

LIGNES DIRECTRICES

relatives à un cadre politique visant à
renforcer la sécurité des motocyclistes
professionnels dans les pays africains

[Document de travail du SSATP]

[DÉCEMBRE 2025]



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique. Des politiques rationnelles permettent d'avoir des transports sûrs, fiables et un bon rapport coût-efficacité donnant aux populations les moyens de sortir de la pauvreté et permettent aux pays de soutenir la concurrence internationale.

Il représente un partenariat composé de 44 pays africains, des communautés économiques régionales (CER), des institutions africaines, des partenaires financiers et de nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

Le SSATP adresse sa gratitude aux pays membres et à ses partenaires pour leur contribution et leur soutien.

© 2025 Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Groupe de la Banque mondiale 1818 H Street, NW Washington D.C. 20433 États-Unis d'Amérique.

Certains droits réservés

Cet ouvrage est un produit du SSATP hébergé par la Banque mondiale. Les constatations, les interprétations et les conclusions qu'il contient sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ni de ses partenaires.

La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité des données contenues dans cet ouvrage et n'assume aucune responsabilité quant aux erreurs, omissions ou divergences relatives aux informations, ni aucune responsabilité quant à l'utilisation ou la non-utilisation des informations, méthodes, processus ou conclusions y figurant. Les frontières, couleurs, dénominations, liens/notes de bas de page et autres informations figurant dans le présent ouvrage n'impliquent aucun jugement de la part de la Banque mondiale en ce qui concerne le statut juridique d'un territoire ou l'approbation ou l'acceptation de ces frontières. La citation d'ouvrages rédigés par d'autres auteurs ne signifie pas que la Banque mondiale approuve les opinions exprimées par ces auteurs ou le contenu de leurs ouvrages.

Aucune disposition des présentes ne saurait constituer, être interprétée ou considérée comme une limitation ou une renonciation aux privilèges et immunités de la Banque mondiale, qui sont tous expressément réservés.

Droits et licences

Le contenu de cette publication fait l'objet d'un dépôt légal. La Banque mondiale ayant pour politique d'encourager la diffusion de ses connaissances, cet ouvrage peut être reproduit, en tout ou en partie, à des fins non commerciales, à condition d'en mentionner dûment la source.

Mention de la source —L'ouvrage doit être cité de la manière suivante : Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP). 2025. *Lignes directrices relatives à un cadre politique visant à renforcer la sécurité des motocyclistes professionnels dans les pays africains*. Document de travail du SSATP. Washington, DC : SSATP.

Vous trouverez bien d'autres publications sur le site web du SSATP : www.ssatp.org

Le SSATP est un partenariat international qui bénéficie du soutien des organisations ci-après :



LIGNES DIRECTRICES

**relatives à un cadre politique visant à
renforcer la sécurité des motocyclistes
professionnels dans les pays africains**

[Document de travail du SSATP]

[DÉCEMBRE 2025]

Table des MATIÈRES

Remerciements	6
Abréviations	8
Résumé analytique	9
1. Introduction	10
1.1. Objectifs des lignes directrices	11
1.2. Portée et méthodologie	12
1.3. Structure du document	13
2. Aperçu mondial et régional	14
2.1. Sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire	14
2.2. Rôle des motocyclistes professionnels en Afrique	14
2.3. Normes et cadres internationaux	15
2.4. Enseignements tirés de l'Asie et de l'Amérique latine	16
3. Examen des cadres nationaux et constatations de la consultation des parties prenantes	18
3.1. Cadres législatif et institutionnel	19
3.2. Consultation des parties prenantes et constatations	20

4.	Cadre d’action et recommandations	28
4.1.	Objectifs de la politique stratégique	29
4.2.	Recommandations politiques par domaine thématique	29
4.3.	Recommandations transversales	32
4.4.	Approche de mise en œuvre par étapes	32
4.5.	Résultats attendus	33
5.	Suivi, évaluation et apprentissage	34
5.1.	Objectif du cadre de suivi et évaluation	35
5.2.	Structure du cadre et indicateurs	36
5.3.	Rôles et responsabilités institutionnels	37
5.4.	Sources de données et méthodes de collecte	37
5.5.	Mécanismes d’établissement de rapports et d’apprentissage	38
5.6.	Boucle d’évaluation et de rétroaction	39
5.7.	Tableau de bord de suivi indicatif	40
6.	Vers une mobilité plus sûre, plus intelligente et plus inclusive des motos-taxis en Afrique	42
6.1.	Vers un cadre politique et de mise en œuvre au niveau continental	43
6.2.	Rôle des institutions et des partenariats	44
6.3.	Mise en œuvre, suivi et apprentissage	45
6.4.	Réflexions finales	45
	Bibliographie	46
	Annexe A. Profils de pays : contexte, informations et feuilles de route	49
	Annexe B. Liste des parties prenantes clés interrogées	82

R.

Remerciements

L'élaboration des présentes lignes directrices est le fruit d'un effort de collaboration rendu possible grâce à l'engagement, à l'expertise et au soutien d'un large éventail de parties prenantes. L'équipe du projet tient à exprimer sa profonde gratitude à l'ensemble des autorités, experts, institutions et entités qui ont généreusement consacré leur temps et partagé leurs connaissances lors des entrevues, consultations et visites sur le terrain. Leurs précieuses informations et perspectives, recueillies auprès d'agences gouvernementales, d'autorités municipales, d'organismes de réglementation, de services de police, d'organisations non gouvernementales, d'opérateurs privés et d'associations de motocyclistes, ont de manière significative influencé l'analyse et éclairé les recommandations politiques présentées dans le présent document.

Nous tenons à remercier tout particulièrement les institutions nationales et locales qui ont participé au processus de consultation, notamment le ministère des Transports et de la Logistique de l'Éthiopie, représenté par M. Eyuel Bogale (Coordonnateur adjoint du projet) ; l'Agence rwandaise de développement des transports (RTDA), représentée par : Mwisenzeza Maxime Marius (Directeur général adjoint par intérim), M. Hadelin Verjus (Spécialiste de la sécurité du développement routier) et M. Vedaste Mazimpaka (Analyste de la planification des transports urbains, Ville de Kigali) ; *Health People Rwanda* (HPR), représenté par M. Pacifique Muyumba (Coordonnateur du projet de sécurité routière) ; et la coopérative de motocyclistes au Rwanda, représentée par Aloys Habiryayo ; le ministère des Transports du Cameroun représenté par Dr Mbamome Nkendong Divine (Directeur des transports routiers) ; ainsi que l'Agence nationale des transports terrestres de l'Angola, représentée par Edilson Moreira.

L'équipe exprime également sa gratitude au Centre national de sécurité routière (CNSR) du Bénin, représenté par M. Koovy Yète ; l'Institut national des transports routiers du Mozambique (INATRO), représenté par M. Agostino Amore et Mme Belzenia Matsimbe ; et la Direction de la circulation et de la sécurité routière de la police de l'Ouganda, représenté par la Commissaire divisionnaire de police Betina Nalugo. Par ailleurs, nous adressons nos remerciements à M. Katunguka James (Responsable senior de la sécurité routière en Ouganda) et aux dirigeants de l'Association Kampala Boda, notamment M. Maweije Frank (Président) et M. Mutyaba Siraje (Vice-président), dont les contributions nous ont permis de mieux cerner les réalités opérationnelles et les besoins stratégiques dans le secteur.

Les contributions du secteur privé ont été déterminantes dans le cadre de la présente étude. L'équipe exprime sa gratitude à Juan Jose Bernat (PDG de NZI), Mme Johanna Hegenbart (Responsable du développement durable, ROAM Kenya) et M. Sergio Tati (Cofondateur et PDG d'Anda Angola), dont l'expertise en matière de normes relatives au port de casque et leur expérience dans la structuration des opérations formelles de motocyclettes, la formation des conducteurs, les solutions d'assurance et les technologies de gestion de flotte ont éclairé les recommandations clés.

Nous saluons également les contributions des organisations de la société civile telles que Health People Rwanda, dont les interventions dans le domaine de la certification des casques et de la formation des conducteurs ont permis de tirer des enseignements pratiques qui ont permis d'améliorer

les résultats en matière de sécurité routière. Les expériences partagées par les dirigeants de coopératives, les urbanistes, les agents chargés de l'application de la loi et les représentants des motocyclistes à travers l'Angola, le Bénin, le Cameroun, l'Éthiopie, le Kenya, le Mozambique, le Rwanda et l'Ouganda ont permis de faire en sorte que les constatations de cette étude reflètent les réalités du terrain et formulent des recommandations pertinentes. L'équipe exprime également sa gratitude à Binta Sako de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour sa précieuse contribution.

Les lignes directrices ont été élaborées sous la direction générale de Mustapha Benmaamar (Chef du SSATP) et Jean-François Marteau (Responsable du secteur des transports, Banque mondiale). Cette initiative a été entreprise sous la direction stratégique et sous la direction de Marisela Ponce De Leon Valdés, responsable du pilier Sécurité routière du SSATP. Sa vision et sa direction technique ont permis de jeter les bases sur lesquelles ces lignes directrices ont été conçues et élaborées. Les lignes directrices ont été élaborées par une équipe de l'Université du Rwanda, dirigée par Dr Japheths Ogendi et composée de François Zirikana, Janvier Twagirimana et Kellen Kyomugisha. Leur expertise, leur rigueur d'analyse et leur engagement ont été cruciaux pour mener à bien cette étude.

L'équipe du projet tient à exprimer sa gratitude aux pairs évaluateurs pour leurs conseils et leurs commentaires constructifs, à savoir Fangfang Luo, Chargé technique (Affaires juridiques), Département de la sécurité et de la mobilité des déterminants sociaux de la santé de l'OMS ; Simon Saddier, Spécialiste senior des transports urbains (Banque mondiale) ; Arif Uddin, Spécialiste des transports (Banque mondiale) ; Veronica Ines Raffo, Spécialiste senior des infrastructures (Banque mondiale) ; et Juan Miguel Velasquez, Spécialiste senior des transports (Banque mondiale).

Le présent guide a été produit par le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) avec le soutien financier du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF).

Nous exprimons notre gratitude à Kaori Niina (Spécialiste senior des partenariats, SSATP) pour avoir supervisé le processus de publication, avec le soutien à la rédaction fourni par Jane Sunderland et la conception graphique par Anatol Ursu.



À propos du GRSF

Le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) est un fonds fiduciaire multidonateurs géré par la Banque mondiale qui soutient les efforts déployés dans les pays à revenu faible et intermédiaire pour réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves sur les routes. Il bénéficie du soutien de l'Initiative *Bloomberg Philanthropies* pour la sécurité routière mondiale, la Fondation Total Energies et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord agissant par le biais du ministère de la Santé et des Affaires sociales.



À propos du SSATP

Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international qui soutient l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique. Des politiques judicieuses conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, qui permettent aux populations de sortir de la pauvreté et aident les pays à soutenir la concurrence internationale.

Abréviations

AARSLA	Association africaine des agences chefs de file en matière de sécurité routière
AfRSO	Observatoire africain de la sécurité routière
ARSO	Organisation africaine de normalisation
ANTT	Agence nationale angolaise des transports terrestres
CNSR	Centre national de sécurité routière
GRSF	Fonds mondial pour la sécurité routière
IHM	Industrie de la fabrication de casques
INATRO	Institut national des transports routiers du Mozambique
KCCA	<i>Kampala Capital City Authority</i>
PRFI	Pays à revenu faible et intermédiaire
S&E	Suivi et évaluation
MININFRA	Ministère des Infrastructures (Rwanda)
MTPT	Ministère des Travaux publics et des Transports (Ouganda)
MTL	Ministère des Transports et de la Logistique (Éthiopie)
SEA	Suivi, évaluation et apprentissage
MSPR	Rapport sur les performances en matière de sécurité des motocyclettes
CNPSC	Comité national de coordination de la sécurité des motocyclistes
CNSR	Conseil national de sécurité routière
NTSA	Office national des transports et de la sécurité (Kenya)
CER	Communautés économiques régionales
RNP	Police nationale du Rwanda
RURA	Autorité rwandaise de régulation des services d'utilité publique
SACCO	Coopératives d'épargne et de crédit
ODD	Objectifs de développement durable
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
OMS	Organisation mondiale de la Santé

Résumé analytique

Le phénomène de moto-taxi est devenu un élément essentiel du réseau de transport africain. Il fournit des options rapides, flexibles et peu onéreuses à des millions de personnes. Il crée également des emplois et soutient les économies locales. Cependant, il demeure l'un des modes de déplacement les plus risqués sur le continent. Dans bon nombre de pays africains, les motocyclistes et leurs passagers représentent 30 à 60 % de l'ensemble des décès dus aux sinistres. Ce constat met en évidence des défis de taille en matière de sécurité, de réglementation et de gouvernance (OMS, 2023 ; SSATP, 2025). Les « *Lignes directrices relatives à un cadre politique visant à renforcer la sécurité des motocyclistes professionnels dans les pays africains* » fournissent un plan fondé sur la recherche pour transformer ce secteur informel à haut risque en une composante sûre et professionnelle des systèmes de transport nationaux. L'étude repose sur des examens réglementaires et des discussions avec des parties prenantes issues de huit pays, à savoir : Angola, Bénin, Cameroun, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Ouganda et Rwanda. Dans ces pays, les motos-taxis sont devenues une source vitale de mobilité et d'emploi, mais elles représentent une part importante des décès sur les routes. Certes, la plupart des pays ont adopté des lois fondamentales sur le port du casque, le permis de conduire et l'assurance, mais leur application demeure faible. Moins d'un tiers des motocyclistes respectent ces réglementations, et jusqu'à 80 % d'entre eux exercent leur activité sans immatriculation officielle. Les données relatives aux sinistres sont souvent incomplètes et font l'objet de déclarations incohérentes entre les services de police et les systèmes de santé. Cette situation entrave l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes. Le port du casque est peu répandu et la qualité des équipements est généralement de piètre qualité. La couverture assurance et la souscription à une police d'assurance sont faibles. Des efforts ont été consentis afin d'améliorer les soins post-sinistre dans bon nombre de pays ; toutefois, certains domaines requièrent encore davantage d'attention et une collaboration renforcée avec la communauté internationale. En dépit de ces problèmes, des solutions innovantes, telles que les plateformes de réglementation numériques, les plans de micro-assurance, les coopératives de motocyclistes, la surveillance télématique et les essais de mobilité électrique, démontrent que les efforts coordonnés des institutions, la participation du secteur privé et la coopération régionale peuvent rapidement améliorer la sécurité et le professionnalisme dans le secteur des motos-taxis en Afrique.



Introduction

Le taux de mortalité due aux sinistres de la route reste élevé en Afrique, le taux le plus élevé au monde étant de 19,6 décès pour 100 000 personnes (SSATP, 2025). Plus d'un tiers de tous les décès sont liés aux motos, ce qui reflète la croissance rapide et non réglementée du secteur. Les motos-taxis, connues localement par leurs noms populaires – *boda boda*, *zemidjan* ou motos-taxis – sont devenues essentielles pour le transport des passagers et des marchandises dans les villes et les zones rurales en raison de l'urbanisation, du manque de transports publics et du chômage des jeunes.

Si ce secteur a permis d'améliorer l'accès à l'emploi et les moyens de subsistance, il a également soulevé des préoccupations en matière de sécurité et de gouvernance. La faiblesse des mesures coercitives, la médiocrité des infrastructures, le manque d'équipements de protection individuelle et la prédominance des activités informelles entraînent un taux plus élevé de blessures graves et de décès. Ces facteurs ont un impact économique et social important sur les familles et les systèmes de soins de santé et menacent les progrès vers la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) liés à la sécurité routière et à la mobilité durable, à savoir les ODD 3.6 et 11.2.

Conscient de ces tendances, le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) a lancé cette étude, en collaboration avec des partenaires régionaux et nationaux, afin d'élaborer un cadre politique susceptible d'aider efficacement les gouvernements africains à améliorer la sécurité, le professionnalisme et la durabilité dans le secteur des motos-taxis.

1.1. Objectifs des lignes directrices

L'objectif principal de ces lignes directrices est de fournir un cadre politique pratique et fondé sur des données probantes afin d'améliorer la sécurité des motocyclistes professionnels à travers l'Afrique. Plus précisément, l'étude vise à:

- examiner et harmoniser les cadres réglementaires nationaux et régionaux et les normes relatives à la sécurité des motos-taxis ;
- faire la synthèse des points de vue des parties prenantes de huit contextes africains différents pour saisir les réalités et les enseignements tirés sur le terrain ;
- formuler des recommandations pratiques et adaptables à l'échelle continentale, alignées sur les meilleures pratiques internationales, les engagements régionaux et les réformes en cours dans le secteur des transports.

Ces lignes directrices visent à renforcer la collaboration entre les responsables de l'élaboration des politiques, les opérateurs privés et les partenaires au développement en établissant un ensemble commun de principes, de cadres institutionnels et d'indicateurs de performance aux fins de mise en œuvre.

Carte 1.

Pays participants



1.2. Portée et méthodologie

— 1.2.1. Portée

L'étude porte sur huit pays représentatifs, à savoir : Angola, Bénin, Cameroun, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Ouganda et Rwanda sélectionnés pour refléter la diversité géographique, institutionnelle et réglementaire des opérations de motos-taxis en Afrique subsaharienne. Collectivement, ces pays illustrent un continuum de maturité réglementaire, de capacité d'application et de pratiques innovantes qui éclairent l'élaboration des politiques régionales et continentales.

— 1.2.2. Méthodologie

L'approche analytique a combiné deux méthodes complémentaires :

a) Examen documentaire des normes et réglementations :

Il s'agit d'une évaluation systématique de la législation, des cadres institutionnels et des instruments de politique en vigueur relatifs à la sécurité des motocyclettes. Cet examen a permis de recenser les lacunes en matière de réglementation, les niveaux d'application et les bonnes pratiques émergentes conformes à l'approche pour un système sûr de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), aux normes relatives aux casques de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) (22.05 et 22.06) et aux initiatives continentales menées dans le cadre de l'Observatoire africain de la sécurité routière (AfRSO) et de l'Organisation africaine de normalisation (ARSO).

b) Consultations des parties prenantes :

Des entrevues structurées et des discussions de groupe ont été menées avec des organismes publics, des services de police, des établissements de santé, des coopératives de transport, des organisations de la société civile et des acteurs du secteur privé. Des consultations en présentiel ont été effectuées au Bénin, au Kenya, au Rwanda et en Ouganda, et des consultations en mode virtuel ont eu lieu dans les autres pays. Au nombre des thèmes abordés figuraient le port du casque, l'octroi de permis de conduire, les assurances, la gestion des données et les interventions après un sinistre.



Les informations qualitatives sont venues en complément aux données quantitatives afin de prendre en compte les dimensions comportementales, économiques et institutionnelles. Les limites intègrent des données incomplètes sur les sinistres, des systèmes de notification incohérents et l'absence d'évaluation longitudinale dans la plupart des pays. Ces mises en garde soulignent l'importance que revêt l'amélioration de la gouvernance des données pour l'élaboration future de politiques fondées sur des données probantes.



1.3. Structure du document

Le présent document de travail du SSATP s'articule autour de six (6) chapitres : le premier présente le contexte général, les objectifs, la portée et la méthodologie de l'étude ; le chapitre 2 fournit l'aperçu mondial et régional de la sécurité des motocyclistes et tire les enseignements d'autres régions ; le chapitre 3 fait, quant à lui, la synthèse de l'examen des cadres nationaux et des connaissances des parties prenantes dans les huit pays cibles ; le chapitre 4 décrit le cadre politique proposé et les recommandations stratégiques correspondantes ; le chapitre 5 fournit des précisions sur mécanismes de suivi, évaluation et d'apprentissage ; Enfin, le chapitre 6 porte sur les messages clés et les priorités de mise en œuvre. Le document établit un équilibre entre la synthèse analytique (exposé) et la présentation visuelle (figures, infographies et tableaux) afin d'améliorer l'accessibilité tant pour les experts techniques que pour les responsables de l'élaboration des politiques.

2.

Aperçu mondial et régional

2.1. Sécurité routière dans les pays à revenu faible et intermédiaire

Les pays à revenu faible et intermédiaire représentent plus de 90 % des décès dus aux sinistres de la route dans le monde, alors qu'ils possèdent un peu plus de la moitié des véhicules dans le monde. Les motocyclistes sont touchés de manière disproportionnée, représentant environ 28 % de tous les décès à travers le monde. En Afrique subsaharienne, leur part est encore plus élevée, en particulier dans les systèmes urbains dominés par les motos-taxis (OMS, 2023). Au nombre des facteurs qui contribuent à cette situation, on compte la faible application du code de la route, le piètre état des infrastructures routières, les normes de sécurité limitées des véhicules et des équipements, et l'insuffisance des soins après un sinistre. Les motocyclistes professionnels sont confrontés à des risques supplémentaires découlant du caractère informel de leur activité, d'une formation insuffisante, d'une faible couverture d'assurance et de longues heures de travail qui augmentent l'exposition aux risques de sinistre.

2.2. Rôle des motocyclistes professionnels en Afrique

Les motos-taxis jouent un rôle essentiel dans l'écosystème de la mobilité en Afrique, offrant un service de transport flexible et à coût abordable dans les zones tant urbaines que rurales. Dans des villes comme Kampala, Kigali, Cotonou et Nairobi, elles assurent

une grande partie des trajets quotidiens des passagers et garantissent l'accès aux écoles, aux marchés et aux établissements de santé (SSATP, 2025). Le secteur fournit des moyens de subsistance à des millions de jeunes et de travailleurs à faible revenu.

Pourtant, le fardeau lié à la sécurité est lourd. Sur l'ensemble du continent, les utilisateurs des engins à deux et à trois roues représentent environ 32 % de tous les décès sur les routes, et dans certains pays, ce chiffre atteint 72 % (BAD et GRSF, 2022). Les motocyclistes et leurs passagers restent vulnérables en raison du caractère informel généralisé, de la faiblesse des mesures coercitives et du faible taux du port du casque.

Les données spécifiques aux pays mettent en évidence le défi : les motocyclistes représentaient 32 % des victimes de sinistres de la route en Ouganda (UBOS, 2023) et 53 % de tous les sinistres au Rwanda (RNP, 2023a).

Les réponses efficaces recensées dans ce document comprennent la formation, les tests et l'octroi de permis de conduire obligatoires, des lois sur le port de casque universel ancrées dans des normes de qualité, l'enregistrement et l'accréditation des opérateurs, des investissements dans la conception de routes plus sûres et des systèmes de données plus solides pour une application ciblée de la loi.

2.3. Normes et cadres internationaux

Plusieurs cadres mondiaux et régionaux façonnent les politiques de sécurité des motocyclettes en Afrique :

- la réglementation de la CEE sur le casque (CEE-ONU, 22.05/22.06) définit les normes internationales d'essai et de certification ;
- l'approche du système sûr de l'OMS favorise le partage des responsabilités entre les usagers, les véhicules et les infrastructures ;
- les initiatives de la Banque mondiale et du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) soutiennent des programmes intégrés d'ingénierie, d'application de la loi et de données ; et
- l'AfRSO et le SSATP renforcent les systèmes de données et harmonisent les réglementations, au niveau continental.

La mise en œuvre reste inégale. La plupart des pays africains ont des lois sur le casque, l'octroi de permis de conduire et les assurances, mais le respect de ces lois est faible et la fragmentation des données persiste. Le caractère informel et les contraintes de ressources limitent l'efficacité de l'application (AfRSO, 2023 ; SSATP, 2025).

2.4 Enseignements tirés de l'Asie et de l'Amérique latine

L'examen documentaire a révélé des données provenant d'Asie et d'Amérique latine qui montrent que des politiques intégrées peuvent générer des gains de sécurité importants pour les motocyclistes (Tableau 1).

Au Vietnam, une loi sur le port obligatoire du casque (2007) a permis de réduire de 36 % le nombre de traumatismes crâniens et de sauvé plus de 2 200 vies la première année (Passmore, J et al., 2010). En Thaïlande, l'application stricte de la législation sur le port du casque a fait passer le port du casque de 14 à 90 % et réduit le nombre de décès de motocyclistes de 24 % en trois ans. (Ichikawa, M. et al. 2003).

Au Brésil, l'intégration formelle des motos-taxis dans les plans de transport public et les régimes d'assurance a permis de réduire le nombre total de décès sur les routes de 12 % entre 2010 et 2015.

Ces exemples confirment que la législation, l'application de la loi, la formation, l'assurance et la communication - mises en œuvre conjointement - produisent une réduction durable du nombre de décès.

Tableau 1.

Quelques bonnes pratiques mondiales et effets mesurés sur la sécurité

Pays/ Région	Interventions politiques clés	Résultat/ impact mesuré	Enseignements clés pour l'Afrique
Vietnam	Introduction d'une <i>loi nationale sur le port obligatoire du casque</i> en 2007, ciblant à la fois les motocyclistes et les passagers ; application de la loi à l'échelle nationale et distribution de casques certifiés à faible coût	Le port du casque est passé de ~30 % à > 90 % en 12 mois ; les traumatismes crâniens ont chuté de 36 % ; ~2 200 vies ont été sauvées au cours de la première année	Les lois sur le port universel du casque, associées à des campagnes sur l'accès au financement et à une fabrication locale, garantissent une conformité rapide et durable
Thaïlande	Campagne d'application complète intégrant <i>la législation sur le port du casque, la formation des motocyclistes et la communication de masse</i> ; Incitations de la police pour des contrôles routiers réguliers	Le port du casque est passé de 14 à 90 % en 3 ans ; Les décès de motocyclistes ont chuté de 24 %	L'application de la loi par plusieurs organismes et la sensibilisation visible du public sont essentielles pour changer les comportements
Brésil	Intégration des services de motos-taxis dans les transports publics formels et les régimes d'assurance ; inclusion dans les systèmes de données et les prestations de sécurité sociale	Les décès de motocyclistes ont diminué de ~12 % entre 2010 et 2015 ; augmentation de la couverture d'assurance et professionnalisation des motocyclistes	L'établissement d'un lien entre les réformes en matière de sécurité, d'assurance et d'octroi de permis de conduire crée des incitations à la conformité et à la formalisation à long terme du secteur

3.

Examen des cadres nationaux et constatations de la consultation des parties prenantes

L'examen des normes et des cadres réglementaires relatifs à la sécurité des motos-taxis a été réalisé au moyen d'une combinaison de recherches documentaires et de consultations avec les parties prenantes de plusieurs pays.

L'étude documentaire a évalué l'existence et la portée des lois nationales et des dispositifs institutionnels régissant l'utilisation des motocyclettes, y compris la législation sur le casque et l'assurance, l'octroi de permis de conduire, les mécanismes d'application et les structures de coordination.

Les consultations ont impliqué des représentants d'organismes publics, d'autorités locales, d'unités de police, de coopératives de transport, de partenaires au développement et d'organisations de la société civile dans les huit pays cibles : Angola, Bénin, Cameroun, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Ouganda et Rwanda.

L'objectif était d'évaluer les réalités de la mise en œuvre et d'identifier les écarts systémiques entre les cadres juridiques écrits et les pratiques réelles observées sur le terrain. Les discussions ont révélé que, bien qu'il existe des instruments juridiques dans presque tous les pays, le respect des règles, la coordination et la qualité des données demeurent des défis majeurs.

3.1. Cadres législatif et institutionnel

3.1.1. Tendances générales

L'ensemble des huit pays ont mis en place certaines formes de législation relative au port du casque, dont la plupart s'appliquent à la fois aux motocyclistes et aux passagers, ainsi qu'à tous les types de routes. Toutefois, les niveaux d'application varient considérablement, et seules quelques juridictions, telles que le Bénin et le Kenya, évoquent des normes spécifiques concernant les casques (Tableau 2).

La plupart des pays imposent également une assurance responsabilité civile pour les motos-taxis, mais les taux de couverture demeurent faibles. La fragmentation institutionnelle - où la police, les ministères et les administrations locales se partagent des responsabilités qui se chevauchent - entrave l'application cohérente des politiques en matière de sécurité.

Tableau 2.

Résumé de la législation sur le port du casque et de son application

Pays	La loi sur le casque s'applique aux motocyclistes et aux passagers	Norme relative au casque spécifiée	Taux de port du casque (motocyclistes / passagers)
Angola	✓	✓	Aucune donnée officielle
Bénin	✓	✓	65 % / 2 %
Cameroun	✓	✗	Aucune donnée officielle
Éthiopie	✓	✓	Aucune donnée officielle
Kenya	✓	✓	30 % / 10 %
Mozambique	✓	✗	35 % / 10 %
Rwanda	✓	✓	85 % / 70 %
Ouganda	✓	✗	30 % / 10 %

— 3.1.2. Assurance, octroi de permis de conduire et coordination institutionnelle

Dans tous les pays cibles, la loi impose une assurance responsabilité civile pour les motos, mais le taux de conformité demeure inférieur à 30 % dans la plupart des juridictions. Au Kenya, au Rwanda et en Ouganda, les autorités élaborent des systèmes d'enregistrement numérique qui intègrent la vérification des assurances aux bases de données sur l'octroi de permis de conduire.

Le Rwanda, le Kenya et l'Ouganda ont accompli des progrès notables dans la création des coopératives de motocyclistes, qui jouent désormais un rôle clé dans le respect de la conformité et la formation des motocyclistes. En revanche, le Bénin et le Cameroun éprouvent des difficultés persistantes quant au suivi des motocyclistes informels, qui évitent souvent de s'inscrire pour réduire les coûts.

Les cadres institutionnels restent fragmentés. Dans la plupart des pays, l'élaboration des politiques relève de la responsabilité des autorités nationales chargées des transports, tandis que la police de la circulation veille au respect des règles. Les gouvernements locaux, quant à eux, s'occupent de l'enregistrement des passagers et de l'attribution des itinéraires. L'absence d'un organe de coordination unique ou d'un comité national de sécurité des motocyclistes entraîne une communication insuffisante, une duplication des mandats et une application incohérente.

3.2.

Consultation des parties prenantes et constatations

— 3.2.1. Aperçu et méthodologie

Les consultations des parties prenantes ont été menées dans les huit pays cibles dans le cadre d'une combinaison de réunions en présentiel (Bénin, Kenya, Ouganda, Rwanda) et de sessions virtuelles (Angola, Cameroun, Éthiopie, Mozambique). Au nombre des participants figuraient des représentants des ministères des Transports, des autorités nationales de sécurité routière, des services de police, des établissements de santé, des associations de motocyclistes, des opérateurs du secteur privé, des assureurs et des organisations non gouvernementales.

Les consultations visaient à valider les constatations de l'examen documentaire, à cerner les réalités propres à chaque pays et à identifier les possibilités d'alignement régional.

— 3.2.2. Thèmes clés découlant des consultations

A. Lacunes juridiques et institutionnelles



Tous les pays soumis à la consultation ont confirmé l'existence d'une législation sur le port du casque, l'octroi de permis de conduire et l'assurance, mais son application demeure insuffisante en raison du chevauchement des compétences et du financement limité. Les parties prenantes ont souligné l'absence de comités nationaux chargés de la sécurité des motocyclistes et la faible coordination entre les organismes chargés des transports et les services de police.

B. Caractère informel et formation limitée



Dans la plupart des pays, plus de 70 % des motocyclistes professionnels opèrent de manière informelle, en dehors des systèmes d'octroi de permis de conduire ou d'assurance. Les parties prenantes ont souligné que les motocyclistes non formés, associés à la prolifération de motos d'occasion ou en mauvais état, accroissent les risques de sinistre. Il existe peu de formations standardisées et de centres de formation officiels, et ceux-ci sont mal réglementés, en particulier en dehors des capitales.

C. Faible respect du port du casque



Bien qu'il existe des lois nationales sur le casque, leur application est inégale. Des parties prenantes du Bénin, du Kenya, du Mozambique, du Rwanda et de l'Ouganda ont signalé que les casques contrefaits ou de qualité inférieure inondent le marché et que la sensibilisation du public reste faible. Les représentants de la police ont souligné l'insuffisance de la logistique pour les contrôles routiers et la nécessité de mener des campagnes d'éducation de masse.

D. Assurance et vulnérabilité financière



La couverture d'assurance pour les motocyclistes et les usagers est limitée (généralement inférieure à 15 % des opérateurs). Les parties prenantes ont établi un lien entre cette situation et les obstacles liés au coût et à l'absence de produits de micro-assurance adaptés. Au Rwanda et en Ouganda, les coopératives et les systèmes d'enregistrement numérique commencent à améliorer la couverture, tandis que d'autres pays continuent de recourir à des systèmes manuels et fragmentés.

ብሔራዊ ጥበቃ ግንባታ ግንባታ ግንባታ
NATIONAL THEATRE
ፓርላማ ግንባታ ግንባታ ግንባታ
PARLAM. HAIMANOT



E. Problèmes liés aux données et à l'application de la loi



Les participants ont constamment cité des systèmes de données fragmentés : la police, les hôpitaux et les assureurs gèrent des bases de données distinctes qui sont peu intégrées. L'absence de formats normalisés de notification des sinistres limite l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes. Les organismes chargés de l'application de la loi ont déclaré disposer de ressources limitées, avoir un moral bas et mener des opérations sporadiques plutôt que des programmes soutenus.

F. Intervention post-sinistre



Les intervenants des services de santé et d'urgence ont souligné que les soins post-sinistres restent insuffisants. À l'exception du Rwanda et du Bénin, la plupart des pays ne disposent pas de registres sur les traumatismes, de lois sur les bons samaritains ou de protocoles nationaux garantissant des services de réadaptation et psychologiques gratuits aux victimes de sinistres.

G. Dimensions sociales et économiques



Les consultations ont montré que les motos-taxis constituent à la fois un moyen de subsistance et une voie de mobilité sociale pour les jeunes chômeurs. Toutefois, elles ont révélé que les motocyclistes sont confrontés à la stigmatisation et à un accès limité au financement. La participation des femmes est limitée en raison des normes culturelles et des préoccupations en matière de sécurité. Les parties prenantes ont demandé instamment que les futures interventions intègrent les aspects liés au genre et à l'inclusion.

— 3.2.3. **Bonnes pratiques et innovations émergentes**

Plusieurs exemples démontrent que la combinaison de la réglementation formelle, de l'innovation du secteur privé et de la participation communautaire produit des améliorations tangibles du respect des règles et de la culture de la sécurité :

Rwanda	Modèle coopératif qui enregistre et réglemente les usagers, les met en relation avec les assurances et veille à la conformité grâce à la surveillance par les pairs
Kenya	Systèmes numériques d'octroi de permis de conduire et de données gérés par l'Autorité nationale des transports et de la sécurité (NTSA), intégration de la vérification des assurances à l'application de la réglementation
Benin	Campagne communautaire sur le port du casque combinant les contrôles de police et les programmes locaux d'éducation
Mozambique	Institut national des transports routiers (INATRO) : programmes pilotes d'assurance et partenariats avec des assureurs privés
Angola	Académie privée de télématique et de formation (ANDA) favorisant la sécurité et la professionnalisation

— 3.2.4. **Synthèse des constatations transnationales**

Les constatations tirées des différents pays révèlent à la fois des progrès et des limites (Tableau 3) :



La législation existe, mais les capacités d'application sont faibles.



La collecte des données et la coordination entre les institutions sont fragmentées.



Le secteur est dominé par l'informel, ce qui compromet le respect des règles.



Les systèmes post-sinistre sont inadéquats en dehors des grandes villes.



Le port du casque demeure extrêmement faible, en particulier chez les passagers.



Des innovations prometteuses (coopération, mobilité électrique, octroi de permis de conduire numériques) ouvrent la voie à des réformes.



La pénétration des assurances est infime, exposant les motocyclistes au plan financier.

Tableau 3.

Aperçu des aspects juridiques et institutionnels et de l'état d'avancement de la mise en œuvre dans différents pays

Pays	Couverture de la législation sur le port du casque	Obligation / conformité en matière d'assurance	Coordination institutionnelle et organisme chef de file	État d'avancement de la mise en œuvre / observations découlant des consultations
Angola	La loi s'applique aux motocyclistes et aux passagers ; Fixation requise ; norme spécifiée	Assurance responsabilité civile obligatoire ; Faible conformité	Agence nationale des transports terrestres (ANTT) sous la tutelle du ministère des Transports	Formation privée et initiatives télématiques (ANDA) ; Coordination limitée avec la police et les autorités municipales
Bénin	Loi nationale sur le casque ; cibles pour 2030 ; norme spécifiée	Assurance obligatoire, mais application insuffisante	Centre national de sécurité routière (CNSR)	Campagnes communautaires actives de casques ; persistance du caractère informel et faible intégration des données
Cameroun	La loi s'applique aux motocyclistes et aux passagers ; aucune norme spécifiée relative au casque	Obligation légale ; Mise en œuvre insuffisante	Ministère des Transports / Conseil National de Sécurité Routière	Caractère très informel ; faible couverture de la formation ; Faiblesse des capacités des services de police et fragmentation des systèmes de données
Éthiopie	La loi sur le casque existe pour tous les usagers de la route ; Aucune référence standard	Assurance obligatoire prévue par la loi, mais couverture limitée	Ministère des Transports et de la Logistique	Faible utilisation du casque et formation minimale des motocyclistes ; la coordination avec les gouvernements régionaux est insuffisante
Kenya	Loi générale sur le port du casque (22.06 référencée par la norme) ; fixation requise	Assurance obligatoire ; Intégration numérique partielle avec l'octroi de permis de conduire (NTSA)	Autorité nationale des transports et de la sécurité (NTSA)	Progrès en matière d'enregistrement et d'application numériques ; les passagers informels restent en dehors de la couverture
Mozambique	La loi sur le casque couvre les motocyclistes et les passagers ; Aucune norme spécifiée	Assurance exigée par la loi ; programmes pilotes dans le cadre de l'INATRO	Instituto Nacional de Transportes Rodoviários (INATRO)	Partenariat avec des assureurs privés pour expérimenter des formules d'avenant ; Installations de formation limitées
Rwanda	La loi complète sur le casque s'applique à tous ; Application très stricte	Assurance obligatoire avec un niveau élevé de conformité par le biais des coopératives	Agence rwandaise de développement des transports (RTDA)/Police nationale du Rwanda (RNP)	Modèle de système coopératif pour la gestion des passagers et le lien avec l'assurance ; Systèmes de données intégrés
Ouganda	Loi sur le casque pour les motocyclistes et les passagers ; aucune norme spécifiée	Assurance requise, mais couverture faible (< 20 %)	Ministère de l'Équipement et du Transport/ Direction de la Police de la Circulation	Mouvement coopératif croissant améliorant l'autorégulation ; Manque de formation et faiblesse de l'application de la loi dans les zones rurales

Défis identifiés par les parties prenantes et bonnes pratiques émergentes dans huit pays



Défis



Faible capacité en matière d'application de la loi



Couverture d'assurance limitée



Fort taux d'informalité et absence de formation des motocyclistes



Systèmes de données fragmentés



Faible respect du port du casque



Intervention inadéquate post-sinistre





Bonnes pratiques



ANGOLA

Télématique privée et formation



MOZAMBIQUE

Initiatives pilotes d'assurance



RWANDA

Modèle coopératif



BÉNIN

Campagne communautaire sur le port de casque



KENYA

Octroi de permis de conduire numériques et systèmes de données



4.

Cadre politique et recommandations

L'élaboration d'un cadre cohérent pour la sécurité des motocyclistes professionnels en Afrique répond à un besoin urgent de réduire le lourd fardeau que représentent les décès et les blessures dus aux sinistres de la route impliquant des motocyclistes. Comme indiqué dans les chapitres précédents, les motocyclettes représentent une part importante des décès dans de nombreux pays africains, souvent entre 30 et 60 % du nombre total de décès sur les routes. Ces résultats sont liés à la faiblesse de l'application de la loi, à l'insuffisance de la formation, au faible taux de port du casque, à l'absence de couverture d'assurance et à l'informalité généralisée du secteur.

Dans le même temps, le secteur joue un rôle socioéconomique vital : il fournit des emplois à des millions de jeunes et favorise la connectivité là où les transports publics formels restent insuffisants. Le défi n'est donc peut-être pas d'éliminer les motos-taxis, mais de transformer le secteur en un système sûr, professionnel et réglementé qui contribue à la mobilité durable et à la croissance inclusive.

Le cadre proposé est conçu pour s'aligner sur la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), l'approche du système sûr de l'OMS, les lignes directrices du GRSF et les instruments régionaux tels que l'AfRSO, l'Association africaine des agences chefs de file en matière de sécurité routière (AARSLA) et le Plan d'action de l'Union africaine pour la sécurité routière. Il s'inspire également des enseignements tirés de huit pays cibles, à savoir : Angola, Bénin, Cameroun, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Ouganda et Rwanda - et prend en compte les observations des parties prenantes recueillies lors des consultations menées par l'équipe de l'Université du Rwanda et le SSATP.

L'objectif global est de réduire le nombre de décès et de blessures liés aux motocyclettes grâce à une action coordonnée en matière de législation, d'application de la loi, de formation, de systèmes de données et de protection sociale.

4.1. Objectifs de la politique stratégique

Le document a identifié cinq objectifs stratégiques interdépendants conçus pour remédier aux faiblesses systémiques de la sécurité et de la gouvernance des motos-taxis :

1. Renforcement du port du casque et application des normes relatives aux équipements de sécurité – veiller à ce que tous les casques et équipements de protection répondent aux critères de certification nationaux et internationaux (CEE 22.06 ; Normes de l’OMS) ;
2. Formalisation et réglementation du secteur des motos professionnelles – grâce à la rationalisation de la formation, des tests et de l’octroi de permis de conduire, de l’immatriculation et des systèmes coopératifs ;
3. Extension de la couverture de l’assurance et de la protection sociale – via la micro-assurance, l’indemnisation en cas de sinistre et l’aide sanitaire d’urgence ;
4. Renforcement des données, du suivi et de l’élaboration de politiques fondées sur des données probantes – en développant des bases de données intégrées sur les sinistres et des systèmes de notification harmonisés ; et
5. Promotion de la coordination institutionnelle et du financement durable – par la création de comités nationaux de coordination de la sécurité des motocyclistes (CNPSC) et l’alignement sur les stratégies de sécurité routière existantes.

4.2. Recommandations politiques par domaine thématique

Normes relatives aux casques et équipements de sécurité

La plupart des pays disposent déjà de lois nationales sur le port du casque, mais l’application reste inférieure à 30 % en moyenne. Les actions devraient être axées sur les points ci-après :



- adopter ou actualiser les normes nationales relatives au port du casque conformément à la Directive 22.06 de la CEE-ONU ;
- tenir compte des exigences en matière de fixation, des spécifications relatives à l’âge et de la couverture pour tous les usagers de la route ;
- fournir des subventions ou des systèmes de bons pour l’achat de casques certifiés, en particulier pour les motocyclistes à faible revenu ;
- renforcer la surveillance du marché et les capacités d’essai pour éliminer les équipements de protection contrefaits ; et
- renforcer la collaboration avec les fabricants locaux pour produire des casques à coût abordable et de qualité.

Octroi de permis de conduire, formation et enregistrement

Les motocyclistes sans permis de conduire ou sans formation constituent un risque majeur pour la sécurité. Le cadre recommande ce qui suit:



- professionnaliser les motocyclistes par le biais de formations obligatoires et de recyclage, de normes de service minimales et de l'adoption d'outils de suivi numériques dans les flottes et les associations ;
- introduire des systèmes d'octroi de permis de conduire à plusieurs niveaux liés à une formation formelle ;
- déployer les académies de formation de motocyclistes accréditées et la certification des instructeurs ;
- numériser l'enregistrement des motocyclistes et établir un lien entre les permis de conduire, les bases de données des assurances et les impôts ; et
- intégrer l'application de l'octroi de permis de conduire dans les systèmes de police numérique afin d'améliorer le suivi de la conformité.

Assurance, finance et protection sociale

L'examen a révélé que moins de 15 % des motocyclistes dans la plupart des pays soumis à l'étude détenaient une police d'assurance valide.

Les mesures à prendre pour y remédier sont notamment les suivantes:



- rendre le secteur formel en reliant l'adhésion aux coopératives, l'enregistrement numérique et les incitations à la concurrence pour accéder à la microfinance, à l'assurance et à des zones d'activité désignées ;
- officialiser l'entretien régulier des motocyclettes ;
- élargir l'accès à la micro-assurance et à la couverture collective ;
- encourager les partenariats public-privé entre assureurs, coopératives et plateformes numériques ;
- introduire des produits financiers groupés (crédit-bail + assurance + formation) ; et
- fournir une couverture de soins d'urgence et de réadaptation dans le cadre des régimes d'assurance obligatoires.

Données et surveillance numérique

La fragmentation des données sape l'application et la planification. Les actions recommandées intègrent celles-ci-dessous:



- améliorer les systèmes de gestion de l'information sur les véhicules à moteur (y compris les motocyclettes) ;
- mettre en place des bases de données centralisées sur les sinistres intégrant les données de la police, des hôpitaux et des assurances ;
- numériser l'application de la loi grâce à des systèmes de sanctions mobiles et des outils de billetterie électronique ;
- créer des protocoles de partage de données entre institutions nationales et régionales (AfRSO) ; et
- promouvoir la cartographie des sinistres à l'aide d'un SIG et utilisation de la télématique pour le suivi de la sécurité.

Coordination institutionnelle et financement

La fragmentation institutionnelle est un problème récurrent dans tous les pays. Le cadre recommande ce qui suit :



- créer le CNPSC relevant du ministère des Transports en vue de coordonner les actions multisectorielles ;
- prévoir des lignes budgétaires dédiées aux programmes de sécurité des motos-taxis ;
- associer les partenaires du secteur privé au financement de la formation, de l'assurance, de l'entretien, de la maintenance et du déploiement des technologies ;
- Intégrer la sécurité des motos-taxis dans les stratégies nationales et municipales de sécurité routière ;
- renforcer les partenariats avec les coopératives, les flottes d'entreprises et les plateformes numériques afin de normaliser la formation, l'octroi de permis de conduire et la conformité en matière d'assurance ;
- établir un « cercle vertueux » avec les assureurs privés, les fournisseurs de casques et les fabricants d'équipements grâce à des financements groupés, des casques certifiés et des produits d'assurance liés à la sécurité ; et
- intégrer les motos-taxis dans les systèmes multimodaux en les structurant comme des axes de transport public du premier et du dernier kilomètre, avec le soutien d'une planification municipale coordonnée.



4.3. Recommandations transversales

Le cadre met également l'accent sur les catalyseurs intersectoriels qui sous-tendent toutes les actions thématiques.

[1.] Genre et inclusion sociale



- Promouvoir la participation des femmes à la formation, aux coopératives et aux campagnes de sécurité.
- Veiller à ce que les interventions intègrent les personnes handicapées en tant que passagers et utilisateurs des services.

[3.] Sensibilisation du public et changement de comportement



- Lancer des campagnes de communication à l'échelle nationale sur la sécurité, en partenariat avec les syndicats de motocyclistes et les municipalités.
- Tirer parti des médias numériques pour renforcer le port du casque, le respect des assurances et la culture de conduite sans risque.

[2.] Technologie et innovation



- Soutenir le déploiement de solutions d'e-mobilité telles que les motos électriques dont la conception est conforme aux normes de sécurité.
- Promouvoir des outils axés sur les données tels que la télématique, l'Internet des objets et le suivi en temps réel des flottes.

[4.] Partenariats et recherche



- Encourager la collaboration entre les universités, les organisations non gouvernementales et les opérateurs privés pour réaliser des études transversales et des interventions pilotes.

4.4. Approche de mise en œuvre par étapes

Une approche de mise en œuvre par étapes est proposée pour assurer la durabilité et l'amélioration continue (Tableau 4).

Tableau 4.

Approche de mise en œuvre par étapes

Phase	Actions clés	Institutions chefs de file
Court terme [1– 2 ans]	Mettre en place des CNPSCs ; adopter une réglementation sur le port du casque et la formation ; mettre à l'essai une base de données numérique sur les sinistres ; faciliter la production/fourniture locale de casques homologués; lancer des campagnes de sensibilisation	Ministères des Transports, police, syndicats de motocyclistes
Moyen terme [3– 5 ans]	Déployer des académies de formation accréditées ; étendre la couverture des assurances; numériser les systèmes d'immatriculation et le système de gestion de l'information sur les motocyclettes ; tout en intégrant les protocoles de données de l'AfRSO	Agences nationales de sécurité, assureurs, municipalités
Long terme [5– 10 ans]	Application intégrale à l'échelle nationale des lois sur la sécurité et l'octroi de permis de conduire ; harmonisation régionale des normes ; établissement d'un rapport national sur la performance en matière de sécurité des motocyclistes	Gouvernements, communautés économiques régionales, SSATP

4.5. Résultats attendus

L'adoption avec succès de ce cadre politique devrait permettre d'obtenir les résultats mesurables ci-après :

- ✓ Accroître la conformité au port du casque d'au moins 50 %.
- ✓ Offrir une couverture d'assurance universelle aux motocyclistes enregistrés.
- ✓ Réduire le nombre de décès liés aux motocyclettes professionnelles.
- ✓ Mettre en place des systèmes interopérables de données sur les sinistres et des registres de motocyclettes.
- ✓ Renforcer la professionnalisation et la résilience économique du secteur grâce aux coopératives et à la formation.

5.

Suivi, évaluation et apprentissage

Le Suivi et l'évaluation (S&E) sont essentiels pour s'assurer que le cadre politique proposé pour la sécurité des motocyclistes professionnels atteint ses objectifs.

En particulier, la plupart des pays africains ne disposent pas de systèmes de suivi coordonnés, ce qui entraîne une collecte de données fragmentée et incohérente. En raison de cet écart, il est difficile d'évaluer l'impact réel des interventions ou de comparer les progrès accomplis entre les régions.

Un cadre exhaustif de suivi, évaluation et d'apprentissage (SEA) est donc requis pour suivre systématiquement les progrès, mesurer les performances et soutenir des ajustements des politiques et des programmes fondés sur des données probantes. Cette approche est alignée sur les principes du système sûr, la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 et le Cadre de suivi de la performance de la sécurité routière du SSATP, qui soulignent tous l'importance de l'apprentissage continu fondé sur des données en vue d'améliorer les résultats en matière de sécurité routière.

5.1. Objet du cadre de suivi et évaluation

Le cadre de suivi et évaluation répond à plusieurs objectifs :



Mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions visant à garantir la sécurité des motocyclistes aux niveaux national et régional.



Tirer les enseignements de l'expérience et déterminer les possibilités d'améliorer la coordination des politiques et des institutions.



Promouvoir la reddition de comptes des organismes d'exécution, des gouvernements et des partenaires.



Évaluer l'efficacité des interventions telles que les campagnes de sensibilisation sur le port de casque, les programmes de formation, l'application des assurances et les interventions post-sinistres.






Constituer une base de données d'observation régionale commune grâce à l'harmonisation des indicateurs.



5.2. Structure du cadre et indicateurs

Le cadre de S&E proposé suit trois niveaux d'évaluation.

— [A]	Intrants et indicateurs de processus	Ces indicateurs évaluent dans quelle mesure les conditions et les ressources nécessaires sont en place.	
<ul style="list-style-type: none"> ● Existence d'un CNPSC dédié ● Allocation budgétaire pour les programmes de sécurité des motos-taxis ● Adoption ou mise à jour des normes relatives au port du casque et de la réglementation sur l'octroi de permis de conduire ● Nombre d'établissements de formation et d'instructeurs de motocyclettes accrédités ● Existence de bases de données numériques sur les sinistres et l'application des lois ● Système efficace de gestion de l'information sur les véhicules à moteur (y compris les motocyclettes) 			
— [B]	Indicateurs de produits	Ces indicateurs mesurent les réalisations directes de la mise en œuvre des politiques.	
<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de motocyclistes professionnels formés et ayant un permis de conduire ● Nombre de motocyclettes immatriculées et de motos-taxis enregistrés ● Nombre de coopératives de motocyclistes enregistrées et de motocyclistes disposant d'une police d'assurance ● Nombre d'opérations de contrôle (vérification du casque, vérification de l'assurance) ● Publication de rapports nationaux ou régionaux sur la sécurité des motos-taxis ● Nombre de campagnes de sensibilisation menées et nombre de participants atteints 			
— [C]	Indicateurs de résultats et d'impact	Ces indicateurs reflètent des améliorations notables de la sécurité.	
<ul style="list-style-type: none"> ● Réduction du nombre de décès et de blessures graves liés aux motos-taxis ● Hausse du taux du port du casque chez les motocyclistes et les passagers ● Croissance des taux de formalisation (motocyclistes titulaires de permis de conduire et couverts par une assurance) ● Amélioration du temps d'intervention et de la qualité des soins après un sinistre ● Intégration des données sur la sécurité des motocyclettes dans l'AfRSO. 			

5.3.

Rôles et responsabilités institutionnels

Le succès de la mise en œuvre du S&E dépend de mandats institutionnels clairs et d'une coordination :

- Ministères des Transports – coordination générale des activités de suivi et des rapports nationaux
- Police de la circulation et unités d'application de la loi – collecte de données sur la conformité, les infractions et les sinistres
- Ministères de la Santé et hôpitaux – enregistrement et partage des données sur les sinistres et les décès
- Organismes de réglementation et coopératives d'assurance – fournissant des informations sur les taux de couverture et les demandes d'indemnisation
- Offices nationaux de statistique – normalisation des données aux fins de comparabilité et d'intégration dans les systèmes nationaux
- OMS, SSATP et AfRSO – harmonisation régionale, examen par les pairs et publication de rapports de synthèse sur la performance

La création d'un CNPSC dans chaque pays est essentielle pour garantir l'exécution cohérente de ces rôles et éviter le chevauchement des responsabilités.

5.4.

Sources de données et méthodes de collecte

La collecte de données fiables doit combiner plusieurs sources, à savoir :

- rapports des services de police et registres de circulation relatifs aux sinistres et à l'application de la loi ;
- dossiers hospitaliers relatifs aux statistiques sur les blessures et les décès ;
- données des compagnies d'assurance relatives aux tendances en matière de réclamations et d'indemnisations ;
- bases de données relatives au transport et aux permis de conduire pour l'enregistrement et la conformité des motocyclistes ;
- registres des véhicules à moteur/des motocyclettes relatifs à la gestion du parc automobile ; et
- enquêtes et études d'observation sur les taux de port du casque et les indicateurs de comportement.

L'intégration de ces sources de données par des systèmes numériques permettra de produire des statistiques périodiques harmonisées, indispensables à l'évaluation des programmes de sécurité.

5.5. Mécanismes d'établissement de rapports et d'apprentissage

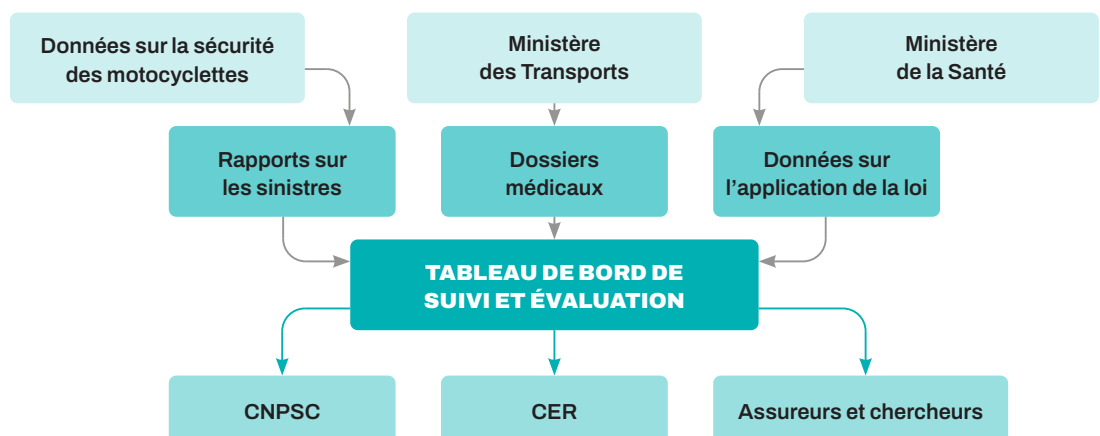
Les pays devraient produire un Rapport sur les performances en matière de sécurité des motocyclettes (MSPR) annuel pour :

- consolider les statistiques nationales et suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre ;
- partager les résultats entre les organismes et avec les partenaires au développement ;
- identifier les lacunes opérationnelles et politiques qui nécessitent une attention particulière ; et
- faciliter l'apprentissage régional entre pairs par le biais des plateformes du SSATP et l'AfRSO.

Chaque MSPR devrait inclure les progrès réalisés par rapport à des indicateurs clés, des résumés sur l'utilisation des ressources et des enseignements tirés des politiques pour éclairer la prise de décision nationale et régionale.

Au niveau régional, le SSATP et l'AfRSO pourraient compiler ces rapports dans une étude sur la sécurité des motocyclettes à l'échelle continentale. Cette étude permettrait d'établir des comparaisons entre les pays et de mettre en avant les pratiques innovantes.

Exemple de Tableau de bord de suivi et évaluation – Flux de données et liens institutionnels





5.6. Boucle d'évaluation et de rétroaction

Les évaluations périodiques permettent de soutenir l'apprentissage et la reddition de comptes :

- évaluations à mi-parcours (tous les 3 ans) pour examiner les progrès accomplis et ajuster les stratégies ;
- évaluation de fin de décennie (2030) pour évaluer la réalisation de l'objectif de réduction de 50 % des décès liés aux motocyclettes ; et
- sessions de rétroaction organisées par les parties prenantes impliquant les associations de motocyclistes, la police, les organisations non gouvernementales et les institutions gouvernementales pour examiner les constatations et proposer des mesures d'adaptation.

Les enseignements tirés de l'expérience devraient être pris en compte dans l'actualisation des politiques, la budgétisation et le renforcement institutionnel, afin de garantir que les interventions en matière de sécurité demeurent pertinentes et efficaces.

5.7. Tableau de bord de suivi indicatif

Il est recommandé d'utiliser un tableau de bord numérique qui représente de façon visuelle les indicateurs de progrès et permet un suivi en temps réel. Cet outil devrait être conçu pour afficher les informations ci-dessous :

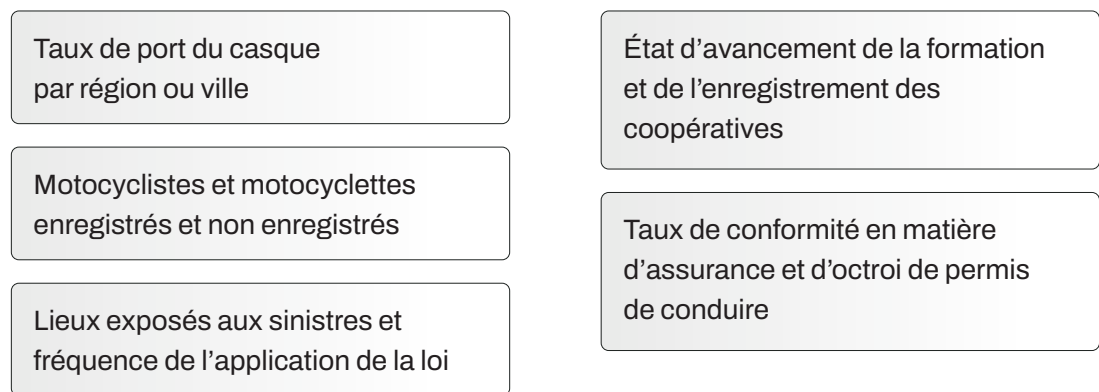
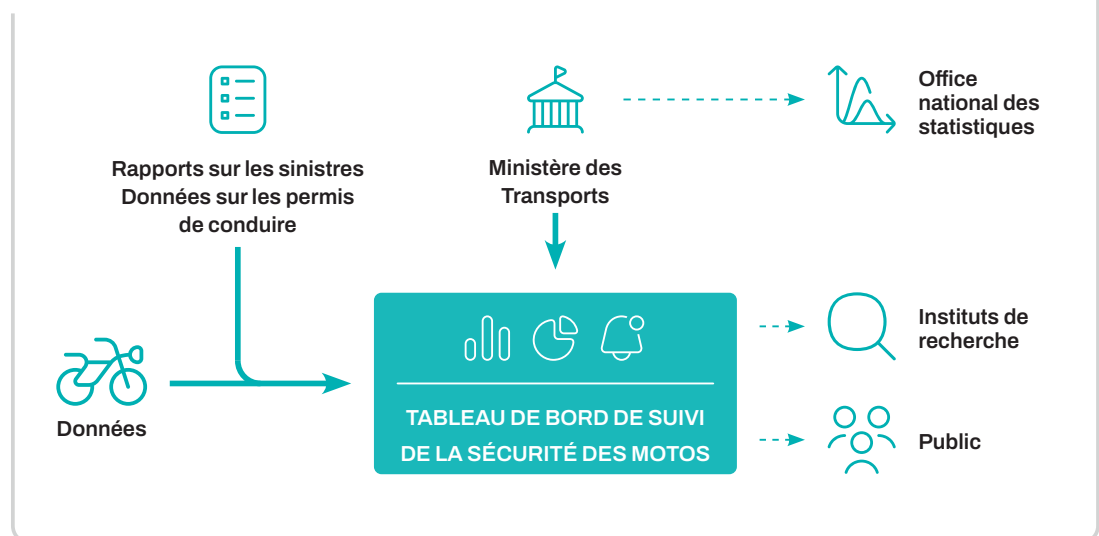


Tableau de bord de suivi de la sécurité des motocyclettes – Flux de données et responsabilités institutionnelles



Le tableau de bord servirait de système d'aide à la décision, intégrant des ensembles de données provenant des services de police, de santé et d'assurance en vue de guider la planification nationale et régionale de la sécurité.



6.

Vers une mobilité plus sûre, plus intelligente et plus inclusive des motos-taxis en Afrique

Les motos-taxis jouent un rôle déterminant dans le paysage de la mobilité en Afrique. À ce titre, ce secteur fournit des moyens de subsistance à des millions de personnes et desservent des communautés où les transports publics formels restent limités. Cependant, elles enregistrent également des taux de mortalité élevés, sont largement utilisées de manière informelle et font l'objet d'une application laxiste de la réglementation. L'étude menée dans huit pays cibles – Angola, Bénin, Cameroun, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Ouganda et Rwanda – révèle que si la plupart de ces pays ont promulgué des lois sur le port du casque, l'octroi de permis de conduire et l'assurance, leur mise en œuvre demeure incohérente et les niveaux de conformité sont parfois inférieurs à 30 %.

Des faiblesses institutionnelles, des systèmes de données fragmentés et des financements limités ont entravé l'application de la loi et le suivi. Les soins post-sinistres restent sous-développés dans la mesure où peu de pays disposent d'une législation complète qui garantit l'accès aux services d'urgence, aux services de réadaptation et aux services psychologiques. De plus, moins de 15 % des motocyclistes professionnels sont couverts par une assurance, ce qui les rend vulnérables sur le plan financier et médical en cas de sinistre.

Malgré ces difficultés, l'étude a identifié des opportunités prometteuses :

- l'essor des plateformes numériques et des innovations en matière de mobilité (par exemple, les services de voiturage et la gestion de flotte basée sur la télématique) ;
- la participation du secteur privé à la formation des motocyclistes et au respect des règles de sécurité ; et
- le renforcement de la coopération régionale par le biais du SSATP, de l'AfRSO, de l'ARSO, des institutions des Nations Unies et de l'AARSLA.

Ces évolutions montrent que les pays africains peuvent tirer parti de l'innovation, des partenariats et des politiques harmonisées pour obtenir des améliorations tangibles en matière de sécurité.

6.1.

Vers un cadre politique et de mise en œuvre au niveau continental

Il est recommandé d'établir un cadre politique s'articulant autour de cinq axes d'action :



Chaque axe repose sur des interventions ciblées, notamment celles-ci-après :

- subventionner les casques certifiés pour les motocyclistes à faible revenu ;
- lier l'octroi de permis de conduire à une formation accréditée en matière de sécurité ;
- développer la micro-assurance et les coopératives de motocyclistes ;
- créer des bases de données intégrées sur les sinistres conformes aux formats de l'AfRSO ; et
- mettre en place des comités de coordination nationaux et infranationaux pour la supervision de la sécurité des motocyclettes.

Le cadre souligne que la sécurité en matière de mobilité des motocyclistes nécessite une coordination globale, qui allie réglementation, données, formation-permis de conduire et mesures d'incitation économiques pour mettre en place un secteur professionnalisé et durable.

6.2. Rôle des institutions et des partenariats

L'efficacité de la mise en œuvre repose sur un leadership institutionnel fort et des partenariats à plusieurs niveaux.

Les gouvernements doivent prendre les mesures suivantes :



Intégrer la sécurité des motos-taxis dans les stratégies nationales de sécurité routière et de transport, les registres des véhicules et les systèmes d'immatriculation.



Renforcer les mandats des organismes chefs de file et garantir des allocations budgétaires dédiées.



Coordonner l'application de la loi entre la police, les transports, les institutions de santé et les assurances.

Les entités régionales - notamment l'Union africaine, le SSATP, l'ARSO, l'AfRSO, la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) - jouent un rôle déterminant dans l'harmonisation des normes relatives au port du casque, la promotion du partage des données et de l'apprentissage entre pairs.

Dans le même temps, les partenariats avec le secteur privé, notamment les sociétés de VTC, les assureurs et les fournisseurs d'engins électriques pour la mobilité, offrent de nouveaux outils de surveillance numérique, d'identification des passagers et de suivi de la conformité. Cette collaboration permettra de faire passer les motos-taxis d'un secteur informel et à haut risque en une composante structurée et professionnelle des systèmes de mobilité en milieu urbain et rural.



6.3. Mise en œuvre, suivi et apprentissage

Des progrès durables nécessitent un système de suivi et évaluation robuste pour assurer le suivi des résultats et orienter les ajustements des politiques. Les pays doivent adopter des MSPR alignés sur les indicateurs de l’OMS, du SSATP et de l’AfRSO. Cette mesure facilitera une collecte et une comparaison harmonisées des données. Ce processus permettra d’élaborer des politiques fondées sur des données probantes et favorisera l’établissement de références régionales.

L’intégration de tableaux de bord numériques, comme recommandé au chapitre 5, renforcera davantage la prise de décision en temps réel et la reddition de comptes publique.

Des rapports réguliers, associés à un examen régional par les pairs par le biais du SSATP et de l’AfRSO, contribueront à garantir que les enseignements tirés se traduisent par des améliorations pratiques de la législation, de l’application de la loi et des résultats en matière de sécurité.

6.4. Réflexions finales

La transition vers une mobilité à moto plus sûre, plus intelligente et plus inclusive en Afrique s’impose de toute urgence et est tout à fait réalisable. Grâce à l’adoption de politiques nationales coordonnées, à la promotion de la collaboration intersectorielle et à l’investissement dans des systèmes de sécurité basés sur les données, les pays africains peuvent réduire de manière significative le nombre de blessés et de décès liés aux motocyclettes.

Un engagement soutenu des gouvernements, des organismes régionaux et des partenaires au développement, fondé sur des données probantes et guidé par l’approche du système sûr, permettra non seulement de sauver des vies, mais également de renforcer les moyens de subsistance, la durabilité environnementale et la croissance inclusive.

En conclusion, les motos-taxis peuvent passer d’une source de risque à un facteur de sécurité, d’innovation et de résilience à travers le continent, à condition que les pays agissent collectivement et de manière cohérente sur les recommandations énoncées dans le présent document.

B.

Bibliographie

Angola. 2022. Décret présidentiel n° 123/22 du 30 mai : Cadre juridique régissant de l'activité des motos-taxis. Journal officiel, série I, n° 97. Ministère des Transports, Luanda.

BAD (Banque africaine de développement) et GRSF (Fonds mondial pour la sécurité routière). 2022. *La sécurité des motocyclistes en Afrique*. Abidjan : BAD et Banque mondiale.

Banque mondiale. 2013. *Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects Guidelines* (Updated ed.). Washington, DC : Banque mondiale.

Banque mondiale. 2024. *Building Data, Analytics, and Evidence to Support Road Safety*. Washington, DC : Banque mondiale.

Banque mondiale. 2025. *Safety of Commercial Motorcycles : Guidelines and Good Practices for Governments and the Private Sector*. Washington, DC : Banque mondiale.

Bedru, D., F. Teshome, Y. Kebede et Z. Birhanu. 2022. "Helmet-Wearing Behavior Where People Often Ride Motorcycles: A Cross-sectional Study". *PLOS One* 17 (1).

Bénin. 1972. Décret n° 1972-113 prescrivant le port obligatoire du casque pour les motocyclistes et passagers des engins à deux roues à moteur thermique. 27 avril 1972. Secrétariat général du gouvernement.

Carvalho, E. M. R. 2022. "The Role of Motorcycle Taxis in Developing Countries : A Case Study in the Provinces of Benguela, Huambo and Luanda". Mémoire de maîtrise, ISEG – Université de Lisbonne.

CEE (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). Règlement n° 22.06 de 2022. Dispositions uniformes concernant l'homologation des casques de protection et de leurs visières pour les conducteurs et les passagers de motocycles et cyclomoteurs. Genève : CEE.

Cenfri. 2020. *E-hailing Platforms as Distributors of Financial Services in Rwanda*. Le Cap : Cenfri.

Chichom-Mefire, A., J. G. Tsiagadigui, O. Nwanna-Nzewunwa, G. E. Orock et J. Atashili. 2015. "A Study on Helmet Use and Injury Patterns among Motorcycle Riders in Douala, Cameroon". *BMC Santé publique*, 15 : 1209.

Dissak, F. N., M. T., Yost, A. D. Touko, R. Mfondoum, R. Oke, S. A. Christie, A. Chichom-Mefire, Hubbard et C. Juillard. 2025. "Wealth Is Health : High Economic Status in Cameroon Correlates with Protective Gear Use in Traffic Injuries and Improved Clinical Outcomes". *Journal de la chirurgie traumatologie et des soins aigus* 98 (4) : 570-77.

Éthiopie. Directive n° 155/2024. Directive sur la prestation de services de transport de motocyclettes et de motos électriques, Administration municipale d'Addis-Abeba.

Fondation FIA. 2024. *A Fare Price : An Investigation into the Health Costs of Motorcycle Taxi Crashes in Kenya*. Londres : Fondation FIA.

Forum international des transports (FIT). 2022. L'approche « Système sûr » en action : gestion de la sécurité routière et renforcement des capacités au Cameroun. Paris : FIT.

Healthy People Rwanda. 2024. "Building a Safer Future : *INFORMATIONS from Dr. Innocent Nzeyimana's Presentations at 'Safety 2024' in India*" (blog). Healthy People Rwanda, 6 septembre 2024. Kigali.

Ichikawa, M., Chadbunchachai, W. et Marui, E. (2003). *Effect of the helmet act for motorcyclists in Thailand*. *Accident Analysis & Prevention*, 35(2), 183-189.

Juillard, C., M. K. Ngamby, M. E. Monono, G. A. E. Mballa, R. A. Dicker, K. A. Stevens et A. A. Hyder. 2017. Exploring Data Sources for Road Traffic Injury in Cameroon : Collection and Completeness of Police Records, Newspaper Reports, and a Hospital Trauma Registry". *Chirurgie* 162 (6) : S24 à S31. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0039606017300910>

Kampala Urban Safety Observations. 2024. Données sur le port du casque dans la capitale ougandaise.

Lopes, C. 2010. *Dynamics of Associativism in the Informal Economy*.

Mozambique. 2018. Décret n° 47/2018 portant création de l'Institut national des transports routiers. Journal officiel.

Mozambique. 2019. Règlement sur le transport de passagers et de marchandises dans les véhicules à moteur et les remorques. 10 mai 2019. Journal officiel, série I, n° 90.

Ndunyu, J. 2025. "How NTSA Is Using Digital Cameras on Major Highways to Target Speeding Motorists". The Kenya Times, 18 avril 2025.

Observatoire africain de la sécurité routière (AfRSO). 2023. « Améliorer les systèmes de données sur la sécurité routière et la prise de décision fondée sur des données probantes en Afrique ». Commission de l'Union africaine. <https://www.ssatp.org/topics/african-road-safety-observatory>

OMS (Organisation mondiale de la Santé). 2023. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023. Genève : OMS.

Ouganda. 1998. Loi de 1998 sur la circulation et la sécurité routière (Cap. 361). Gouvernement ougandais.

Ouganda. 2020. Loi de 1998 sur la circulation et la sécurité routière (amendement) de 2020. Gouvernement ougandais. Ouganda. 2022. Loi de 1998 sur la circulation et la sécurité routière (amendement) de 2022. Gouvernement ougandais.

Passmore, J., Tu, N. T. H., Luong, M. A., Chinh, N. D. et Nam, N. P. (2010). Impact of mandatory motorcycle helmet wearing legislation on head injuries in Viet Nam: results of a preliminary analysis. *Traffic injury prevention*, 11(2), 202-206.

RNP (Police nationale rwandaise). 2023a. « GERAYO AMAHORU : Police up against High Motorcycle and Bicycle Crashes ». News, 5 septembre 2023. <https://police.gov.rw/media/news-detail/news/gerayo-amahoro-police-up-against-high-motorcycle-bicycle-accidents/>. Consulté le 13 janvier 2026.

RNP. 2023b. *Motorcycle Safety and Enforcement Data Portal*. Kigali.

Roam. 2025. "Roam Motorcycles : Ride Everywhere, Charge Anywhere." <https://www.roam-electric.com/motorcycles>

RURA (Autorité rwandaise de régulation des services publics). 2015. Règlement sur le transport routier de passagers. Kigali : RURA.

SAHI (Initiative pour la sécurité des casques en Afrique). 2025. "Safe African Helmets Initiative: Summit Report, Nairobi 7-9 July 2025". Londres : Transaid. <https://www.transaid.org/wp-content/uploads/2025/11/SAHI-2025-Report.pdf>

Sergio, A. (2024). *Key informant interview with policy researchers*. Luanda

SSATP (Programme de politiques de transport en Afrique). 2013. "Understanding the Emerging Role of Motorcycles in African Cities : A Political Economy Perspective". SSATP Discussion Paper 13, Banque mondiale, Washington, DC.

SSATP. 2022. *A Study of Road Safety Lead Agencies in Africa*. Washington, DC : Banque mondiale.

SSATP. 2024. Cadre de suivi de la performance en sécurité routière pour les pays africains. Washington, DC : Banque mondiale.

SSATP. 2025. Rapport de situation sur la sécurité routière en Afrique 2025. Washington, DC : Banque mondiale.

UBOS (Bureau ougandais de la statistique). 2023. "Boda-Boda Sector Statistical Abstract." Kampala : UBOS. <https://www.ubos.org/wp-content/uploads/publications/2023-Statistical-Abstract.pdf>

Unité internationale de recherche sur les blessures de Johns Hopkins ; École de santé publique de l'Université Makerere. 2024. "Status Summary 2023 : Road Safety Risk Factors, Kampala, Uganda". Baltimore, MD : École de santé publique Johns Hopkins Bloomberg. <https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-02/20240110bigrskampala19pages.pdf>

Yego Moto. 2023. *Smart Mobility Solutions and Safety Data Report*. Kigali : Yego Moto.



Annexes



LUANDA



ANNEXE A.

Profils de pays : contexte, informations et feuilles de route



[Capitale : Luanda, ≈ 4,8 millions d'habitants]



ANGOLA

L'Angola dispose d'un cadre réglementaire exhaustif pour les motos-taxis établi par le Décret présidentiel 123/22, qui fixe les exigences en matière d'octroi de permis de conduire, d'immatriculation, d'assurance, d'équipement de sécurité et d'identification des motocyclistes. Le nombre de décès sur les routes est relativement élevé dans le pays et l'utilisation des motocyclettes pour le transport en milieu urbain et périurbain est répandue. En dépit de ces dispositions juridiques robustes, la capacité de mise en œuvre varie considérablement entre Luanda et les autres provinces.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Les consultations avec les parties prenantes ont révélé que l'Angola se trouve dans une phase de transition, où les initiatives du secteur privé aident l'État à mettre en œuvre le Décret présidentiel 123/22, mais où des lacunes subsistent en matière d'application.

Appui du secteur privé à l'application du Décret présidentiel 123/22

Les entretiens avec les opérateurs et les régulateurs ont mis en évidence le rôle d'un opérateur de flotte structuré (ANDA) dans la mise en œuvre directe des exigences du décret :

- **Académie de formation** : l'ANDA gère un centre formel de formation des motocyclistes aligné sur les exigences obligatoires du décret, offrant une formation standardisée avant que les motocyclistes puissent exercer leur activité professionnelle.
- **Mécanismes de financement intégrés** : l'ANDA propose des plans de remboursement hebdomadaires structurés adaptés aux revenus des usagers informels, ce qui leur permet de passer à une activité légale et autorisée.
- **Partenariats d'assurance** : grâce à une collaboration avec Viva Seguros, les opérateurs fournissent une assurance groupée pour la moto, le motocycliste et le passager, facilitant ainsi le respect des dispositions du décret en matière d'assurance obligatoire.
- **Télématique pour la conformité** : l'ANDA utilise le suivi de l'Internet des objets, la surveillance GPS et les enregistrements de performance pour faire respecter la discipline opérationnelle conformément aux exigences du décret.

Pourquoi le décret n'est-il pas encore pleinement appliqué ?

Les parties prenantes ont souligné à maintes reprises les points suivants :

- **Disparités en matière d'application de la loi entre les provinces** : la capacité de contrôle est concentrée à Luanda, tandis que d'importantes flottes informelles continuent d'opérer à Benguela, Huambo et dans les provinces intérieures.
- **Caractère très informel** : de nombreux usagers évitent d'obtenir un permis de conduire et de s'enregistrer en raison des obstacles liés au coût et de l'absence d'application systématique en dehors des grandes villes.
- **Capacités institutionnelles limitées** : les autorités ne disposent pas d'unités d'inspection consacrées aux motos ni d'outils numériques pour contrôler le respect des lois sur l'obtention de permis de conduire, des assurances et de la formation.
- **Fragmentation des données** : il n'existe pas de registre unifié pour retracer les passagers, les véhicules ou les infractions, ce qui limite l'application ciblée de la loi.

Ensemble, ces informations expliquent pourquoi, malgré un cadre juridique solide et un engagement fort du secteur privé, le décret n'est que partiellement appliqué dans la pratique.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Étendre l'application de la loi au-delà de Luanda à travers la création d'équipes provinciales de contrôle des motocyclettes et le recours aux données télématiques du secteur privé pour des inspections ciblées.

2.

Développer les financements structurés et les forfaits d'assurance pour réduire le caractère informel et rendre les activités formelles accessibles d'un point de vue économique.

3.

Normaliser la formation des motocyclistes à l'échelle nationale en recourant au modèle d'académie existant, assorti de cours de recyclage obligatoires liés au renouvellement des permis de conduire.

4.

Mettre en place un registre national unifié des motos pour l'octroi de permis de conduire, l'assurance, la formation et le suivi de la conformité.

5.

Renforcer les protections post-sinistre en comblant les lacunes législatives en matière d'accès d'urgence, de soins de réadaptation, de soutien psychologique et de dispositions relatives au bon samaritain identifiées dans le rapport.





PORTO-NOVO





[Capitale : Porto Novo, ≈ 300 000 habitants]



BÉNIN

Les motos-taxis (*zemidjans*) sont prédominantes dans le secteur du transport en milieu urbain au Bénin, en particulier à Cotonou et dans les villes secondaires. Ce secteur est fortement informel. On y dénombre environ 250 000 opérateurs, pour lesquels il n'existe toutefois aucun registre central. Le Bénin est confronté à un taux élevé de sinistres mortels sur les routes (24,8 pour 100 000 habitants), à une application insuffisante des lois en matière de sécurité (le port du casque est évalué à 3/10), à un très faible taux du port du casque par les passagers (2 %) et à une couverture d'assurance limitée (<15 %). Le Centre national de Sécurité Routière (CNSR) existe, mais ne dispose pas de financement public. Cette situation se traduit par une coordination institutionnelle faible et une capacité limitée en matière d'application systématique de la loi ou de gestion des données.

A. INFORMATIONS

[extrait des entrevues et consultations]



Fragmentation et manque d'organisation

- Seuls 10 à 15 % des motocyclistes sont affiliés à des syndicats tels que SYNAZEB ; la méfiance envers les dirigeants et le manque d'avantages perçus ne favorisent pas l'adhésion.
- La faiblesse de l'organisation limite la capacité du gouvernement à communiquer ses politiques, à dispenser des formations ou à faire respecter les règles.

Obstacles à l'octroi de permis de conduire et à l'assurance

- Les motocyclistes ont cité des frais inabornables appliqués sur l'obtention de permis de conduire, des revenus irréguliers et des avantages infimes perçus de la formalisation
- Le recours à l'assurance est extrêmement faible ; les motocyclistes considèrent les primes comme étant un coût supplémentaire plutôt que comme une protection
- L'application de la loi demeure incohérente, influencée par la politique et les ressources municipales limitées.

Lacunes en matière de données et limites institutionnelles

- Aucun système de données intégré entre la police, les hôpitaux et les municipalités
- Les autorités ne peuvent évaluer le nombre réel de conducteurs de motos-taxis ou de sinistres, ce qui réduit l'efficacité de l'élaboration des politiques.

Enseignements tirés des initiatives pilotes

- Des projets pilotes coopératifs (formation, distribution de casques, microfinance) ont permis d'améliorer le respect des règles lors de l'organisation des motocyclistes
- La mise à l'échelle est au point mort en raison de l'insuffisance du soutien institutionnel et du manque d'incitations pour les motocyclistes.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Renforcer les fondements institutionnels

le financement du CNSR, la numérisation de la vérification des permis de conduire et des assurances, et la création d'unités municipales chargées de la réglementation des motocyclettes.

2.

Promouvoir une organisation structurée des motocyclistes

à travers le soutien aux coopératives liées à la microfinance, à l'assurance collective et à la subvention des casques ; renforcer les capacités en matière de leadership.

3.

Améliorer le respect de la loi sur le port du casque grâce à une application ciblée des zones à haut risque, à des casques certifiés subventionnés pour les motocyclistes et les passagers, et à des partenariats avec des prestataires de services de qualité.

4.

Élargir l'accès à l'assurance à un coût abordable grâce à des forfaits de micro-assurance liés à l'obtention d'un permis de conduire ou à l'adhésion à une coopérative et à des options de paiement par le système de transfert d'argent par téléphone mobile.

5.

Améliorer les interventions après un sinistre en augmentant le nombre d'accès aux services d'urgence, en formant les premiers intervenants et en développant les registres de traumatologie dans les hôpitaux clés.

6.

Mettre en place un système de données numériques unifié intégrant le registre des motocyclettes, les données sur les sinistres, l'application de la loi et les informations sur les permis de conduire, afin de permettre des interventions fondées sur des données probantes et une application ciblée de la loi.





YAOUNDÉ



[Capitale : Yaoundé, ≈ 2,5 millions d'habitants]



CAMEROUN

Les motos-taxis jouent un rôle prépondérant dans la mobilité en milieu urbain et périurbain au Cameroun, en particulier à Douala, Yaoundé et dans les villes secondaires en pleine expansion. Le pays est confronté à des problèmes persistants en matière de sécurité, notamment le faible respect des lois sur le port du casque, la faiblesse des mesures coercitives (note de 1/10 pour le contrôle du port du casque) et la fragmentation des responsabilités institutionnelles. Bien qu'il existe des lois sur le port du casque, des limitations de vitesse et des exigences en matière d'assurance, leur mise en œuvre est incohérente et les études sur les traumatismes indiquent un taux extrêmement faible du port du casque parmi les victimes de sinistres (souvent inférieur à 3 %). Le Cameroun ne dispose pas d'une agence nationale dédiée à la sécurité routière et les systèmes de données demeurent fragmentés, la police, les hôpitaux et les municipalités fonctionnant indépendamment les uns des autres. Cette réalité contribue à des écarts importants entre le nombre de décès sur les routes recensés par le gouvernement (930) et les estimations de l'OMS (2 870).

A. INFORMATIONS

[extrait des entrevues et consultations]



Fragmentation institutionnelle et application limitée

- Les parties prenantes ont noté l'absence d'un organisme national de coordination, ce qui a entraîné un chevauchement des mandats entre le ministère des Transports, la police, les municipalités et les établissements de santé.
- Les unités chargées de l'application des lois ne disposent pas de capacités nécessaires pour inspecter les motos, ce qui entraîne une informalité généralisée et un faible respect des règles.

Taux extrêmement faible du port du casque

- Les consultations menées dans les hôpitaux de Douala et de Yaoundé ont révélé que le port du casque était inférieur à 3 % chez les motocyclistes blessés, ce qui confirme les observations sur le terrain d'un non-respect quasi total.
- Les motocyclistes ont cité les obstacles liés au coût, le manque de sensibilisation et l'application incohérente de la loi comme principales raisons de la non-utilisation du casque.

Déficit de données et absence de systèmes intégrés

- Les parties prenantes ont souligné que les données de la police sur les sinistres, les registres sur les traumatismes hospitaliers et les rapports des médias restent cloisonnés.
- Un Centre d'analyse des données sur la sécurité routière financé par la Banque mondiale (2015-2019) a permis d'améliorer les outils, mais n'a pas été pleinement opérationnel ; la coordination entre les institutions demeure faible.

Défis liés à l'expansion rapide du secteur

- Les motocyclettes assurent une mobilité essentielle, en particulier là où les moyens de transport formels sont limités, mais leur prolifération rapide a excédé les capacités des organes de réglementation.
- Les autorités ont signalé des difficultés à suivre les opérateurs, à assurer le respect des assurances et à contrôler le comportement des motocyclistes.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Créer une agence nationale de coordination de la sécurité routière pour harmoniser l'application de la loi, les systèmes de données et la mise en œuvre des politiques entre les ministères et les municipalités.

2.

Renforcer l'application de la loi sur le port du casque grâce à des campagnes structurées sur le bord de la route, des normes obligatoires relatives au port du casque et des subventions pour les casques certifiés dans les centres urbains à haut risque.

3.

Numériser les systèmes d'octroi de permis de conduire, d'assurance et d'enregistrement dans l'optique d'améliorer la traçabilité, de réduire le caractère informel et de soutenir l'application ciblée de la réglementation.

4.

Rendre opérationnel le Centre d'analyse des données sur la sécurité routière et intégrer les registres des véhicules, les données de la police, des hôpitaux et des municipales dans une seule base de données nationale sur les sinistres.

5.

Mettre en place des unités municipales de réglementation des motocyclettes à Douala et Yaoundé pour effectuer des inspections, vérifier les assurances et faire respecter les règles de sécurité.

6.

Nouer des partenariats avec des opérateurs privés et des syndicats afin de dispenser des formations peu onéreuses, mener des campagnes de sensibilisation et élaborer des programmes de suivi par les pairs adaptés aux conducteurs de motos-taxis.

7.

Renforcer les capacités de soins après un sinistre par la mise en place de registres sur les traumatismes, l'amélioration de la coordination des ambulances et l'élaboration de protocoles de bonnes pratiques pour les interventions d'urgence.





ADDIS ABABA





[Capitale : Addis Abeba, ≈ 3,9 millions d'habitants]



ÉTHIOPIE

Les motos-taxis sont largement utilisées en Éthiopie pour le transport du premier et du dernier kilomètre, en particulier dans l'Oromia, l'Amhara et les centres urbains émergents. En dépit de la législation nationale sur les permis de conduire, l'enregistrement, le port du casque et l'assurance, l'application de la loi demeure faible et incohérente d'une région à une autre, le respect de la loi sur le port du casque étant inférieur à 20 % en moyenne et son application évaluée à 2/10. Le pays fait face à des défis de taille en matière de sécurité routière : les décès sur les routes déclarés par les autorités (3 971) sont 5,1 fois inférieurs aux estimations de l'OMS (21 258), ce qui met en évidence d'importantes lacunes dans les données. L'Éthiopie ne dispose pas d'une politique nationale spécifique aux motos-taxis, et l'interprétation de la réglementation varie selon les autorités fédérales et régionales. La Directive de 2024 d'Addis-Abeba visant à limiter les nouveaux permis de conduire des motos-taxis aux motos électriques indique une évolution vers la formalisation et le développement durable.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Gouvernance fragmentée et variations régionales

- Les parties prenantes ont souligné que l'application de la réglementation diffère considérablement d'une région à une autre. Certaines régions appliquent les exigences en matière d'octroi de permis de conduire et de port de casque, tandis que d'autres affichent une conformité minimale.
- Le ministère des Transports, les autorités régionales et la police se partagent les responsabilités, d'où un manque de coordination dans la supervision.

Faible taux du port du casque et capacité d'application limitée

- Les entretiens ont permis de mettre en évidence le très faible taux du port du casque chez les motocyclistes et son utilisation quasi inexistante chez les passagers.
- Les études prospectives confirment que les taux de conformité se situent entre 12 et 31 %, selon l'emplacement.
- La police de la circulation ne dispose pas d'unités spécialisées chargées de l'application des lois sur les motocyclettes et de ressources pour effectuer des contrôles routiers réguliers.

Qualité des données et lacunes en matière d'établissement de rapport

- Les autorités ont déclaré que les rapports de la police, des hôpitaux et des régions ne sont pas harmonisés, ce qui rend difficile l'évaluation des blessures ou des décès liés aux motocyclettes.
- L'absence de données d'immatriculation spécifiques au type d'engin empêche une estimation précise du parc de motocyclettes, y compris des opérateurs commerciaux.

Nouvelle dynamique en matière de réglementation

- La Directive 155/2024 sur les transports d'Addis-Abeba, qui limite les nouveaux permis de conduire aux motos électriques, témoigne d'un effort croissant visant à structurer le secteur.
- L'Éthiopie a établi une norme sur le port du casque et a rédigé une réglementation sur les motos-taxis, mais leur application uniforme demeure un défi.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Élaborer une politique nationale sur les motos-taxis qui clarifie les rôles des gouvernements fédéraux et régionaux et harmonise les procédures d'application de la loi et d'octroi de permis de conduire.

2.

Renforcer le respect de la loi sur le port du casque grâce à des campagnes ciblées, des subventions pour les casques certifiés et l'application de la loi sur les axes à haut risque.

3.

Moderniser les systèmes de données par l'intégration des bases de données de la police, des hôpitaux et des régions et par l'introduction de modèles de rapports uniformes sur les sinistres et les blessures.

4.

Rendre le secteur formel grâce à des incitations telles que la simplification de l'octroi de permis de conduire, l'enregistrement des coopératives et le soutien financier au respect des règles (par exemple, casques subventionnés, bons de formation).

5.

Créer des unités d'application de la loi axées sur les motocyclettes formées à l'inspection des permis de conduire, des assurances et du port du casque - dans un premier temps dans les grands centres urbains, puis étendues aux centres régionaux.

6.

Étendre les programmes de formation des motocyclistes avec des programmes d'études normalisés et une formation obligatoire avant l'obtention du permis de conduire ; intégrer la formation sur le recyclage dans le renouvellement du permis de conduire.

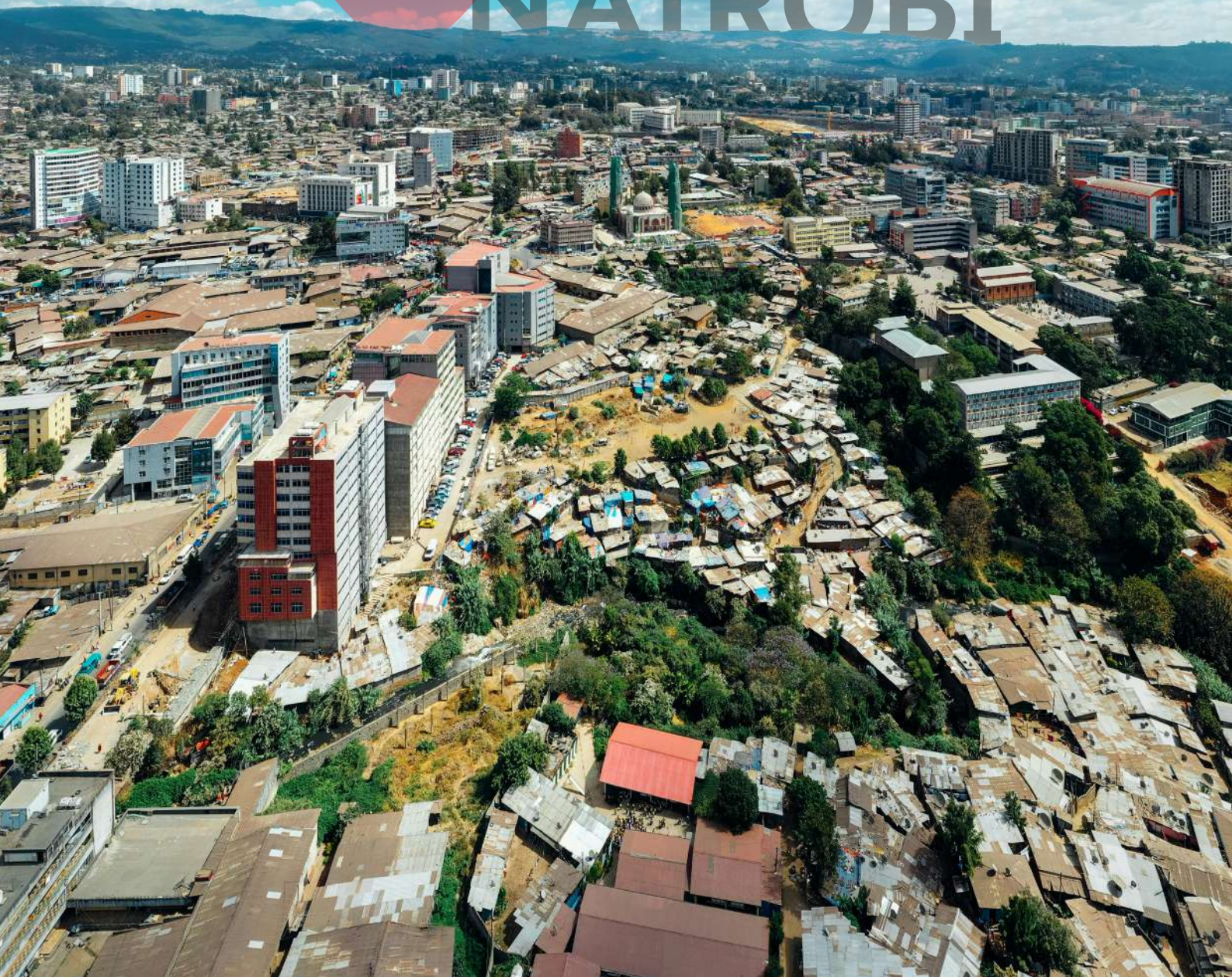
7.

Tirer parti de la transition vers les motocyclettes électriques en conditionnant les nouveaux permis de conduire à une immatriculation structurée, à la vérification des assurances et à la formation obligatoire.





NAIROBI





[Capitale : Nairobi, ≈ 4,8 millions d'habitants]



KENYA

Le Kenya compte l'un des secteurs de motos-taxis les plus importants et les plus dynamiques en Afrique. Le pays compte plus de 1,6 million de motocyclettes immatriculées et environ 1 million de conducteurs de *boda boda* sur l'ensemble du territoire. Ce secteur assure une mobilité et fournit des emplois essentiels, mais il fait face à des défis de taille tenant à la sécurité : les motocyclettes représentent 35 % de tous les décès sur les routes, et le port du casque demeure peu répandu (30 % pour les motocyclistes, 10 % pour les passagers). Le Kenya dispose d'un cadre juridique relativement rigoureux (port du casque obligatoire, assurance, permis de conduire et loi sur la circulation routière (modifiée)), mais son application est insuffisante, en particulier en dehors des grandes villes. Les responsabilités institutionnelles sont réparties entre l'Autorité nationale des transports et de la sécurité (NTSA), la police, les gouvernements des comtés et les coopératives, ce qui entraîne une mise en œuvre incohérente.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Application insuffisante de la loi et conformité variable

- Les représentants de la NTSA et de la police ont relevé d'importantes lacunes dans l'application de la loi dues à des effectifs limités, à des pressions politiques et à l'absence d'unités spécialisées en charge de la gestion des motocyclistes.
- Il existe des normes relatives au port du casque (CEE-ONU 22.06), mais les casques peu coûteux et non certifiés sont prédominants sur le marché, ce qui sape la conformité et la protection.

Difficultés liées à la formation et à l'octroi de permis de conduire

- La plupart des conducteurs de *boda boda* entrent dans le secteur de manière informelle et opèrent sans formation formelle ; les exigences liées à la formation obligatoire ne sont pas appliquées de manière uniforme.
- Les parties prenantes ont souligné que bon nombre de motocyclistes n'ont pas de permis de conduire ou d'assurance valides en dépit des exigences légales.
- Les données sur les sinistres et les blessures ne sont pas saisies de manière cohérente par la police, les hôpitaux et les autorités du comté.

Lacunes dans les données et établissements de rapports fragmentés

- La NTSA éprouve des difficultés à harmoniser les rapports au niveau national avec les systèmes mis en place dans les comtés, ce qui réduit la visibilité des risques liés aux motocyclettes.
- Le Kenya dispose d'un vaste réseau de coopératives d'épargne et de crédit (SACCO) des *boda boda*, qui jouent un rôle essentiel dans l'organisation des motocyclistes, la communication et le maintien de la discipline.

Secteur privé émergent et point fort des coopératives

- Les parties prenantes ont noté les possibilités de tirer parti des SACCO pour la formation, l'assurance et le suivi numérique de la conformité.
- Les opérateurs privés (par exemple, les distributeurs de motos, les plateformes numériques de VTC, les entreprises de gestion de la mobilité électrique) élaborent des programmes structurés de formation et de financement qui pourraient servir de modèles nationaux.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Renforcer l'application de la loi en créant des unités d'inspection consacrées aux motocyclettes, en accordant la priorité aux axes à haut risque et en nouant des partenariats avec les SACCO aux fins de suivi au niveau communautaire.

2.

Étendre la formation standardisée en imposant des formations obligatoires préalables à l'obtention d'un permis de conduire et des cours de recyclage par le biais d'écoles accréditées et de plateformes dirigées par les SACCO.

3.

Améliorer la qualité et la disponibilité des casques au moyen de l'application de la certification, des subventions pour les casques certifiés et des campagnes de sensibilisation du public sur les risques liés aux casques de mauvaise qualité.

4.

Numériser les systèmes de conformité : relier l'octroi de permis de conduire, les assurances et l'adhésion aux SACCO à une plateforme numérique unifiée de la NTSA afin de faciliter la traçabilité et de réduire les pratiques informelles.

5.

Améliorer la souscription à l'assurance par le biais de produits de micro-assurance intégrés dans l'adhésion aux SACCO, du paiement des primes basé sur le transfert d'argent par téléphone mobile et d'un contrôle routier plus rigoureux.

6.

Renforcer la coordination nationale des données en intégrant les bases de données de la police, des hôpitaux et de la NTSA afin d'améliorer la visibilité sur les sinistres causés par les motos et de faciliter les interventions fondées sur les données probantes.

7.

Tirer parti de la mobilité électronique émergente grâce à l'association des permis de conduire de moto électrique à une formation structurée, à la conformité aux assurances et aux exigences d'adhésion à des coopératives.





MADUPTO



[Capitale : Maputo, ≈ 1,2 million d'habitants]



MOZAMBIQUE

Les motos-taxis sont largement utilisées au Mozambique comme moyen de transport public informel, en particulier à Maputo, Beira, Nampula et dans les zones périurbaines en pleine expansion. Le pays dispose d'une législation imposant le port du casque, l'immatriculation, le permis de conduire et l'assurance, mais son application reste faible et incohérente : le port du casque représente en moyenne 35 % chez les motocyclistes et 10 % chez les passagers et est évalué à 4/10 en matière d'application de la loi. Les conséquences en matière de sécurité routière sont graves : le gouvernement fait état de 1 228 décès par an, tandis que l'OMS en estime le nombre à 10 365, ce qui indique des écarts importants dans les chiffres communiqués. L'Institut national des transports routiers (INATRO) est chargé de la réglementation des véhicules et des conducteurs, mais il est confronté à d'importantes contraintes de capacité, notamment en matière d'application de la loi, de gestion des données et de suivi des opérations des motos-taxis.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Limites des capacités institutionnelles

- Les parties prenantes de l'INATRO ont reconnu que le manque de personnel, de ressources et d'équipement d'inspection limitait leur capacité à réglementer efficacement les motos-taxis.
- La police veille principalement à l'application de la loi, mais la coordination entre elle et l'INATRO est faible, ce qui entraîne une application incohérente des exigences en matière d'octroi de permis de conduire et d'assurance.

Faible niveau de conformité et difficultés sur le marché

- Les motocyclistes opèrent souvent sans permis de conduire, sans assurance ou sans immatriculation valides en raison de problèmes liés à l'accès au financement et à l'application limitée en dehors des grandes villes.
- La qualité et la disponibilité des casques demeurent des préoccupations ; les casques non certifiés sont prédominants sur le marché à bas prix, ce qui décourage l'utilisation de produits de meilleure qualité.

Fragmentation des données et faiblesses en matière d'établissement de rapports

- Comme l'ont montré les consultations, le Mozambique ne dispose pas d'une base de données nationale intégrée sur les sinistres de la circulation, et les hôpitaux, la police et les autorités chargées des transports ne partagent pas systématiquement ces données.
- Il en résulte une sous-estimation importante, ce qui rend difficile l'identification des points critiques ou la hiérarchisation des interventions.

Demande croissante de réglementations structurées

- Les autorités et les opérateurs ont noté que l'expansion rapide des motos-taxis a excédé les capacités des organes de réglementation et d'application de la réglementation du pays.
- Les parties prenantes ont manifesté leur intérêt pour des approches structurées, telles que les associations formelles ou les coopératives, pour améliorer la traçabilité et faciliter la formation à la sécurité.

Bonnes pratiques et points d'entrée

- L'INATRO a mis en place des programmes de formation à la conduite à l'intention des motocyclistes, bien que la couverture demeure faible.
- Les projets pilotes d'application de la loi à Maputo ont montré une amélioration du respect des règles lorsqu'ils étaient associés à des campagnes de sensibilisation et à des contrôles ciblés.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Renforcer la capacité opérationnelle de l'INATRO en équipant les succursales régionales d'outils d'inspection, de systèmes numérisés et d'unités de contrôle de la conformité des motocyclettes.

2.

Élaborer des programmes de formation structurée ciblant les motocyclistes grâce aux programmes normalisés et en liant l'achèvement de la formation à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire.

3.

Améliorer le respect de la loi sur le port du casque par l'application de la loi dans les endroits à haut risque, l'introduction de normes certifiées relatives aux casques et à des programmes de subvention des casques.

4.

Élaborer des modèles fondés sur des coopératives ou des associations pour soutenir l'autorégulation, l'organisation de formations et la communication entre les autorités et les motocyclistes.

5.

Mettre en place une base de données nationale intégrée sur la sécurité routière reliant la police, les hôpitaux et l'INATRO afin d'améliorer l'immatriculation des véhicules, les rapports sur les sinistres et l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes.

6.

Améliorer la souscription d'assurances grâce à des polices de micro-assurance fournies via le transfert d'argent par téléphone mobile, liés à l'inscription ou à l'adhésion à une coopérative.

7.

Renforcer la cohérence de l'application de la loi par la coordination des opérations conjointes entre la police et l'INATRO et en accordant la priorité aux axes routiers à haut risque et aux centres urbains.





KIGALI



[Capitale : Kigali, ≈ 2 millions d'habitants]



RWANDA

Le Rwanda compte l'un des secteurs de motos-taxis les plus structurés en Afrique, soutenu par une réglementation stricte, des niveaux élevés d'application et des coopératives organisées. Les motos-taxis sont essentielles à la mobilité en milieu urbain à Kigali et dans les villes secondaires. Le pays enregistre des résultats relativement satisfaisants concernant les indicateurs clés de sécurité : le port du casque représente 85 % chez les motocyclistes et 70 % chez les passagers, et l'application de la réglementation est notée 10/10. Le pays a mis en place des exigences claires en matière d'octroi de permis de conduire, d'immatriculation, de formation, de port du casque et d'assurance. Les coopératives jouent un rôle essentiel dans la réglementation des opérations quotidiennes, la facilitation de la conformité et le soutien à la communication entre les motocyclistes et les autorités. En dépit de ces progrès, des défis subsistent : les pratiques informelles persistantes en marge, les lacunes dans les soins post-sinistres, les contraintes en matière de ressources dans les districts en milieu rural et la nécessité d'améliorer l'intégration des données entre les institutions.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Solide gouvernance coopérative

- Le modèle de coopération du Rwanda est un modèle de référence régional. Presque tous les conducteurs de motos-taxis appartiennent à des coopératives, qui soutiennent le respect des permis de conduire, la surveillance quotidienne, le maintien de la discipline et la communication des exigences réglementaires.
- Les parties prenantes ont noté que les coopératives aident les autorités à retracer les motocyclistes, à maintenir l'ordre dans les étapes et à mettre en œuvre des programmes de formation.

Port du casque très répandu, mais préoccupations croissantes quant à la qualité

- Certes, le respect de la loi sur le port du casque est élevé, mais les autorités ont souligné des préoccupations concernant la qualité des casques, la disponibilité de modèles certifiés et la capacité limitée des motocyclistes à distinguer les produits conformes des produits non conformes.

Points forts et points faibles de la coordination institutionnelle

- La police nationale du Rwanda (RNP), l'Autorité rwandaise de régulation des services d'utilité collective (RURA) et les administrations locales collaborent efficacement à l'application des règles et à l'octroi de permis de conduire.
- Cependant, les représentants des hôpitaux ont noté des lacunes dans la saisie des données sur les traumatismes, ce qui limite l'analyse détaillée des blessures liées aux motos.

Besoins de formation et de professionnalisation

- Les motocyclistes ont suggéré la nécessité d'une formation de recyclage pour améliorer le comportement en matière de sécurité.
- Les autorités ont souligné l'importance de la formation continue, en particulier sur la perception des risques, et du service à la clientèle.

Motocyclistes informels et difficultés en milieu rural

- Kigali maintient une stricte application de la réglementation, mais les districts ruraux signalent un caractère informel persistant et une application moins rigoureuse de la réglementation.
- L'insuffisance des ressources dont disposent les unités de contrôle de la circulation en milieu rural entrave le suivi systématique.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Renforcer le contrôle de la qualité des casques en introduisant des contrôles à l'importation de casques certifiés, en renforçant la surveillance du marché et en lançant des campagnes de sensibilisation des usagers.

2.

Élaborer des programmes de recyclage à l'intention de tous les membres des coopératives, liés au renouvellement des permis de conduire et coordonnés par la RURA et la RNP.

3.

Renforcer les capacités d'application de la loi dans les zones rurales grâce à la création d'unités chargées de contrôler la conformité des motocyclettes au niveau des districts et au soutien apporté aux coopératives locales sous forme de formations et d'outils numériques.

4.

Améliorer les soins post-sinistre et la collecte de données grâce au renforcement des registres sur les traumatismes hospitaliers, à l'intégration des données de la police sur les sinistres et à la formation élargie des premiers intervenants.

5.

Moderniser la gouvernance des coopératives via la numérisation des dossiers des motocyclistes, des systèmes de paiement et des outils d'établissement de rapports afin d'améliorer la transparence et la traçabilité.

6.

Élargir les campagnes de sécurité ciblées axées sur les excès de vitesse, le port du casque, la sécurité des passagers et la visibilité nocturne.





KAMPALA





[Capitale : Kampala, ≈ 4,3 millions d'habitants]



Ouganda

Les motos-taxis (*boda boda*) représentent un mode de transport dominant en Ouganda en particulier à Kampala, Wakiso, et dans les municipalités en pleine urbanisation. Ce secteur fournit un nombre important d'emplois, mais il est très informel et pose bon nombre de défis liés à la sécurité. Les motocyclistes représentent 32 % de l'ensemble des victimes de sinistres de la route, et le port du casque demeure peu répandu : 30 % chez les motocyclistes et 10 % chez les passagers. Les capacités de contrôle sont limitées en dépit des exigences légales en matière d'octroi de permis de conduire, d'assurance et de port du casque. L'Ouganda a mis en place des cadres réglementaires, mais leur application est inégale en raison d'une coordination institutionnelle insuffisante entre le ministère des Travaux publics et des Transports (MdTPT), la police, la *Kampala Capital City Authority* (KCCA) et les associations. Les efforts visant à rendre le secteur plus formel, par le biais de formations, d'enregistrements et de plateformes numériques, se poursuivent.

A. INFORMATIONS

[extrait des entretiens et consultations]



Faible application de la loi et pratiques informelles généralisées

- La Direction de la circulation de la police ougandaise a confirmé que l'application de la loi est entravée par le manque de personnel, les priorités concurrentes et la sensibilité politique entourant les mesures de répression à grande échelle.
- De nombreux conducteurs de *boda boda* opèrent sans permis de conduire valide, gilets réfléchissants ou assurance malgré les exigences légales.

Faible port du casque et préoccupations liées à la qualité du casque

- Des études et consultations en milieu hospitalier ont révélé que le port du casque n'était pas bien respecté et que le port de casques non homologués était fréquent, ce qui contribuait à de graves blessures au niveau de la tête.
- Les autorités ont identifié le coût, la disponibilité limitée de casques homologués et le manque de sensibilisation comme principaux obstacles.

Responsabilités institutionnelles fragmentées

- Le ministère des Travaux publics et des Transports, la KCCA, la police et les administrations locales ont des mandats qui se chevauchent, ce qui entraîne une application incohérente des réglementations.
- Les parties prenantes ont souligné la nécessité d'un cadre national coordonné pour guider l'application des lois et la formation au niveau local.

Points forts des associations et possibilités d'officialisation

- Les associations de *boda boda* de Kampala jouent un rôle majeur dans l'autorégulation, le suivi des adhésions et la communication avec les autorités.
- Les dirigeants syndicaux ont souligné les possibilités de formation structurée, de campagnes sur l'octroi de permis de conduire et d'application de la loi basée sur les coopératives.

Limites des données et nécessité d'intégrer les systèmes

- L'Ouganda ne dispose pas d'une base de données intégrée sur les sinistres, la police, les hôpitaux et les compagnies d'assurance recueillant ces données de manière indépendante.
- Cela limite la capacité des autorités à mener une planification fondée sur des données probantes et à identifier les points critiques.

B. FEUILLE DE ROUTE

[Actions concrètes découlant des consultations]



1.

Renforcer les capacités d'application de la loi en introduisant des unités de circulation consacrées aux motocyclettes, en accordant la priorité aux axes à haut risque et en soutenant l'application de la KCCA grâce à des outils numériques.

2.

Améliorer le respect de la loi sur le port du casque grâce à des programmes de distribution de casques certifiés, à l'application ciblée de la loi dans les centres urbains et à des campagnes de sensibilisation mettant l'accent sur la fixation et la qualité du casque.

3.

Formaliser le secteur par le biais de structures coopératives qui soutiennent les campagnes sur l'octroi de permis de conduire, la souscription d'assurance et le suivi par les pairs.

4.

Introduire une formation normalisée des motocyclistes avec des programmes accrédités et une formation de recyclage obligatoire liée au renouvellement du permis de conduire

5.

Élaborer un cadre national unifié de sécurité des motocyclistes afin d'harmoniser les rôles au sein du ministère des Eaux néerlandaises, de la police, de la KCCA et des gouvernements locaux.

6.

Créer une base de données nationale intégrée sur les sinistres et la conformité pour soutenir la cartographie des points névralgiques et les interventions basées sur les données.

7.

Améliorer les interventions après un sinistre à travers le renforcement de la coordination des ambulances et l'amélioration des rapports sur les soins de traumatologie.



ANNEXE B.

Liste des parties prenantes clés interrogées

Pays	Institution/organisation	Nom	Poste / Titre	Type d'organisation
Angola	ANDA Angola	Sergio Tati	Cofondateur et PDG	Secteur privé
Angola	Agence nationale des transports terrestres de l'Angola	Edilson Moreira	Représentant / Officiel	Gouvernement
Benin	Centre national de sécurité routière (CNSR)	Koovy Yete	Représentant	Gouvernement
Cameroun	Ministère des Transports	Dr. Mbamome Nkendon Divine	Directeur des transports routiers	Gouvernement
Éthiopie	Ministère des Transports et de la Logistique	Eyuel Bogale	Coordonnateur assistant du projet	Gouvernement
Kenya	ROAM Kenya	Johanna Hegenbart	Responsable de la durabilité	Secteur privé
Kenya	Autorité nationale de sécurité routière	Andrew Kiplagat	Directeur de la sécurité routière	Gouvernement
Kenya	Direction de la sécurité routière	Asumpta Lagat	Responsable senior de la sécurité routière	Gouvernement
Kenya	Association des motocyclistes de Boda	Ken Onyango	Président	Association / coopérative
Kenya	Association nationale de Boda	Kevin Mubadi	Présidente exécutive	Association / coopérative
Kenya	Police nationale	Dr Fredrick Ochieng	Commandant de la circulation	Gouvernement
Mozambique	Institut national des transports routiers (INATRO)	Dr. Agostino Amore	Fonctionnaire	Gouvernement
Mozambique	INATRO	Belzenia Matsimbe	Fonctionnaire	Gouvernement

Pays	Institution/organisation	Nom	Poste / Titre	Type d'organisation
Rwanda	Ville de Kigali	Vedaste Mazimpaka	Analyste de la planification des transports urbains	Gouvernement
Rwanda	RTDA	Hadelin Verjus	Spécialiste de la sécurité du développement routier	Gouvernement
Rwanda	Agence rwandaise de développement des transports (RTDA)	Mwiseneza Maxime Marius	Directeur général adjoint par intérim	Gouvernement
Rwanda	<i>Health People Rwanda</i> (HPR)	Pacifique Muyumba	Coordonnateur du projet de sécurité routière	Organisation non gouvernementale/ Société civile
Rwanda	Coopérative de motocyclistes	Aloys Habiryayo	Représentant	Association / coopérative
Ouganda	Association des boda-boda de Kampala	Maweije Frank	Président	Association / coopérative
Ouganda	Association des boda-boda de Kampala	Mutyaba Siraje	Vice-président	Association / coopérative
Ouganda	Conseil national ougandais de la sécurité routière	Katunguka James	Responsable senior de la sécurité routière	Gouvernement
Ouganda	Département de la circulation de la police de l'Ouganda	SSP Betina Nalugo	Officier supérieur de police	Gouvernement
s/o	Organisation mondiale de la Santé (OMS)	Binta Sako	Responsable technique	International
s/o	Banque mondiale/ Fonds pour les technologies propres	Simon Saddier	Spécialiste senior des transports urbains	International
s/o	NZI (fabricant de casques)	Juan Jose Bernat	PDG	Secteur privé

Note: s/o = sans objet.



**Lignes directrices relatives
à un cadre politique visant
à renforcer la sécurité des
motocyclistes professionnels
dans les pays africains**

[Document de travail du SSATP]