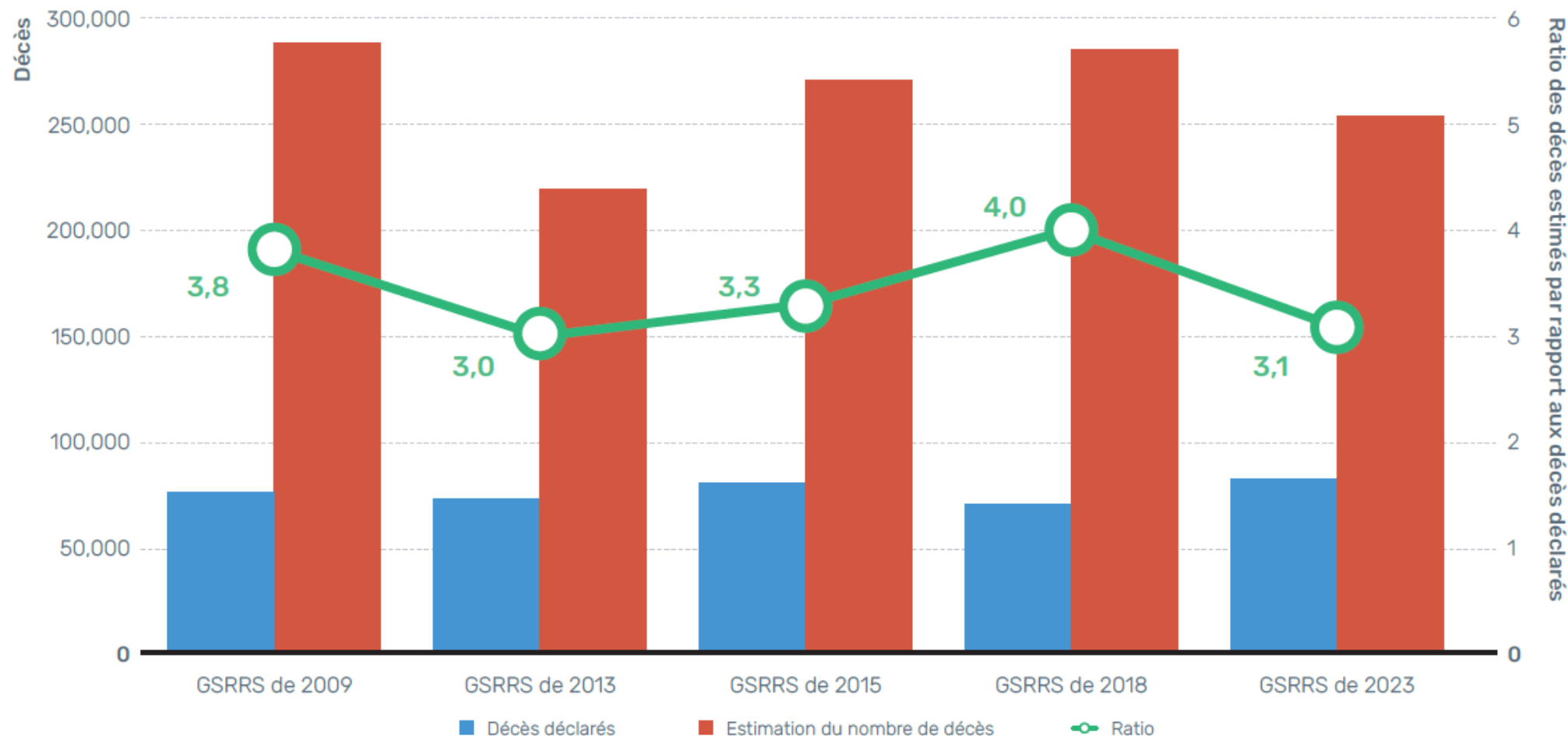
Source: OMS, 2023.
Note: N=54.

22 pays ont réduit le nombre de décès



Décès estimés et décès déclarés entre 2009 et 2021

Figure 6: Estimation par rapport à la déclaration des décès dus aux accidents de la circulation, 2009-2021



Source: OMS, 2023.

Définitions incohérentes

Décès

30_{pays}

« décédé dans
les 30 jours
suivant
l'accident »

Blessures graves

3_{pays}

MAIS/RTS/
MGAP

Sources de données sur les décès dus aux accidents de la route

33 pays

Entente directe

28 pays
Police

5 pays
Autre/santé

12 pays

Deux sources

7 pays
Police/autres

5 pays
Police/santé

5 pays

Trois sources ou plus

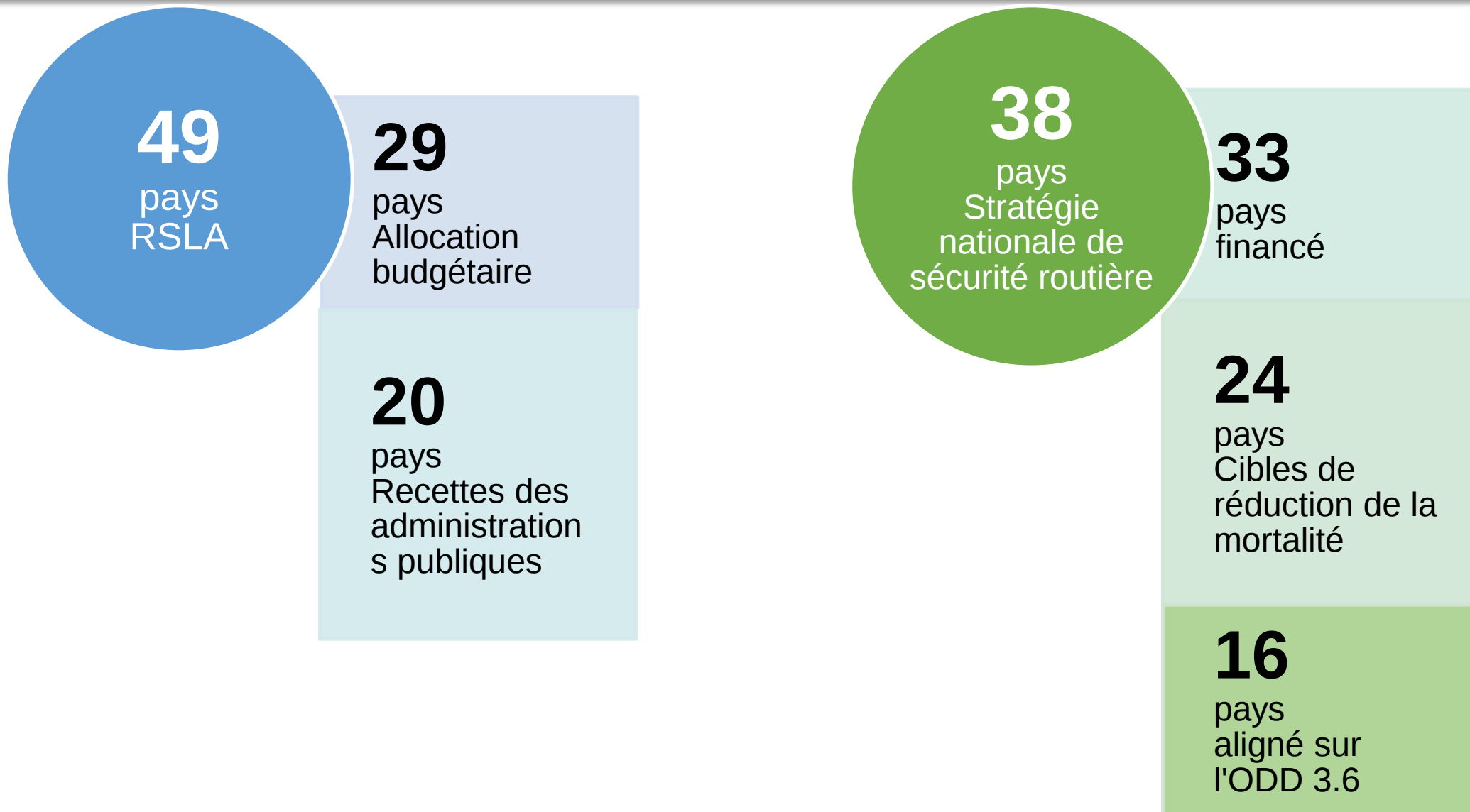
3 pays
Police/CRVS/santé/
assurance/autre

2 pays
Police/santé/autre

Piliers de la sécurité routière



1. Gestion de la sécurité routière



Promotion des modes de transport alternatifs

Alorsque plus de la moitié des pays favorisent des modes de transport alternatifs :



Marche

14 pays



Cyclisme

13 pays



Transport en commun |
transport public

25 pays

2. Sécurité des routes et mobilité

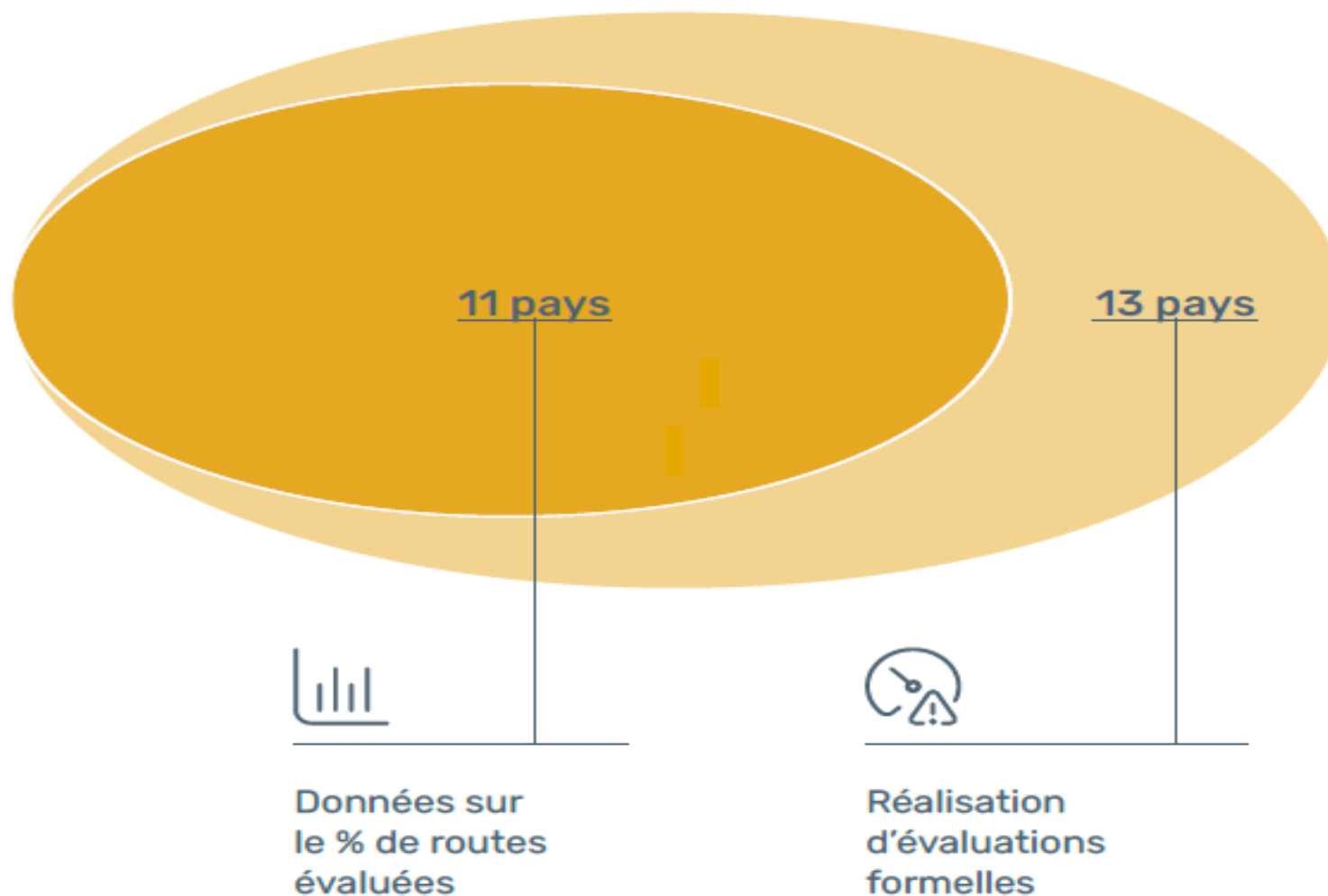
Lois exigeant une évaluation formelle de la sécurité routière

6 pays
Contrôles
périodiques

9 pays
droit national

4 pays
Prise en
compte de tous
les utilisateurs

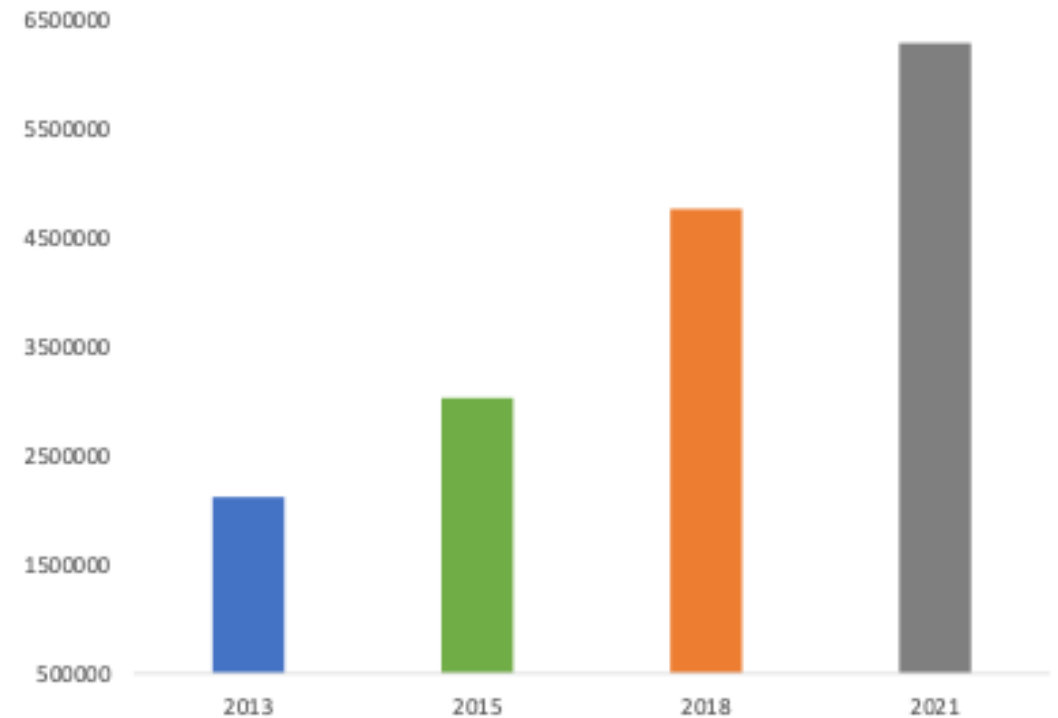
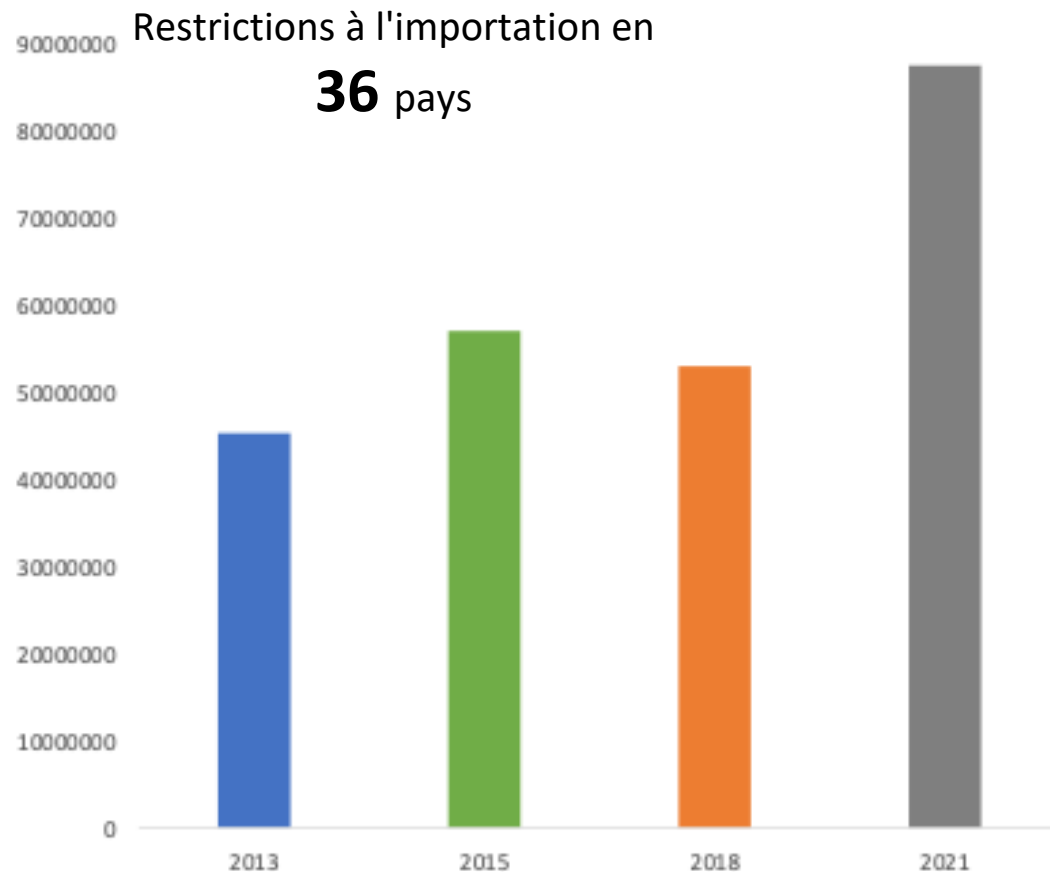




3. Sécurité des véhicules (*motorisation accrue*)

véhicules immatriculés (n=51)

2/3-roues immatriculés (n=10)



Immatriculation du véhicule Assurance du véhicule

49 pays
droit national

4 pays
La loi s'applique aussi bien
aux véhicules privés qu'aux
véhicules professionnels

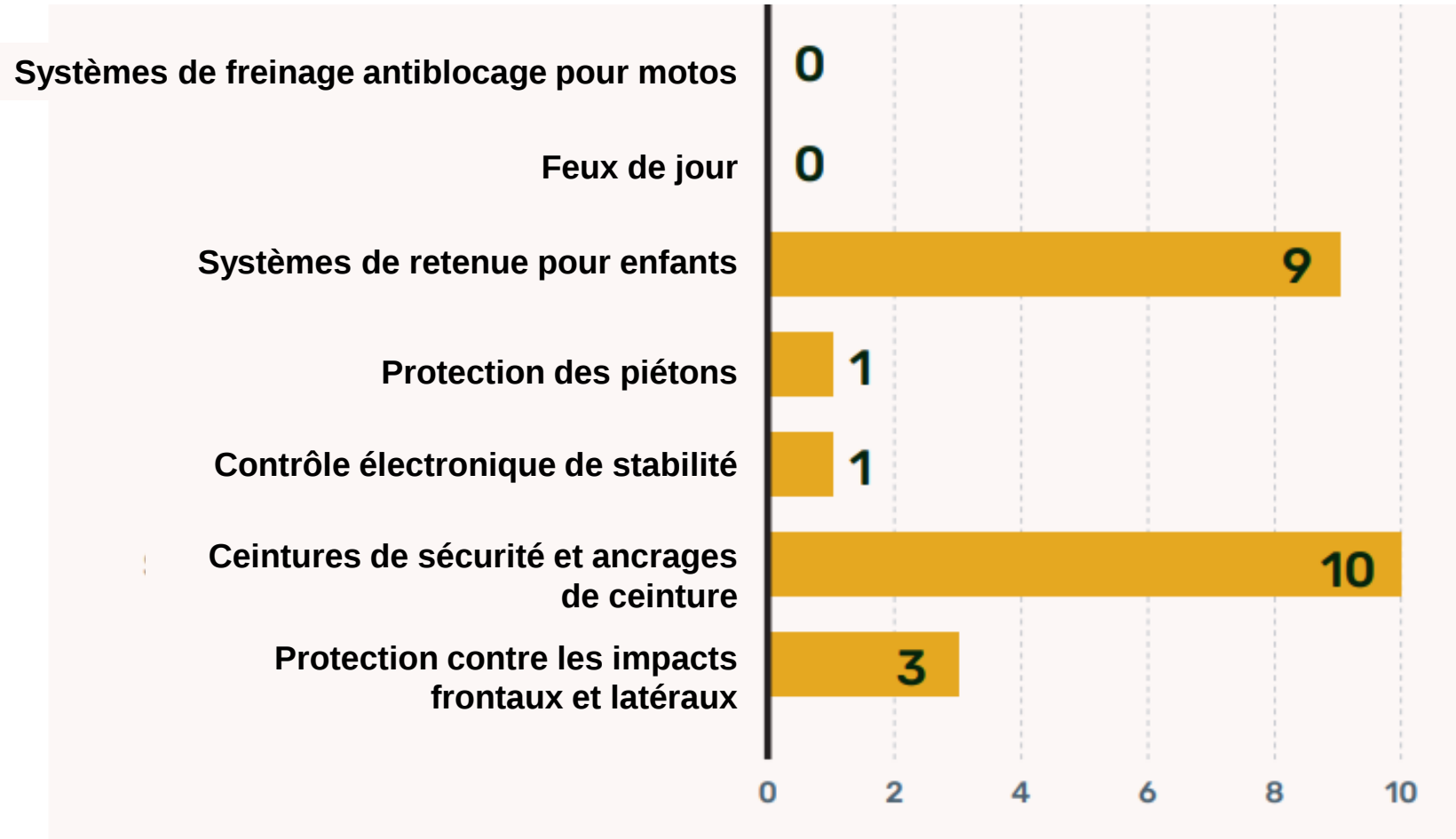
44 pays
Systèmes d'immatriculation
des véhicules

36 pays
droit national

2 pays
Tous les véhicules

2 pays
réglementation des primes

Législation sur la sécurité des véhicules



Source: OMS 2023

Note: N=35.

4. Sécurité des usagers de la route

Principaux facteurs de risque comportementaux :

- Excès de vitesse
- Conduite en état d'ivresse
- Port du casque
- Port de la ceinture de sécurité
- Dispositifs de retenue pour enfants



Lois nationales sur les principaux facteurs de risque comportementaux

20 pays

Disposer de lois respectant les meilleures pratiques pour au moins un des cinq facteurs de risque.

Lois sur les facteurs de risque conformes aux meilleures pratiques

Vitesse 15 pays

Conduite en état d'ivresse 7 pays

Ceintures 21 pays

Casques 8 pays

Dispositifs de retenue pour enfants 1 pays

Lois sur les dispositifs de retenue pour enfants

14 pays

Rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

8 pays

Prévoir des sanctions en cas d'infraction

11 pays

Inclure des exigences relatives à l'âge et à la taille appropriés et à la référence à une norme spécifique

5 pays supplémentaires

avec une loi sur les dispositifs de retenue pour enfants depuis le dernier rapport d'avancement (2018)

Lois sur les permis de conduire

3 pays

Âge minimum pour l'obtention du permis

0 pays

Permis d'apprenti conducteur avant l'obtention du permis complet

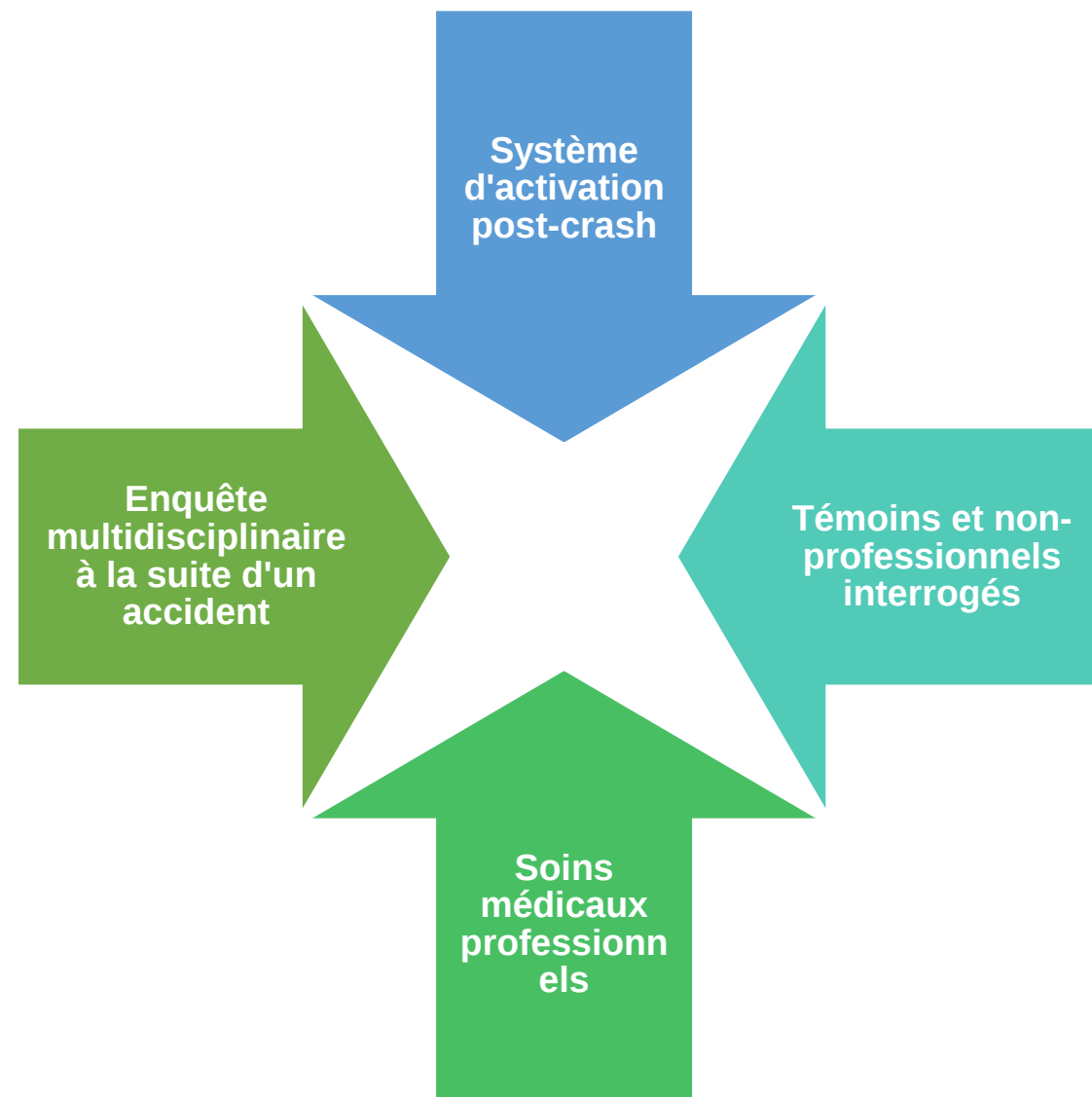
1 pays

Exigences supplémentaires en matière de permis de conduire pour les conducteurs professionnels

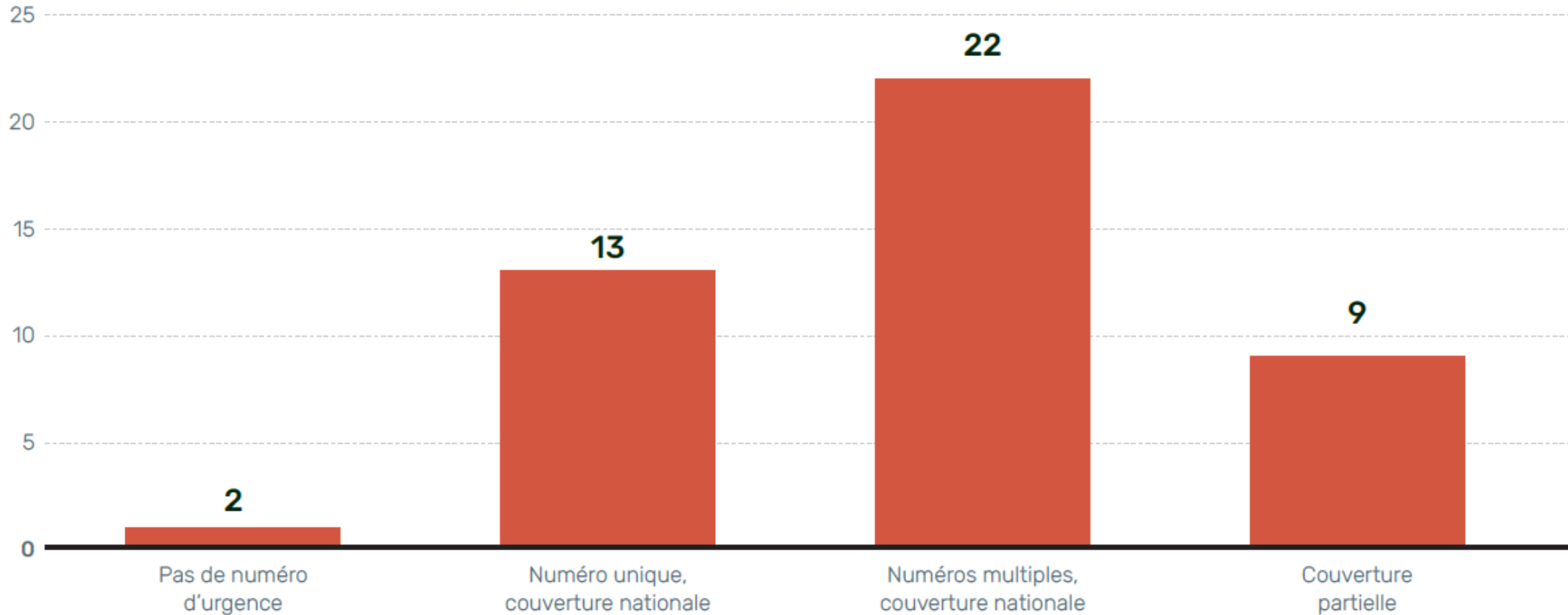
2 pays

Examens médicaux avant l'obtention d'un permis

5. Intervention post-accident



Numéros des services d'urgence



Source: OMS, 2023.

Note: N=48.

Conclusion et mesures proposées



- **Les solutions fondées sur les données sauvent des vies**
- **Des lois plus strictes + des routes plus sûres**
- **Une approche systémique est essentielle**
- **Le leadership et l'action collective sont des moteurs de changement**



Principaux points à retenir

- ❖ **Une crise qui touche l'épine dorsale de nos économies.** Les accidents de la route sont un problème de santé publique, tout comme une crise économique et sociale. Ils touchent de manière disproportionnée le segment le plus productif de notre population. Ce sont les usagers vulnérables qui paient le plus lourd tribut.
- ❖ **Les données : le socle de solutions plus intelligentes et plus efficaces.** Le renforcement des systèmes de données sur la sécurité routière est primordial, non seulement pour suivre les décès, mais aussi pour piloter des politiques fondées sur des données probantes.
- ❖ **Comblar les lacunes législatives : transformer la politique en protection.** De nombreux pays ne disposent pas des cadres juridiques complets nécessaires pour protéger tous les usagers de la route, ce qui laisse des lacunes dans l'application de la loi, la protection financière des victimes et l'accès aux soins d'urgence critiques.
- ❖ **Une approche intégrée de la sécurité routière.** La sécurité routière, c'est l'amélioration des systèmes ! Nous avons besoin d'institutions fortes, d'investissements soutenus, d'une application stricte de la loi et d'infrastructures soigneusement conçues qui donnent la priorité à la sécurité de chaque usager de la route.



Thanks / Merci

Des institutions fortes,

De meilleurs résultats en matière de sécurité routière !

Le Rapport sur l'état de la sécurité routière en Afrique 2025 peut être téléchargé ici :

https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/WHO_RS_Fr_single_0.pdf

