

# DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

# 2021 2030

Un cadre de suivi  
de la performance  
en sécurité routière  
pour les pays  
africains

Novembre 2024

Le SSATP est un partenariat international soutenu par :



United Nations  
Economic Commission for Africa



WORLD BANK GROUP



# DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021 2030

Un cadre de suivi  
de la performance  
en sécurité routière  
pour les pays  
africains

Novembre 2024

Le SSATP est un partenariat international soutenu par :



Federal Department of Economic Affairs,  
Education and Research EAER  
State Secretariat for Economic Affairs SECO



African  
Union



United Nations  
Economic Commission for Africa



WORLD BANK GROUP

# Table des matières

<b>Remerciements</b>	<b>7</b>
<b>Abréviations</b>	<b>8</b>
<b>Résumé analytique</b>	<b>9</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>10</b>
1.1 Historique et contexte	11
1.2 Défis rencontrés les pays africains en matière de sécurité routière	12
1.3 Objectif du Cadre de suivi de la performance en sécurité routière (RSPMF)	16
1.4 Méthodologie d'élaboration du RSPMF	17
<b>2. Le RSPMF</b>	<b>20</b>
2.1 Vue d'ensemble	20
2.2 Théorie du changement	20
2.3 Indicateurs de performance en matière de sécurité routière proposés	21
2.4 Cadre de résultats	30
2.5 Plan de suivi et d'évaluation	32
<b>3. Méthodologies de collecte des données, problèmes de qualité des données et mesures d'atténuation</b>	<b>41</b>
<b>4. Mécanismes de partage d'informations</b>	<b>47</b>
<b>5. Stratégies de mise en œuvre du RSPMF</b>	<b>50</b>
<b>Références</b>	<b>52</b>
<b>Annexes</b>	<b>54</b>
Annexe A. Données requises par les pays africains pour l'établissement de rapports sur les IPS	54
Annexe B. Théorie du changement sous-tendant le RSPMF	56
Annexe C. Cadre conceptuel	58
Annexe D. Cibles mondiales volontaires de l'ONU pour la sécurité routière	59
Annexe E. Caractéristiques d'une route trois étoiles selon la méthodologie iRAP	63
Annexe F. Liste complémentaire d'indicateurs pour le suivi de la performance en sécurité routière	65

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 adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

\* \* \* \* \*

Le SSATP est un partenariat regroupant :

**42 pays africains:** Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Togo, Tunisie, Ouganda, Zambie, Zimbabwe ;

8 Communautés économiques régionales (CER) ;

2 institutions africaines : La Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires financiers du Troisième plan de développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales, publiques et privées.

\* \* \* \* \*

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

\* \* \* \* \*

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site web du SSATP : [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

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

## Figures

Figure 1.	Architecture des rapports pour les IPS en Afrique	34
Figure 2.	Mécanisme de partage de l'information	48

## Tableaux

Tableau 1.	Critères de sélection des indicateurs de suivi de la performance en sécurité routière	18
Tableau 2.	Cadre de résultats	30
Tableau 3.	Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité	35
Tableau 4.	Résumé des méthodologies de collecte des données	45

# Remerciements

Le présent cadre de suivi de la performance en sécurité routière dans les pays africains a été commandité par le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) sous la supervision de Haileyesus Adamtei (spécialiste principal en transport à la Banque mondiale, co-responsable de l'axe Sécurité routière du SSATP). Il a été élaboré par la Dre Kunsoan Noella Bajja (consultante principale) avec l'inestimable apport et soutien de Marisela Ponce de Leon Valdes (spécialiste principal des transports à la Banque mondiale, responsable de l'axe Sécurité routière du SSATP), de la Dre Eva M. Eichinger-Vill (consultante principale, Fonds mondial pour la sécurité routière [GRSF]) et d'Arif Uddin (expert en transports, GRSF), qui ont examiné le cadre et apporté des idées approfondies qui ont permis de l'affiner. Nous adressons nos remerciements tout particuliers à Mustapha Benmaamar (responsable de programme, SSATP) pour le rôle de premier plan qu'il a joué dans ce processus.

Nous adressons nos sincères remerciements aux directeurs des organismes chefs de file de la sécurité routière en Afrique dont l'expertise et l'engagement ont été essentiels à l'alignement du présent cadre sur les défis que pose la sécurité routière aux pays africains et les possibilités uniques qu'elle leur offre.

# Abréviations

# Résumé analytique

ARSO	Observatoire africain de la sécurité routière
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
DoA	Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030
FIT	Forum international des transports
GRSF	Fonds mondial pour la sécurité routière
GSR	Gestion de la sécurité routière
IPS	Indicateur de performance en matière de sécurité
iRAP	Programme international d'évaluation des routes
ODD	Objectif de développement durable
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONU	Organisation des Nations Unies
RSLA	Organisme chef de file de la sécurité routière
RSPMF	Cadre de suivi de la performance en sécurité routière
S&E	Suivi et évaluation
SMU	Services médicaux d'urgence
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
TA	Taux d'alcoolémie
UA	Union africaine

L'Afrique continue d'enregistrer des taux de mortalité routière considérablement élevés qu'il est possible de réduire grâce à des investissements accélérés dans les mesures de sécurité routière. Face à cette crise, les pays africains ont adopté la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030 (DoA) comportant 12 cibles volontaires de performance mondiale en matière de sécurité routière, à travers le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030. Pour accélérer les progrès de l'Afrique en vue de la réduction de moitié des accidents de la circulation d'ici 2030 et de l'atteinte d'autres cibles, il est important d'élaborer un cadre de suivi de la performance en sécurité routière.

L'expérience a montré que le suivi des produits et des résultats finaux ne saurait être optimal sans un suivi de l'évolution des conditions d'exploitation du trafic routier, lesquelles conditions entretiennent un lien de causalité avec les résultats finaux. Le suivi des résultats intermédiaires ou des indicateurs de performance en matière de sécurité en Afrique manque pour l'heure de concordance et ne fournit pas suffisamment d'informations pour améliorer les stratégies d'intervention.

Ce cadre fournit une liste d'indicateurs minimaux de performance en sécurité routière pertinents dans le contexte de la sécurité routière des pays africains qu'il est recommandé aux pays d'adopter en vue de suivre leurs progrès vers la réalisation des cibles fixées pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030. S'ils sont adoptés, les 14 indicateurs de performance en matière de sécurité routière permettraient d'expliquer l'évolution des conditions opérationnelles du système de transport routier, qui, à leur tour, peuvent expliquer les tendances des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Un cadre de suivi et de rapportage précise les niveaux ainsi que les responsabilités en matière de remontée des informations sur la performance, du niveau national au niveau mondial. Le cadre sert également de guide sur les données requises offrant aux pays un aperçu des données dont ils ont besoin pour assurer le suivi des indicateurs de performance en matière de sécurité.

L'Afrique rencontre plusieurs défis en matière de données, ce qui peut entraver la bonne mise en œuvre de ce cadre. Le présent rapport propose un résumé de ces écueils ainsi qu'un certain nombre de stratégies d'atténuation. Le cadre devrait stimuler la demande de données qui n'ont peut-être pas été collectées auparavant et donc susciter des partenariats pour le développement et la durabilité des capacités de surveillance de la sécurité routière en Afrique.



# Introduction

Reconnaissant l'importance d'élaborer un cadre de suivi de la performance en sécurité routière (RSPMF) pour assurer un suivi systématique de la performance des pays africains en matière de sécurité routière, le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) a mandaté la création d'un tel cadre. Ce cadre vise à faciliter l'évaluation périodique de la situation d'un pays donné en matière de sécurité routière et la mise en œuvre subséquente et en temps utile des mesures correctives appropriées. Le RSPMF pour l'Afrique a été conçu conformément aux axes de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière et aux 12 cibles mondiales volontaires de performance en sécurité routière fixées par le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.

Cette partie présente l'historique du RSPMF, en situe le contexte et décline son objectif. Le RSPMF est présenté à la section 2. La section 3 examine les méthodes de collecte de données, les problèmes potentiels liés aux données et les mesures d'atténuation. La section 4 traite des mécanismes de partage de l'information. La section 5, quant à elle, referme le rapport en proposant des stratégies de mise en œuvre du RSPMF.

## 1.1 Historique et contexte

La sécurité routière est devenue un important problème de santé publique et de développement au niveau mondial. En effet, ce sont 1,19 million de personnes qui ont perdu la vie en 2021 du fait d'accidents de la circulation (OMS, 2023). La sécurité routière pose un important problème de développement à l'Afrique, qui a enregistré des taux de décès dus à des accidents de la route de niveaux si élevés qu'ils ne sauraient être acceptables, soit 19 décès pour 100 000 habitants, par rapport à la Région européenne qui est de sept décès pour 100 000 habitants (OMS 2023).

Au niveau mondial, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé en septembre 2020 une deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de traumatismes graves liés aux accidents de la circulation d'ici 2030. Ce plan mondial recommande cinq domaines (axes) d'intervention : le transport multimodal et la planification de l'utilisation des terres, l'infrastructure routière sûre, la sécurité des véhicules, l'utilisation sûre de la route et intervention après accident (OMS 2021). Il s'aligne sur les objectifs de développement durable des Nations Unies (en l'occurrence les ODD 3.6 et 11.2) et sur les cibles volontaires de performance mondiales en matière de sécurité routière des Nations Unies.

Au niveau régional, en prenant comme point de départ le DoA de l'ONU, l'Union africaine (UA) a élaboré le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique pour la décennie 2021-2030, dont les axes sont la gestion de la sécurité routière, la sécurité des infrastructures routières, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et les interventions après un accident. Cette orientation stratégique aidera les pays africains à adopter et à harmoniser leurs interventions dans le domaine de la sécurité routière pour répondre aux préoccupations concernant les axes indiqués dans une approche de système sûr.

L'approche systémique de la sécurité routière est une approche holistique et proactive qui vise à assurer un système de transport sûr pour tous les usagers de la route. Il reconnaît que l'on peut commettre des erreurs susceptibles d'entraîner des accidents de la circulation, mais que le système de transport devrait toutefois être indulgent et ces erreurs ne devraient entraîner ni la mort ni des traumatismes graves. L'approche systémique de la sécurité repose sur cinq axes qui sont : des routes sûres, des vitesses sûres, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et les soins après accident. Le caractère convergent des axes de l'approche systémique de la sécurité, des axes de la DoA de l'ONU et de ceux du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique mérite d'être relevé. Ces axes constituent les axes d'intervention que les pays africains sont appelés à mettre en œuvre sur la base de données probantes pour juguler le problème de la sécurité routière sur le continent.

La gestion des données de sécurité routière est un élément crucial qui sous-tend le succès de cette initiative. En Afrique, bien que de nombreux pays collectent des données sur la sécurité routière, le processus n'est souvent pas exhaustif et ne garantit pas la qualité des données. Les méthodes de collecte de données varient d'un pays à l'autre et ne sont pas alignées sur les cibles mondiales, facteur compliquant l'analyse comparative. Par ailleurs, peu d'attention a été accordée à l'approche systémique de la sécurité en raison de la limitation des ressources, de la piètre qualité des données sur la sécurité routière, de la faiblesse du suivi de la sécurité routière et de l'insuffisance de la recherche pour éclairer les interventions fondées sur des données probantes. Par conséquent, un cadre de suivi



**1.19 million**  
= nombre de vies perdues dans le monde en 2021 du fait d'accidents de la circulation.



**19 décès**  
pour 100 000 habitants en Afrique, contre sept en Europe.



**50 % de réduction**  
de décès et de traumatismes graves d'ici 2030.

est essentiel pour guider la collecte de données complètes et le suivi des principaux domaines de résultats en vue d'une compréhension plus précise du paysage et la performance d'un pays donné en matière de sécurité routière. Le cadre peut permettre d'améliorer les résultats en la matière en tenant les pays responsables de leurs performances dans ce domaine, avec des progrès mesurables vers la réalisation des cibles fixées. À ce titre, une ligne directrice tenant compte de tous les éléments de l'approche systémique de la sécurité est d'une grande utilité pour les pays africains dans le suivi et l'évaluation de l'avancée de leurs efforts de gestion de la sécurité routière. C'est dans cette optique que le SSATP s'est engagé dans l'élaboration d'un cadre de suivi de la performance en sécurité routière (RSPMF) pour permettre aux pays africains de suivre leurs performances dans l'atteinte des cibles de sécurité routière et de l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.

## 1.2 Défis rencontrés par les pays africains en matière de sécurité routière

### Gestion de la sécurité routière

La gestion de la sécurité routière constitue l'un des axes des actions en faveur de la sécurité routière et consiste en l'application coordonnée de principes, stratégies et techniques visant à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation, des traumatismes et des décès qui en résultent. Elle peut être considérée comme un processus systématique impliquant la planification, l'organisation, l'orientation et le contrôle des ressources et des activités pour atteindre les objectifs de sécurité routière. Les efforts des différentes parties prenantes, y compris les organismes publics, les organisations non gouvernementales, le secteur privé et la communauté, devraient être hautement intégrés pour tenir compte de la complexité des questions de sécurité routière. Au regard du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030, une gestion efficace de la sécurité routière repose sur un financement durable, l'habilitation complète d'un organisme chef de file de la sécurité routière, une bonne gestion des données, l'élaboration de stratégies de sécurité routière, la ratification d'instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et un transport multimodal ainsi que la planification de l'aménagement du territoire. Les actions recommandées pour chaque élément sont énoncées dans le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.

### Les pays africains se heurtent à des défis singuliers et importants dans la gestion de la sécurité routière se déclinant, notamment, comme suit :

#### I. La limitation des ressources

Les limitations de ressources entravent considérablement la bonne gestion de la sécurité routière. Il s'agit, notamment, de la limitation des ressources financières destinées aux initiatives de sécurité routière, de l'insuffisance des ressources humaines disposant de l'expertise nécessaire et de l'insuffisance des ressources technologiques pour assurer la gestion des données de sécurité routière (Mitullah, Small et Azzouzi 2022 ; Small et Runji, 2014).

#### II. La faiblesse des organismes chefs de file en matière de sécurité routière

L'une des principales entraves à l'amélioration de la sécurité routière en Afrique tient au manque de leadership et de gouvernance efficaces et coordonnés. La Banque mondiale (2020) a relevé que la plupart des pays africains ont certes mis en place des organismes chefs de file pour la gestion de la sécurité routière, mais la plupart d'entre eux ne sont pas pleinement habilités ou financés pour assumer efficacement les fonctions de gestion institutionnelle ou mener des interventions en matière de sécurité routière. Cette situation nuit à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques, de stratégies et d'interventions fondées sur des données probantes pour réduire les accidents de la circulation et protéger les usagers de la route. Un organisme chef de file de la sécurité routière (RSLA) est une entité gouvernementale ayant des mandats et des responsabilités pour coordonner et superviser tous les aspects de la sécurité routière dans le pays. Il devrait présenter les caractéristiques ci-après : a) un statut juridique clair et le pouvoir de fixer des objectifs, des cibles, des indicateurs et des règles de sécurité routière ; b) des ressources humaines et financières adéquates pour la planification, l'exécution, le suivi et l'évaluation des activités et programmes de sécurité routière ; c) un leadership et un appui politique forts de la part des plus hautes instances gouvernementales et des autres parties prenantes concernées ; d) des partenariats et des collaborations efficaces avec d'autres secteurs et organismes, tels que les services de transports, de santé, d'éducation, de police, de justice, la société civile et le secteur privé ; et e) la capacité de recueillir et de diffuser des données fiables et à jour sur les traumatismes et les décès dus aux accidents de la circulation et d'utiliser ces données aux fins de la prise de décisions fondées sur des données probantes. La plupart des RSLA africaines continuent toutefois de se heurter à d'importants défis.

#### III. La mauvaise gestion des données

La mauvaise gestion des données et la sous-déclaration des accidents, des traumatismes et des décès dus aux accidents de la circulation constituent des défis portant atteinte à la sécurité routière en Afrique (Segui-Gomez et al., 2021 ; OMS, 2023). Des données précises sont cruciales pour cerner l'ampleur et la nature des problèmes de sécurité routière, identifier les facteurs de risque, concevoir et mettre en œuvre des interventions efficaces, et suivre ainsi qu'évaluer les progrès et l'impact des initiatives de sécurité routière. De nombreux pays africains ne disposent cependant pas d'un système complet et fiable de collecte, d'analyse et de diffusion des données sur la sécurité routière. L'un des obstacles dans ce domaine tient à l'absence de définitions et d'indicateurs normalisés pour les accidents, les

### III. La mauvaise gestion des données [suite]

traumatismes et les décès liés aux accidents de la circulation, ce qui rend difficile la comparaison et l'agrégation des données provenant de différentes sources et de divers pays. Pour y remédier, le SSATP fournit un ensemble minimum d'indicateurs de sécurité routière pour la collecte, l'analyse et la communication de données pour les pays africains (Segui-Gomez et al., 2021). Toutefois, l'ensemble minimum d'indicateurs de sécurité routière proposé par le SSATP concerne principalement les accidents et se concentre donc sur un niveau de résultat plus élevé. Il est nécessaire d'harmoniser de la même manière les indicateurs de performance en matière de sécurité au niveau des résultats intermédiaires afin d'évaluer correctement les conditions opérationnelles du système de transport routier avant qu'il n'entraîne des décès. En outre, le manque de coordination et d'intégration entre les divers organismes et secteurs impliqués dans la collecte des données sur la sécurité routière, tels que les services de police, les secteurs de la santé, des transports et des assurances, alliés au manque de ressources et de capacités pour collecter, stocker, gérer et partager les données constitue un goulet d'étranglement important dans la gestion des données. Ces écueils ont entraîné une sous-déclaration et une sous-estimation importantes de la situation de la sécurité routière en Afrique, entravant ainsi l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de programmes efficaces.

### IV. L'inadéquation de la législation et de son application

La faiblesse de la législation sur la sécurité routière et de l'application du code de la route constituent des écueils majeurs dans les pays africains. En effet, de nombreux pays disposent de lois traitant des principaux facteurs de risque de sécurité routière qui sont soit obsolètes soit non alignées sur les recommandations des meilleures pratiques et ne sont pas pleinement appliquées, entraînant des comportements à risque répandus chez les usagers de la route (OMS 2023).

### V. La lenteur dans la ratification et la mise en œuvre des instruments juridiques de l'ONU

La ratification et la mise en œuvre des instruments juridiques de sécurité routière des Nations Unies ont été très lentes dans les pays africains. À titre d'exemple, la Charte africaine de la sécurité routière adoptée par les États membres de l'UA en 2016 fournit un cadre pour la mise en œuvre des politiques de sécurité routière et la responsabilisation en la matière en Afrique, mais seuls 13 pays l'ont ratifiée.<sup>1</sup>

### VI. La faiblesse de la planification du transport multimodal et de l'aménagement du territoire

La planification du transport multimodal et de l'utilisation des terres permet de mettre en place des modes de transport motorisés et non motorisés pour assurer la sécurité et un accès équitable à la mobilité tout en répondant aux divers besoins et préférences de la population. Elle prend en compte diverses options de transport, généralement la marche, le vélo, le transport en commun et l'automobile, et tient compte des facteurs d'utilisation des terres qui influencent l'accessibilité. La disponibilité de places de stationnement pour les vélos et les véhicules de particuliers aux arrêts de bus et les gares de trains favorisent les déplacements multimodaux. Cependant, cette infrastructure n'en est encore qu'à ses balbutiements dans la plupart des pays africains. De plus, accroître le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes face à la circulation automobile en créant leurs voies dans l'infrastructure routière est un prérequis important pour encourager le transport multimodal et garantir la mobilité active. La plupart des pays africains sont confrontés au défi de la mise à niveau des routes existantes et la mise en place d'une infrastructure routière sûre pour tous les usagers. C'est ce que montrent les résultats des routes évaluées en Afrique en ayant recours à la méthodologie du Programme international d'évaluation des routes (iRAP), qui a révélé que 95 % des routes n'offraient pas un niveau de sécurité trois étoiles acceptable pour les piétons et 93 % des routes ne remplissant pas les conditions pour les cyclistes. La plupart des routes obtiennent une note d'une étoile, ce qui signifie qu'elles n'ont pas de pistes cyclables, de points de passage sécurisés et permettent la circulation à grande vitesse des véhicules (PNUE et ONU-Habitat, 2022).

#### Sécurité des infrastructures routières

De nombreux pays africains sont aux prises avec des infrastructures routières inadéquates qui ne répondent pas aux normes de sécurité. Les routes sont souvent dépourvues d'éléments de sécurité essentiels tels que des voies piétonnes, des pistes cyclables et des points de passage sécurisés, ce qui contribue à des taux élevés d'accidents de la circulation. La répartition spatiale des infrastructures routières en Afrique est inégale, certaines régions étant suréquipées et d'autres sous-développées (Holz et Heitzig, 2021). Les actions recommandées pour des infrastructures routières sûres sont décrites dans le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.

#### Sécurité des véhicules

Au nombre des éléments de sécurité active des véhicules à même de prévenir les accidents figurent, notamment, les systèmes d'évitement des collisions, le contrôle électronique de la stabilité, l'amélioration de l'interaction route-véhicule, les systèmes de freinage automatique, la technologie des coussins d'air, les éthylotests anti-démarrages et les limiteurs de vitesse. Les éléments des véhicules qui protègent les occupants en cas d'accident (sécurité passive) comprennent, les

1. Alliance Mondiale des ONG pour la Sécurité Routière, « What Is the African Road Safety Charter ? » 10 août 2023, <https://www.roadssafetyngos.org/africa/what-is-the-african-road-safety-charter>

ceintures de sécurité à trois points, les tableaux de bord rembourrés et les coussins gonflables de sécurité. En Afrique, la sécurité des véhicules demeure une préoccupation majeure, car une part importante des véhicules d'occasion importés ont plus de 15 ans d'âge et ne sont pas munis des dispositifs de sécurité essentiels.<sup>2</sup> Cela indique des défaillances dans l'application de la réglementation automobile sur ces marchés. Les actions recommandées pour la sécurité des véhicules sont énoncées dans le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.

#### Sécurité des usagers de la route

Les comportements à risque des usagers de la route, tels que les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque et la distraction au volant, sont les principaux facteurs qui contribuent aux traumatismes et aux décès dus aux accidents de la circulation en Afrique. Pour changer ces comportements, des stratégies soutenues d'éducation, d'application de la loi et de mobilisation sont nécessaires (OMS 2018). Le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030 fournit des détails sur les actions recommandées pour garantir une plus grande sécurité des usagers de la route.

#### Intervention après accident

L'absence de services médicaux d'urgence efficaces (soins après accidents) dans de nombreux pays africains a entraîné une hausse des taux de décès et de traumatismes. Les retards accusés dans la prise en charge médicale rapide et efficace des victimes d'accidents de la circulation peuvent avoir une incidence significative sur l'issue des traumatismes dus aux accidents de la circulation (Mehmood et al., 2018 ; Banque mondiale, 2021). Les actions recommandées pour la réponse après des accidents sont énoncées dans le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.

#### Énoncé général du problème

Le nombre élevé d'accidents de la circulation, de traumatismes et de décès en résultant en Afrique est imputable à l'inadéquation des dispositifs de sécurité sur la plupart des routes et dans les véhicules, au non-respect des normes de sécurité routière par les usagers de la route, à l'inefficacité des services médicaux d'urgence et à une mauvaise gestion de la sécurité routière.

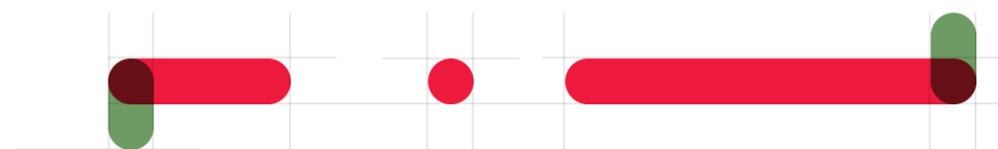
### 1.3 Objectif du RSPMF

L'objectif du RSPMF pour les pays africains consiste à suivre leurs performances en matière de sécurité routière conformément au plan mondial de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030. Le cadre intègre une méthodologie pour évaluer et mesurer la totalité des indicateurs de performance en matière de sécurité routière pour tous les axes proposés qui, pris ensemble, décrivent la performance globale de la sécurité routière des pays respectifs. Pour ce faire, les pays devront mettre en place des indicateurs de performance de référence à l'aune desquels les progrès pourront être mesurés à la fin de la décennie. Il servira d'outil de suivi systématique des performances des pays dans tous les domaines d'action et facilitera l'analyse comparative pour mesurer les progrès régionaux.

2. Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, « Des véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres pour l'Afrique » (projet), <https://roadsafetyfund.un.org/projects/safer-and-cleaner-used-vehicles-africa>

Le RSPMF définit cinq axes d'action pour s'attaquer aux principaux domaines à problèmes en matière de sécurité routière. Les actions recommandées par axe sont des activités qui produisent des résultats à plusieurs niveaux, y compris des produits et des résultats finaux. Les produits sont les résultats immédiats découlant de la mise en œuvre de ces activités, tandis que les effets à court et à long terme en sont les résultats finaux.

Sur la base des résultats escomptés, des indicateurs de performance en matière de sécurité routière ont été élaborés pour mesurer les principaux domaines de résultats au niveau des résultats finaux. Les résultats représentent les performances et les acquis en matière de sécurité routière dans chaque axe d'action, culminant avec l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de traumatismes graves dus aux accidents de la circulation d'ici 2030. Le suivi des performances de sécurité routière à l'aide des indicateurs de performance en matière de sécurité routière dans ce cadre a pour objectif de fournir un signal de la situation de la sécurité routière, et ce, en indiquant les conditions de sécurité du système de transport routier, en mesurant l'influence des interventions de sécurité routière et en comparant les performances en matière de sécurité routière entre les pays.



### 1.4 Méthodologie d'élaboration du RSPMF

Cette sous-section décrit la méthodologie utilisée pour élaborer le cadre de suivi de la performance en sécurité routière. Ce cadre comprend une revue documentaire des documents et rapports pertinents et l'élaboration d'une théorie du changement, d'un cadre de résultats, d'un plan de suivi et d'évaluation, d'un outil d'établissement de rapports et d'un mécanisme de notification et de partage d'informations.

#### Examen des documents et rapports pertinents

Une revue exhaustive des documents et rapports pertinents a été effectuée pour identifier les normes de suivi de la performance en sécurité routière et les indicateurs potentiels. Cette revue s'est fondée sur les rapports publiés et les cadres de suivi, les lignes directrices et les normes existants établis par les agences de sécurité routière. Elle a permis de s'assurer que tous les indicateurs pertinents ont été sélectionnés pour mesurer les progrès vers la réalisation des objectifs de la DoA et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030. Ces indicateurs portent sur la gestion de la sécurité routière, la sécurité des infrastructures routières, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route, la vitesse de sécurité et les interventions après un accident, qui sont des axes essentiels de la sécurité routière.

#### Théorie du changement et cadre de résultats

Une théorie du changement pour le RSPMF a été élaborée pour décrire les étapes, les processus et les hypothèses nécessaires pour atteindre l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière (DoA). Elle a été sous-tendue par une analyse documentaire approfondie et utilisée pour définir les informations que les pays devraient recueillir et traiter en vue d'évaluer leurs progrès dans la mise en œuvre des mesures de sécurité routière recommandées. Elle donne un aperçu

de la façon dont les actions recommandées dans les différents axes interagissent pour produire le résultat escompté en matière d'amélioration de la sécurité routière. Un énoncé de résultats finaux (Objectif de performance en sécurité routière) a été clairement énoncé pour orienter progressivement les résultats.

Les stratégies adoptées par les pays pour réaliser l'énoncé des résultats finaux comprennent cinq domaines de résultats intermédiaires conformes aux axes de la DoA/du Système sûr. La chaîne de résultats (relation de cause à effet) et les activités supposées mener aux produits et aux résultats finaux escomptés ont été identifiées en procédant à une cartographie en amont. Cela a été fait en indiquant l'objectif de performance en sécurité routière et en partant à rebours à partir des cinq domaines de résultats finaux des axes de la DoA, et en identifiant les résultats finaux les plus faibles, les produits, les activités de sécurité routière et les intrants. La relation de cause à effet a été identifiée sur la base de données probantes tirées de la recherche et de l'expérience en matière de sécurité routière.

Les hypothèses et risques critiques susceptibles d'avoir une incidence sur l'obtention des résultats finaux escomptés ont été identifiés. Le processus a été participatif et a impliqué d'autres experts en sécurité routière. La théorie du changement a inspiré l'élaboration d'un cadre de résultats en matière de performance en sécurité routière. C'est la base sur laquelle les pays collectent des informations sur les indicateurs de performance en matière de sécurité routière afin d'évaluer leurs progrès dans chaque axe.

### Sélection des indicateurs

Les indicateurs de performance en matière de sécurité (IPS) ont été sélectionnés en examinant en premier lieu les indicateurs utilisés pour tous les axes de la DoA, puis en les affectant aux domaines de résultats appropriés. Il s'agit, notamment, des indicateurs des 12 cibles mondiales volontaires des Nations Unies en matière de sécurité routière et de ceux des axes de la DoA élaborés dans le cadre des projets SafetyNet, DaCoTa et Safer Africa. L'accessibilité des données a été prise en compte pour s'assurer que les indicateurs étaient adaptés, pertinents et réalisables. Les indicateurs retenus dans le cadre de résultats sont spécifiques, mesurables, réalisables, réalistes et temporellement définis (SMART) pour mesurer avec précision les résultats obtenus grâce aux interventions de sécurité routière. En outre, leur crédibilité et leur faisabilité ont été examinées, comme indiqué dans le Tableau 1.

**TABLEAU 1**  
Critères de sélection des indicateurs de suivi de la performance en sécurité routière

N°	Critère	Justifications
1.	Crédibilité	L'indicateur a été adopté ou est utilisé par les acteurs principaux ou aux fins des engagements mondiaux des organisations de sécurité routière. Cela suppose que l'indicateur est important, précis (impartial) et pertinent, répondant ainsi à trois exigences essentielles pour les indicateurs.
2.	Spécificité	L'indicateur mesure un aspect unique de la sécurité routière.
3.	Faisabilité	Les données relatives à l'indicateur sont disponibles dans des limites réalistes (ce qui n'est pas trop coûteux, au regard de la fréquence de la collecte des données).

**Note:** Les trois critères ont été supposés avoir des poids égaux et un indicateur devait satisfaire aux trois critères pour être retenu dans la série minimale d'indicateurs du cadre de suivi de la performance en sécurité routière.

Les indicateurs ont été sélectionnés à l'aune de ces critères et classés par ordre de priorité, allant d'élevé à moyen, afin de constituer un ensemble minimal d'IPS clés à suivre par les pays africains. Les indicateurs de haute priorité sont considérés comme des indicateurs primaires pour lesquels des données seront collectées et communiquées dans les délais stipulés dans le plan de suivi de la performance. Ces indicateurs sont essentiels pour mesurer les résultats finaux escomptés par rapport à l'axe. Les indicateurs de priorité moyenne sont également cruciaux pour mesurer les résultats finaux escomptés par axe, mais peuvent être considérés comme secondaires par rapport aux indicateurs de haute priorité.

### Plan de suivi et d'évaluation

Outre le cadre de résultats, un plan de suivi et d'évaluation (S&E) a été élaboré pour servir d'outil robuste de planification et de gestion du suivi de la performance en sécurité routière et pour suivre les progrès vers l'atteinte des résultats finaux escomptés au fil du temps. Le plan de suivi et d'évaluation fournit des orientations sur la collecte, la communication et l'analyse des données, afin que les pays puissent suivre efficacement leurs performances pour atteindre des objectifs prédéterminés. Ce document de travail standardisé sera utilisé pour le suivi de la performance en sécurité routière, servant à définir chaque indicateur de manière claire et sans ambiguïté. En sus de la définition de chaque indicateur, le plan de suivi et d'évaluation décrit la source des données, leurs fréquences et leurs méthodologies de collecte. Cette approche permettra aux pays de bien comprendre ce que l'on mesure, les méthodes requises pour la collecte des données et les méthodes de traitement des données utilisées pour déterminer la valeur de l'indicateur. Le plan de suivi et d'évaluation permet de garantir l'exactitude et les cohérences des valeurs rapportées pour chaque indicateur dans le temps et d'un pays à l'autre. Les points focaux nationaux recueilleront dans les RSLA les informations relatives à chaque indicateur pour ce qui est des données sur la sécurité routière. Le plan de suivi et d'évaluation fournit des orientations aux pays sur l'actualité, l'exactitude, l'exhaustivité, l'uniformité, l'intégration et l'accessibilité des données de leurs indicateurs afin de permettre des comparaisons significatives au niveau continental.

Un outil d'établissement de rapports a été élaboré pour faciliter l'établissement de rapports à trois niveaux : national, régional et continental. Le deuxième et le troisième niveaux impliquent la consolidation des données recueillies auprès de divers pays en ce qui concerne les progrès régionaux et continentaux accomplis vers l'atteinte des cibles fixées en matière de sécurité routière. Pour simplifier ce processus, un modèle de rapport national comprenant tous les indicateurs sélectionnés et les champs de données validés a été créé sous forme de tableur. La décision d'utiliser un format de tableur a été motivée par la facilité d'utilisation escomptée par les points focaux, qui risquent de rencontrer de nombreux problèmes de qualité des données. En outre, les tableurs peuvent être intégrés de manière transparente à d'autres plateformes ou tableaux de bord de données et d'informations utilisés par les organismes chargés de la communication de données de haut niveau (continental). La conception des mécanismes de partage de l'information a été guidée par un examen des pratiques les plus efficaces employées dans les systèmes nationaux et internationaux d'établissements de rapports. Ceux-ci ont été adaptés pour s'aligner sur la structure de la sécurité routière aux niveaux national, régional et continental.

# Le RSPMF

## 2.1 Vue d'ensemble

Vous trouverez dans cette section les éléments du cadre proposé pour guider les pays africains dans le suivi de leurs progrès vers l'obtention des résultats escomptés en matière de sécurité routière au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (DoA). Il s'agit, notamment, d'une explication de la théorie du changement qui établit un lien entre les actions, les produits et les résultats finaux recommandés (section 2.2), de l'ensemble proposé d'indicateurs de performance en matière de sécurité pour les cinq axes (section 2.3) et du cadre de résultats (section 2.4). La section 2.5 contient le plan de suivi et d'évaluation, de plus amples détails sur les indicateurs proposés étant fournis dans le Tableau 3.

## 2.2 Théorie du changement

La théorie du changement décrit la voie par laquelle les intrants recommandés sont censés conduire aux produits et résultats finaux escomptés en matière de sécurité routière. Il s'agit d'un cadre détaillé et logique qui établit un lien entre les conditions initiales, les intrants et l'objectif ultime de la DoA, à savoir réduire d'au moins 50 % les décès et les traumatismes résultant des accidents de la circulation. Le Forum international des transports (FIT) (2023) recommande de passer d'un suivi limité exclusivement aux indicateurs de résultats finaux, tels que le nombre et le coût des accidents mortels de la circulation, à un suivi des résultats intermédiaires au moyen d'indicateurs de performance en matière de sécurité qui reflètent les conditions opérationnelles du système de transport routier. Il en est ainsi parce que le nombre et le coût des décès dus aux accidents de la circulation sont des résultats finaux de haut niveau et qu'ils ne renseignent pas sur les conditions opérationnelles des systèmes de transport routier qui sont responsables de leur forte occurrence. Cela situe l'importance et la signification du suivi des indicateurs de performance en matière de sécurité ainsi que des résultats finaux de haut niveau pour s'attaquer aux problèmes émergents et améliorer les conditions et les résultats en matière de sécurité routière.

Les cibles de sécurité routière, telles que les cibles mondiales volontaires des Nations Unies et les cibles de la DoA, constituent des objectifs clairs et réalisables permettant aux pays de mettre en œuvre des mesures qui s'attaquent au problème des décès et des facteurs contributifs, conformément aux axes d'action de la décennie. Les indicateurs de performance associés pour mesurer les résultats des interventions sont indispensables à l'amélioration de la sécurité routière, car ils montrent clairement si les résultats escomptés sont atteints ou non. Les cibles et les indicateurs de performance en matière de sécurité offrent un moyen de suivre l'ampleur des progrès et d'ajuster l'orientation et l'échelle des interventions de sécurité routière pour garantir l'atteinte des cibles. (Se référer à l'annexe B pour voir la Théorie du changement du RSPMF.)



## 2.3 Indicateurs de performance en matière de sécurité routière proposés

Un ensemble de 14 indicateurs clés de performance en sécurité (IPS) est proposé à l'adoption par les pays africains et par le SSATP pour le suivi de la performance des pays en matière de sécurité routière. Ces IPS feront l'objet d'un suivi en plus de l'ensemble minimum d'indicateurs d'accidents déjà adoptés par les pays africains pour rendre compte à l'Observatoire africain de la sécurité routière. En adoptant ces indicateurs pour suivre les conditions opérationnelles de sécurité routière, l'on s'attend à ce que les pays consolident et renforcent les points forts tout en identifiant les domaines à améliorer et en prenant les mesures appropriées conformément aux cinq axes pour atteindre les cibles de sécurité routière fixées.



## Axe 1 GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



La gestion de la sécurité routière (GSR) est un processus systématique visant à réduire le nombre et la gravité des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Tout modèle de gestion des risques défaillant constitue un obstacle majeur à la sécurité routière du fait de son incapacité à assumer efficacement les fonctions de gestion institutionnelle, qui sont à la base des interventions fondées sur des données probantes destinées à répondre aux préoccupations liées à sécurité routière. De plus, les stratégies de sécurité routière dans un pays donné impliquent des interventions multisectorielles nécessitant l'intégration et la collaboration d'acteurs multisectoriels. En l'absence d'une coordination et d'une collaboration efficaces, les efforts non coordonnés ont tendance à déboucher sur des actions contradictoires ou redondantes. Un rapport de la Banque mondiale sur les possibilités qu'offre la sécurité routière et les défis qu'elle pose dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire indique que sur 49 pays africains, 45 ont mis en place des organismes chefs de file en matière de sécurité routière (Banque mondiale, 2020). Cependant, la plupart d'entre eux ne s'acquittent pas de leurs responsabilités pour diverses raisons, telles que l'insuffisance du soutien politique et des capacités humaines. Basé sur le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030, une GSR efficace repose sur un financement durable, un organisme chef de file de la sécurité routière (RSLA) disposant des pleins pouvoirs, une gestion efficace des données, des stratégies de sécurité routière élaborées, des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière ratifiés et la planification du transport multimodal et de l'aménagement du territoire. Les éléments suivants sont les principaux IPS proposés pour une GSR efficace et ils devront faire l'objet de suivi par les pays africains :



### 1. Pourcentage du budget annuel du RSLA financé

Cet indicateur mesure la proportion du budget annuel de la sécurité routière de l'organisme chef de file dont le financement a été bien assuré grâce à plusieurs sources de financement (État, secteur privé et partenaires au développement). Il donne un aperçu de la part des ressources financières nécessaires aux initiatives de sécurité du RSLA qui a été obtenue, principalement par le biais du cadre budgétaire régulier, par rapport aux estimations de dépenses globales.

On calcule l'indicateur en divisant les ressources financières annuelles allouées au RSLA par les estimations annuelles des dépenses de l'organisme chef de file, exprimées en pourcentage. On suppose que les estimations annuelles des dépenses sont établies à partir du plan stratégique de l'organisme chef de file, qui, à son tour, est tiré du plan d'action ou de la stratégie nationale de sécurité routière.

On recueillera les données relatives à l'indicateur auprès des RSLA, des ministères des finances et des autorités responsables du budget national et elles seront communiquées sur la base des exercices financiers de l'État. Il existe d'autres besoins de financement des initiatives de sécurité routière qui peuvent ne pas être pris en compte dans le budget du RSLA. Cependant, comme point de départ, le suivi des besoins de financement des RSLA constitue une étape importante pour les pays africains, étant donné que les organismes chefs de file ont cité la limitation des financements comme étant la plus grande entrave à la gestion de la sécurité routière (Mitullah, Small et Azzouzi 2022).



### 2. Publication d'un plan d'action national de sécurité routière avec des cibles assorties de délais

Cet indicateur fait référence à la création et à la publication par un pays d'un document stratégique complet qui décrit des cibles spécifiques de sécurité routière et les actions nécessaires pour les atteindre. Ce plan d'action comporte des cibles clairement définies, mesurables et assorties d'échéances précises, garantissant une approche structurée et responsable de l'amélioration de la sécurité routière. Il sert de feuille de route à toutes les parties prenantes, détaillant les actions et les délais nécessaires à leur mise en œuvre. Cet indicateur est un indicateur qualitatif de l'existence d'un plan d'action de sécurité routière comportant des cibles assorties de délais.



### 3. Mise en place et opérationnalisation d'une base de données centralisée sur la sécurité routière

Cet indicateur fait référence à la création et à l'utilisation active d'un référentiel unifié et accessible pour toutes les données relatives à la sécurité routière dans un pays donné. Cette base de données regroupe des informations telles que les constats d'accidents, les infractions au code de la route et les évaluations de l'infrastructure routière émanant de diverses sources dans un système unique. Il est conçu pour faciliter la collecte, le stockage, l'analyse et le partage des données entre les parties prenantes concernées, renforçant ainsi la capacité à suivre les tendances, à identifier les facteurs de risque et à mettre efficacement en œuvre des interventions de sécurité routière ciblées. Cet indicateur est un énoncé qualitatif qui indique l'état d'avancement de la mise en place et de l'opérationnalisation d'une base de données centralisée sur la sécurité routière.

## Axe 2

# INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SÛRES



La conception d'infrastructures routières sûres offre la possibilité de réduire les risques d'accident et peut être utilisée à titre préventif. Une infrastructure routière sûre comprend des routes qui respectent les distances de circulation, comportent des intersections sécurisées et sont conformes aux exigences et aux normes de sécurité. La mise en place d'équipements de sécurité tels que des sentiers, des pistes cyclables, des passages pour piétons, des intersections et des dispositifs de modération de la circulation sur les routes peut réduire considérablement les risques d'accidents de la circulation pour tous les usagers de la route. Le FIT a indiqué en 2016 que les taux d'accidents par distance parcourue diminuent de 33 à 55 % pour chaque amélioration supplémentaire de la cote de sécurité. Cependant, la plupart des pays africains ne disposent pas de données sur les audits ou évaluations routières,<sup>3</sup> ce qui rend difficile la détermination du niveau de sécurité des usagers qu'offre ces infrastructures. Le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030 recommande plusieurs activités relatives à la sécurité des infrastructures routières, notamment des audits routiers, dont les résultats pourraient être considérés comme une amélioration des notations de la sécurité des routes. Sur cette base, une cote de sécurité « trois étoiles » pour les routes est proposée comme IPS clé pour des infrastructures routières sûres. Cet IPS est également recommandé par le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) et le Programme international d'évaluation des routes (iRAP). Il est possible de recueillir cette valeur de l'indicateur au moyen de la méthode iRAP ou d'autres méthodes d'audit de sécurité normalisées par le pays qui garantissent l'existence des caractéristiques nécessaires pour obtenir une note de trois étoiles (voir l'annexe E).

### 4. Pourcentage de la longueur (en km) des routes à grande circulation (nationales/principales) classées trois étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)

Cet indicateur mesure la proportion de routes à grande circulation (nationales/principales) existantes qui obtiennent une note de sécurité de trois étoiles ou plus. Cette notation est basée sur l'iRAP ou des systèmes d'évaluation similaires, indiquant un bon niveau de sécurité pour les usagers de la route comme indiqué à l'annexe E. Il est calculé comme la longueur des routes à grande circulation (nationales/principales) existantes évaluées pour les usagers de la route, divisée par la longueur totale évaluée des routes à grande circulation (nationales/principales), multipliée par 100. Les données requises pour cet indicateur sont la longueur des routes à grande circulation (nationales/principales) existantes évaluées pour les usagers de la route et les notes obtenues à partir des scores de notation par étoiles de la méthodologie iRAP ou d'une autre méthodologie garantissant les attributs minimaux de sécurité routière, tels que résumés à l'annexe E.

3. Selon une compilation de la Banque mondiale (2020), seuls 10 pays africains sur 49 disposent de données accessibles au public sur l'évaluation de la sécurité routière.

### 5. Pourcentage de la longueur (en km) des autres routes (secondaires et tertiaires) classées trois étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)

Cet indicateur mesure la proportion d'autres routes (secondaires et tertiaires) qui obtiennent une cote de sécurité trois étoiles ou plus. Cette note est basée sur le iRAP ou des systèmes d'évaluation similaires, indiquant un bon niveau de sécurité pour les usagers de la route comme indiqué à l'annexe E. Il est calculé comme la longueur des autres routes (secondaires et tertiaires) existantes satisfaisant au critère de notation de trois étoiles ou plus évaluées pour les usagers de la route, divisée par la longueur totale des autres routes (secondaires et tertiaires) évaluées, multipliée par 100. Les données requises pour cet indicateur sont la longueur des autres routes (secondaires et tertiaires) existantes évaluées pour les usagers de la route et les cotes d'étoiles obtenues à partir des scores de la méthodologie iRAP ou d'une autre méthodologie garantissant les attributs minimaux de sécurité routière, tels que résumés à l'annexe E.

## Axe 3

# SÉCURITÉ DES VÉHICULES



En cas d'accident, la probabilité qu'un véhicule atténue ou aggrave un traumatisme peut influencer considérablement sur l'issue (Hakkert, Gitelman et Vis, 2007). Selon l'Organisation mondiale de la Santé (2023), la mise en œuvre de normes de sécurité des véhicules, telles que les règlements des Nations Unies applicables aux véhicules<sup>4</sup> peut permettre que les véhicules soient capables de protéger les passagers de l'impact d'un accident. Ces règlements ont été intégrés aux normes nationales de sécurité des véhicules conformément auxquelles les contrôles de ces derniers sont effectués à l'entrée du parc automobile des pays, et ce, à échéance périodique pour s'assurer que les véhicules répondent aux normes de contrôle technique. Les IPS de cet axe peuvent servir à mesurer les progrès réalisés en matière de sécurité du parc automobile d'un pays.

### 6. Pourcentage de véhicules qui passent le contrôle technique de première immatriculation

Cet indicateur mesure la proportion de véhicules répondant de façon satisfaisante à tous les critères de contrôle technique et de sécurité lors de leur contrôle initial au point d'entrée dans le cadre du processus d'immatriculation. Cet indicateur fournit des informations sur les niveaux de conformité des véhicules nouvellement immatriculés ou importés aux normes nationales ou internationales de sécurité et d'environnement. On le calcule en divisant le nombre de véhicules qui passent le contrôle à leur première tentative par le nombre total de véhicules contrôlés pour la première immatriculation, puis en multipliant le résultat par 100. Cet indicateur reflète l'efficacité des cadres réglementaires, la qualité des véhicules entrant dans le parc automobile et la mise en œuvre des normes de contrôle.

4. Pour voir une liste de ces règlements, se référer à CEE-ONU (2021).



H

### 7. Pourcentage du parc automobile immatriculé ayant passé avec succès le contrôle technique périodique (CTP)

Cet indicateur mesure la proportion de véhicules se trouvant dans le parc immatriculé d'un pays qui répondent aux normes de sécurité, environnementales et mécaniques requises lors des contrôles périodiques. On le calcule en divisant le nombre de véhicules ayant passé le contrôle technique par le nombre total de véhicules soumis au contrôle technique sur une période donnée, multiplié par 100. Cet indicateur reflète l'efficacité des programmes de contrôle périodique pour ce qui est de s'assurer que les véhicules en circulation sont entretenus selon des normes de sécurité et d'exploitation. Il permet de se faire une idée de l'état général du parc automobile en circulation, du niveau de conformité aux normes nationales de contrôle technique et de l'efficacité des mécanismes de contrôle. Des pourcentages plus élevés indiquent un meilleur entretien et le respect de la réglementation, tandis que des pourcentages plus faibles peuvent mettre en évidence des problèmes tels que l'inadéquation de l'application des règles, l'obsolescence des parcs automobiles ou la limitation de l'accès aux services d'entretien.

## Axe 4

# SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE



Les facteurs de risque liés au comportement des usagers de la route découlent de facteurs qui entravent le jugement des conducteurs au volant, tels que la consommation excessive d'alcool et de drogues, la distraction au volant (par exemple, l'utilisation du téléphone) et une vitesse excessive qui limite le temps de réaction. L'utilisation inadéquate des dispositifs de protection, tels que les ceintures de sécurité, les dispositifs de retenue et les casques, constitue également un facteur de risque (OMS, 2023). Les IPS de cet axe indiquent l'ampleur des progrès réalisés pour garantir une utilisation sûre de la route.

### Consommation d'alcool

La consommation d'alcool et d'autres substances, telles que la drogue, affaiblit les facultés des usagers de la route, et la probabilité d'accidents de la circulation augmente avec le taux d'alcoolémie. Selon la Banque mondiale (2020), tous les pays africains ont promulgué des lois sur l'alcool au volant basées sur le taux d'alcoolémie. L'indicateur qu'il est proposé de suivre en ce qui concerne la conduite en état d'ébriété est le pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool.



H

### 8. Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool

Cet indicateur mesure la proportion de conducteurs dont le taux d'alcoolémie est supérieur à la limite légale fixée par le pays. Cet indicateur est essentiel pour comprendre la prévalence de la conduite en état d'ébriété et son impact potentiel sur la sécurité routière. Les données pour cet indicateur devraient provenir d'enquêtes en bordure de route, ce qui implique la nécessité d'établir une base d'échantillonnage pour assurer la représentativité des résultats de l'enquête. Il est possible d'obtenir les données sur le taux d'alcoolémie à partir de tests effectués sur des échantillons d'haleine ou de sang et ces données devraient être produites chaque année par les pays. Cette mesure est calculée en divisant le nombre de conducteurs au-dessus de la limite légale d'alcoolémie par le nombre total de conducteurs testés.

### Utilisation du téléphone portable

L'utilisation du téléphone portable au volant est une source majeure de distraction et il a été observé que cela augmentait de quatre fois les risques d'accidents par rapport à une conduite sans téléphone (OMS, 2023). L'utilisation du téléphone portable pendant la conduite réduit le temps de réaction, ce qui fait qu'il est difficile pour le conducteur de réagir rapidement à des changements soudains des conditions de circulation ou à des dangers. L'indicateur proposé est le pourcentage de conducteurs qui utilisent le téléphone portable en conduisant.



M

### 9. Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable en conduisant

Cet indicateur mesure la proportion de conducteurs observés utilisant un téléphone portable alors qu'ils conduisent un véhicule à moteur. Cet indicateur est essentiel pour comprendre la prévalence de l'utilisation du téléphone portable par les conducteurs et son impact potentiel sur la sécurité routière. Les données requises sont le nombre de conducteurs et l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite pour chaque conducteur. Ces données seront obtenues à partir d'enquêtes d'observation annuelles réalisées le long des tronçons routiers.

### Vitesse

Une vitesse excessive ou dangereuse accroît la probabilité et la gravité d'un accident (Vis, 2005). Outre la promulgation de lois sur la vitesse dictant les limites de vitesse, le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030 propose de faire respecter les règles. L'application de la législation sur les limitations de vitesse offre de grandes chances de réduire les accidents et d'améliorer leur issue. La Banque mondiale (2020) a souligné qu'un nombre restreint de pays africains a fixé des limites de vitesse recommandées en milieu urbain et rural, soulignant ainsi le besoin urgent de réglementer la vitesse pour garantir l'efficacité des enquêtes sur la vitesse. L'indicateur proposé pour ce problème est le pourcentage de conducteurs roulant au-delà de la vitesse maximale.



H

### 10. Pourcentage de conducteurs roulant au-delà des limitations de vitesse

Cet indicateur donne une mesure de l'ampleur du non-respect des limitations de vitesse fixées et est également pris à des points identifiés d'un réseau routier. On l'obtient en divisant le nombre de conducteurs de véhicules à moteur roulant au-delà des limites de vitesse fixées par le nombre total de véhicules à moteur observés dans le cadre d'une enquête sur la vitesse. Les données requises pour cet indicateur comprennent le nombre de véhicules à moteur en circulation, les vitesses de déplacement, les horodatages et les limites de vitesse fixées. Il est possible d'obtenir cette information à partir d'enquêtes sur la vitesse effectuées sur des tronçons désignés du réseau routier pendant les heures où la circulation s'écoule librement ou normalement. Des données devraient être recueillies pour toutes les catégories de routes et toutes les classifications de véhicules afin de permettre la comparaison des vitesses correspondantes au niveau continental.

## Systemes de protection

Le non-port de dispositifs de protection, tels que le casque et la ceinture de sécurité, sur la route est associé aux pires issues (traumatismes et décès) en cas d'accident. La plupart des pays africains (environ 90 %) disposent de lois sur le port du casque et de la ceinture de sécurité (Banque mondiale, 2020). Le suivi de l'utilisation des systèmes de protection peut fournir des informations sur le niveau de protection des usagers de la route dans un système de transport routier. Les indicateurs proposés ont été adoptés à partir de FIT (2023), Thomas et al. (2018), et Hakkert, Gitelman et Vis (2007).



### 11. Taux de port diurne du casque par les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes

Le contrôle de l'utilisation du casque est particulièrement important dans le cadre de la sécurité routière en Afrique, compte tenu de l'augmentation sans précédent du nombre de motos en circulation. En effet, les conducteurs de motocyclettes courent un risque 16 à 26 fois plus élevé de décès en cas d'accident (Banque mondiale, 2020). Liu et al. (2008) ont démontré que le port du casque peut réduire le risque de traumatisme crânien et de traumatismes mortels de 60 et 42 %, respectivement. La plupart des pays africains ont promulgué des lois rendant obligatoire le port du casque et de la ceinture de sécurité. Elles sont cependant peu appliquées. Il est donc crucial de surveiller l'utilisation des casques et des ceintures de sécurité pour déterminer le niveau de protection de ce groupe d'usagers de la route. Il est possible d'obtenir les données pour cet indicateur à partir d'enquêtes nationales annuelles d'observation et de les classer selon le type de route. La population sur laquelle porte l'enquête est composée de cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes.



### 12. Taux de port diurne de la ceinture de sécurité pour tous les occupants

Le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers atténue les impacts des accidents sur le corps des occupants des véhicules en limitant leurs mouvements en cas d'accident. Høye (2016) a estimé à 60 et 44 % la réduction des traumatismes mortels chez les passagers avant et arrière, respectivement. La plupart des pays africains ont des lois sur le port des ceintures de sécurité (Banque mondiale, 2020), et le suivi de leur prévalence peut donner une indication des niveaux de sécurité des systèmes de circulation routière. Il est également possible d'obtenir les données sur cet indicateur à partir d'enquêtes d'observation nationales annuelles ciblant les passagers avant et arrière des véhicules. Les données devraient être recueillies chaque année et classées selon la classification des routes (urbaines, rurales et autoroutières).

## Axe 5

# INTERVENTION APRÈS ACCIDENT



Les interventions après accident, également connues sous le nom de prise en charge des traumatismes résultant d'accidents de la circulation, comprennent les soins médicaux fournis aux victimes de traumatismes accidentelles tant dans les cadres ambulatoires qu'en milieu hospitalier. Les services médicaux d'urgence (SMU) sont principalement des services fournis dans les cadres ambulatoires et les IPS proposés dans ce domaine évaluent la capacité des SMU à la suite d'un accident. Les soins en milieu hospitalier font référence aux soins prodigués aux patients traumatisés dans les services d'urgence. L'efficacité de l'ensemble du système de prise en charge des traumatismes influe considérablement sur les résultats du traitement. Les IPS des pays africains sont conçus pour évaluer aussi bien la capacité du système de traumatologie à fournir un traitement pour les traumatismes dus aux accidents de la circulation que la qualité des soins dispensés, telle qu'indiquée par les résultats du traitement. Bien que la plupart des pays africains disposent d'une forme ou d'une autre de SMU, tous n'ont pas établi de registres de traumatologie. Selon la Banque mondiale (2020), 60 % des pays africains disposent d'un numéro d'appel d'urgence à couverture nationale. Cependant, seuls 15 % d'entre eux disposent d'un registre de traumatologie. Ce constat souligne la nécessité pour les IPS de surveiller et d'améliorer la performance des systèmes de soins de traumatologie à travers le continent. Deux IPS sont proposés pour les interventions après accident.



### 13. Temps de réponse moyen pour les SMU

Il s'agit du délai moyen (en minutes) s'écoulant entre la réception d'un appel des services médicaux d'urgence et l'arrivée au lieu où se trouve le patient. Il est possible d'obtenir les données sur cet indicateur à partir de l'analyse des données sur les appels d'urgence dans les centres d'appels, ce qui implique que les pays doivent en mettre en place. Cet indicateur fera l'objet d'un rapport annuel et devrait être classé par région pour évaluer l'égalité d'accès aux SMU.



### 14. Organisme pleinement opérationnel, désigné comme chef de file des services médicaux d'urgence, ayant le pouvoir de coordonner les services pré-hospitaliers et les services médicaux d'urgence en établissements

Il s'agit de savoir si un pays a mis en place un organisme ou un bureau gouvernemental, tel qu'une direction au sein du ministère de la Santé, qui a pour mandat de superviser la prestation des services médicaux d'urgence dans le pays et qui a le pouvoir de coordonner aussi bien les services pré-hospitaliers que les SMU en établissements.

## 2.4 Cadre de résultats

Le cadre de résultats (Tableau 2) présente les indicateurs que les pays africains suivront et dont ils rendront compte des performances au fil du temps. Le cadre servira d'outil stratégique pour assurer un suivi systématique des progrès, assurer la responsabilisation et optimiser l'allocation des ressources pour améliorer les résultats finaux en matière de sécurité routière. Les pays recueilleront les données de référence pour les indicateurs proposés et elles serviront de point de référence pour les comparaisons futures. Il est essentiel de s'assurer de l'exactitude, de la fiabilité et de l'exhaustivité des données de référence pour que l'évaluation soit significative. Les données relatives aux indicateurs seront ensuite recueillies pour les années indiquées et comparées aux cibles intermédiaires afin de suivre les progrès vers la réalisation des cibles finales. Les sources de données sont indiquées dans le plan de suivi et d'évaluation (Tableau 3). On utilisera une combinaison de méthodes quantitatives et qualitatives pour la collecte des données, comme indiqué à la section 3.

**TABLEAU 2**  
Cadre de résultats

Nom de l'indicateur	Niveau de référence (2021-2024)	Cibles intermédiaires								Cible finale (2030) <sup>a</sup>	
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
<b>Indicateurs de résultats finaux plus élevés</b>											
Mortalité routière pour 100 000 habitants											50 % de réduction*
Traumatismes graves pour 100 000 habitants											50 % de réduction*
<b>Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultat)</b>											
<b>Gestion efficace de la sécurité routière</b>											
1. Pourcentage du budget annuel du RSLA financé											100 % du budget du RSLA financé
2. Publication d'un plan d'action national pour la sécurité routière comportant des cibles assorties de délais											Oui
3. Mis en place et opérationnalisation d'une base de données centralisée sur la sécurité routière											Oui
<b>Routes sûres</b>											
4. Pourcentage de la longueur (en km) des routes à grande circulation (nationales/principales) classées trois étoiles ou plus pour tous les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)											50 % d'augmentation*
5. Pourcentage de la longueur (en km) d'autres routes (secondaires/tertiaires) classées trois étoiles ou plus pour tous les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)											50 % d'augmentation*

**TABLEAU 2**  
Cadre de résultats [suite]

Nom de l'indicateur	Niveau de référence (2021-2024)	Cibles intermédiaires								Cible finale (2030) <sup>a</sup>	
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
<b>Sécurité des véhicules</b>											
6. Pourcentage de véhicules passant avec succès le premier contrôle d'immatriculation											50 % d'augmentation*
7. Pourcentage du parc automobile immatriculé passant le contrôle technique périodique (CTP)											50 % d'augmentation*
<b>Sécurité des usagers de la route</b>											
8. Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool											50 % de réduction*
9. Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable en conduisant											50 % de réduction*
10. Pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse											50 % de réduction*
11. Taux de port diurne du casque par les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes											50 % d'augmentation*
12. Taux de port diurne de la ceinture de sécurité											50 % d'augmentation*
<b>Intervention après accident</b>											
13. Temps de réponse moyen des SMU											Réduire le temps de réponse à 15 - 30 minutes en moyenne
14. Organisme désigné chef de file des SMU pleinement opérationnel pour la coordination des SMU pré-hospitaliers et en établissement											Oui

**Note:** SMU = Services médicaux d'urgence ; RSLA = Organisme chef de file de la sécurité routière.  
**a.** Les cibles finales ne servent qu'à suggérer d'ambitieux efforts pour atteindre l'objectif mondial. Chaque pays devrait procéder à des ajustements selon son contexte et sa situation de référence.  
 \* À partir de la valeur de référence.

Les pays établiront des données de référence pour les indicateurs et fixeront des cibles intermédiaires pour tous les indicateurs en fonction de leurs résultats de référence. Les cibles intermédiaires servent de garde-fous dans leur cheminement vers la réalisation des cibles finales. Les données relatives aux indicateurs seront ensuite collectées pour les années indiquées conformément au plan de suivi et d'évaluation et comparées aux cibles intermédiaires fixées afin de déterminer si des progrès sont en cours pour permettre à chaque indicateur d'atteindre ses cibles finales.

## 2.5 Plan de suivi et d'évaluation

Le plan de suivi et d'évaluation présenté au Tableau 3 fournit une définition/description des indicateurs proposés ; la fréquence d'établissements de rapports y afférant, la source des données, les méthodologies/formules de collecte des données utilisées pour calculer les indicateurs ; et les autorités suggérées pour assumer la responsabilité de la collecte des données et de l'établissements de rapports y afférant.

### Données requises pour les indicateurs de performance proposés en matière de sécurité

Sur la base du cadre de résultats, la quantification des IPS proposés nécessite l'utilisation de données qui peuvent être classées en deux grandes catégories. La première a trait aux données administratives définies comme « les données collectées par les organismes compétents dans le cadre de l'exécution de leurs mandats/l'exercice de leurs fonctions » et constitue une source importante de données secondaires pour les indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Ces données sont réparties entre les agences assumant des missions autres que la sécurité routière. Des exemples de ces données sont celles provenant des SMU et des dossiers hospitaliers (qui relèvent des mandats des autorités sanitaires), des données d'inventaire routier, des données sur les finances publiques, des dossiers juridiques, et des données d'immatriculation et de contrôle de routine des véhicules. Par conséquent, les données doivent être collectées auprès de divers organismes et colligées dans un format utile pour le calcul des IPS.

La deuxième catégorie de données est constituée de données primaires, qui n'existent généralement pas dans les registres et nécessitent le déploiement d'enquêtes temporelles spécifiques pour être recueillies sur le terrain. Des données primaires sont requises pour les IPS liées au comportement des usagers de la route, tels que les excès de vitesse, l'affaiblissement des facultés par l'alcool et l'utilisation de dispositifs de protection tels que les casques et les ceintures de sécurité. Les données relatives aux IPS liés à la sécurité des infrastructures routières nécessitent également des enquêtes primaires dans le cadre des évaluations. Les données nécessitant le recours à des enquêtes ont des implications financières considérables pour les pays africains. Les pays doivent, par la suite, mettre en place des systèmes nationaux pour la réalisation de ces enquêtes dans le cadre de leurs plans d'action nationaux afin de déterminer la fréquence et la portée de ces enquêtes. Enfin, la chance d'obtenir ces données sera déterminée par l'état de préparation des systèmes nationaux, compte tenu de l'organisation actuelle des données administratives et de la capacité existant dans les pays à collecter des données au travers d'enquêtes.

### Fréquence d'établissements de rapports sur les IPS

Quelques-uns des IPS proposés feront l'objet d'un rapport annuel, conformément à la pratique consistant à rendre compte des réalisations dans les stratégies et plans d'action de sécurité routière. Cette fréquence d'établissements de rapports est compatible avec la plupart des obligations en la matière pour les organismes produisant des données secondaires utiles pour le calcul des IPS, telles que les services de police et les hôpitaux. De plus, l'établissement de rapports annuels permet d'intégrer des cycles d'apprentissage en matière d'indicateurs au programme de l'année suivante. Outre la fréquence des rapports annuels, les pays doivent suivre chaque trimestre les indicateurs sensibles, tels que ceux impliquant des interventions des SMU. Cela s'explique par la flexibilité inhérente à la possibilité d'apporter des modifications aux systèmes permettant d'obtenir de meilleurs résultats au cours des trimestres suivants. Toutefois, les pays devront rendre compte annuellement de l'évolution de ces indicateurs.

Une attention particulière devrait être accordée aux IPS nécessitant des enquêtes pour collecter des données. Bien que la fréquence des rapports annuels puisse être généralement trop coûteuse, la fréquence de mise à jour de ces enquêtes pourrait être fixée tous les deux ans par les autorités nationales compétentes. Les pays devraient se conformer aux méthodologies de collecte de données recommandées et déclarer l'année de collecte des données conformément au plan de suivi et d'évaluation et au cadre de résultats. Cette approche permettrait d'établir des comparaisons entre pays à l'aide des données recueillies au cours de la même année.

### Architecture d'établissements de rapports sur les IPS

L'architecture des rapports reflète la hiérarchie et les responsabilités d'établissements de rapports dans le cadre proposé afin de faciliter les synergies au sein des structures et institutions existantes, et ce, du niveau national au niveau continental.

### Rôle des organismes nationaux chefs de file de la sécurité routière dans les rapports nationaux

Les organismes chefs de file de la sécurité routière (RSLA) devraient assumer la responsabilité des points focaux nationaux au titre de la collecte et de la compilation des données ainsi que de l'établissement de rapports sur les IPS. Ils veilleront à l'application des enseignements tirés des IPS dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies et plans d'action de sécurité routière. De plus, les RSLA constituent des liens optimaux entre les plateformes nationales et régionales ou continentales d'établissements de rapports. Par conséquent, le renforcement de leurs capacités en matière de collecte de données sur les IPS devrait constituer une priorité. Compte tenu de la nécessité de collecter et de compiler des données multisectorielles, il est extrêmement urgent de mettre en place des mécanismes de collecte de données. Parallèlement, les organismes chefs de file devraient lancer le processus de collecte des données de référence et de fixation de cibles pour les IPS. Cette approche cadre avec le fait que les pays africains se situent à différents stades de mise en œuvre des initiatives de sécurité routière, telles que les plans d'action nationaux pour la sécurité routière. L'on présume que le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030 éclaire les plans d'action nationaux, et l'adoption d'IPS pour suivre les résultats intermédiaires s'aligne donc sur les intérêts que présentent ces plans nationaux.

En tant que points focaux, les RSLA doivent tisser des liens locaux (mémoires et systèmes) pour faciliter l'acquisition de données auprès d'autres autorités ou organismes nationaux afin de faciliter l'établissement de rapports. Lors de la compilation des IPS, il est conseillé que les séances de validation fassent partie intégrante de la culture de présentation de rapports au niveau local. À cet effet, la pleine participation des parties prenantes, y compris les fournisseurs de données, qui peuvent éprouver des intérêts variés pour les IPS, est recommandée. Les organismes chefs de file devraient également adopter des rapports annuels comme base d'apprentissage et de recentrage des efforts sur des domaines spécifiques d'intérêt national.



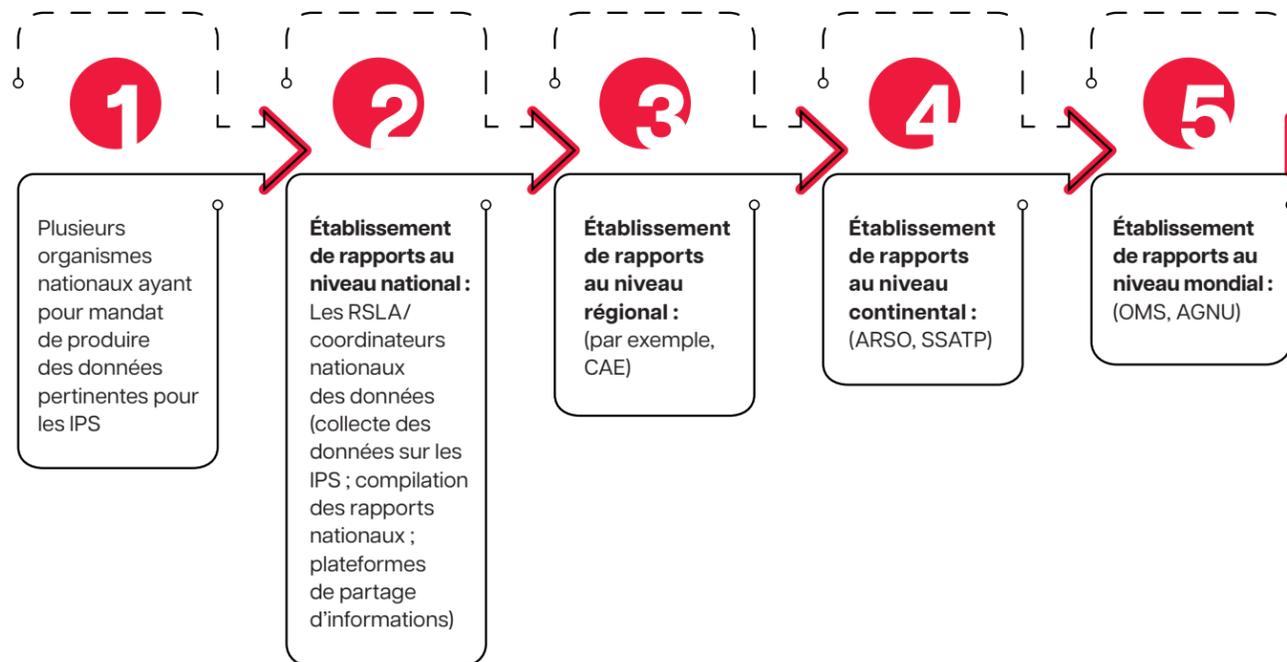
### Établissement de rapports aux niveaux régional et continental

Après validation des données sur les IPS au niveau national, les pays soumettront des rapports et des données lors des forums régionaux d'apprentissage entre pairs portant sur la sécurité routière. L'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO) est une plateforme de collaboration conçue pour améliorer la sécurité routière à travers l'Afrique. Il collecte, compile et analyse les données de sécurité routière de divers pays africains afin de comprendre les tendances et d'identifier les domaines à haut risque. Les données validées au niveau national, telles que les données sur les accidents et les données IPS, devraient être transmises à l'ARSO (Figure 1). L'Union africaine offre une plateforme pour l'apprentissage entre pairs sur la sécurité routière et la promotion des meilleures pratiques et politiques par les pays, ainsi que l'obligation de rendre compte des résultats.

### Établissement de rapports au niveau mondial

L'ARSO sert de trait d'union entre les pays africains et le reste du monde en matière de rapports sur la situation de la sécurité routière, y compris sur les progrès accomplis par rapport aux cibles volontaires des Nations Unies en matière de sécurité routière et les objectifs de développement durable. Au niveau mondial, l'Organisation mondiale de la Santé a pour mandat de collecter, de compiler et de publier des données sur la sécurité routière, telles que ses rapports d'état d'avancement sur la sécurité routière (Figure 1).

**FIGURE 1.**  
Architecture des rapports pour les IPS en Afrique



**Note:** ARSO = Observatoire africain de la sécurité routière ; CAE = Communauté d'Afrique de l'Est ; RSLA = Organisme chef de file de sécurité routière ; IPS = indicateur de performance en sécurité ; SSATP = Programme de politiques de transport en Afrique ; AGNU = Assemblée générale des Nations Unies ; OMS = Organisation mondiale de la Santé.

**TABLEAU 3**

Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité

Nom de l'indicateur Définition/description	Fréquence des rapports	Source des données	Formule de calcul des indicateurs	Responsable de la collectede données	Responsable des rapports sur les indicateurs
<b>Indicateurs de résultats finaux plus élevés en matière de sécurité routière</b>					
<b>Mortalité routière pour 100 000 habitants</b> Cet indicateur mesure la prévalence des décès dus aux accidents de la circulation.	Annuelle	Archives des services de police et des hôpitaux ; bases de données statistiques nationales	(Nombre de décès dus aux accidents de la circulation/ Population) x 100 000 habitants	Institution en charge des services de police dans le pays ; Ministère de la Santé	RSLA
<b>Traumatismes graves pour 100 000 habitants</b> Cet indicateur mesure la prévalence des traumatismes graves dus aux accidents de la circulation.	Annuelle	Archives de police et Archives des services de police et des hôpitaux ; bases de données statistiques nationales	Il est estimé en fonction du nombre de décès dans un rapport de 15:1 (15 blessés graves pour chaque décès) <sup>5</sup>	Ministère de la Santé	RSLA
<b>Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultat)</b>					
<b>Gestion efficace de la sécurité routière</b>					
<b>Pourcentage du budget annuel du RSLA financé</b> Cet indicateur mesure la proportion du budget annuel d'un RSLA spécifique qui a été financée par diverses sources de financement. Il permet d'évaluer la santé financière et la viabilité du RSLA en indiquant dans quelle mesure ses dépenses prévues pour l'année sont couvertes par des fonds confirmés.	Annuelle	- Archives du RSLA sur les allocations annuelles de financement de la sécurité routière - Estimation des dépenses annuelles totales consacrées à la sécurité routière	Ressources financières annuelles garanties/ Dépenses annuelles totales x 100	Régies des finances publiques ; RSLA	RSLA
<b>Publication d'un plan d'action national pour la sécurité routière comportant des objectifs assortis de délais</b> Il s'agit d'un indicateur indiquant si un pays a élaboré et publié un plan d'action complet pour la sécurité routière comportant des cibles spécifiques à atteindre dans un délai prescrit.	Annuelle	- Sites nationaux sur la sécurité routière	Examen des sites web nationaux sur la sécurité routière pour la publication du plan d'action	RSLA	RSLA

5. <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/33363>

**TABLEAU 3**

Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité [suite]

Nom de l'indicateur Définition/description	Fréquence des rapports	Source des données	Formule de calcul des indicateurs	Responsable de la collectedes données	Responsable des rapports sur les indicateurs
<p><b>Mise en place et opérationnalisation de bases de données centralisées sur la sécurité routière</b></p> <p>Cet indicateur évalue si un pays a développé et mis en place ou non une base de données centralisée sur la sécurité routière. Une « base de données centralisée pour la sécurité routière » désigne un référentiel unique et intégré de données qui collecte, stocke, gère et donne accès aux informations pertinentes concernant la sécurité routière. Les informations de base pertinentes pour la sécurité routière comprennent les données sur les accidents et l'application de la loi fournies par les services de police et les données sur les traumatismes fournies par les hôpitaux, entre autres.</p>	Annuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorités compétentes et experts en sécurité routière</li> <li>- Stratégies, plans d'action ou rapports nationaux sur la sécurité routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déclaration officielle des autorités compétentes (transport, travaux publics, police, santé, assurance, RSLA)</li> <li>- Examen des stratégies, plans d'action ou rapports nationaux sur la sécurité routière pour indication</li> </ul>	RSLA	RSLA
<b>Infrastructures routières sûres</b>					
<p><b>Pourcentage de la longueur (en km) des routes à grande circulation (nationales/principales) classées trois étoiles ou plus pour les usagers de la route</b></p> <p>Cet indicateur mesure le niveau de sécurité des routes à grande circulation (nationales/principales) existantes pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons).</p>	2 ans	Archives d'évaluation/d'audit de la sécurité routière	(Longueur en km des routes à grande circulation (nationales/principales) existantes évaluées, notées trois étoiles ou plus pour tous les usagers de la route/ longueur totale des routes (nationales/principales) existantes évaluées) x 100	RSLA ; autorités des transports routiers ; autorités routières	RSLA
<p><b>Pourcentage de la longueur (en km) des autres routes (secondaires/tertiaires) classées trois étoiles ou plus pour les usagers de la route</b></p> <p>Cet indicateur mesure le niveau de sécurité des autres routes (secondaires/tertiaires) pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons).</p>	2 ans	Archives d'évaluation/d'audit de la sécurité routière	(Longueur en km des autres routes (secondaires/ tertiaires) évaluées, notées trois étoiles ou plus pour tous les usagers de la route/longueur totale des autres routes (secondaires/ tertiaires) évaluées x 100	RSLA ; autorités des transports routiers ; autorités routières	RSLA

**TABLEAU 3**

Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité [suite]

Nom de l'indicateur Définition/description	Fréquence des rapports	Source des données	Formule de calcul des indicateurs	Responsable de la collectedes données	Responsable des rapports sur les indicateurs
<b>Sécurité des véhicules</b>					
<p><b>Pourcentage de véhicules passant avec succès le premier contrôle d'immatriculation</b></p> <p>Cet indicateur mesure la proportion de véhicules répondant aux normes de sécurité requises lors de leur premier contrôle pour être immatriculés dans le parc automobile du pays.</p>	2 ans	Statistiques de contrôle/ immatriculation des véhicules à moteur	Somme de tous les véhicules à moteur passant le premier contrôle d'immatriculation du pays/nombre de véhicules à moteur contrôlés pour la première immatriculation x 100	RSLA ; bureaux d'immatriculation/ de contrôle technique des véhicules ; autorités des transports	RSLA
<p><b>Pourcentage du parc automobile immatriculé passant le contrôle technique périodique (CTP)</b></p> <p>Cet indicateur mesure le niveau de conformité aux normes nationales des véhicules parmi les véhicules entrant dans le parc automobile national.</p>	2 ans	Statistiques du contrôle technique des véhicules à moteur	Nombre de véhicules existants passant avec succès les tests de contrôle applicables au cours d'une année /nombre total de véhicules contrôlés au cours de l'année x 100	RSLA ; bureaux d'immatriculation/ de contrôle technique des véhicules ; autorités des transports	RSLA
<b>Sécurité des usagers de la route</b>					
<p><b>Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool</b></p> <p>Cet indicateur mesure la prévalence de la consommation d'alcool chez les conducteurs.</p>	2 ans	Enquêtes en bordure de route	(Nombre de conducteurs testés dépassant les limites d'alcoolémie /nombre total de conducteurs testés) x 100	RSLA ; institution en charge des services de police dans le pays	RSLA
<p><b>Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable au volant</b></p> <p>Cet indicateur mesure la proportion de conducteurs que l'on observe utilisant un téléphone portable tout en conduisant un véhicule. Cela inclut toute utilisation d'un téléphone portable, comme passer des appels, envoyer des SMS ou utiliser des applications, que le téléphone soit tenu en main ou utilisé en mains libres.</p>	2 ans	Enquêtes en bordure de route	(Nombre de conducteurs observés utilisant leur téléphone portable /nombre total de conducteurs observés) x 100	RSLA ; institution en charge des services de police dans le pays	RSLA

**TABLEAU 3**

Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité [suite]

Nom de l'indicateur Définition/description	Fréquence des rapports	Source des données	Formule de calcul des indicateurs	Responsable de la collecte des données	Responsable des rapports sur les indicateurs
<b>Pourcentage de conducteurs dépassant la limitation de vitesse fixée</b> Cet indicateur mesure le pourcentage de conducteurs qui roulent à des vitesses supérieures aux limitations de vitesse établies par la loi sur un tronçon de route donné.	2 ans	Enquêtes sur la vitesse (manuelles ou à l'aide de technologies)	Nombre de conducteurs de véhicules à moteur dépassant la limitation de vitesse autorisée sur un tronçon de route donné/ nombre total de véhicules à moteur observés sur le même tronçon de route	RSLA ; bureaux d'immatriculation/ de contrôle technique des véhicules ; autorités des transports	RSLA
<b>Taux de port diurne du casque par les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes</b> Cet indicateur mesure le pourcentage de motards qui respectent les règles de sécurité en portant un casque pendant la journée.	2 ans	Enquêtes en bordure de route	(Nombre d'usagers de la route observés (cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) portant un casque/ le nombre total d'usagers de la route observés) x 100	RSLA ; bureaux d'immatriculation/ de contrôle technique des véhicules ; autorités des transports	RSLA
<b>Taux de port diurne de la ceinture de sécurité</b> Cet indicateur mesure le pourcentage de conducteurs et de passagers qui portent la ceinture de sécurité dans les véhicules pendant les heures de conduite diurne. Cette statistique est essentielle pour évaluer le respect des lois relatives à la ceinture de sécurité.	2 ans	Enquêtes en bordure de route	(Nombre de véhicules observés dont les occupants portaient la ceinture de sécurité/ le nombre total de véhicules observés) x 100	RSLA ; bureaux d'immatriculation/ de contrôle technique des véhicules ; autorités des transports	RSLA

**TABLEAU 3**

Plan de suivi et d'évaluation des indicateurs de performance en matière de sécurité [suite]

Nom de l'indicateur Définition/description	Fréquence des rapports	Source des données	Formule de calcul des indicateurs	Responsable de la collecte des données	Responsable des rapports sur les indicateurs
<b>Intervention après accident</b>					
<b>Temps de réponse moyen des SMU</b> Il s'agit du temps moyen (en minutes) qu'il faut à l'équipe des services médicaux d'urgence (SMU) pour répondre à un appel à l'aide à partir de l'instant où est reçu l'appel d'urgence jusqu'au moment où l'équipe des SMU arrive sur le lieu de l'incident.	Annuelle	Archives des SMU	Somme de tous les délais d'intervention individuels enregistrés au cours d'une période donnée (3 mois)/le nombre d'interventions d'urgence au cours de cette période	Institution en charge des SMU dans le pays	RSLA
<b>Existence d'un organisme désigné pour la coordination de la fourniture des services médicaux d'urgence pré-hospitaliers et en établissements de santé</b> Il s'agit de savoir si un pays a mis en place un organisme ou un bureau gouvernemental, tel qu'une direction au sein du ministère de la Santé, qui a pour mandat de superviser la prestation des services médicaux d'urgence dans le pays et qui dispose du pouvoir de coordonner aussi bien les SMU pré-hospitaliers que les SMU en établissements.	Annuelle	Législation ou documents officiels des SMU	Déclaration officielle de l'autorité compétente des SMU	Institution en charge des SMU dans le pays	RSLA

# Méthodologies de collecte des données, problèmes de qualité des données et mesures d'atténuation

Cette section traite : des méthodologies de collecte de données pour les indicateurs de performance en matière de sécurité (IPS) par les pays africains, de la qualité des données, des problèmes que les pays peuvent rencontrer dans la recherche de données et des suggestions pour les atténuer.

## Méthodologies de collecte des données

Quatre méthodologies de collecte de données sont examinées pour le suivi des IPS : les observations humaines en bordure de route, les observations à l'aide de technologies, les enquêtes commanditées auprès de la population générale et l'extraction de données à partir de sources administratives. Ces méthodes sont expliquées ci-dessous et résumées dans le Tableau 4.



### Observations humaines en bordure de route

Les observations humaines en bordure de route consistent à placer des observateurs formés le long d'un tronçon de route défini pour observer et noter les caractéristiques pertinentes des usagers de la route. Cette méthode sera utile pour les IPS relatifs au comportement des usagers de la route tels que la vitesse et l'utilisation des dispositifs de protection (casques et ceintures de sécurité). Les données de dénombrement, telles que celles relatives aux véhicules à moteur, peuvent également être collectées à l'aide de cette méthode (Commission européenne, 2022). Cependant, elle exige beaucoup de ressources et peut ne pas être réalisable pour la collecte de grandes quantités de données.



### Enquêtes populationnelles commanditées

Cette méthode consiste à concevoir et à réaliser des enquêtes pour recueillir des informations sur les IPS à l'aide de questionnaires auprès d'une population d'usagers de la route. Il est possible de recueillir davantage d'informations qui ne sont peut-être pas disponibles à partir d'observations, telles que les comportements, les attitudes ou les perceptions de la sécurité routière. L'utilisation d'une technique en ligne pour administrer l'enquête peut amoindrir les coûts et générer davantage de points de données. Cependant, les répondants déclarent généralement eux-mêmes leur propre conduite sur la route en se basant sur leurs souvenirs, ce qui peut introduire un biais de rappel ou des effets Hawthorne.



### Observations à l'aide de technologies

Cette méthode est similaire aux observations en bordure de route. Cependant, elle remplace les observateurs humains sur la route par des dispositifs technologiques calibrés pour la collecte de données spécifiques. Il s'agit, par exemple, des radars à vitesse fixe, des radars et des techniques de détection automatique. Cette méthode peut produire davantage de données que les observations humaines. Toutefois, le biais d'échantillonnage peut augmenter parce que les lieux d'installation peuvent ne pas fournir des données représentatives.



### Extraction de données à partir de sources administratives

Les gouvernements et autres organisations collectent régulièrement d'énormes quantités de données dans le cadre de l'exercice de leurs mandats de réglementation ou de prestation de services. Ces données peuvent être utilisées pour les IPS si elles font partie des variables requises pour le calcul des IPS ou si elles ont des thèmes de sécurité routière. Il est possible de les trouver dans les hôpitaux, les services d'urgence, les services de police, les finances publiques (impôts et budgets), les infrastructures routières et l'immatriculation des véhicules. Elles peuvent avoir besoin d'être traitées parce que leur collecte primaire n'est pas effectuée aux fins des IPS, et qu'il peut être difficile de les obtenir en raison des lois nationales sur la protection de la vie privée. Le plus grand avantage de cette méthode tient à la couverture de ces données, ce qui implique qu'elles peuvent fournir des informations pour les IPS à l'échelle nationale.



## Problèmes potentiels concernant les données et mesures d'atténuation



### Disponibilité des données

Les données sur les IPS routiers font cruellement défaut dans les pays africains (Thomas et al., 2018). Ce déficit découle de plusieurs défis, notamment l'accès limité aux archives historiques et l'insuffisance des investissements dans l'infrastructure de collecte de données. Ces problèmes se traduisent par des lacunes et des inexactitudes dans les données de sécurité routière, entravant ainsi l'élaboration et la mise en œuvre d'interventions efficaces. Au nombre des mesures d'atténuation, on peut citer l'accroissement des investissements dans les systèmes et technologies de gestion des données et l'organisation de formations pour renforcer les capacités du personnel impliqué dans la collecte et l'analyse des données. En outre, la mise en place de plateformes régionales de partage de données et la promotion de la collaboration entre les pays peuvent contribuer à améliorer la disponibilité et la fiabilité des données, permettant ainsi une prise de décision plus éclairée et des interventions ciblées pour améliorer la sécurité routière à travers le continent.



### Exhaustivité des données

Les écueils liés à l'exhaustivité des données en Afrique, en particulier en ce qui concerne les IPS et les données sur les accidents, sont une préoccupation importante soulignée par des études telles que celles de la Banque mondiale (2020), de Thomas et al. (2018) et de Mavromatis et al. (2018). Certains de ces problèmes sont dus à la sous-déclaration des cas. Une dépendance excessive à l'égard des services de police pour l'enregistrement des données sur les accidents, bien qu'ils se concentrent principalement sur l'application de la loi plutôt que sur la sécurité routière (Union africaine, 2021), entraîne l'exclusion des accidents non signalés dans les statistiques officielles. Pour résoudre ces problèmes, il est essentiel d'établir et de faire appliquer des normes de données IPS dans tous les organismes concernés. Le renforcement des capacités du personnel et l'apport d'un appui technique sont essentiels à la garantie du respect des normes de qualité. L'adoption de technologies et de processus d'intégration de bases de données contenant des données sur la performance en sécurité est essentielle à l'amélioration des pratiques de surveillance des IPS.



### Exactitude des données

Les problèmes d'exactitude des données en Afrique découlent des difficultés documentées dans la comparaison entre pays des données IPS routières (Thomas et al., 2018). Ces difficultés sont principalement dues aux variations de la qualité des données et à la périodicité de leur collecte. Par exemple, certains pays communiquent leurs IPS en utilisant des données obsolètes non susceptibles d'être combinées de manière significative avec des données plus récentes provenant d'autres pays. En outre, même lorsque des données récentes sont disponibles, les méthodes normalisées de collecte de données font souvent défaut. Les différentes techniques de mesure des variables, telles que la vitesse, ainsi que les différentes méthodes d'échantillonnage, introduisent des biais qui rendent les données incomparables entre les pays. En outre, les incohérences dans les définitions, telles que les critères relatifs aux décès dus aux accidents de la circulation, compliquent davantage la question de l'exactitude des données. Pour atténuer ces problèmes, il est essentiel d'adopter des protocoles d'échantillonnage et de pondération à l'échelle continentale pour faire en sorte que la collecte des données soit guidée par des méthodologies cohérentes et objectives. Il s'agit, notamment, de disposer d'un personnel compétent pour superviser la collecte des données et de veiller à ce que les échantillons soient représentatifs de populations et de conditions diverses (Hakkert, Gitelman et Vis, 2007). Il importe de résoudre ces défis pour produire des données fiables et comparables sur les IPS afin de suivre les progrès réalisés par les pays dans l'atteinte des objectifs de sécurité routière.

**TABLEAU 4**

Résumé des méthodologies de collecte des données

Méthode de collecte des données	Nature des données adaptées à la méthode	Problèmes techniques potentiels liés à la méthode	Avantages de la méthode	Inconvénients de la méthode
Observations routières	Comportement des usagers de la route (systèmes de protection, vitesse, état des routes)	L'on devra recueillir un échantillon représentatif et adéquat.	+ Méthode la plus utilisée + Objective + Données potentiellement représentatives	- Du fait du coût, il n'est possible d'observer que quelques variables à la fois. - Peu d'informations sont donc collectées sur les usagers de la route.
Observations à l'aide de technologies	Vitesse, systèmes de protection	Peut ne pas être conçue pour les IPS routiers et des modifications des données peuvent être nécessaires, telles que l'anonymisation des données.	+ Collecte de données massives ; il est donc possible d'obtenir beaucoup plus d'informations sur les usagers de la route	- Peut ne pas être représentative - Problèmes potentiels liés à la protection des données
Enquêtes	Comportement des usagers de la route	Le biais potentiel résultant de la collecte d'informations à travers les souvenirs, ainsi que l'effet Hawthorne, qui consiste à ne signaler que les comportements acceptés.	+ Spécificité dans la collecte des données ciblées	- Biaisée - Coûteuse
	Évaluations des routes	Différences dans les définitions appliquées par chaque pays.	+ Spécificité dans la collecte des données ciblées	- Coûteuse
Bases de données existantes (secondaires)	Police, hôpitaux, finances, immatriculation des véhicules à moteur, contrôle, etc.	Les données ne sont pas recueillies principalement pour les IPS routiers et peuvent devoir être recalibrées.  Les normes applicables pouvant différer d'un pays à l'autre, il est nécessaire de les harmoniser rapidement.	+ Bon rapport qualité/coût + Couverture géographique plus large	- Les données peuvent avoir besoin d'être remodelées pour les adapter à l'objectif visé. - Il peut y avoir de la résistance et donc un problème d'accès en raison de préoccupations liées à la protection de la vie privée.

Source: Commission européenne 2022.

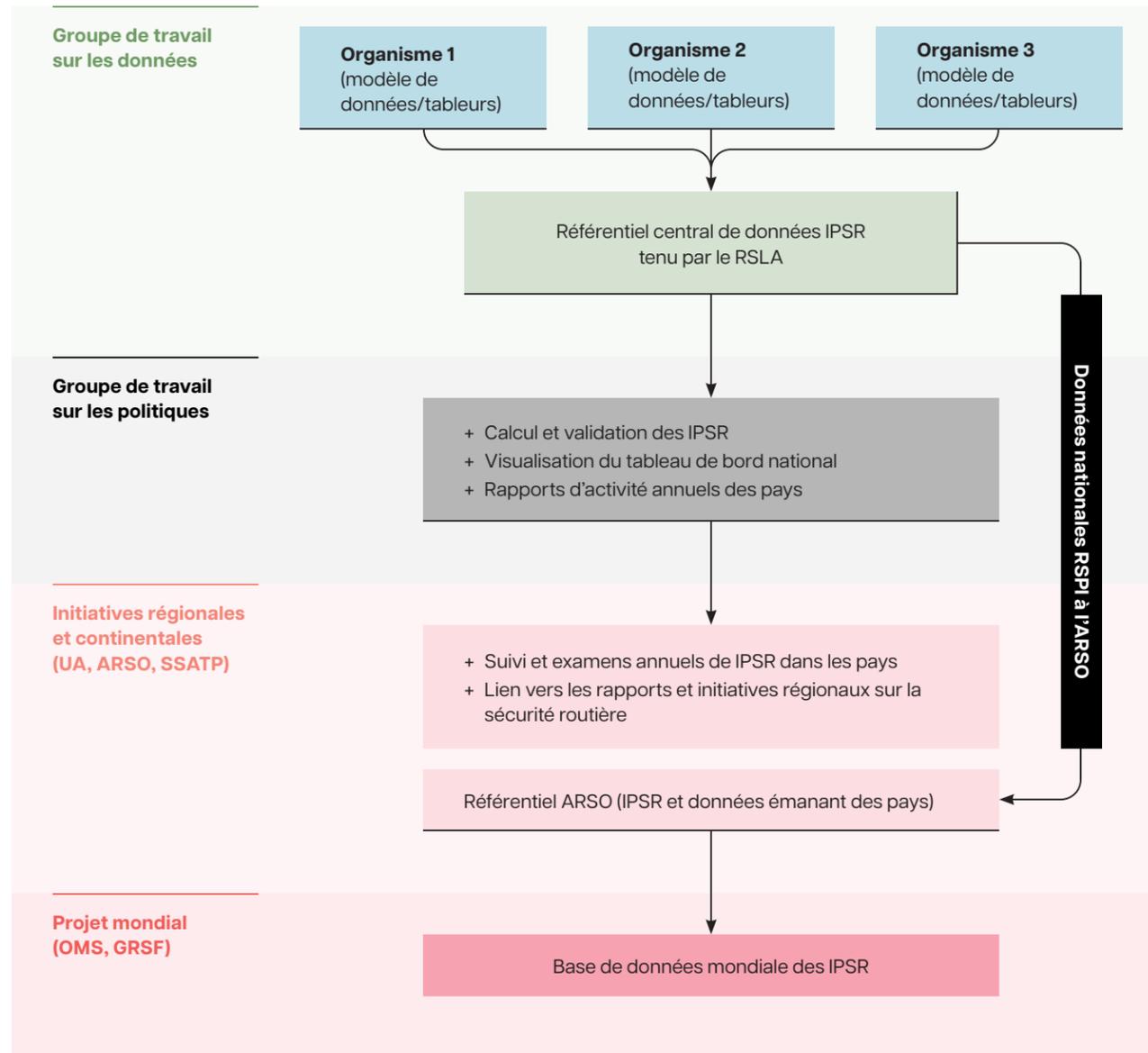


# Mécanismes de partage d'informations

La plupart des pays africains n'ont pas communiqué d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière (IPS) et les mécanismes établis pour le partage de l'information font généralement défaut. Cependant, ces pays ont l'habitude d'utiliser d'autres plateformes de notification et de partage de données pour honorer leurs engagements nationaux et internationaux.

Les organismes chefs de file de la sécurité routière (RSLA) sont chargés du suivi et de l'évaluation des mesures de sécurité routière dans un pays, y compris la collecte et l'établissement de rapports sur les données relatives aux IPS au niveau national. Étant donné qu'ils ne produisent pas toutes les données nécessaires aux IPS, ils formeront des groupes de travail nationaux composés de représentants officiels des organismes qui produisent des données essentielles sur les IPS. Ce groupe de travail comprendra deux volets : un volet axé sur les données, qui traitera de la communication des données, et un volet axé sur les politiques, qui se concentrera sur les résultats pertinents pour les politiques et les retours d'information des IPS ainsi que les questions de données connexes. Les RSLA créeront et tiendront une base de données nationale centralisée pour toutes les IPS et leurs besoins en données, comme indiqué dans le plan de suivi et d'évaluation (Tableau 3). Dans un premier temps, ce système pourra être géré à l'aide de simples tableurs pour faciliter l'intégration future dans des systèmes plus avancés. En outre, les organismes chefs de file devraient créer des référentiels nationaux pour les données IPS, tels que ceux utilisés pour les données sur les accidents, afin de recevoir et de stocker les données des agences locales responsables des différentes composantes des données IPS.

**FIGURE 2.**  
Mécanisme de partage de l'information



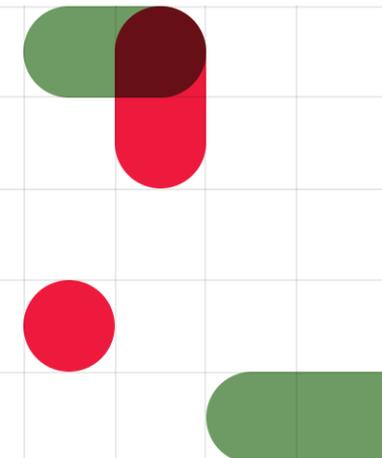
**Note :** ARSO : Observatoire africain de la sécurité routière ; UA = Union africaine ; GRSF : Fonds mondial pour la sécurité routière ; RSLA : organisme chef de file de sécurité routière ; IPSR : indicateurs de performance en matière de sécurité routière ; SSATP : Programme de politiques de transport en Afrique ; OMS : Organisation mondiale de la Santé.

Pour simplifier le processus d'établissement de rapports (Figure 2), les RSLA créeront une liste maîtresse détaillant toutes les données requises de chaque propriétaire ou déclarant des données pour le calcul des indicateurs. Cette liste exhaustive permettra d'identifier toutes les sources de données et de déterminer les domaines vers lesquels doivent être orientés les efforts de renforcement des capacités et d'autres formes d'appui nécessaires. En outre, les organismes chefs de file élaboreront des modèles de rapport spécifiques pour chaque détenteur de données, décrivant les données requises, les méthodes de collecte recommandées, les unités de mesure et les fréquences, ainsi que les calendriers d'établissement de rapports conformément au plan de suivi et d'évaluation. Ces modèles peuvent être élaborés sous forme de tableurs simples pour prendre en compte les différentes capacités de production de données des organismes et seront également intégrés aux plateformes de rapports en ligne mises au point par les organismes chefs de file.

Une fois qu'un organisme a renseigné le tableur au moyen des données requises, il le transmet au référentiel du RSLA pour les données IPS. Il sera téléchargé et préparé afin de traiter et de calculer les IPS respectifs pour l'année. Le RSLA utilisera les données sur l'indicateur pour élaborer un rapport national annuel sur les indicateurs de performance en matière de sécurité routière. En outre, les indicateurs contribueront à l'établissement de rapports de plus haut niveau, sous-tendant les initiatives régionales de sécurité routière et l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO).

Pour sous-tendre la politique nationale de sécurité routière, il est recommandé que le RSLA prépare un rapport annuel. Ce rapport sera validé par le groupe de travail sur les données avant d'être partagé dans le cadre d'un forum du groupe de travail sur les politiques. Le forum réunira des représentants des acteurs privés et publics de la sécurité routière. Cette plateforme permettra d'examiner les performances antérieures, d'identifier les lacunes et les efforts déployés dans le cadre des interventions de sécurité routière et de fournir des retours d'information pour la conception d'initiatives futures en rapport avec la sécurité. En outre, ce rapport servira de base pour le partage des données annuelles sur la performance en sécurité aux niveaux régional et continental.

L'ARSO met en place et tient une plateforme de partage de données sous forme de base de connaissances complète sur la sécurité routière. Cette plateforme permettra aux pays africains de télécharger des données sur les IPS routiers et des indicateurs liés aux accidents. Chaque année, les données IPS routières validées des pays participants seront soumises à l'ARSO et ajoutées à sa base de données. Cette base de données historique permettra d'analyser et de construire les tendances de la sécurité routière à travers le continent, fournissant ainsi des informations précieuses pour améliorer les politiques et les interventions en matière de sécurité routière en Afrique.



# Stratégies de mise en œuvre du RSPMF

La présente section résume les stratégies clés pour la mise en œuvre du cadre de suivi des performances en matière de sécurité routière (RSPMF) pour les pays africains et aborde trois préoccupations principales : un mécanisme pour parvenir à un accord sur un ensemble commun d'indicateurs tenant compte de la capacité des pays africains, le leadership pour la conduite et la gestion des processus d'établissement de rapports multi-pays et la responsabilité de la promotion du RSPMF en tant que cadre de suivi commun pour les pays africains.

Les stratégies pour résoudre ces problèmes se déclinent comme ci-après.

## 1. Consultation d'experts et examen des cadres existants

La première étape a consisté à recueillir les avis d'experts et à procéder à un examen approfondi des cadres mondiaux et régionaux existants de sécurité routière. Cet examen a permis de s'assurer que les indicateurs retenus étaient conformes aux meilleures pratiques internationales et adaptés au contexte africain. Les indicateurs ont été sélectionnés sur la base de critères clairement définis, ce qui garantit qu'ils sont mesurables, exploitables et comparables d'un pays à l'autre.

## 2. Participation et inclusion des parties prenantes

La participation des parties prenantes est un élément fondamental de ce processus. Pour s'assurer que le cadre bénéficie d'un large soutien, le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) a mené un processus de consultation structuré auquel ont participé environ 45 délégués issus de divers organismes chefs de file de la sécurité routière (RSLA), des représentants clés de la sécurité routière issus de 13 pays africains, des partenaires au développement internationaux et des experts techniques. Cette consultation a permis aux parties prenantes de partager leurs points de vue, d'affiner les indicateurs proposés et de fournir de précieux commentaires qui ont été intégrés au RSPMF.

## 3. Évaluations des capacités et soutien adapté

Compte tenu des différents niveaux de capacité de gestion des données entre les pays africains, il est essentiel d'évaluer leur capacité à collecter, analyser et communiquer les données sur la sécurité routière. Ces informations permettront de regrouper les pays et d'adopter un plan de renforcement des capacités adapté aux besoins de chaque pays. Ces réponses peuvent inclure une formation technique sur l'élaboration et l'utilisation d'outils normalisés de collecte de données et la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour améliorer la capacité du pays à suivre les indicateurs de sécurité routière et à en rendre compte. Les partenaires au développement et les organisations régionales telles que l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO) et le SSATP se serviront de ces évaluations pour mobiliser des ressources aux fins du renforcement des capacités.

## 4. Approche progressive de la mesure des indicateurs

Compte tenu des disparités entre les systèmes de données entre les pays, le RSPMF adopte une approche progressive. Le cadre comprend un ensemble minimum d'indicateurs de base applicables à tous les pays, garantissant que les données de référence puissent être collectées et analysées à travers le continent à des fins de référence. Une liste supplémentaire d'indicateurs est incluse à l'annexe B en vue d'un examen ultérieur à mesure que les pays amélioreront leurs capacités de gestion des données. Cette approche progressive garantit l'inclusivité tout en favorisant les progrès dans les pays dotés de systèmes de données plus solides.

## 5. Leadership et coordination des institutions

En collaboration avec le SSATP et l'Organisation mondiale de la Santé, l'ARSO jouera un rôle essentiel dans la coordination de la mise en œuvre du RSPMF. Son mandat consistant à harmoniser les normes à travers l'Afrique en fait une institution clé ayant le potentiel pour plaider en faveur de l'adoption et de l'intégration d'indicateurs communs dans les instruments nationaux de suivi de la sécurité routière. Dans le cadre de cette attribution, l'ARSO plaidera en faveur de l'inclusion des indicateurs RSPMF dans les cadres nationaux de sécurité routière, en veillant à ce que ces indicateurs relèvent de la responsabilité partagée de tous les pays africains.

## 6. Mécanisme régional de suivi et d'examen

Pour garantir la responsabilisation et les progrès continus, l'ARSO devrait mettre en place un mécanisme régional de suivi et d'examen. Ce mécanisme devrait inclure un calendrier institutionnalisé de rapports, une plateforme de partage de données et d'informations, un suivi régulier des performances des pays en ce qui concerne les indicateurs de sécurité routière, la publication de rapports et des stratégies de partage des connaissances pour faciliter l'échange de bonnes pratiques. La mise en place de ce mécanisme de suivi favorisera non seulement une plus grande responsabilisation, mais aussi la création d'une plateforme permettant aux pays d'apprendre les uns des autres, de partager les enseignements et d'améliorer les stratégies de sécurité routière à travers le continent.

# Références



Banque mondiale. 2020. Guide for Road Safety Opportunities and Challenges : Low- and Middle-Income Country Profiles. Washington, DC : Banque mondiale. <https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/Guide-for-Road-Safety-Opportunities-and-Challenges-Low-and-Middle-Income-Country-Profiles.pdf>.

Banque mondiale. 2021. L'état des services médicaux d'urgence en Afrique subsaharienne. Washington, DC : Banque mondiale. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/a25ba403-ded7-5704-b1c6-dd96bdf51eb0/content>.

CEE-ONU (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). 2021. Règlement des Nations Unies sur les véhicules. Paris : CEE-ONU. <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/UNECE%20Vehicle%20Regulations.pdf>.

Commission européenne. 2022. Rapport thématique sur la sécurité routière : indicateurs de performance en matière de sécurité routière (RSPI). Observatoire européen de la sécurité routière. Bruxelles : Commission européenne. [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-10/Road\\_Safety\\_Thematic\\_Report-Road\\_Safety\\_Performance\\_Indicators.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-10/Road_Safety_Thematic_Report-Road_Safety_Performance_Indicators.pdf).

Hakkert, A. S., V. Gitelman et M. A. Vis. 2007. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière : Théorie. Livrable D3.6 du projet SafetyNet du 6ème PCRD de l'UE. [https://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/fixed/WP3/sn\\_wp3\\_d3p6\\_spi\\_theory.pdf](https://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/fixed/WP3/sn_wp3_d3p6_spi_theory.pdf).

Holz, L. et C. Heitzig. 2021. « Figures of the Week : Africa's Spatial Distribution of Road Infrastructure ». Brookings, 17 mars 2021. <https://www.brookings.edu/articles/figures-of-the-week-africas-spatial-distribution-of-road-infrastructure>.

Høye, A. 2016. « Comment l'augmentation de l'utilisation de la ceinture de sécurité affecterait-elle le nombre d'occupants de véhicules légers tués ou grièvement blessés ? » Accident Analysis & Prevention 88 (mars) : 175-86. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.022>.

ITF (International Transport Forum). 2023. « Using Safety Performance Indicators to improve Road Safety : The Case of Korea. » ITF Policy Paper 126, OCDE, Paris. [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safety-performance-indicators-road-safety-korea\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safety-performance-indicators-road-safety-korea_0.pdf).

Liu, B. C., R. Ivers, R. Norton, S. Boufous, S. Blows et S. K. Lo. 2008. « Casques pour prévenir les traumatismes chez les motards ». Base de données Cochrane des revues systématiques 1 : CD004333. <https://doi.org/10.1002/14651858.CD004333.pub3>.

Mavromatis, S., A. Laiou, G. Yannis, A. Tripodi et L. Persia. 2018. « Assessing Road Safety Data Collection Systems and Definitions in Africa. » Advances in Transportation Studies 45 : 93-106.

Mehmood, A., A. A. Rowther, O. Kobusingye et A. A. Hyder. 2018. « Assessment of Pre-hospital Emergency Medical Services in Low-Income Settings Using a Health Systems Approach ». Journal international de médecine d'urgence 11 (1) : 53. <https://doi.org/10.1186/s12245-018-0207-6>.

Mitullah, W., M. Small et M. Azzouzi. 2022. Une étude des organismes chefs de file de la sécurité routière en Afrique. Washington, DC : Banque mondiale. <https://doi.org/10.1596/37242>.

OMS (Organisation mondiale de la Santé). 2018. Global Status Report on Road Safety 2018. Genève : OMS. ISBN 978-92-4-156568-4.

PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement) et ONU-Habitat. 2022. Walking and Cycling in Africa : Evidence and Good Practice to Inspire Action. Nairobi : PNUE. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/walking\\_and\\_cycling\\_in\\_africa.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/walking_and_cycling_in_africa.pdf).

QUI. 2021. Plan mondial : Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030. Genève : OMS. [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true).

QUI. 2023. Rapport sur l'état de la sécurité routière dans le monde 2023. Genève : OMS. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.

Segui-Gomez, M., T. Addo-Ashong, V. I. Raffo et P. Venter. 2021. Road Safety Data in Africa : A Proposed Minimum Set of Road Safety Indicators for Data Collection, Analysis, and Reporting. Washington : Groupe de la Banque mondiale.

Small, M. et J. Runji. 2014. « Managing Road Safety in Africa : A Framework for National Lead Agencies ». Document de travail 101, Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), Banque mondiale, Washington, DC. <https://www.ssatp.org/publication/managing-road-safety-africa-framework-national-lead-agencies>.

Thomas, P., R. Welsh, K. Folla, A. Laiou, S. Mavromatis, G. Yannis, D. Usami et E. Meta. 2018. Recommendations for a Common Data Collection System and Definitions (V2). Pour une Afrique plus sûre. WP4 – Centre panafricain de connaissances et de données sur la sécurité routière.

Vis, M. A. 2005. Indicateurs de performance en matière de sécurité : Rapport sur l'état de l'art. Filet de sécurité Produit D3.1. <http://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/fixed/WP3/Deliverable%20wp%203.1%20state%20of%20the%20art.pdf>.

Union africaine. 2021. Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011-2020) : Vers une stratégie africaine de sécurité routière post-2020. [https://au.int/sites/default/files/documents/42193-doc-African\\_Road\\_Safety\\_Action\\_Plan-Implementation\\_Report\\_2011-2020.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/42193-doc-African_Road_Safety_Action_Plan-Implementation_Report_2011-2020.pdf).

# Annexe A.

## Données requises par les pays africains pour l'établissement de rapports sur les IPS

Données	Source probable
<b>Axe 1: Gestion de la sécurité routière</b>	
1 Déclaration relative au budget et aux modalités de financement du plan d'action pour la sécurité routière	RSLA
2 Déclaration relative à l'existence ou à l'inexistence d'un plan d'action de sécurité routière	
3 Déclaration relative à l'existence ou à l'inexistence d'une base de données centralisée sur la sécurité routière	
<b>Axe 2: Infrastructures routières sûres</b>	
1 Longueur (en km) de route évaluée/inspectée	Autorité nationale chargée de la sécurité routière/des routes
2 Notation de la sécurité par étoiles pour des longueurs de route définies pour tous les usagers de la route	
3 Période d'évaluation de la route	
<b>Axe 3: Sécurité des véhicules</b>	
1 Taille du parc automobile	Autorités nationales de transport
2 Numéro d'immatriculation du véhicule à moteur	
3 Année de fabrication du véhicule à moteur	
4 Marque de véhicule à moteur	
5 Type de véhicule à moteur	

Données	Source probable
<b>Axe 4: Safe road use</b>	
1 Conducteurs soumis à des tests d'alcoolémie	Police/RSLA/autorités nationales des transports
2 Conducteurs testés positifs à l'alcool	
3 Horodatage des tests	
4 Vitesse des véhicules à un point et à une heure définis	RSLA/autorités nationales des transports
5 Horodatage des mesures de vitesse	
6 Nombre et marque des véhicules photographiés	
7 Limitations de vitesse légales	
8 Nombre de cyclistes et motocyclistes observés pour le port du casque	
9 Nombre de véhicules observés pour le port de la ceinture de sécurité	
10 Nombre de conducteurs observés pour l'utilisation du téléphone portable	
<b>Axe 5: Intervention après accident</b>	
1 Données du registre d'appels d'urgence	Autorités des SMU
2 Horodatage d'un appel d'urgence au centre d'appels	
3 Horodatage du départ d'un poste de SMU	
4 Horodatage de l'arrivée au lieu où se trouve le patient	
5 Seuils de temps de réponse	
<b>Autres domaines généraux</b>	
1 Population nationale	Autorités nationales de la statistique
2 Longueur des routes par classification	Autorités nationales des routes/autoroutes
3 Données sur le budget et les allocations (estimations ; allocations et dépenses)	Finances/Trésor/autorités routières
4 Lois et réglementations spécifiques sur la sécurité routière, la fiscalité, les importations	Fisc
5 Accords avec les partenaires au développement	Finances/Trésor/Partenaires au développement

**Note:** SMU : Services médicaux d'urgence ; RSLA : Organisme chef de file de la sécurité routière.

# Annexe B.

## Théorie du changement sous-tendant le RSPMF

### Énoncé du problème

Taux élevé d'accidents de la circulation, de traumatismes et de décès sur les routes africaines du fait de l'inadéquation des dispositifs de sécurité sur la plupart des routes et des véhicules, du faible respect des normes de sécurité routière par les usagers de la route, de l'inefficacité des services médicaux d'urgence et de la mauvaise gestion de la sécurité routière.

### Énoncé des résultats

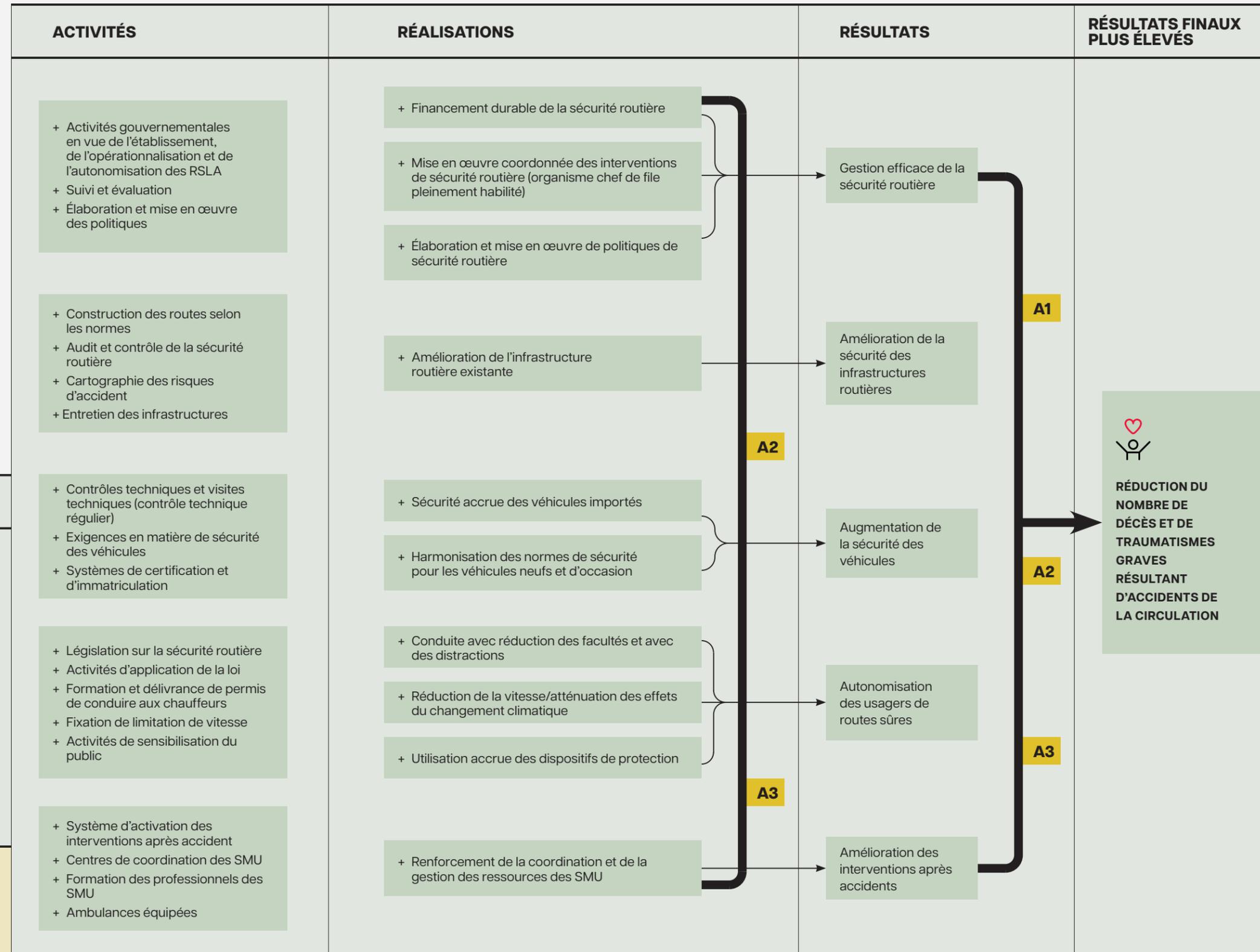
Réduction des infrastructures routières et traumatismes graves

PARTENAIRES	MOYENS
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ États membres</li> <li>+ Secteur privé</li> <li>+ Organismes continentaux</li> <li>+ Partenaires internationaux de développement</li> <li>+ Universités/instituts de recherche</li> <li>+ Société civile</li> <li>+ Agences de sécurité routière</li> <li>+ Usagers de la route/ communautés locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ressources financières (investissements en capital...)</li> <li>+ Ressources humaines (décideurs, acteurs de la sécurité routière)</li> </ul>

**A1:** Les États membres mettront en place des réglementations recommandées en matière de sécurité routière

**A2:** Les États membres alloueront des fonds suffisants à la sécurité routière

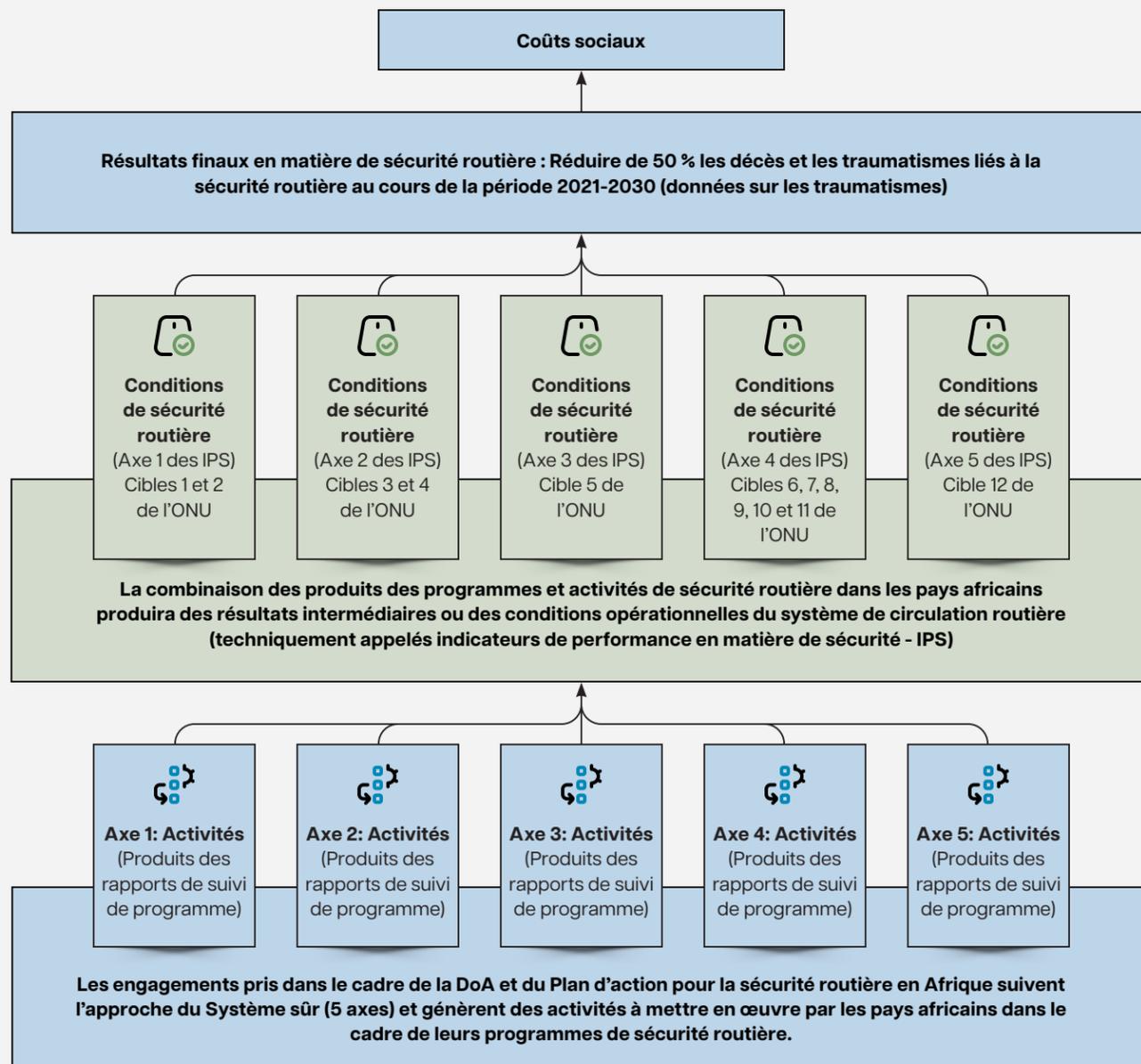
**A3:** Il y aura de la bonne volonté politique de la part des États membres



**Note:** SMU : Services médicaux d'urgence ; RSLA : Organisme chef de file de sécurité routière.

# Annexe C.

## Cadre conceptuel



Note: DoA = Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030.

# Annexe D.

## Cibles mondiales volontaires de l'ONU pour la sécurité routière



### Résultats finaux de niveau plus élevé :

D'ici à 2030, réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes graves résultant d'accidents de la circulation en Afrique



### Indicateurs de résultats finaux plus élevés :

Décès résultant d'accidents de la circulation pour 100 000 habitants  
Traumatismes graves pour 100 000 habitants

### Axe 1: GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



#### Cible 1:

D'ici à 2030, tous les pays se dotent d'un plan d'action national multisectoriel complet pour la sécurité routière comportant des cibles assorties de délais.



#### Cible 2:

D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultats finaux)	Réalisations	Priorité
1. Pourcentage du budget annuel du RSLA financé	Financement durable de la sécurité routière	Haute
2. Publication d'un plan d'action national de sécurité routière comportant des cibles assorties de délais	Mise en œuvre coordonnée des interventions en matière de sécurité routière (organisme chef de file pleinement habilité)	Moyenne
3. Mise en place et opérationnalisation d'une base de données centralisée sur la sécurité routière	Élaboration et mise en œuvre de politiques de sécurité routière fondées sur des données probantes	Moyenne

**Axe 2:**  
**INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SÛRES**



**Cible 3:**  
D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes répondent à des normes techniques pour tous les usagers de la route qui tiennent compte de la sécurité routière, ou obtiennent une note de trois étoiles ou plus.



**Cible 4:**  
D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se feront sur des routes satisfaisant aux normes techniques pour tous les usagers de la route qui prennent en compte la sécurité routière.

Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultats finaux)	Réalisations	Priorité
4. Pourcentage de la longueur (en km) des routes à grande circulation (nationales/principales) classées trois étoiles ou plus par les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)	Amélioration de l'infrastructure routière existante	Haute
5. Pourcentage de la longueur (en km) des autres routes (secondaires et tertiaires) classées trois étoiles ou plus par les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)		Moyenne

**Axe 3:**  
**SÉCURITÉ DES VÉHICULES**



**Cible 5:**  
D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (c'est-à-dire fabriqués, vendus ou importés) et d'occasion répondent à des normes de sécurité de haute qualité, telles que les réglementations prioritaires recommandées par les Nations Unies, les réglementations techniques mondiales ou des exigences nationales de performance équivalentes reconnues.

Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultats finaux)	Réalisations	Priorité
6. Âge moyen du parc automobile en années	Accroissement de la sécurité des véhicules importés	Moyenne
7. Pourcentage du parc automobile immatriculé répondant aux normes de sécurité des Nations Unies pour les véhicules	Harmonisation des normes de sécurité pour les véhicules neufs et d'occasion	Haute

**Axe 4:**  
**SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE**



**Cible 6:**  
D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules dépassant la limitation de vitesse affichée et réduire le nombre de traumatismes et de décès liés à la vitesse.



**Cible 7:**  
D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement le casque standard.



**Cible 8:**  
D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules à moteur utilisant des ceintures de sécurité ou des dispositifs de retenue pour enfants standard.



**Cible 9:**  
D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de décès et de traumatismes résultant d'accidents de la circulation liés à la consommation d'alcool et/ou réduire le nombre de décès liés à d'autres substances psychoactives.



**Cible 10:**  
D'ici 2030, tous les pays disposeront de lois nationales pour restreindre ou interdire l'utilisation du téléphone portable au volant.



**Cible 11:**  
D'ici à 2030, tous les pays devront adopter une réglementation sur le temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs professionnels et/ou adhérer aux réglementations internationales/régionales en la matière.

Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultats finaux)	Réalisations	Priorité
8. Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool	Réduire l'affaiblissement des facultés et la distraction au volant	Haute
9. Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable en conduisant	Réduction de la vitesse des véhicules	Moyenne
10. Pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse	Accroissement de l'utilisation des dispositifs de protection	Haute
11. Taux de port diurne de casque par les cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes		Haute
12. Taux de port diurne de la ceinture de sécurité		Moyenne

Axe 5:  
**AMÉLIORATION DES INTERVENTIONS APRÈS ACCIDENT**



**Cible 12 :**

D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des cibles nationales afin de réduire au minimum l'intervalle de temps entre l'accident de la circulation et la fourniture des premiers soins professionnels d'urgence.

Indicateurs de performance en matière de sécurité (indicateurs de résultats finaux)	Réalisations	Priorité
13. Temps de réponse moyen des SMU	Amélioration de la coordination et de la gestion des ressources des SMU	Haute
14. Organisme désigné chef de file des services médicaux d'urgence pleinement opérationnel et ayant le pouvoir de coordonner les services pré-hospitaliers et les services médicaux d'urgence en établissements		Moyenne



**Les activités recommandées qui constituent la base de ces résultats finaux sont décrites dans le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030.**

# Annexe E.

## Caractéristiques d'une route trois étoiles selon la méthodologie iRAP

La méthodologie iRAP est un système largement utilisé pour évaluer la sécurité des infrastructures routières. Elle utilise une méthode de notation par étoiles pour évaluer la sécurité des infrastructures routières en fonction des caractéristiques clés qui influent sur la sécurité des usagers de la route. Une notation trois étoiles est considérée comme un niveau de sécurité modéré pour les usagers de la route, ce qui signifie que la route offre un niveau de protection raisonnable, mais pourrait être davantage amélioré. Pour obtenir une notation trois étoiles dans l'iRAP, on évalue plusieurs caractéristiques critiques de la route :

**1. la largeur de voie**

Les routes devraient avoir des voies suffisamment larges pour permettre aux véhicules de manœuvrer en toute sécurité. Une largeur minimale est requise pour s'assurer que les véhicules n'empiètent pas sur les voies adjacentes ou les accotements, en particulier à grande vitesse ;

**2. les accotements**

On évalue l'existence et la qualité des accotements. Les accotements larges, dégagés et bien entretenus sont considérés comme plus sûrs parce qu'ils offrent une zone de récupération pour les véhicules qui pourraient faire une sortie de route ;

**3. la qualité du revêtement de la route**

Une surface lisse et antidérapante est essentielle pour réduire les probabilités d'accidents, en particulier dans des conditions météorologiques défavorables. La cote trois étoiles exige une surface exempte de défauts majeurs, de fissures ou de matériaux lâches qui pourraient entraîner une perte d'adhérence des véhicules ;

**4. la conception des intersections**

La conception sécuritaire des intersections, y compris une signalisation, un éclairage et une circulation appropriés, est un facteur essentiel. Une route trois étoiles aura généralement des intersections conçues pour minimiser les points de conflit, mais peut tout de même nécessiter d'autres améliorations en matière de sécurité ;

#### 5. les infrastructures piétonnes

Des aménagements piétons adéquats, tels que des trottoirs et des passages pour piétons, sont essentiels pour protéger les usagers de la route vulnérables. Une route trois étoiles devrait avoir une infrastructure piétonne, même si elle ne répond pas toujours aux normes les plus rigoureuses en matière d'accessibilité ou de sécurité ;

#### 6. la signalisation routière et la visibilité

Une signalisation appropriée et une bonne visibilité sont essentielles à la sécurité routière, en particulier dans les virages, les intersections ou d'autres caractéristiques routières complexes. Les routes classées trois étoiles sont généralement munies de panneaux appropriés, mais la visibilité peut encore être limitée à certains endroits (par exemple, du fait d'un mauvais éclairage ou de lignes de visibilité obstruées) ;

#### 7. la gestion de la vitesse

Les limitations de vitesse et les mesures de modération de la vitesse, telles que les bandes rugueuses ou les ralentisseurs, contribuent à réduire le risque d'accidents à grande vitesse. Une route trois étoiles peut avoir des stratégies adéquates de gestion de la vitesse, mais peut tout de même permettre des déplacements relativement rapides à certains endroits ;

#### 8. les risques routiers

L'existence de dangers tels que des arbres, des poteaux électriques ou des remblais à proximité du bord de la route est un élément important à prendre en considération. Une route trois étoiles comportera généralement des mesures d'atténuation des aléas en bordure de route, mais elle peut ne pas être totalement séparée de ces obstacles ;

#### 9. les barrières de sécurité routières

On évalue l'existence de barrières telles que des glissières de sécurité en fonction du niveau de protection qu'elles offrent pour empêcher les véhicules de faire des sorties de route. Une route trois étoiles peut présenter quelques obstacles, mais la couverture peut être incomplète ou se limiter aux endroits à haut risque ; et

#### 10. l'éclairage

Un éclairage public adéquat, en particulier dans les endroits à haut risque tel que les intersections, les courbes et les passages pour piétons, est essentiel pour améliorer la visibilité nocturne. Une route trois étoiles est généralement éclairée aux endroits clés, mais peut ne pas être couverte de manière continue tout au long de l'itinéraire.

# Annexe F.

## Liste complémentaire d'indicateurs pour le suivi de la performance en sécurité routière

### RÉSULTATS FINAUX PLUS ÉLEVÉS RÉDUCTION DES DÉCÈS ET TRAUMATISMES DUS AUX ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Indicateurs	Formule
Décès dus aux accidents de la circulation pour 100 000 habitants	(Nombre d'accidents de la circulation mortels/population) x 100 000
Ratio traumatismes/décès	Nombre de blessés/nombre de décès

Source des données : Données des hôpitaux et des services de police

### RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES

- + Gestion efficace de la sécurité routière
- + Amélioration de la sécurité des infrastructures routières
- + Véhicules plus sûrs
- + Usagers de la route responsabilisés
- + Vitesses plus sûres
- + Amélioration des interventions après accident

Indicateurs	Formule	Sources de données
<b>+ Gestion efficace de la sécurité routière</b>		
Pourcentage du budget des infrastructures routières alloué à la sécurité routière	(Dotation budgétaire pour la sécurité routière/ dotation budgétaire pour le développement routier) x 100	Régies des finances publiques et autorités routières
Pourcentage du budget de la sécurité routière financé	(Besoins budgétaires pour la sécurité routière/ dotation budgétaire pour la sécurité routière) x 100	

Indicateurs	Formule	Sources de données
Mise en place d'un organisme national chef de file de la sécurité routière	Logique	Organismes chefs de file, autorités des transports
Élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière		
Publication d'un plan d'action national de sécurité routière assorti de cibles		
Respect des exigences minimales de notification des données sur les accidents (ARSO)		
Mise en place et opérationnalisation d'une base de données centralisée sur la sécurité routière		
Signature de protocoles de partage des données sur la sécurité routière		
Mise en place d'un programme de renforcement des capacités en matière de données sur la sécurité routière		
Adhésion des pays à la Base de données internationale sur la circulation routière et les accidents (IRTAD)	Nombre	
Nombre d'instituts de recherche sur la sécurité routière dans un pays		
Ratification de la Charte africaine de la sécurité routière		
Nombre de conventions et d'accords des Nations Unies sur la sécurité routière auxquels les pays ont adhérents ou qu'ils ont ratifiés	Nombre	
Existence de politiques nationales favorisant une urbanisation compacte	Logique	
<b>+ Amélioration de la sécurité des infrastructures routières</b>		
Existence de lignes directrice ou de manuels d'audit et d'inspection de sécurité routière	Logique	Autorités chargées des routes/transports
Pourcentage de projets d'infrastructures routières faisant l'objet d'audits formels de sécurité routière (RSA) dès la phase de conception	(Nombre de projets d'infrastructures routières auditées/nombre total d'infrastructures routières en phase de conception) x 100	
Existence d'un plan doté de ressources pour l'amélioration de la sécurité des routes existantes	Logique	
Pourcentage de kilomètres de nouvelles routes répondant à la norme minimale trois étoiles pour tous les usagers de la route	(Longueur (en km) des routes inspectées répondant à la classification trois étoiles pour tous les usagers de la route/longueur totale des routes inspectées (en km) x 100	
Pourcentage de routes réhabilitées cotées trois étoiles pour toutes les catégories d'usagers		

Indicateurs	Formule	Sources de données
Pourcentage de routes dotées de sentiers piétonniers officiels	(Longueur des routes étudiées, comportant des passages piétons officiels/longueur totale des routes étudiées) x 100	Autorités chargées des routes/transports
Pourcentage de routes dotées de passages pour piétons	(Longueur (en km) de la route étudiée avec passages piétons officiels/longueur totale des routes étudiées en km) x 100	
Pourcentage de routes à chaussées simples permettant des vitesses de circulation de 80 km/h ou plus	(Longueur (en km) de la route à chaussées non divisées (km)/longueur totale des routes à chaussées non divisées) x 100	
<b>+ Véhicules plus sûrs</b>		
Pourcentage de véhicules passant avec succès le premier contrôle d'immatriculation	(Somme de tous les véhicules à moteur passant avec succès le premier contrôle technique d'immatriculation du pays/nombre de véhicules à moteur inspectés pour la première immatriculation) x 100	Organismes chef de file/autorités des transports
Limite d'âge d'importation de véhicules à moteur en années	Années	Autorités fiscales/de transport
Pourcentage du parc automobile immatriculé passant avec succès le contrôle technique périodique	(Nombre de véhicules existants passant avec succès les tests d'inspection applicables au cours d'une année/ nombre total de véhicules inspectés au cours de l'année) x 100	Organismes chefs de file/autorités des transports
Âge moyen du parc automobile en années	Somme des âges de tous les véhicules/ nombre de véhicules	
Proportion de véhicules à 2 et 3 roues parmi les véhicules immatriculés	(Nombre de véhicules à deux et trois roues/ nombre total de véhicules à moteur immatriculés) x 100	
<b>+ Usagers de la route responsabilisés</b>		
Existence d'une législation spécifiant les limites légales d'alcoolémie maximale	Logique	Organismes chef de file/autorités des transports/sanitaires
Existence d'une législation spécifiant les niveaux maximums légaux de substances psychoactives		
Existence d'une législation précisant l'application des limites d'alcoolémie et d'autres lois sur la conduite en état d'ébriété (DUI)		
Existence de systèmes de données sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives		

Indicateurs	Formule	Sources de données
Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool	(Nombre de conducteurs testés pour l'alcoolémie/nombre total de conducteurs testés) x 100	Organismes chef de file/ autorités des transports/ services de police
Pourcentage d'accidents mortels et avec traumatismes graves impliquant des conducteurs sous l'emprise de l'alcool	(Nombre de conducteurs victimes d'accidents mortels ou de traumatismes graves dont le test d'alcoolémie est positif/nombre total de conducteurs victimes d'accidents mortels ou de traumatismes graves testés) x 100	
Existence d'une loi nationale sur la ceinture de sécurité	Logique	Organismes chef de file/ autorités des transports
Existence d'une législation sur l'installation et l'utilisation appropriées de ceintures de sécurité pour les conducteurs et les passagers de véhicules		
Existence d'une législation sur le contrôle du port de la ceinture de sécurité		
Existence de systèmes de données sur l'utilisation des ceintures de sécurité		
Pourcentage de conducteurs de véhicules à moteur portant correctement leur ceinture de sécurité	(Nombre de conducteurs observés portant correctement leur ceinture de sécurité/nombre total de conducteurs observés) x 100	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Pourcentage de passagers de véhicules à moteur portant correctement une ceinture de sécurité	(Nombre de passagers observés portant correctement leur ceinture de sécurité/nombre total de passagers observés) x 100	
Existence d'une loi nationale sur les dispositifs de retenue pour enfants	Logique	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Existence d'une législation sur l'installation et l'utilisation appropriées de dispositifs de retenue pour enfants (SRE) dans les voitures		
Taux de port diurne du casque	(Nombre de motocyclistes observés portant correctement une ceinture de sécurité/nombre total de motocyclistes observés) x 100	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Adoption d'un permis de conduire progressif pour les conducteurs novices	Logique	
Des limites de temps de conduite maximum et des périodes de repos minimales pour les conducteurs professionnels sont fixées et appliquées		
Existence d'une assurance responsabilité civile obligatoire pour les exploitants de véhicules à moteur		
Existence d'une législation sur la qualité des casques pour motocyclistes		

Indicateurs	Formule	Sources de données
Existence d'une loi nationale sur le port du casque pour moto	Logique	Organismes chef de file/ autorités des transports
Existence d'une législation sur l'application du port du casque par tous les motocyclistes		
Existence de systèmes de données sur le port du casque		
Pourcentage de motocyclistes portant correctement un casque approprié	(Nombre de motocyclistes portant correctement une ceinture de sécurité/nombre total de motocyclistes observés) x 100	Hôpitaux
Nombre de traumatismes crâniens (mortels ou graves) chez les motocyclistes	Nombre tel qu'indiqué par les hôpitaux	
Existence d'une législation sur l'utilisation du téléphone portable au volant	Logique	Organismes chef de file/ autorités des transports
Existence d'une législation sur le contrôle de l'utilisation du téléphone portable au volant		
Existence de systèmes de données sur la distraction au volant causée par les appareils électroniques portatifs		
Pourcentage de conducteurs de véhicules utilisant des téléphones portables au volant	(Nombre de conducteurs observés utilisant un téléphone portable au volant/nombre total de conducteurs observés) x 100	Organismes chef de file/ autorités des transports
Existence de systèmes de données sur les traumatismes et les décès sur la route causés par la distraction due au téléphone portable	Logique	
Nombre de blessés et de décès sur la route dus à la distraction par le téléphone portable	Nombre	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Existence d'une législation sur les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels	Logique	
Pourcentage de conducteurs professionnels contrôlés pour le respect de la réglementation sur les temps de conduite et de repos		
<b>+ Vitesses plus sûres</b>		
Existence d'une législation sur les limitations de vitesse	Logique	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Existence d'une législation sur le contrôle des limitations de vitesse		
Nombre de véhicules contrôlés pour le respect des limitations de vitesse	Nombre	
Existence de systèmes de données sur les excès de vitesse	Logique	

Indicateurs	Formule	Sources de données
Pourcentage de véhicules dépassant la limitation de vitesse autorisée	(Nombre de véhicules en excès de vitesse/Nombre total de véhicules observés) x 100	Organismes chef de file/ autorités des transports/ autorités policières
Existence de systèmes de données sur les traumatismes et décès liés à la vitesse	Logique	
Proportion de l'excès de vitesse comme facteur contributif dans le nombre total de décès et de traumatismes de la route	(Nombre de traumatismes et de décès sur la route liés à la vitesse/nombre total de traumatismes et de décès sur la route) x 100	
<b>+ Amélioration des interventions après accident</b>		
Existence d'une politique spécifiant l'objectif de délai national pour l'intervalle de temps maximal s'écoulant entre un accident de la circulation entraînant des traumatismes graves et la fourniture des premiers soins d'urgence professionnels	Logique	Autorités des SMU
Temps de réponse moyen des services médicaux d'urgence (SMU)	Somme de tous les temps d'intervention individuels enregistrés au cours d'une période donnée (3 mois)/nombre d'interventions d'urgence au cours de cette période	
Existence d'un organisme désigné habilité à coordonner les soins d'urgence, y compris les services de soins pré-hospitaliers et en établissements	Logique	
Pourcentage d'accidents de la circulation ayant entraîné des traumatismes graves lorsque l'intervalle de temps nécessaire pour recevoir des soins d'urgence professionnels n'a pas dépassé l'objectif national	(Nombre d'accidents de la circulation ayant entraîné des traumatismes graves lorsque l'intervalle de temps nécessaire pour recevoir des soins d'urgence professionnels n'a pas dépassé l'objectif national/la somme totale de tous les cas d'accidents graves de la circulation pris en charge) x 100	
Proportion du nombre de décès dus aux accidents de la circulation parmi les blessés graves	(Nombre total de décès sur la route enregistrés/total des blessés dus à des accidents de la circulation admis à l'hôpital pendant une période de 24 heures ou plus) x 100	Données des hôpitaux/ des services de police
Proportion du nombre de décès dus à des accidents de la circulation parmi les personnes transportées à l'hôpital pour des blessures liées à des accidents de la circulation	(Nombre de blessés de la route admis à l'hôpital et qui y décèdent/nombre total de patients blessés de la route admis à l'hôpital) x 100	Données des hôpitaux
Nombre de postes de secours pour 10 000 habitants	(Nombre de stations EMS certifiées dans un pays/population du pays) x 10 000	Autorités des SMU
Nombre de stations SMU tous les 100 km	(Nombre de stations SMU certifiées sur une longueur de route définie (km)/longueur totale de la route) x 100	

Indicateurs	Formule	Sources de données	
Formation en médecine d'urgence – accessible aux infirmières	Logique	Autorités sanitaires/SMU	
Formation en médecine d'urgence – accessible aux médecins			
Pourcentage de médecins parmi le personnel des services médicaux d'urgence	(Nombre de médecins des SMU enregistrés/total du personnel des SMU enregistré) x 100	Autorités sanitaires/SMU	
Pourcentage de techniciens médicaux d'urgence (EMT) parmi le personnel des services médicaux d'urgence	(Nombre de techniciens SMU enregistrés/total du personnel des SMU enregistré) x 100		
Pourcentage d'assistants aux soins d'urgence (ASU) sur le personnel des services médicaux d'urgence	(Nombre d'ASU enregistrés/total du personnel des SMU enregistré) x 100		
Personnel des services médicaux d'urgence pour 100 000 habitants (médecins, ambulanciers, aides-soignants)	(Nombre total de personnel des services médicaux d'urgence (médecins, ASU, EMT ou tel que défini par un régime de service)/ population) x 100		
Nombre de professionnels de santé formés au protocole de l'OMS	Nombre		
Ambulance de type A pour 100 000 habitants	(Nombre d'ambulances de type A/ population) x 100		
Ambulance de type B pour 100 000 habitants	(Nombre d'ambulances de type B/ population) x 100		
Ambulance de type C pour 100 000 habitants	(Nombre d'ambulances de type C/ population) x 100		
Nombre d'établissements de santé pour 100 km de routes principales	(Nombre d'établissements de santé le long des routes principales/longueur totale des routes principales en km) x 100		
Pourcentage de lits dans les centres de traumatologie et les services de traumatologie des hôpitaux par rapport au total des lits d'hôpital	(Nombre de lits de traumatologie certifiés en service/nombre total de lits d'hôpital) x 100		
Nombre total de lits de soins de traumatologie pour 100 000 habitants	(Nombre de lits de traumatologie certifiés en utilisation/population totale) x 100 000	Autorités sanitaires	
Durée moyenne des séjours des victimes de RTI dans les unités de soins intensifs	Chiffre tel que fourni par les hôpitaux		
Existence d'un numéro de téléphone d'urgence unique à couverture nationale pour activer les interventions après accident	Logique		Autorités des SMU
Mise en place d'un centre national d'appel et de répartition d'urgence			
Existence d'une loi du bon Samaritain			

Indicateurs	Formule	Sources de données
Nombre de secouristes non professionnels formés aux soins de secours de base (SSB)	Nombre d'autorités des SMU	Autorités des SMU
Proportion de secouristes non professionnels formés au SSB pour 100 000 habitants	(Nombre de secouristes non professionnels formés/population totale) x 100 000	
Pourcentage d'établissements de santé disposant de registres de traumatologie établis	(Nombre total d'établissements de santé disposant de registres de traumatologie/ nombre total d'établissements de santé) x 100	Autorités sanitaires/ autorités des SMU
SMU incorporés aux régimes nationaux d'assurance maladie	Logique	
Pourcentage de patients développant des complications suite à des soins d'urgence	(Nombre de patients présentant des complications après des soins d'urgence/nombre total de cas de soins d'urgence) x 100	Autorités sanitaires
Disponibilité d'une couverture d'assurance responsabilité civile pour les victimes de traumatismes sur la route	Logique	Autorités sanitaires/des transports

**Note:** ARSO : Observatoire africain de la sécurité routière ; SSB = Soins de secours de base ;  
IRTAD : Base de données internationale sur le trafic et les accidents de la circulation ;  
RTI : traumatisme dû aux accidents de la circulation routière ; OMS : Organisation mondiale de la Santé.

