SSATP Programme de politiques de transport en Afrique

Union Africaine

Organisation mondiale de la Santé
Région africaine

Organisation mondiale de la Santé
Région Méditerranée orientale

Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique

2025

SSATP Programme de politiques de transport en Afrique

Union Africaine

Organisation mondiale de la Santé
Région africaine

Organisation mondiale de la Santé
Région Méditerranée orientale

Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique

2025

Le programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques 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*

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.

Le SSATP est un partenariat international soutenu par :

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

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

Avant-propos **6**

Remerciements **8**

Abréviations **9**

Résumé analytique **10**

Introduction **14**

Méthodologie 16

Facteurs clés à prendre en compte pour l'interprétation des constatations 17

Section 1 : Le fardeau des traumatismes liés aux accidents de la circulation en Afrique **19**

Tendances des estimations du nombre de décès dus aux accidents de la circulation entre 2000 et 2021 23

Rapport sur les traumatismes et décès imputables aux accidents de la circulation 23

Section 2 : Piliers de la sécurité routière **31**

Gestion de la sécurité routière 32

Sécurité des routes et mobilité 42

Sécurité des véhicules 46

Sécurité des usagers de la route 50

Intervention après accidents 58

Conclusion et mesures proposées **62**

Références **64**

Annexes **67**

ANNEXE A. Matrice d'indicateurs 68

ANNEXE B. Pays participants et liens vers les profils de pays respectifs 88

ANNEXE C. Indicateurs minimaux de l'ARSO en matière d'accidents 89

ANNEXE D. Mesures proposées 104

Avant-propos

Les accidents de la circulation et les traumatismes connexes constituent une cause importante de décès et d'invalidité dans le monde. L'Afrique ploie sous un fardeau de plus en plus lourd lié aux accidents de la route et des coûts disproportionnés pour assurer une mobilité essentielle. On dénombre sur le continent 24 % des accidents mortels de la circulation, en dépit du fait qu'il abrite moins de 4 % des véhicules en circulation dans le monde. Cette situation alarmante exige une réponse urgente et exhaustive. Le *Rapport 2025 sur la situation de la sécurité routière en Afrique* constitue un outil essentiel pour éclairer cette réponse. Il dresse un tableau général de l'état actuel de la sécurité routière en Afrique, des progrès réalisés dans la résolution des défis liés à la sécurité routière et des initiatives ambitieuses entreprises sur le continent afin de susciter l'intérêt des parties prenantes clés et de les inciter à collaborer à la poursuite des efforts visant à mettre en œuvre la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030 à l'échelle nationale. Par ailleurs, il entend intensifier les interventions permettant de garantir une mobilité sûre.

La sécurité routière est au cœur des cibles 3.6 et 11.2 des Objectifs de développement durable des Nations Unies et des Objectifs et Domaines prioritaires de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. En 2020, la Décennie d'action pour la sécurité routière et le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique ont lancé un appel en faveur d'une réduction de 50 % du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Toutefois, cet objectif est loin d'être atteint. Le présent rapport marque une étape importante dans le cadre de nos efforts collectifs visant à faire face à la crise engendrée par la sécurité routière, tout en soulignant l'importance d'adopter une approche coordonnée, multisectorielle et exhaustive qui repose sur des décisions fondées sur des données, afin d'améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du continent.

Depuis la publication du *Rapport 2020 sur la situation de la sécurité routière en Afrique*, des progrès notables ont été réalisés sur bon nombre de fronts pour améliorer la sécurité routière sur le continent, notamment la signature et la ratification de la *Charte africaine de la sécurité routière* par 13 pays. Cette Charte sert de cadre de politique pour l'amélioration de la sécurité routière en Afrique et d'outil de plaidoyer en faveur de l'amélioration de la sécurité routière dans le but de faciliter la création d'un environnement propice à la réduction drastique des accidents de la circulation.

Cette édition de 2025 du Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique met en exergue quelques exemples d'initiatives clés mis en place dans le cadre de la marche de l'Afrique vers l'amélioration de la sécurité routière à travers des études de cas, des étapes importantes au niveau national et régional, et des histoires à succès. Il s'agit notamment de la création et de l'opérationnalisation de l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO). Il sert de forum régional qui permet aux pays africains de produire des données et des analyses rigoureuses sur la sécurité routière, dans l'optique d'avoir un impact positif sur les politiques et les actions en faveur de la sécurité routière dans la région.

Certes, l'ARSO présente des lacunes, mais il constitue l'une des principales réalisations de l'agenda africain sur la sécurité routière au cours de la décennie allant de 2011 à 2020, en fournissant une plateforme aux gestionnaires de la sécurité routière et aux coordinateurs nationaux des données sur la sécurité routière pour échanger de manière régulière des données et des informations, en particulier les meilleures pratiques en matière de formulation de politiques, de planification, de stratégies de sécurité routière, et de gestion des données.

Cependant, pour atteindre l'objectif ambitieux de la Décennie d'action pour la sécurité routière, il convient de redoubler d'efforts. L'un des objectifs clés du présent Rapport est donc de fournir au continent une vue d'ensemble de la situation actuelle et d'assurer le suivi des progrès réalisés en matière de sécurité routière au cours des cinq premières années de la Décennie d'action.

Le rapport souligne l'importance que revêtent la création et le renforcement des capacités des organismes chefs de file en matière de sécurité

routière, la mise en œuvre de décisions politiques et d'investissement clés et l'amélioration des systèmes de gestion des données. De plus, il souligne la nécessité d'adopter une approche équilibrée intégrant des stratégies fondées sur les données, l'ingénierie et l'application de la loi en vue de réduire efficacement les traumatismes et décès imputables aux accidents de la circulation.

Désormais, à mi-parcours de l'échéance de 2030, le Gouvernement du Maroc, en partenariat avec l'Organisation mondiale de la Santé, accueillera la première Conférence ministérielle sur la sécurité routière en terre africaine (Marrakech, février 2025). Cet événement historique réunira des parties prenantes clés du monde entier, notamment des responsables gouvernementaux, des leaders du secteur et des organisations internationales, afin d'examiner la nouvelle vision à adopter en matière de mobilité sûre et durable et de susciter un soutien en sa faveur. Cette conférence constitue une plateforme internationale de haut niveau pour le partage des connaissances et des meilleures pratiques et la promotion de la collaboration pour relever les défis de taille liés à la sécurité routière auxquels les pays sont encore confrontés. Elle devrait également aider le continent à opérer un changement radical en termes de soutien aux solutions de prévention éprouvées et à redéfinir les ambitions collectives en vue d'atteindre l'objectif du Programme de développement durable à l'horizon 2030, à savoir la réduction de moitié du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale.

Les solutions essentielles visant à résoudre le problème lié à la sécurité routière à l'échelle du continent relèvent de l'approche du système sûr, qui intègre une gestion plus efficace, des routes, des véhicules et des usagers de la route, ainsi qu'une meilleure intervention après accidents, et implique l'application des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et la transposition de la Charte africaine de la sécurité routière dans la législation nationale. À mesure que nous progressons, il convient impérativement de maintenir l'engagement politique et d'allouer un financement adéquat aux initiatives en faveur de la sécurité routière et aux solutions identifiées. Ce faisant, nous pouvons créer des routes plus sûres, sauver des vies et contribuer au développement et à la prospérité du continent africain.

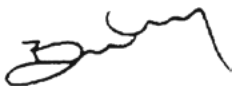
Nous espérons que ce Rapport servira d'élément catalyseur pour le reste de la décennie et qu'il permettra à l'ensemble des parties prenantes de travailler en collaboration en vue d'améliorer la sécurité routière en Afrique.

Nicolas Peltier
Directeur mondial,
Infrastructures de transport
Vice-présidence,
Banque mondiale

LA BANQUE MONDIALE
BIRD • IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Dr. Matshidiso Moeti
Directrice régionale
pour l'Afrique,
Organisation mondiale
de la Santé

Organisation mondiale de la Santé
Région africaine



Dr. Hanan Balkhy
Directrice régionale pour
Méditerranée orientale,
Organisation mondiale
de la Santé

Organisation mondiale de la Santé
Région Méditerranée orientale

Remerciements

Le Rapport 2025 sur la situation de la sécurité routière en Afrique a été préparé par le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) en collaboration avec les Bureaux régionaux de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'Afrique et la Méditerranée orientale (AFRO et EMRO) et la Commission de l'Union africaine (CUA). Ce rapport se fonde sur les données collectées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dans le cadre du Rapport mondial 2023 sur la situation de la sécurité routière, financé par *Bloomberg Philanthropies*.

Le rapport a été rédigé sous la direction générale de Mustapha Benmaamar (Responsable de programme, SSATP), Jean-François Marteau (Responsable des pratiques de transport, Banque mondiale) et Eric Ntagengerwa (Chef de la Division des transports et de la mobilité, Commission de l'Union africaine). Le Chef d'équipe de cette mission était Marisela Ponce de Leon Valdes (Responsable du pilier Sécurité routière du SSATP).

Le rapport a été rédigé par Eunice Chomi, sous la direction technique de Binta Sako (Conseillère régionale, OMS pour l'Afrique), Hala Ali Sakr (Conseillère régionale, OMS EMRO), Rania Abdelhamid (Chargée des questions techniques, OMS EMRO) et Maria Segui-Gomez (OMS) ; avec les précieuses contributions de David Niyonsenga (ARSO de la CUA), Yonas Bekele (ARSO de la CUA) et Haileyesus Adamtei (Spécialiste principal en transport à la Banque mondiale).

Dans le cadre du présent Rapport, les études de cas ont été fournies par Duncan Kibogong, Janene Tuniz, Karin Steinecke, le Conseil national tunisien de la sécurité routière, Jean-Christophe Rusatira, Nzeyimana N. Innocent, Nadine Niwemfura, Divine Nkendong et Loubna Maazouzi. Nous remercions également Wouter Van den Berghe (CUA ARSO) pour la rédaction des études de cas et Kacem Iaych (OMS) pour avoir fourni l'analyse des tendances relatives à l'estimation des décès.

Enfin, nous adressons nos sincères remerciements aux pairs évaluateurs pour leurs conseils qui ont permis d'étoffer le rapport : Dipan Bose (Spécialiste principal des transports, Banque mondiale), Ndeye Anna Ba (Spécialiste en transport à la Banque mondiale) et Tawia Addo-Ashong (Spécialiste principal en transport à la, Banque mondiale).

Abréviations

AFRO	Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique
ARSO	Observatoire africain de la sécurité routière
BAD	Banque africaine de développement
CAV	Contrôle automatisé de la vitesse
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CRVS	Enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil
CUA	Commission de l'Union africaine
EMRO	Bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale
GSRF	Fonds mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale
GSRRS	Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde
iRAP	Programme international d'évaluation des routes
NARSA	Agence nationale de la sécurité routière (Maroc)
NTSA	Office national des transports et de la sécurité (Kenya)
ODD	Objectif de développement durable
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONU	Organisation des Nations unies
PAAPAM	Plan d'action panafricain pour la mobilité active
PASNR	Plan d'action national pour la sécurité routière 2024-2028 (Kenya)
RSLA	Organisme chef de file de la sécurité routière
RSM	Gestion de la sécurité routière
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
TA	Taux d'alcoolémie
TAA	Taux d'alcool dans l'air expiré
UA	Union africaine

Résumé analytique

Les accidents et les traumatismes imputables à la circulation routière en Afrique représentent un défi de taille en matière de santé publique et de développement. Selon les estimations les plus récentes de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), 259 601 décès ont été enregistrés en Afrique en 2021, représentant 24 % des décès dus aux accidents de la circulation dans le monde. Depuis 2000, le nombre de décès s'est généralement accru, bien que l'on ait noté une légère baisse pendant la pandémie de COVID-19. Depuis 2010, on observe une baisse progressive du nombre de décès dans 22 pays. En dépit de ces améliorations, le continent africain affiche toujours le taux de mortalité le plus élevé sur les routes, soit 19,6 pour 100 000 habitants, avec d'importantes variations entre les pays.

Le fardeau que représente cette situation affecte de manière disproportionnée les hommes, les personnes âgées de 18 à 59 ans et les usagers de la route vulnérables, les piétons représentant 31 % de tous les décès, les conducteurs des engins motorisés à deux ou trois roues 17,5 % et les cyclistes 4,4 %, soit au total plus de la moitié des décès sur le continent.

Les rapports sur les décès dus aux accidents de la circulation demeurent un défi en Afrique, avec des écarts importants entre les chiffres déclarés par les pays et les estimations de l'OMS. Selon les estimations, en 2021, le nombre de décès était trois fois plus élevé que le nombre de décès déclarés. Les lacunes des systèmes de données, y compris la dépendance à des sources uniques,

et les rapports incomplets sur la répartition des décès dus aux accidents de la circulation entre les différents groupes de population, les traumatismes graves et les indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière continuent de saper les efforts visant à surveiller efficacement la sécurité routière et à mettre en œuvre des interventions fondées sur des données probantes. Il apparaît encourageant de constater que, en dépit de ces lacunes, l'écart entre les décès déclarés et l'estimation des décès a diminué depuis le précédent rapport sur la situation mondiale de la sécurité routière (2018), ce qui montre que les systèmes de collecte de données peuvent s'améliorer lorsque les pays prennent des mesures visant à les renforcer.

Au cours de la décennie écoulée, la Commission de l'Union africaine (CUA) a fait preuve d'un engagement fort en faveur de l'amélioration de la sécurité routière sur le continent, en alignant ses efforts sur les objectifs mondiaux et régionaux en matière de sécurité routière. Grâce à des initiatives clés telles que l'Accord intergouvernemental pour l'harmonisation des normes et standards des autoroutes transafricaines et la Charte africaine sur la sécurité routière, la CUA a activement œuvré à l'amélioration de la gestion, des politiques et de l'infrastructure de la sécurité routière. La création de l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO), dont l'objectif est de créer une approche de la sécurité routière fondée sur les données et de contribuer aux objectifs de développement plus larges de l'Afrique dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA, soutient les efforts de la CUA.

Conformément aux Objectifs de développement durable (cibles 3.6 et 11.2 des ODD) et à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030, la CUA a dirigé l'élaboration du Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique, un cadre qui guide les interventions régionales et nationales.

Afin de donner corps à cette vision de la sécurité routière en Afrique, les pays doivent faire face aux multiples facteurs qui contribuent au lourd fardeau que représente le trafic routier sur le continent, en s'inspirant de l'approche du système sûr et des cinq piliers clés de la sécurité routière , à savoir : la gestion de la sécurité routière, des routes et une mobilité plus sûres, la sécurité des véhicules, le comportement sans risque des usagers de la route et l'intervention après accident.

Une gestion efficace de la sécurité routière, fondée sur la mise en place d'organismes chefs de file chargés de la sécurité routière, est essentielle pour intégrer les fonctions de gestion institutionnelle, étendre les interventions ciblées et obtenir des résultats mesurables. Quarante-neuf pays ont déclaré disposer d'organismes chefs de file nationaux pour la sécurité routière, mais seuls 29 d'entre eux bénéficient d'un soutien budgétaire. Des progrès notables ont été accomplis grâce à la création de RSLA et à l'élaboration de stratégies nationales. Il convient d'améliorer davantage la gestion des institutionsnelle pour élargir ces fonctions et accroître leur efficacité. Une analyse plus approfondie de la capacité de gestion des RSLA est nécessaire pour évaluer des facteurs clés tels que l'appropriation institutionnelle, les ressources financières et humaines, ainsi que les fonctions institutionnelles de base. L'étude du SSATP sur les RSLA en Afrique fournit des informations précieuses, et les outils disponibles tels que les examens de la capacité de gestion de la sécurité routière du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) sont utiles pour cette évaluation approfondie.

Le soutien mondial et régional aux pays africains doit désormais être axé sur l'aide aux cadres supérieurs et aux spécialistes pour faire face aux réalités pratiques et aux priorités de la mise en œuvre des stratégies nationales et le renforcement des processus de gestion des pays nécessaires en vue de mobiliser des financements plus importants en faveur de la sécurité routière. Le financement limité et irrégulier, l'insuffisance des allocations budgétaires et la faiblesse des systèmes de données entravent la capacité des RSLA à s'acquitter efficacement de leurs rôles. Le renforcement de la gestion de la sécurité routière en Afrique nécessite des investissements soutenus, des systèmes de données robustes et l'alignement sur les cadres internationaux afin de garantir des interventions complètes et efficaces.

Les infrastructures routières et de transport en Afrique sont conçues et construites sans tenir suffisamment compte des engins motorisés à deux ou trois roues, des cyclistes et des piétons, qui représentent la principale cause de décès. Neuf pays seulement imposent des évaluations formelles de la sécurité routière, en utilisant des méthodes telles le système de notation par étoiles du Programme international d'évaluation des routes (iRAP). En outre, seuls quelques pays encouragent l'utilisation de modes de transport alternatifs plus sûrs. Par conséquent, la conception et l'entretien d'infrastructures routières répondant aux besoins de sécurité et d'accessibilité des usagers vulnérables de la route tout en soutenant d'autres modes de transport plus durables devraient être un domaine d'intervention clé en Afrique.

Les règlements concernant les véhicules sont confrontés à des défis en raison de la faiblesse des systèmes d'immatriculation et de l'inadéquation

de la législation en matière de sécurité. Moins d'un tiers des pays disposent de lois comportant des dispositifs de sécurité pour les véhicules à quatre roues et aucune de ces lois n'inclut de dispositifs de sécurité applicables aux véhicules motorisés à deux ou trois roues. Le renforcement des lois sur la sécurité routière, leur alignement sur les conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière, l'application rigoureuse des lois et la limitation de l'importation et de l'exportation de véhicules d'occasion présentant des risques constituent des mesures essentielles visant améliorer la sécurité routière à travers le continent.

Afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, il convient de s'attaquer aux facteurs de risque comportementaux (excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, distraction au volant et non-port du casque, de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants) qui contribuent de manière significative aux accidents de la circulation et aux décès.

Certes, bon nombre de pays africains disposent de lois qui permettent de faire face à ces facteurs de risque, mais aucune ne satisfait pleinement aux meilleures pratiques recommandées par l'OMS, en ce sens qu'elles incluent les exigences recommandées pour garantir la sécurité des usagers de la route.

En vue d'améliorer la sécurité, les pays devraient affiner leurs lois pour les aligner sur les normes internationales, renforcer les mécanismes d'application et mettre en place des systèmes de collecte de données fiables dans le but d'évaluer l'impact des interventions et d'en assurer le suivi.

L'intervention après accident et les soins qui sont prodigués aux victimes demeurent un aspect déterminant, mais peu développé, du paysage de la sécurité routière en Afrique. Des systèmes de soins d'urgence préhospitaliers, tels que des numéros d'appel d'urgence et des agences de coordination, sont disponibles dans la plupart des pays. Ces pays ont également pris des mesures visant à garantir la disponibilité de spécialistes des soins d'urgence, au moyen de programmes de formation à l'intention des chirurgiens traumatologues, des médecins des services de soins d'urgence et des infirmiers spécialisés dans les soins aux victimes de traumatismes. La moitié des pays disposent de registres des traumatismes, mais moins d'un tiers d'entre eux disposent de données à l'échelle nationale. Les efforts visant à améliorer les interventions et les soins après accident devraient accorder la priorité à l'élargissement de l'accès aux soins préhospitaliers et d'urgence, à la garantie de la qualité des systèmes de soins d'urgence et au renforcement des systèmes de collecte de données en vue d'un suivi et d'une planification efficaces. De même, le renforcement de la législation régissant les interventions après accidents et la mise en œuvre de mécanismes de protection financière permettront de garantir l'accès à des soins de qualité et d'apporter un soutien aux victimes et à leurs familles.

Afin de relever les défis auxquels l'Afrique est confrontée en matière de sécurité routière, il convient de renforcer les cadres de gestion institutionnels de manière à garantir le financement durable d'interventions efficaces et efficientes, en recourant à des systèmes de collecte de données améliorés qui permettent d'évaluer avec précision le fardeau que représentent les traumatismes dus aux accidents de la circulation et d'en assurer le suivi. Afin de répondre à ces besoins, il conviendra d'accroître de manière considérable le financement de la sécurité routière par rapport à ce qui se fait actuellement. Afin de relever ces défis de manière globale, des efforts concertés sont requis pour renforcer les stratégies nationales de sécurité routière intégrées dans les politiques régionales de transport. Cette démarche implique de renforcer les mécanismes de coordination, d'allouer des ressources adéquates et d'améliorer les systèmes de collecte de données.

Le présent rapport est destiné aux responsables de l'élaboration des politiques, aux agences gouvernementales, aux agences de développement, aux organisations régionales et internationales, aux praticiens de la sécurité routière, aux autorités chargées de l'application de la loi, aux chercheurs, aux parties prenantes du secteur privé et aux groupes de la société civile impliqués dans la gouvernance de la sécurité routière et dans la mise en œuvre des politiques en Afrique. Il vise à fournir aux décideurs un aperçu de la situation de la sécurité routière sur le continent africain ainsi que des structures de gouvernance, des réglementations, des normes, des législations et des systèmes mis en place pour améliorer les résultats en matière de sécurité routière.

Introduction

La Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 a marqué des efforts notables à l'échelle mondiale et a donné une nouvelle impulsion aux initiatives menées par l'Afrique en vue de relever les défis liés à la sécurité routière. Suite à un bilan de la Décennie d'action, l'Assemblée Générale des Nations Unies (ONU) a proclamé une deuxième décennie d'action en 2020, dans le but de réduire de moitié les décès dus aux accidents de la circulation à l'horizon 2030 (ONU 2020). Faisant fond sur ces efforts, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) joue un rôle déterminant dans la sécurité routière sur le plan mondial, en assurant la coordination avec les commissions régionales des Nations Unies afin d'élaborer les Plans d'action mondiaux en faveur de la sécurité routière, de publier les Rapports sur la situation de la sécurité routière dans le monde et de fournir des orientations techniques. L'OMS travaille en collaboration avec les Agences des Nations Unies et d'autres entités de développement pour mettre en œuvre des initiatives en matière de sécurité routière. Il a également pour mission de soutenir les objectifs en matière de sécurité routière de l'Agenda 2030 et d'assurer le suivi des progrès grâce à une collecte harmonisée de données, en garantissant une approche cohérente et systémique de la réduction des traumatismes dus aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 s'aligne sur les Objectifs de développement durable des Nations Unies (cibles 3.6 et 11.2 des ODD) et sur les 12 cibles volontaires de performance en matière de sécurité routière mondiale des Nations Unies (ONU 2015 ; OMS 2018, 2021). Sur la base de l'approche du système sûr, le plan mondial met l'accent sur cinq domaines stratégiques contribuant ainsi à la sécurité routière : le transport multimodal et l'aménagement du territoire, la sécurité des infrastructures routières, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et les interventions après accidents.

Le fardeau que représentent les accidents de la circulation en Afrique demeure un défi de taille dans le contexte d'une urbanisation et d'une motorisation rapides associées à une croissance exponentielle de l'utilisation des engins à deux roues, d'un financement inadéquat des mesures de sécurité en matière d'ingénierie routière et d'un manque de respect des normes de sécurité et de suivi du comportement des usagers de la route. Afin de relever ce défi, il convient de déployer un effort harmonisé et collectif qui favorise le partage des compétences et des ressources, en recourant aux technologies de pointe pour créer des environnements routiers plus sûrs et réduire le nombre de décès. Dans le même temps, il est indispensable de développer un réseau d'infrastructures moderne afin de réaliser pleinement le potentiel économique et

l'intégration physique de l'Afrique. Dans le cadre de son mandat visant à renforcer les services de transport durables et la sécurité routière, la Commission de l'Union africaine (CUA) dirige ces efforts en collaboration avec des organismes continentaux et régionaux tels que la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA-ONU), la Banque africaine de développement (BAD), les Communautés économiques régionales, l'OMS et le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP). Ensemble, ces organismes apportent leur assistance à la CUA pour harmoniser les politiques relatives au transport routier, améliorer l'infrastructure routière et promouvoir la coopération régionale afin de mettre en œuvre des solutions éprouvées dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la sécurité routière. L'adoption de l'Accord intergouvernemental relatif aux normes sur la circulation sur les autoroutes transafricaines (TAH) en 2014 et de la Charte africaine de la sécurité routière en 2016, la création de l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO) en 2018 et l'élaboration du Plan d'action africain pour la sécurité routière pour la décennie 2021-2030 sont des initiatives importantes de la CUA, nées de ces efforts de collaboration. En fin de compte, l'objectif de ces efforts est de renforcer la gestion de la sécurité routière en Afrique dans le cadre stratégique de l'Agenda 2063 des ODD et de l'UA (UA, 2016 ; SSATP, 2021 ; CEA-ONU et CUA, 2020).

L'Union africaine (UA) a élaboré le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique afin de guider les initiatives continentales en matière de sécurité routière (UA, 2021). Ce plan s'aligne et met l'accent sur les cinq piliers de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière - gestion de la sécurité routière, infrastructures routières sûres, sécurité des véhicules, sécurité des usagers de la route et interventions après accidents - et vise à relever les défis qui se posent en matière de sécurité routière par le biais d'efforts coordonnés. Le plan d'action africain comporte un pilier supplémentaire sur les questions transversales qui aborde la sécurité routière en milieu rural.

Les banques multilatérales de développement jouent un rôle déterminant dans l'amélioration de la sécurité routière en Afrique grâce à leurs investissements et au soutien qu'elles apportent à la mise en œuvre au niveau national. Par le biais de leur Groupe de travail sur la sécurité routière, créé en 2009, ces banques se sont engagées à adopter une approche globale qui intègrent le renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière, l'intégration de mesures de sécurité dans les projets d'infrastructure routière, l'amélioration des mesures de performance en matière de sécurité et la mobilisation de ressources pour les initiatives liées à la sécurité routière et les investissements autonomes. Par l'intermédiaire de sa plateforme de financement, le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF), et de ses donateurs, la Banque mondiale a joué un rôle déterminant dans la promotion de pratiques harmonisées en matière de sécurité routière, afin de soutenir ces efforts, tout en concevant des outils tels que l'Outil de dépistage et d'évaluation de la sécurité routière (RSSAT), qui permet de s'assurer que les investissements dans le secteur des infrastructures routières tiennent compte de la sécurité dès les premiers stades de leur réalisation. Le portefeuille de la Banque mondiale comprend divers projets visant à réduire le nombre de décès et de traumatismes causés par les accidents de la circulation, avec un financement en faveur de la sécurité routière dans le cadre des projets de la Banque mondiale en Afrique continentale entre l'exercice 2021 et aujourd'hui, dont le montant est estimé à 797 millions de dollars EU. Grâce à ces efforts de collaboration, les banques multilatérales de développement et d'autres organisations pertinentes, telles que la Fondation FIA et Bloomberg Philanthropies, font des progrès notables dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière et du sauvetage de vies à travers l'Afrique.

L'Afrique a fait preuve d'un engagement fort pour améliorer les résultats en matière de sécurité routière ; toutefois, un suivi efficace du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique requiert des rapports systématiques et des données de meilleure qualité pour faciliter les comparaisons entre les pays, le partage des connaissances et la prise de décisions fondées sur des données probantes. Les rapports de l'OMS sur la situation de la sécurité routière dans le monde, ainsi que les rapports régionaux pour l'Afrique et la Méditerranée orientale (OMS AFRO, 2024 ; OMS EMRO, 2024a), ont permis de retracer les progrès accomplis au fil des ans, mais une compréhension globale du fardeau que représentent les accidents de la circulation et des performances en matière de sécurité routière en Afrique demeure un élément indispensable à l'élaboration d'une approche unifiée et spécifique à ce continent. *Le Rapport 2020 sur la situation de la sécurité routière en Afrique* (SSATP, 2021) a marqué une étape importante en définissant une base de référence pour mesurer les progrès futurs ; cependant, la participation limitée des pays au rapport a entravé la réalisation d'un examen exhaustif de la situation sur le continent.

Objectifs du rapport

Le *Rapport 2025 sur la situation de la sécurité routière en Afrique* représente une étape importante dans la mise en place d'un mécanisme de suivi harmonisé pour l'Afrique, en se fondant sur les efforts antérieurs du SSATP, de l'UA, de l'OMS et d'autres partenaires. Il vise à faciliter la prise de décisions éclairées et à améliorer la communication systématique d'informations sur l'ensemble du continent. Plus précisément, ce rapport :

- décrit le fardeau que représentent les accidents de la circulation en termes de traumatismes et de décès en Afrique ;
- donne un aperçu de l'état des pratiques des institutions en charge de la gestion de la sécurité routière et de la législation sur les facteurs de risque, l'infrastructure routière, les normes applicables aux véhicules et les systèmes d'intervention après accident en Afrique ; et
- identifie les lacunes clés et propose des mesures visant à améliorer les données sur la sécurité routière et les stratégies de mise en œuvre à travers l'Afrique.

Le présent rapport repose sur le *Rapport 2020 sur la situation de la sécurité routière en Afrique*. Il propose une analyse exhaustive des tendances en matière de sécurité routière et de la gestion de la sécurité routière sur le continent. En outre, il explore d'autres domaines pertinents pour l'Afrique en recourant aux données du *Rapport mondial de 2023 sur la situation de la sécurité routière (GSRRS de 2023) de l'OMS* et à des études de cas spécifiques à chaque pays. Il met en exergue les lacunes persistantes dans chacun des cinq piliers, en proposant des actions visant à y remédier.

Méthodologie

Le présent rapport a été élaboré à partir des données générées pour le GSRRS de 2023[1], intégrant, entre autres, les données provenant de 51 pays ayant participé à l'enquête *dans le cadre du GRSSR de 2023*, soit 97 % de la population du continent africain. Les données de l'édition *2023 de la Revue* ont été collectées dans chaque pays, sous la supervision d'un coordinateur désigné qui a réuni des équipes multisectorielles comptant jusqu'à 10 contributeurs des domaines concernés, dont un représentant de l'ARSO dans le pays, afin de garantir une collecte exhaustive et représentative de données. Un processus rigoureux de validation à plusieurs niveaux a permis d'assurer l'exactitude, la cohérence et l'exhaustivité des données. Au plan national, les données ont été validées et approuvées lors d'une réunion de consensus des parties prenantes, tandis qu'au niveau mondial, les données ont fait l'objet de nouvelles vérifications et de contrôles de qualité pour garantir l'uniformité et la fiabilité avant l'analyse. Cette démarche a permis de renforcer la crédibilité et la normalisation de l'ensemble des données.

Les variables utilisées pour l'analyse ont été sélectionnées dans la base de données du *GSRRS de 2023*, en se basant sur l'édition de 2020 du *Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique* et sur les cadres clés, notamment le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique, les indicateurs minimaux de l'ARSO en matière d'accidents (miniARSO), les 12 objectifs

1. L'OMS publie tous les deux ou trois ans le Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde. Le GSRRS de 2023 renferme des données couvrant la période comprise entre le quatrième Rapport sur la situation de la sécurité routière en 2018 et le cinquième en 2021, bien que la plupart des pays aient communiqué des données au titre de 2021 et la situation législative de 2022. En raison des retards causés par la pandémie de COVID-19, le cinquième Rapport sur la situation de la sécurité routière a été publié en 2023 en lieu et place de 2021.

volontaires des Nations Unies et le Cadre de suivi des performances de sécurité routière (RSPMF) pour les pays africains (CEA-ONU et CUA, 2020 ; Segui-Gomez et al., 2021 ; OMS, 2018 ; SSATP, 2025). Une matrice d'indicateurs a été élaborée pour mettre les variables des données du GSRRS de 2023 en rapport avec les cadres et le Rapport 2020 sur la situation de la sécurité routière en Afrique (voir Annexe A).

Le Plan d'action mondial pour la sécurité routière, les objectifs volontaires de performance en matière de sécurité routière dans le monde des Nations Unies et les précédents rapports mondiaux sur la sécurité routière ont servi de base à la collecte des données du *GSRRS de 2023*. Certes, le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique s'aligne sur les cadres mondiaux, mais il intègre des indicateurs spécifiques adaptés au contexte africain. Par conséquent, certains indicateurs du plan d'action africain n'ont pas été pris en compte dans l'analyse du présent rapport, dans la mesure où ils n'ont pas été inclus dans l'effort de collecte de données du *GSRRS de 2023*.

Les thèmes retenus pour les études de cas ont été tirés des indicateurs non couverts par les données du GSRRS de 2023, et des informations sur ces thèmes ont été obtenues auprès des pays qui ont mis en œuvre des interventions pertinentes. Chaque pays a renseigné un modèle d'étude de cas uniformisé, qui a ensuite servi à l'élaboration des études de cas. Les gouvernements nationaux et/ou les organismes d'exécution ont fourni les informations contenues dans chaque étude de cas.

Outre l'enquête spécifique menée dans le cadre du *GSRRS de 2023*, les données prises en compte dans le présent rapport comprennent des estimations de mortalité réalisées par l'OMS, des données sur les populations des pays (Division de la population de l'ONU), le niveau de revenu des pays (Banque mondiale), des données sur les Conventions de l'ONU sur la sécurité routière (CEE-ONU, Collection des Traités de l'ONU), et des données sur les évaluations de base de la sécurité routière (iRAP).[2]

Facteurs clés à prendre en compte pour l'interprétation des constatations

Le présent rapport présente une analyse descriptive de la gouvernance de la sécurité routière, des cadres juridiques, des mécanismes d'application, des règlements sur la sécurité et des systèmes de collecte de données sur la base des données saisies dans le GSRRS de 2023. Si le présent rapport donne un aperçu de leur existence et de leur exhaustivité, il ne fournit pas d'évaluation de leur efficacité opérationnelle, de la cohérence de leur mise en œuvre ou de leur impact dans le monde réel. Par conséquent, les constatations devraient être interprétées comme étant un rapport de situation plutôt qu'une évaluation des performances, et toute conclusion relative aux résultats en matière de sécurité routière devrait être formulée avec prudence.

En outre, ce rapport fournit un résumé des constatations faites sur l'ensemble du continent. En ce qui concerne certains éléments, tels que l'estimation des décès et des taux de mortalité, des données sont disponibles pour 54 pays.

S'agissant d'autres éléments, l'analyse repose sur des données fournies par les pays et le nombre total de points de données varie donc ; par exemple, les décès déclarés ne sont disponibles que pour 51 pays. Sauf indication contraire, les données fournies portent sur ces 51 pays. L'Annexe B dresse la liste des pays participants et fournit un lien vers leur profil respectif.

Les données figurant dans ce rapport sont disponibles sur l'application mobile des données sur la sécurité routière de l'OMS, sur les profils de pays, qui peuvent être téléchargés à partir de l'adresse https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023; et sur le document relatif aux profils de pays et de territoires, disponible à l'adresse suivante : https://www.who.int/publications/i/item/9789240087712.

2. Les données utilisées pour les évaluations de base de la sécurité routière sont celles de l'Explorateur d'informations sur la sécurité (https://irap.org/safety-insights-explorer) du PARI.

SECTION 1.

Le fardeau des traumatismes liés aux accidents de la circulation en Afrique

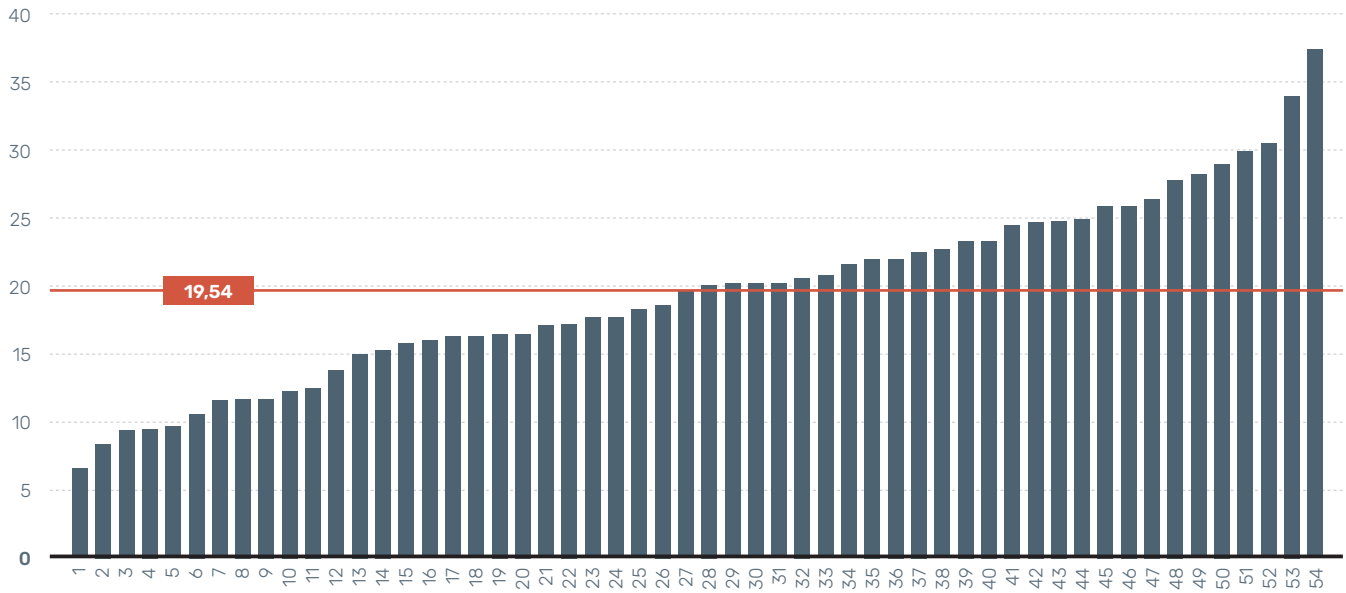
Selon les estimations, en 2021, on a enregistré :

259 601 décès dus aux accidents de la circulation à travers 54 pays du continent africain, ce qui représente 24% du fardeau mondial des decès dus à des traumatismes causés par les accidents de la circulation.

Selon les estimations, en 2021, on a enregistré 259 601 décès dus aux accidents de la circulation à travers 54 pays du continent africain,[3] ce qui représente 24% du fardeau mondial des decès dus à des traumatismes causés par les accidents de la circulation. L'estimation moyenne du taux de mortalité sur les routes en Afrique est de 19,6 pour 100 000 habitants, avec des variations significatives allant de 6,6 pour 100 000 à 37,4 pour 100 000, et 26 pays excédant la moyenne sur le continent (Figure 1).

La répartition des décès sur le continent n'est pas toujours en corrélation avec la part sous-régionale du parc automobile. L'Afrique de l'Ouest et l'Afrique de l'Est comptent 64 % des décès survenus sur le continent, mais seulement un tiers du parc automobile, tandis que l'Afrique du Nord et l'Afrique australe comptent moins d'un tiers des décès, bien qu'elles détiennent les deux tiers du parc automobile (Figure 2).

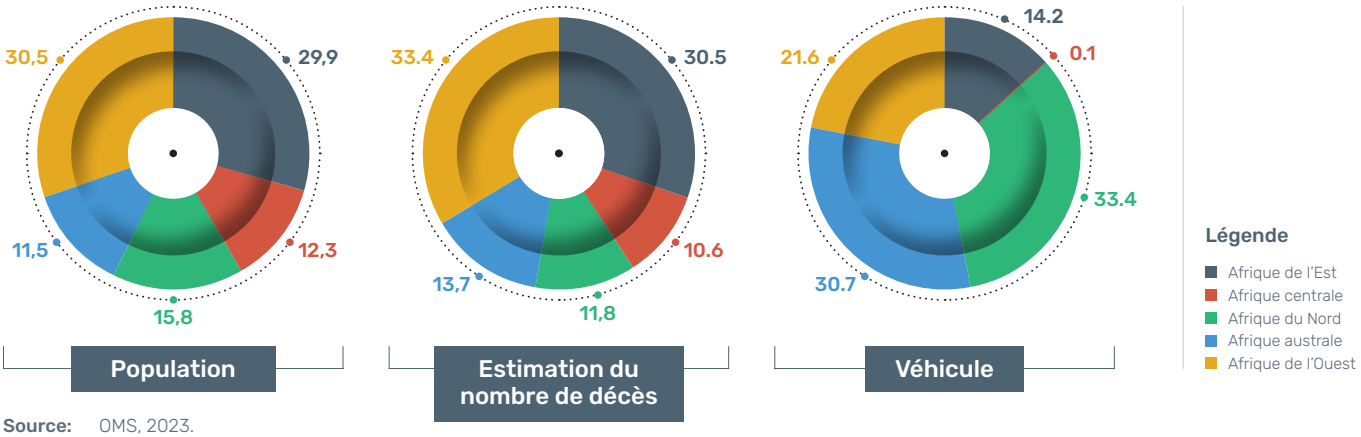
Figure 1 : Estimation des taux de mortalité sur les routes pour 100 000 habitants, 2021



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

3. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) produit de manière périodique des estimations du nombre de décès dus aux accidents de la circulation pour l'ensemble des États membres. Les méthodes utilisées pour calculer les estimations sont décrites à l'Annexe 1 du *GSRRS de 2023*.

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

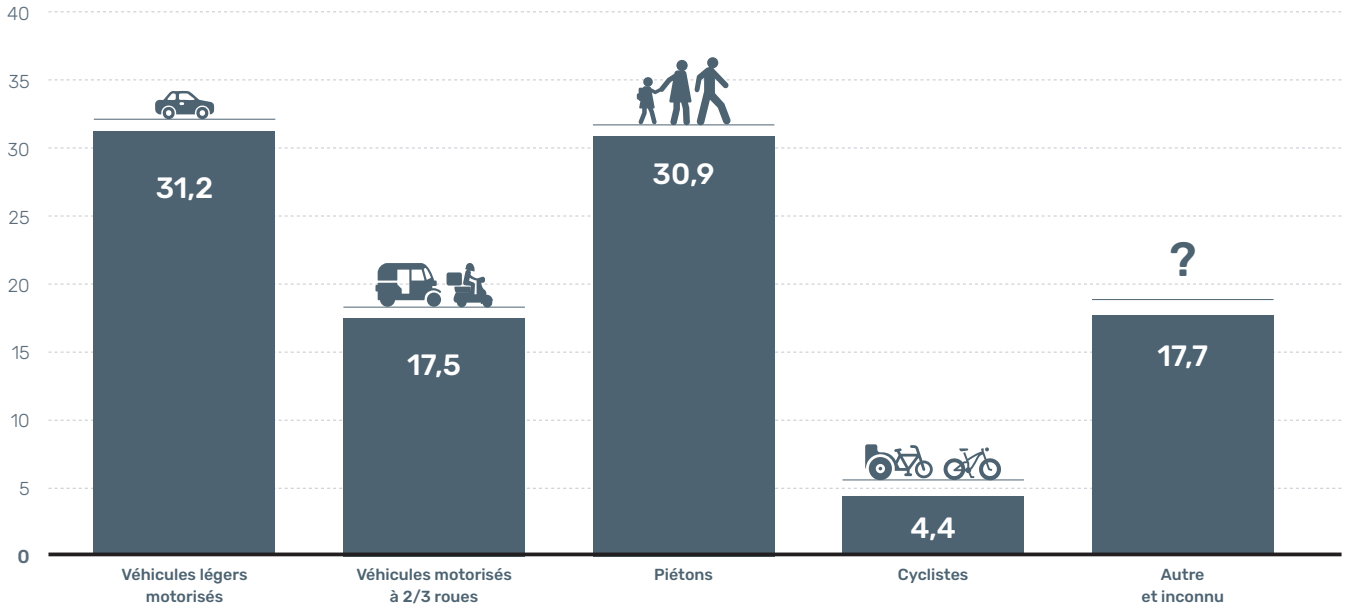


Source: OMS, 2023.
Note: N=54.

La plus forte proportion de décès par accident de la circulation touche les hommes (75 %), les personnes âgées de 18 à 59 ans (66 %) et les usagers de la route vulnérables (53 %), les piétons représentant 31 % de l'ensemble des décès (Figure 3).

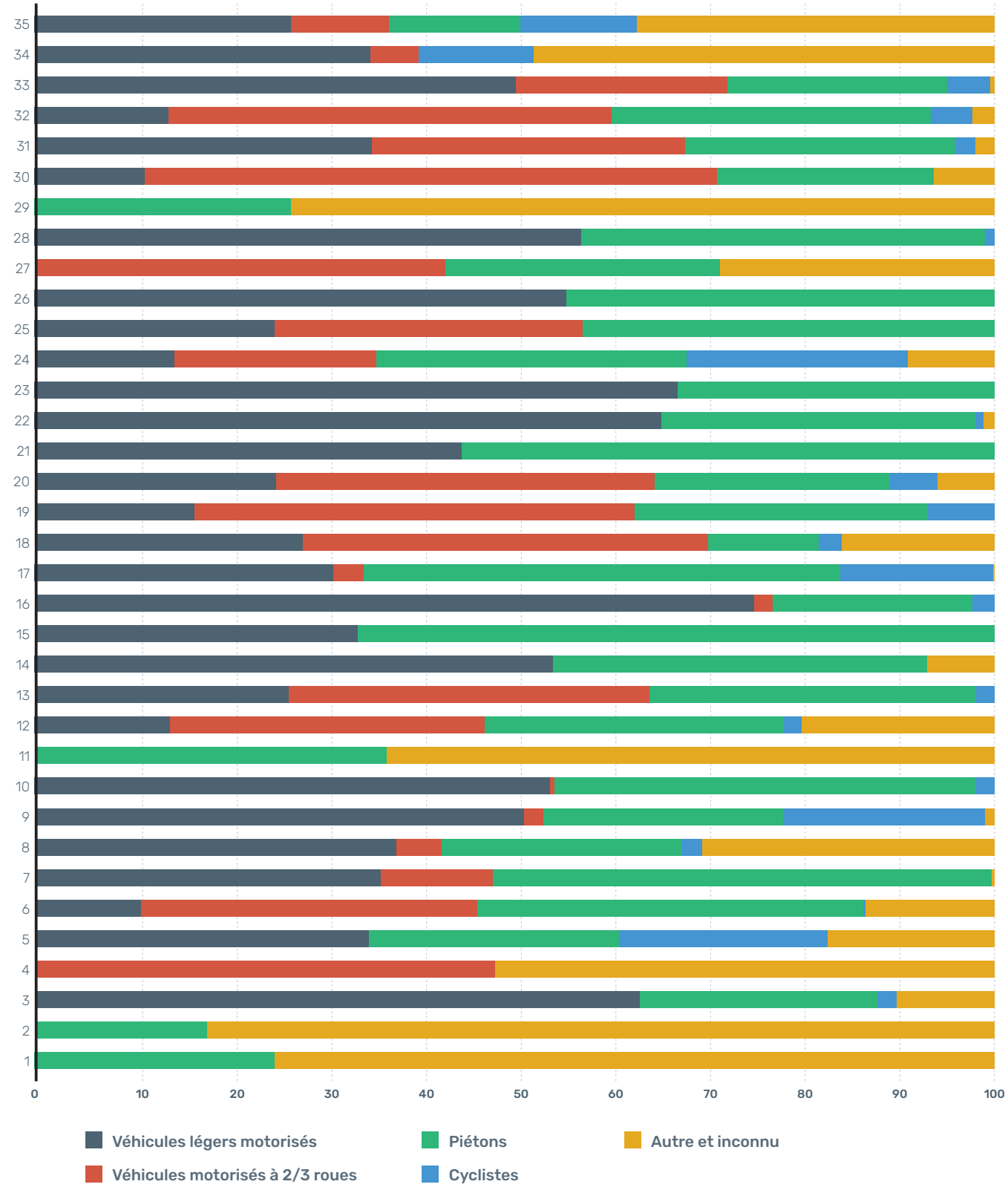
La répartition des décès d'usagers de la route varie d'un pays à un autre, huit pays présentant des répartitions différentes de la tendance observée à l'échelle continentale. Dans quatre de ces pays, les passagers d'une voiture représentent plus de 60 % de l'ensemble des décès, tandis que dans les quatre autres, les usagers de la route non spécifiés ou autres représentent plus de 60 % de tous les décès (Figure 4).

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



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

Figure 4: Répartition des décès dus aux accidents de la circulation par type d'usagers de la route, 2021

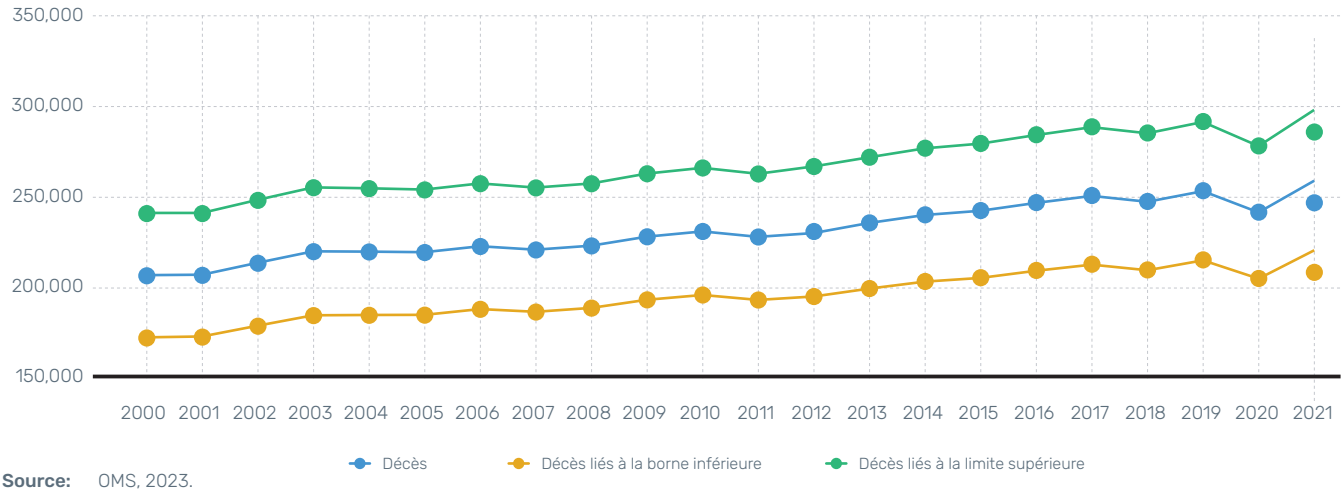


Source: OMS, 2023.
Note: N=35.

Tendances des estimations du nombre de décès dus aux accidents de la circulation entre 2000 et 2021

Depuis 2000, on observe une hausse globale du nombre estimé de décès dus aux accidents de la circulation en Afrique. Cette hausse se poursuit progressivement en dépit d'une légère baisse enregistrée en 2020, imputable à la réduction de la mobilité pendant la pandémie de COVID-19 (Figure 5). Il convient de noter qu'en dépit de la hausse globale, depuis 2010, il y a eu une réduction du nombre estimé de décès dus aux accidents de la circulation dans 22 pays, à savoir six pays en Afrique centrale et orientale, quatre en Afrique du Nord, et trois en Afrique australe et en Afrique de l'Ouest. Sur ce nombre, trois pays sont parvenus à réduire le nombre de décès de 40 à 49 %, deux pays de 30 à 39 %, cinq pays de 20 à 29 %, dix pays de 10 à 19 % et deux pays de moins de 10 %.

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



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

Rapports sur les traumatismes et décès imputables aux accidents de la circulation

Vingt-six pays indiquent le nombre de personnes ayant subi des traumatismes graves et seuls quatre pays disposent de données sur l'estimation de la proportion du nombre de personnes ayant subi des traumatismes par accident de la circulation qui souffrent d'un handicap à long terme suite à l'accident. Cinquante et un pays ont déclaré un total de 82 865 décès survenus sur les routes en 2021. Les chiffres des décès déclarés proviennent des systèmes de collecte de données des pays, qui reposent le plus souvent sur une source unique et ne prennent pas en compte l'ensemble des décès survenus suite à des accidents de la circulation.

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a recours à des modèles mathématiques pour faire l'estimation des décès dus aux accidents de la circulation, afin de relever les défis inhérents aux systèmes de collecte de données et de s'assurer que les chiffres reflètent plus précisément le fardeau que représentent les décès dus aux accidents de la circulation (Mitra et Bhalla, 2023 ; Martensen et al., 2021 ; Papadimitriou, Iaych, et Adamantiadis, 2019).[4]

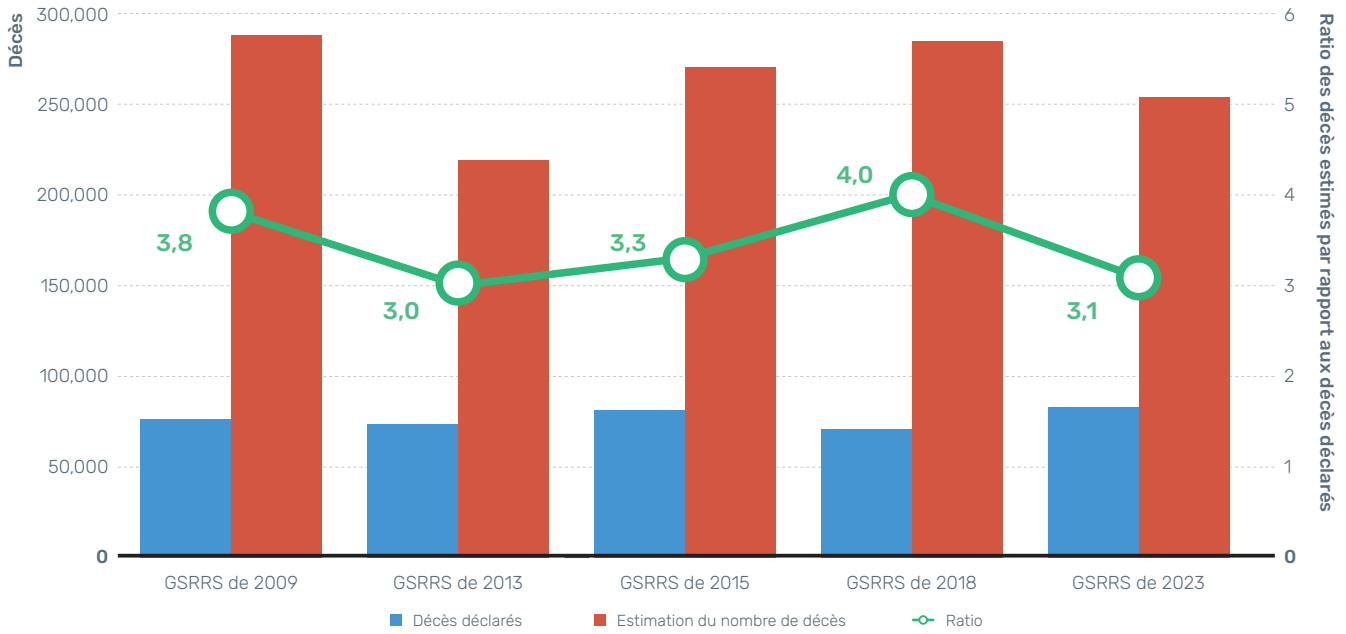
4. Voir le GSRRS de 2023 pour obtenir de plus amples informations sur la méthodologie d'estimation.

Selon les estimations de l'OMS, le nombre de décès dus aux accidents de la circulation en 2021 dans 54 pays d'Afrique s'élève à 259 601, soit trois fois plus que le nombre de décès déclarés par les pays.[5] Lorsqu'on compare les estimations de l'OMS aux chiffres communiqués par les 51 pays ayant déclaré des données sur les décès, seuls six présentent des chiffres qui correspondent, ou presque, aux estimations de l'OMS. S'agissant des autres pays, le rapport entre les estimations et les décès déclarés varie de 0,1 à 49,1, indiquant ainsi que certains pays ne déclarent pas suffisamment de décès. La Figure 6 montre les estimations et les déclarations de décès effectués depuis le GSRRS de 2009, mettant en évidence des divergences persistantes mais fluctuantes. L'écart le plus important a été observé lors du GSRRS de 2018, où les estimations de la mortalité sur les routes étaient quatre fois plus élevées que les décès déclarés.

Trente-neuf pays déclarent avoir pris des mesures visant à remédier aux divergences entre les estimations et les données communiquées. Ces efforts comprennent la collaboration entre les dépositaires de données (par exemple, la police, les hôpitaux, la médecine légale) pour intégrer les sources de données et les initiatives de renforcement des capacités. Toutefois, des écarts entre les décès déclarés et les estimations de décès ont été identifiés depuis le premier Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde (2009) et continuent à se creuser dans certains pays. À cet égard, la Déclaration de Marrakech lors du premier Forum africain sur la sécurité routière (2018) a exhorté les pays à accorder la priorité à l'élaboration de leurs systèmes d'enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil (CRVS) afin d'améliorer l'exactitude des données sur les décès imputables aux accidents de la circulation. Des évaluations réalisées dans chaque pays, notamment celles menées en Éthiopie et en Tanzanie, ont fait ressortir des écarts importants entre les statistiques officielles et les estimations à l'échelle mondiale (Martensen et al., 2021 ; Segui-Gomez et al., 2021 ; OMS, 2010).

Plusieurs pays (Côte d'Ivoire, Maroc, Sénégal, Tanzanie et Zambie) ont réalisé des progrès dans l'amélioration de leurs systèmes de collecte de données sur la sécurité routière par le biais de diverses initiatives nationales ou régionales, de

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



Source: OMS, 2023.

5. Des divergences entre les décès déclarés et les estimations ont été identifiées depuis le premier Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde (2009). Aux fins de mise à jour des estimations de décès, l'OMS produit des révisions des estimations générales de la santé, qui sont disponibles l'adresse suivante : https://www.who.int/data/global-health-estimates.

collaborations et d'efforts de renforcement des capacités. Certes, les initiatives ont mis l'accent sur l'intégration des données provenant de la police, des hôpitaux et des registres des décès, mais les lacunes en matière de coordination et d'interopérabilité des systèmes persistent (Mitra et Bhalla, 2023).

Si les pays déclarent le nombre total de décès dus aux accidents de la circulation, les rapports sur les décès par différents groupes de population sont incomplets. La répartition des victimes des accidents de la circulation par âge, par genre et par type d'usager de la route n'est pas déclarée de manière uniforme sur le continent. Vingt-trois pays fournissent des informations sur la répartition par genre, tandis que seize pays en fournissent sur la répartition par âge, mais les données sont incomplètes pour certains groupes d'âge. Trente-cinq pays indiquent la répartition par type d'usager de la route. Notamment, dans 10 pays, les décès imputables aux accidents de la circulation sont répartis entre seulement deux types d'usagers de la route, tandis que quatre pays enregistrent un nombre considérable de décès parmi les types d'usagers inconnus/autres de la route.

Les autres groupes de population sont l'âge et le type d'utilisateur (11 pays), les décès survenus lors d'accidents au travail, y compris les décès des conducteurs se rendant au travail et en revenant, tout en se déplaçant dans le cadre de leur travail (par exemple, les chauffeurs-livreurs), et les décès des conducteurs de véhicules professionnels (par exemple, les chauffeurs de bus, les chauffeurs de camion), qui sont tous déclarés par moins de 10 pays.

Il est indispensable d'assurer la sécurité des conducteurs afin de réduire le nombre d'accidents de la circulation liés au travail, et cette démarche requiert un effort concerté de la part des employeurs, des gouvernements et des entreprises. Les employeurs peuvent mettre en œuvre des programmes de sécurité à l'intention des conducteurs, fournir des véhicules bien entretenus dotés de dispositifs de sécurité modernes, imposer des périodes de repos pour éviter la fatigue et recourir à des technologies telles que la télématique et les chronotachygraphes en vue de surveiller le comportement au volant. Les entreprises peuvent définir des protocoles de sécurité pour leur parc, notamment en ce qui concerne la gestion de la vitesse, les limites d'heures de conduite et les dispositifs de contrôle de la sécurité. Les gouvernements complètent ces efforts en appliquant les réglementations relatives à la sécurité sur le lieu de travail, en améliorant l'infrastructure routière et en encourageant les meilleures pratiques (ERSO, 2015 ; OMS, 2021).

ÉTUDE DE CAS 1

Observatoire africain de la sécurité routière : vers un Forum et un Centre de données panafricains sur la sécurité routière

L'Afrique est la région du monde où le taux de mortalité par accident de la circulation est le plus élevé. Chaque année, ces accidents entraînent le décès de dizaines de milliers de personnes, font des millions de personnes victimes de traumatisme et imposent un fardeau économique et social considérable aux pays de l'ensemble du continent. En réponse à ce défi, l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO) a été lancé en 2018 en tant que plateforme régionale de connaissances et référentiel de données dans le but d'orienter les interventions en matière de sécurité routière fondées sur des données probantes. Investi de la mission d'autonomiser les pays africains grâce à des systèmes de données robustes et à un soutien politique, l'ARSO joue un rôle déterminant pour favoriser la promotion de routes plus sûres et d'une mobilité durable sur l'ensemble du continent.

Relever les défis en matière de données et de renforcement des capacités

Le manque de données fiables sur la sécurité routière a longtemps constitué une entrave aux renforcements des capacités des nations africaines à mettre en œuvre des interventions ciblées et efficaces en matière de sécurité. Des défis tels que des méthodes de collecte de données incohérentes, une capacité d'analyse limitée et une collaboration transfrontalière insuffisante ont contribué à maintenir des taux élevés de décès et de traumatismes. Conscients de ces problèmes, les ministres africains des Transports ont lancé la Déclaration de Lomé en 2017, exhortant la Commission de l'Union africaine (CUA), la Banque mondiale, le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA-ONU) et la Banque africaine de développement (BAD) à créer un observatoire régional pour harmoniser et renforcer les systèmes de données sur la sécurité routière.

L'ARSO a ensuite été créé sous les auspices de la CUA et aligné sur la Charte africaine de la sécurité routière. Cet observatoire constitue une plateforme centralisée permettant aux États membres de collecter, d'analyser et de partager des données sur la sécurité routière, permettant ainsi aux responsables de l'élaboration des politiques d'assurer le suivi des tendances, d'identifier les zones à haut risque et de concevoir des interventions fondées sur des données probantes.

Composantes essentielles et gouvernance

Les activités de l'ARSO ont jusqu'à présent été structurées autour de plusieurs composantes essentielles :

1

Référentiel et analyse de données : L'ARSO sert de répertoire centralisé pour les données relatives aux accidents et à la sécurité routière, et soutient l'analyse des tendances, le suivi et la prise de décision. Des produits tels que le Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique définissent des bases de référence et mesurent les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière.

2

Indicateurs harmonisés et « indicateurs minimaux de l'ARSO » : l'accord entre les pays membres sur les indicateurs harmonisés minimaux pour la collecte de données sur les accidents a constitué une étape importante. Connu sous le nom de « indicateurs minimaux de l'ARSO », ce cadre permettra d'assurer la cohérence et la comparabilité entre les pays, favorisant ainsi des analyses plus précises entre les pays.

3

Partage des connaissances et renforcement des capacités : L'ARSO facilite la collaboration entre les États membres par le biais de webinaires, de programmes de formation et d'ateliers techniques à fort impact. Ces initiatives permettent de renforcer les systèmes nationaux de gestion des données, y compris les indicateurs de performance en matière de sécurité (IPS) et l'enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil (CRVS).

Gouvernance et parrainage

Un comité de pilotage transitoire, actuellement composé de représentants issus du Bénin, du Cameroun, du Kenya, du Maroc, du Nigéria, de l'Ouganda et de l'Afrique du Sud, oriente les activités de l'ARSO. Ce comité assure la supervision stratégique et veille à l'alignement sur la mission et les objectifs de l'ARSO. Les travaux de l'Observatoire ont jusqu'à ce jour bénéficié du soutien d'un large éventail de partenaires financiers, notamment l'Union européenne (UE), la Banque mondiale, le SSATP, le Fonds mondial pour la sécurité routière, la BAD, UK Aid et l'Agence française de développement (AFD). Le soutien technique fourni par des organisations telles que l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA), la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et le Forum international des transports (FIT) a été déterminant pour la réalisation des objectifs de l'ARSO. À compter de 2025, l'UE sera le principal bailleur de fonds.

Impact et enseignements tirés

Les efforts de l'ARSO ont déjà eu un impact transformateur sur la gestion des données liées à la sécurité routière à travers le continent. En fournissant un référentiel centralisé de données, l'ARSO peut doter les pays de moyens d'analyser plus efficacement les données sur les accidents et de mettre en œuvre des interventions ciblées.

L'une des plus grandes forces de l'ARSO réside dans son approche collaborative. Les partenariats avec les gouvernements nationaux, les communautés économiques régionales et les organisations internationales ont été essentiels à son succès. Cependant, des défis tels que les capacités techniques inégales entre les États membres et les problèmes de qualité des données soulignent la nécessité d'un soutien et d'investissements continus.

Réalisations clés

Depuis sa création, l'ARSO a réalisé des progrès notables dans le renforcement de la sécurité routière à travers l'Afrique :

Mobilisation par le biais des Assemblées générales et des réunions :
L'ARSO a animé de nombreuses rencontres, notamment le 1er Forum africain sur la sécurité routière à Marrakech (2018), les Assemblées générales en Afrique du Sud (2019) et en mode virtuel (2022), et la Réunion continentale sur la sécurité routière au Maroc (2024). Ces événements ont favorisé la collaboration et contribué à promouvoir le programme de l'ARSO.

Publications:
Le Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020 a marqué une étape importante en rédigeant le premier rapport de référence à l'échelle continentale. Ce rapport a fourni des informations essentielles sur les défis et les opportunités en matière de sécurité routière. Ce rapport marque une autre étape importante vers la mise en place d'un mécanisme de suivi harmonisé pour l'Afrique.

Indicateurs harmonisés :
Grâce à des accords tels que le Communiqué de Dakar, le Communiqué d'Abuja et la Déclaration de Marrakech, les États membres ont pris l'engagement en faveur de l'utilisation d'indicateurs harmonisés afin d'assurer un suivi systématique des données relatives à la sécurité routière.

Renforcement des capacités par le biais de webinaires :
Une série de webinaires a permis aux organismes chefs de file d'acquérir les compétences nécessaires pour améliorer leurs systèmes de données, gérer les données sur les accidents et mettre en œuvre des indicateurs de performance en matière de sécurité.

En 2020, l'ARSO et l'Observatoire de la sécurité routière en Asie-Pacifique ont reçu le Prix international Prince Michael de la sécurité routière, en reconnaissance de leurs contributions innovantes à la sécurité routière au plan mondial.

Conclusion

L'Observatoire africain de la sécurité routière représente une approche novatrice pour répondre à la crise liée à la sécurité routière en Afrique. À travers l'harmonisation de la collecte des données, la promotion du partage des connaissances et le renforcement des capacités, l'Observatoire africain de la sécurité routière peut fournir aux États membres les outils nécessaires à la mise en œuvre de politiques et de programmes fondés sur des données probantes. À ce jour, ses réalisations soulignent l'importance de la collaboration et de l'innovation pour sauver des vies et construire des routes plus sûres.

Des partenariats efficaces et une coopération étroite entre les autorités nationales, les organisations internationales et les experts clés sont essentiels à chaque étape du développement, du fonctionnement et de l'amélioration de l'ARSO. Au fur et à mesure de son évolution, l'ARSO possède un immense potentiel pour servir de modèle aux observatoires régionaux de la sécurité routière dans le monde entier, contribuant ainsi au transport durable et à l'amélioration de la santé publique dans toute l'Afrique.

ÉTUDE DE CAS 2

Politiques de sécurité routière fondées sur les données : la Matrice des collisions du Maroc soustend et facilite les mesures et les interventions stratégiques en matière de sécurité routière

Au Maroc, une nouvelle initiative redéfinit la manière dont la sécurité routière peut être comprise et prise en compte. Élaborée par l'Agence nationale de la sécurité routière (NARSA), la matrice des collisions se fonde sur des données pour découvrir la dynamique des accidents et identifier les interactions à haut risque entre les usagers de la route. Cet outil de diagnostic innovant fournit aux décideurs des informations pertinentes, ouvrant ainsi la voie à des interventions ciblées pour sauver des vies.

Contexte et défis

À l'instar de nombreux autres pays, les accidents de la circulation au Maroc affectent de manière disproportionnée les usagers de la route tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Une compréhension limitée des facteurs spécifiques contribuant à ces accidents a entravé la mise en place d'une planification efficace de la sécurité. Afin de remédier à cette situation, la NARSA a entrepris le projet intitulé « Matrice des collisions », afin de mieux cerner la dynamique des accidents de la circulation.

La Matrice des collisions est conçue pour identifier les tendances des accidents grâce à l'analyse des interactions entre les usagers de la route. Il met en évidence des scénarios à haut risque, tels que des collisions impliquant des motocyclistes et des camions ou des voitures et des piétons, offrant ainsi une base pour hiérarchiser les mesures de sécurité. Selon la NARSA, des données fiables constituent la pierre angulaire d'une planification efficace de la sécurité routière, soulignant le potentiel de la matrice dans la résolution de la crise que traverse le Maroc en matière de sécurité routière.

Conception et mise en œuvre du Projet

Le Projet lié à la Matrice des collisions a suivi une approche structurée en plusieurs phases :

(1) Collecte de données: Les données sur les accidents ont été recueillies à partir des rapports de police, englobant plus de 120 000 accidents. Chaque cas a été catégorisé de manière à saisir des détails tels que le type de route, l'heure de la journée et les types d'usagers de la route impliqués.

(2) Élaboration de Matrice: À l'aide des données recueillies, la NARSA a conçu une Matrice des collisions détaillée pour visualiser les interactions entre les usagers de la route. Les accidents ont été classés en deux catégories, à savoir : les incidents impliquant un seul véhicule, les collisions entre plusieurs véhicules et impliquant des piétons et d'autres configurations. Cette catégorisation a mis en évidence les principaux facteurs de décès et de traumatismes.

(3) Implication des parties prenantes : Les constatations ont été partagées avec les parties prenantes, notamment les autorités locales et les départements ministériels, afin de faciliter la prise de décisions éclairées. En fournissant des informations à la fois nationales et locales, la matrice a donné aux décideurs politiques les moyens de concevoir des interventions sur mesure.

(4) Interventions ciblées : Sur la base de ces informations, des plans d'action ciblés ont été mis en œuvre. À titre d'exemple, le projet a accordé la priorité aux motocyclistes, qui sont particulièrement vulnérables. Les interventions ont consisté à distribuer des casques de sécurité, à faire respecter les lois sur le port du casque et à limiter les modifications apportées au moteur des motocyclettes. Des pistes cyclables et des voies réservées aux cyclistes ont également été créées dans les zones urbaines, afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route non motorisés.

Enseignements tirés

La Matrice des collisions[a] souligne l'importance de données fiables dans la planification de la sécurité routière. Des données précises sur les accidents permettent non seulement d'éclairer les interventions, mais aussi d'évaluer en continu leur efficacité. La collaboration entre les parties prenantes s'est également révélée essentielle. En associant les autorités locales, les responsables de l'élaboration des politiques et les organismes chargés de l'application de la loi, le projet a veillé à ce que les solutions soient à la fois inclusives et pratiques.

L'initiative a également permis de souligner la nécessité d'une innovation continue. Les efforts futurs devraient accorder la priorité à l'adoption de technologies avancées, telles que la surveillance du trafic en temps réel, afin de fournir des informations plus précises et en temps opportun.

Résultats et impact

La Matrice de collision a déjà eu un impact considérable sur les interventions en matière de sécurité routière au Maroc. En offrant un aperçu exhaustif de la dynamique des accidents, il a permis aux responsables de l'élaboration des politiques de consacrer leurs ressources aux questions les plus importantes. Au nombre des réalisations clés, on peut citer les suivantes :

Amélioration des informations :
La matrice a fourni une ventilation des accidents de la circulation, indiquant que les accidents impliquant un seul véhicule et les collisions impliquant des motocyclistes et des véhicules de poids lourds constituent les principaux facteurs de mortalité.

Actions ciblées :
Les interventions fondées sur la matrice ont conduit à des améliorations notables. Des campagnes de distribution de casques couplées à une répression plus rigoureuse ont permis d'accroître considérablement le port de casque chez les motocyclistes. Ces mesures, ainsi que l'amélioration de l'infrastructure routière, ont permis de réduire la gravité des traumatismes.

Prise de décision éclairée :
Les autorités locales ont adopté la matrice en vue d'adapter les mesures de sécurité aux défis régionaux spécifiques, tels que la congestion urbaine ou l'état des routes en milieu rural.

Certes, les premiers succès du projet sont évidents, mais des défis restent à relever. Les prochaines étapes identifiées par la NARSA consistent à garantir la durabilité des interventions et à élargir la portée de la matrice afin d'inclure les systèmes de suivi automatisé du trafic.

Conclusion

La Matrice des collisions du Maroc illustre la façon dont les approches fondées sur les données peuvent transformer les stratégies liées à la sécurité routière. En mettant l'accent sur les interactions à haut risque et en fournissant aux parties prenantes des informations pertinentes, cette initiative a jeté des fondements solides pour des mesures et des interventions susceptibles de réduire les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

À mesure que le Maroc continue d'affiner et d'étendre la Matrice des collisions, son impact devrait s'accroître, offrant un modèle pouvant être adopté par d'autres nations qui souhaitent relever les défis liés à la sécurité routière par le biais d'une planification fondée sur des données probantes. Le projet démontre qu'avec les bons outils et les bonnes collaborations, il est possible de créer des routes plus sûres et de sauver des vies.

a. Pour un exemple de matrice de collision, veuillez visiter collision_matrix_2024_update.png (3780×2126).

SECTION 2.

Piliers de la sécurité routière

Le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique s'aligne sur les cinq piliers de la sécurité routière : gestion de la sécurité routière, routes et mobilité plus sûres, sécurité des véhicules, sécurité des usagers, et intervention après accidents. Les sections suivantes donnent un aperçu de l'état d'avancement de la mise en œuvre des interventions dans chaque pilier.

Gestion de la sécurité routière

La gestion de la sécurité routière est une approche systématique visant à réduire le fardeau et la gravité des accidents de la circulation et des décès dus à ces accidents. Un système efficace de gestion de la sécurité routière intègre les fonctions de gestion institutionnelle, les interventions et les résultats afin d'aborder la sécurité routière de manière globale, en mettant l'accent sur la collaboration, la responsabilité et les stratégies fondées sur des données probantes. Les fonctions clés en matière de gestion de la sécurité routière sont la coordination, la législation, le financement et la mobilisation des ressources, la promotion, le suivi et l'évaluation, la recherche, le développement et le transfert de connaissances (Bliss et Breen, 2009), et une institution clé devrait être désignée pour remplir ces fonctions (c'est-à-dire les organismes chefs de file en matière de sécurité routière).

Le Plan d'action africain pour la sécurité routière 2021-2030 présente six réalisations attendues pour la gestion de la sécurité routière, chacune accompagnée d'actions ou de recommandations visant à améliorer la sécurité routière (référez-vous à l'Annexe A pour avoir de plus amples informations). Les sections ci-après donnent un aperçu de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations.

Organismes chefs de file de la sécurité routière

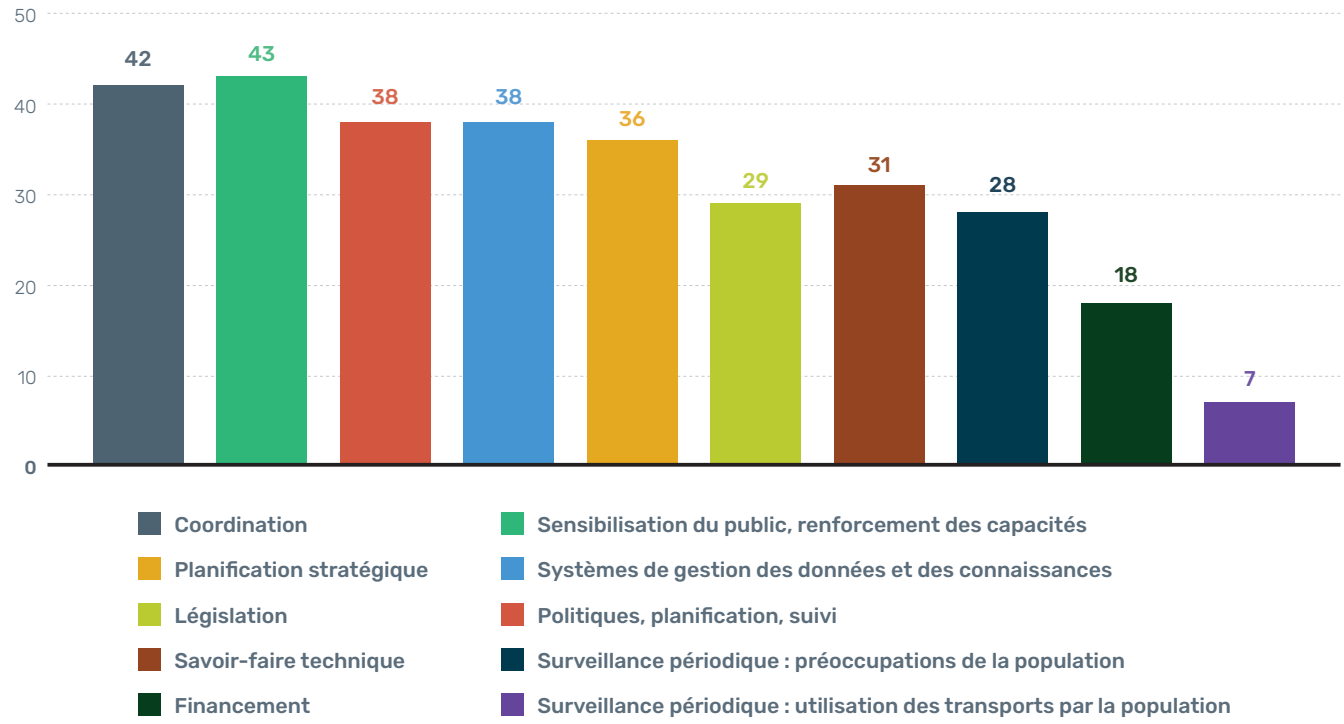
Les organismes chefs de file de la sécurité routière (RSLA) jouent un rôle déterminant dans le renforcement de la gestion de la sécurité routière en pilotant les financements stratégiques, en fixant des objectifs bien définis et en assurant une gestion efficace des données alignée sur les cadres mondiaux. Ces organismes sont au cœur d'une approche globale qui intègre des mécanismes de financement durables, l'élaboration de stratégies robustes, des objectifs alignés sur la communauté internationale et des systèmes de données avancés. Selon le document de travail du SSATP sur les RSLA en Afrique, ces organismes coordonnent la participation des pouvoirs publics, de la société civile et d'autres parties prenantes pour améliorer les résultats en matière de sécurité (Mitullah, Small et Azzouzi 2022).

Quarante-neuf pays déclarent disposer d'un RSLA national pour diriger et coordonner les activités liées à la sécurité routière. Les principales fonctions des RSLA, signalées par 43 pays, comprennent la coordination ; la sensibilisation du public et le renforcement des capacités ; les politiques, la planification et le suivi ; ainsi que les systèmes de gestion des données et des connaissances (Figure 7). Toutefois, la réalisation d'une surveillance périodique de l'utilisation des transports par la population (c'est-à-dire le suivi de la mesure dans laquelle la population utilise différents modes de transport) représente une fonction moins prioritaire, étant donné qu'elle n'est confiée aux RSLA que dans sept pays.

Financement des RSLA

Des allocations budgétaires gouvernementales en faveur des RSLA sont communiquées dans 29 pays, dont 20 fournissent des informations détaillées sur le montant du financement. Ces allocations budgétaires portent principalement sur la prévention des accidents et des traumatismes, le renforcement des capacités, les

Figure 7: Pays déclarant les fonctions de l'Organisme chef de file de sécurité routière, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=43.

soins et la prise en charge des personnes victimes de traumatisme, ainsi que sur la surveillance, le suivi et l'évaluation, environ deux tiers des pays bénéficiant d'allocations à cet effet. En revanche, seulement environ un tiers des pays indiquent qu'ils consacrent des dotations budgétaires à la rééducation des victimes et aux soins palliatifs, ainsi qu'à la recherche.

Selon 18 pays, le financement des activités liées à la sécurité routière repose principalement sur les recettes des administrations publiques. Douze pays consacrent 50 % ou plus du montant total de leur financement à cette source, et six pays y consacrent moins de 50 %. Les autres sources de financement intègrent l'assurance automobile (16 pays), les bailleurs de fonds internationaux (15 pays), les taxes spéciales (14 pays), les bailleurs de fonds nationaux (13 pays) et l'assurance générale (11 pays). Les contributions provenant de ces sources varient de 2 à 25 %, à l'exception de celles provenant des bailleurs de fonds nationaux qui, dans un pays, atteignent 60 %.

Les mesures fiscales telles que les impôts sur les carburants, l'utilisation des routes (par exemple, les péages) et l'achat de véhicules, les sanctions économiques en cas d'infraction et l'assurance des véhicules offrent d'autres possibilités de financement. Parmi celles-ci, les mesures les plus largement adoptées sont la taxe sur l'assurance automobile (appliquées dans 37 pays), le carburant (34 pays), les péages routiers (32 pays), les boissons alcoolisées (31 pays), et l'achat de véhicules (30 pays). Cependant, seuls 19 pays consacrent des fonds provenant de mesures fiscales à la sécurité routière.

Les enseignements tirés de l'étude menée par le *SSATP sur les RSLA en Afrique* (Mitullah, Small et Azzouzi, 2022) soulignent l'importance d'une compréhension globale de leur capacité de gestion et de leur performance dans la mise en œuvre des interventions en matière de sécurité routière. Il est recommandé de procéder à une analyse plus approfondie, en utilisant des outils tels que les examens des capacités de gestion de la sécurité routière du Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) (Bliss et Breen, 2013), afin d'évaluer de façon détaillée l'appropriation par les institutions, les ressources financières et humaines, ainsi que les fonctions essentielles des RSLA. Cette évaluation exhaustive permettrait d'identifier les lacunes et les opportunités afin de renforcer l'efficacité institutionnelle des RSLA, en veillant à ce qu'ils soient bien équipés pour mettre en œuvre le Plan d'action 2021-2030 pour la sécurité routière en Afrique et contribuer à la réalisation d'objectifs plus larges en matière de sécurité routière au niveau régional.

ÉTUDE DE CAS 3

Transformer la sécurité routière au Kenya : Plan d'action national 2024-2028 pour la sécurité routière

Dans un contexte où la vitalité économique et sociale du Kenya est fortement tributaire du transport routier, ce pays est confronté à un défi de taille en matière de sécurité routière. Étant donné que les réseaux routiers assurent le transport de plus de 90 % des biens et des services, les accidents sont devenus une menace importante pour les vies et les moyens de subsistance. Conscient de l'urgence de la situation, le Gouvernement kenyan a lancé le Plan d'action national 2024-2028 pour la sécurité routière (NRSAP), une stratégie ambitieuse et multiforme visant à réduire de 50 % le nombre de victimes des accidents de la routière d'ici à 2030. Cette initiative reflète un engagement audacieux visant à créer des routes plus sûres grâce à une collaboration multisectorielle et à des interventions durables.

Cadre stratégique relatif à la sécurité routière

Le NRSAP tire son fondement des cadres mondiaux, tels que la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière, tout en intégrant les priorités locales. Reposant sur l'approche « Système sûr », il reconnaît l'interdépendance de la conception des routes, des normes applicables aux véhicules, du comportement des usagers et des services fournis suite à un accident. La stratégie s'articule autour de huit priorités clés :

(1) **Renforcement des partenariats :**
Renforcer la coordination entre les organismes publics, le secteur privé et la société civile

(2) **Financement durable :**
Mettre en place des mécanismes spécifiques de financement, dont le Fonds national pour la sécurité et le transport routiers

(3) **Ciblage des risques :**
Identifier les zones à haut risque et déployer des interventions ciblées

(4) **Sécurité des infrastructures :**
Améliorer la conception des routes pour les rendre conformes aux normes de sécurité

(5) **Normes applicables aux véhicules :**
Garantir le respect des règles de sécurité

(6) **Changement de comportement :**
Cibler les comportements dangereux sur la route grâce au respect du code de la route et à la sensibilisation

(7) **Services fournis suite à un accident :**
Améliorer les interventions d'urgence et les soins de traumatologie

(8) **Donnes et suivi :**
Mettre en place des systèmes robustes pour la collecte et l'évaluation des données sur la sécurité routière

S'exprimant lors du lancement du plan, le Président William Ruto a souligné l'importance de la sécurité routière, en insistant sur la collaboration indispensable entre tous les secteurs en vue de transformer les routes en corridors sûrs de productivité et d'opportunités.

Mise en œuvre concertée pour plus d'impact

Une structure de gouvernance rigoureuse assure la gestion de la mise en œuvre du NRSAP qui comprend : le Comité du Cabinet sur la santé et la protection sociale, qui assure une supervision de haut niveau ; le Comité directeur multi-agences (MASC), qui assure la coordination entre les agences ; et les groupes de travail techniques, qui mettent en œuvre les aspects techniques et opérationnels.

Des parties prenantes telles que l'Autorité nationale des transports et de la sécurité (NTSA), le Service national de police du Kenya et les opérateurs de transport privés jouent un rôle prépondérant dans la conduite de ce programme. La NTSA est chargée en particulier d'assurer la supervision de la stratégie, en se fondant sur le mandat qui lui a été conféré par la Loi de 2012 sur la NTSA afin de garantir la conformité aux normes de sécurité routière.

L'allocation de 10 % des budgets d'infrastructure routière à des mesures de sécurité, telles que les passages pour piétons, l'éclairage et les barrières, constitue une innovation majeure du NRSAP. De plus, une partie de la taxe sur les carburants sera consacrée aux programmes de sécurité, permettant ainsi de garantir un financement constant.

S'attaquer au comportement des usagers de la route

Les excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété, l'utilisation du téléphone portable au volant, le nonport de la ceinture de sécurité et la conduite imprudente représentent les principaux facteurs de décès imputables aux accidents de la circulation au Kenya. Le NRSAP accorde la priorité à la sensibilisation et à l'application de la loi en vue de lutter contre les comportements des usagers de la route. Des campagnes de sensibilisation du public sont prévues dans le but de promouvoir une utilisation responsable des routes, assorties de sanctions plus sévères en cas d'infraction au code de la route.

Le Service national de police du Kenya a entrepris de renforcer ses capacités en matière d'application de la loi. Des systèmes automatisés, notamment des radars et des alcootests mobiles, sont déployés afin de réduire les erreurs humaines et la corruption lors de l'application de la loi.

Promouvoir les normes de sécurité des véhicules

La stratégie du Kenya s'attaque également à la sécurité des véhicules en faisant respecter des normes telles que des inspections régulières et des règles de résistance aux chocs. Les collaborations avec les constructeurs visent à améliorer la qualité des véhicules, tandis que des sanctions sévères en cas de nonconformité devraient dissuader les pratiques non conformes aux normes. Ces efforts s'alignent sur l'objectif du NRSAP, qui vise à s'assurer que les véhicules empruntant les routes du Kenya répondent aux normes internationales de sécurité.

Améliorer les services fournis suite à un accident

Une composante essentielle du NRSAP consiste à améliorer les services fournis suite à un accident afin de sauver des vies et de réduire la gravité des traumatismes. Les services ambulanciers sont en cours d'expansion et on note une réduction des délais d'intervention d'urgence grâce à une coordination centralisée. Une formation est dispensée aux agents intervenant dans les hôpitaux et des équipements renforcés sont fournis aux hôpitaux pour leur permettre de prendre en charge de manière efficace les cas de traumatisme. Un registre national des traumatismes contribuera à assurer le suivi des données sur les traumatismes, facilitant de ce fait des interventions ciblées et l'allocation des ressources.

Résultats préliminaires et perception du public

Depuis son lancement, le NRSAP s'est révélé prometteur. Les premières évaluations indiquent une réduction des excès de vitesse et un meilleur respect du code de la route dans les zones ciblées. La population soutient de plus en plus le plan, notamment les opérateurs de transport et les organisations de la société civile. Toutefois, des défis tels que l'insuffisance des infrastructures dans les zones rurales et la résistance au changement de comportement persistent.

Enseignements tirés et perspectives

Le NRSAP démontre que la collaboration multisectorielle et le financement durable sont essentiels pour les interventions en matière de sécurité routière. Le gouvernement kenyan est parvenu à mobiliser des ressources et à nouer des partenariats, notamment avec l'appui de partenaires au développement tels que la Banque mondiale et l'Union européenne. Le leadership du président Ruto a joué un rôle déterminant dans l'adhésion des différentes parties prenantes, et a permis une harmonisation dudit plan avec les priorités nationales.

À l'avenir, le Kenya compte étendre ses mesures de sécurité aux régions sous-desservies, renforcer les mécanismes d'application de la loi et intensifier les interventions fondées sur les données probantes. L'engagement du gouvernement à automatiser la gestion de la circulation et à intégrer des solutions numériques permettra de renforcer davantage l'efficacité et la transparence.

Conclusion

Le Plan d'action national 2024-2028 pour la sécurité routière reflète la détermination du Kenya à relever ses défis en matière de sécurité routière de manière globale. Grâce à la promotion de partenariats, à la priorité accordée aux interventions fondées sur des données probantes et à l'affectation de ressources, le gouvernement pose les fondements d'une route plus sûre. Certes, la route est loin d'être terminée, mais le NRSAP sert de modèle aux autres pays qui cherchent à réduire le nombre de décès sur les routes et à mettre en place des systèmes de transport plus sûrs et plus durables.

Le président Ruto a rappelé à juste titre la nécessité d'adopter une approche de tolérance zéro concernant la négligence sur les routes, afin de garantir que chaque Kenyan puisse se déplacer en toute sécurité et arriver à destination sain et sauf.

Stratégie et cibles au niveau national concernant les routes

Les RSLA jouent un rôle essentiel dans l'élaboration de stratégies et de cibles ambitieux mais réalisables qui s'alignent sur les cadres mondiaux et régionaux. Toutefois, ces efforts doivent être soutenus par un financement adéquat et durable en vue de combler l'écart entre la planification et la mise en œuvre (Mitullah, Small et Azzouzi, 2022). Trente-huit pays disposent de stratégies nationales de sécurité routière, dont 32 sont élaborées, mises en œuvre et évaluées en collaboration avec les parties prenantes, notamment les universités, les organisations de la société civile, le secteur privé et les groupes de jeunes. Trente-trois pays ont indiqué disposer d'un financement pour la mise en œuvre de la stratégie.

Certes, 24 pays ont intégré des cibles de réduction des accidents mortels à leurs stratégies, mais seuls 17 déclarent disposer de cibles de réduction des décès imputables aux accidents de la circulation. En outre, seuls 19 des cibles de réduction des décès imputables aux accidents de la circulation et 14 des cibles de réduction des accidents non mortels sont alignés sur la Cible 3.6 des Objectifs de développement durable (ODD), qui vise à réduire de moitié le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation d'ici à 2030. Si certaines stratégies nationales de sécurité routière traitent des autres formes de transport, de la sécurité des usagers de la route et du respect des normes de sécurité routière et des véhicules, seules quelques-unes ont fixé des objectifs assortis d'échéances claires en vue de leur réalisation (Tableau 1).

Tableau 1: Cibles de sécurité routière intégrées aux Stratégies de sécurité routière, 2021

	Pris en compte dans la stratégie	Cibles indiquées dans la stratégie
Modes de transport alternatifs		
Promotion de la marche comme alternative aux déplacements en voiture	14	4
Promotion de la bicyclette comme alternative aux déplacements en voiture	13	3
Promotion d'un accès pratique aux transports publics	25	8
Comportement sécuritaire des usagers de la route		
Promotion du port de la ceinture de sécurité	35	17
Promotion de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	23	10
Promotion du port du casque	38	15
Limitation de la vitesse des véhicules	37	13
Prévention de la conduite en état d'ébriété	29	11
Prévention de la conduite sous l'influence de drogues	26	5
Réduction de la distraction au volant	30	10
Assurance des périodes de repos pour les conducteurs professionnels	22	14
Normes de sécurité routière et des véhicules		
S'assurer que les routes parcourues répondent aux normes de sécurité technique pour tous les usagers	27	12
S'assurer que les nouveaux véhicules sont conformes à la réglementation technique de sécurité des Nations Unies ou aux normes équivalentes	23	5
Amélioration des délais entre l'accident et l'accès à des soins professionnels d'urgence	28	12

Source: OMS, 2023.

Ratification des instruments juridiques internationaux et régionaux relatifs à la sécurité routière

Les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière constituent des fondements sur lesquels les États peuvent élaborer des cadres juridiques nationaux régissant les interventions en matière de sécurité routière. Pour les appliquer, les pays doivent y adhérer et les intégrer à leur législation nationale, accompagnée de mesures explicites de mise en œuvre (CEE-ONU, 2020). Les États peuvent adhérer à sept conventions sur la sécurité routière considérées comme prioritaires (Encadré 1). Les pays africains ont la possibilité d'adapter ces normes à leur contexte local lors de l'actualisation ou de l'amélioration de leurs législations et politiques nationales, afin d'en garantir la pertinence et l'efficacité. À cet égard, la Charte africaine de la sécurité routière constitue également un cadre structuré pour renforcer la sécurité routière à l'échelle du continent, tout en servant d'outil de plaidoyer en faveur d'un environnement favorable à la réduction des accidents de la circulation (UA, 2016).

ENCADRE 1: Conventions des Nations Unies sur la sécurité routière

Conventions sur la circulation routière (1949 et 1968)

Convention sur la signalisation routière (1968)

Accords relatifs à la « réglementation des véhicules » (1958, 1997, 1998)

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (1957)

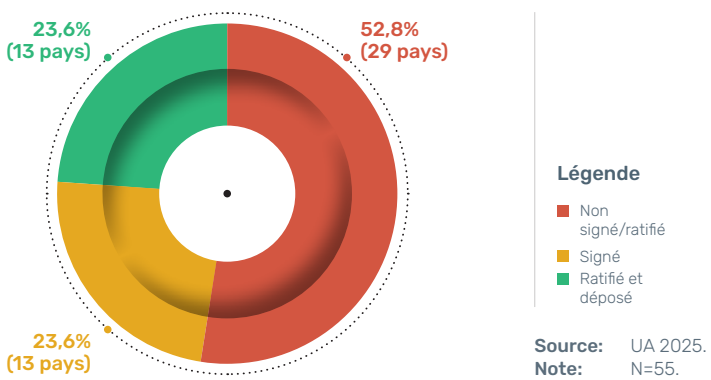
Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (1970).

Source: CEE-ONU 2020.

Parmi les autres conventions et règlements internationaux figurent la Convention sur les artères de circulation de 1950, la Convention AGR de 1975 et le Réseau routier international asiatique de 2003.

À ce jour, 31 pays africains ont adhéré à au moins une convention des Nations Unies ; seuls trois d'entre eux ont adhéré aux sept. Dans le même esprit, 13 pays ont signé, ratifié et déposé leurs instruments de ratification de la Charte africaine de la sécurité routière auprès du Cabinet juridique du Président de l'Union africaine (Figure 8).

Figure 8: Ratification de la Charte africaine de la sécurité routière, 2021



Source: UA 2025.
Note: N=55.

Gestion des données

Une gestion efficace de la sécurité routière nécessite des systèmes de données robustes permettant de cerner les problèmes, d'identifier les facteurs de risque, de définir les priorités et de suivre les progrès réalisés (OMS, 2010). Les systèmes complets de gestion des données en matière de sécurité routière intègrent des mécanismes et dispositifs de collecte et d'analyse couvrant l'ensemble des interventions, notamment les indicateurs de processus (comme la législation), les indicateurs de performance (tel que le port du casque), les mesures d'exposition (par exemple, la taille du parc automobile), les indicateurs de résultats (traumatismes et décès), ainsi que les coûts sociaux des accidents de la circulation.

Indicateurs de résultats

La plupart des pays (47) recueillent des données sur les accidents de la circulation et les traumatismes.[6] De plus, trente-quatre pays disposent d'un système de documentation des traumatismes graves. Les décès dus aux accidents de la circulation sont enregistrés par le biais du système d'enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil (CRVS) dans 21 pays, mais ce système ne constitue la source de données sur les décès imputables aux accidents de la circulation que dans trois pays. La plupart des pays (28) utilisent les registres de la police comme seule source de données sur les décès imputables aux accidents de la circulation, et un pays n'a pas communiqué de données sur la source des données utilisées (Tableau 2). La dépendance à l'égard d'une seule source de données conduit probablement à une sous-déclaration.

Les définitions des traumatismes graves et des décès varient considérablement, les pays utilisant souvent plus d'une définition. Trente pays appliquent la définition « décédé dans les 30 jours suivant l'accident » pour les décès, tandis que seuls trois pays ont recours à des critères standard (MAIS, RTS ou MGAP)[7] pour déterminer la gravité des traumatismes. Des définitions incohérentes compromettent la qualité des données, limitant ainsi la capacité à gérer efficacement la sécurité routière.

Au cours de la dernière décennie, les examens visant à relever les défis liés aux systèmes de données sur la sécurité routière ont constamment mis en évidence des problèmes tels que la sous-déclaration des traumatismes et des décès dus aux accidents de la circulation, la fragmentation des processus de collecte de données et l'absence de méthodologies normalisées (Martensen et al., 2021 ; Mitra et Bhalla, 2023). Les efforts d'harmonisation des données sur la sécurité routière, tels que la création de l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO), ont permis la création d'une plateforme de collaboration régionale pour l'échange régulier de données sur les questions de sécurité routière et le partage d'informations sur les indicateurs de performance en matière de sécurité. En dépit du grand nombre d'études diagnostiques, les ressources techniques et financières demeurent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes de données robustes et fiables. Comme souligné dans la Déclaration de Marrakech du 1er Forum africain sur la sécurité routière (2018), il est nécessaire d'investir durablement et de renforcer les capacités adaptées au contexte africain (Segui-Gomez et al. 2021 ; OMS, 2010).

Tableau 2: Sources des données sur les décès imputables aux accidents de la circulation, 2021

Source unique		Deux sources		Trois sources		Quatre sources ou plus
Autres/registres des établissements de santé	Police	Police, registres des établissements de santé	Police, autres	Police, registres des établissements de santé, autres	Police, registres des établissements de santé, CRVS	Police, CRVS, registres des établissements de santé, assurances, autres
5	28	5	7	2	1	2

Source: OMS 2023.
Note: CRVS = Enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil.

6. Cette enquête n'a pas permis de déterminer si les pays ont recueilli des données sur les coûts sociaux des accidents de la circulation.
7. MAIS = Gravité abrégée maximale des blessures ; RTS = Score de traumatisme révisé ; MGAP = mécanisme, échelle de coma de Glasgow, âge, pression artérielle.

Indicateurs de performance

Un plus grand nombre de pays disposent de systèmes de suivi du comportement des usagers de la route par rapport à l'utilisation des modes de transport. Parmi les comportements liés à l'utilisation de la route, le port de la ceinture de sécurité (25 pays) et les excès de vitesse (24 pays) font l'objet du plus grand nombre de suivis, tandis que l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants ne fait, quant à elle, l'objet d'un suivi que dans huit pays. Les données sont obtenues principalement à partir de l'émission de contraventions pour infraction ou de procès-verbaux d'accidents établis par la police.

Dix pays seulement rendent compte de l'utilisation des transports publics, et aucun pays ne fournit d'information sur l'utilisation des deux ou trois roues motorisés. Ce manque de données sur les indicateurs de performance met à mal les efforts d'identification des facteurs de risque, de suivi des tendances et d'évaluation de l'efficacité des interventions en matière de sécurité routière.

Les rapports sur les indicateurs de processus sont décrits dans d'autres sections du présent rapport.

Le renforcement des systèmes de données sur la sécurité routière nécessite des définitions uniformisées, des sources de données diversifiées, des investissements soutenus, le renforcement des capacités, un suivi efficace et une collaboration régionale, afin de faciliter l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes et des interventions efficaces (Mitullah, Small et Azzouzi, 2022). Les multiples analyses de données nationales menées en Afrique ces dernières années ont permis de bien cerner les défis à relever en matière de sécurité routière ; il ne s'agit plus seulement de faire un diagnostic des problèmes, mais de mettre en œuvre des solutions efficaces.

ÉTUDE DE CAS 4

Gestion intelligente des transports : améliorer la sécurité des transports interurbains au Cameroun avec Ym@ne Driver

La sécurité routière est depuis longtemps une question urgente au Cameroun, où on dénombre en moyenne 1 200 décès et des milliers de personnes victimes de traumatisme par an suite à des accidents de la circulation. Ces accidents représentent un coût économique exorbitant, estimé à 1 % du PIB national, soit environ 1,3 milliard de dollars EU. Conscient de la nécessité d'une action transformatrice, le ministère des Transports, en collaboration avec des partenaires publics et privés, a mis en place le système Ym@ne Driver, une plateforme centralisée et intelligente conçue pour traiter des facteurs clés de risque dans le transport interurbain. Cette initiative marque une étape importante dans les efforts déployés par le pays en vue de moderniser la sécurité des transports et réduire le nombre de décès et de traumatismes liés aux accidents de la circulation.

Faire face à la crise liée à la sécurité routière

Le développement de Ym@ne Driver découle de trois préoccupations principales : l'erreur humaine, les défaillances au niveau des véhicules et le piètre état des routes. Selon certaines études, jusqu'à 70 % des accidents sont dus à un comportement risqué des conducteurs, notamment à la vitesse, à la fatigue et à la distraction. Les interventions précédentes des pouvoirs publics, qu'il s'agisse de réformes réglementaires ou de modernisation des infrastructures, n'ont eu qu'un succès limité pour relever ces défis multiformes.

Afin d'y remédier, le système Ym@ne Driver a été conçu pour tirer parti de la technologie de pointe dans le but d'assurer le suivi, la gestion et l'amélioration de la sécurité des transports interurbains. Lancée dans le cadre d'un partenariat public-privé avec CAMTRACK-MTN, la plateforme représente un investissement d'environ 20 millions de dollars EU. Il regroupe la collecte de données en temps réel, l'analyse du comportement des conducteurs et la gestion du parc automobile pour résoudre ces problèmes systémiques de manière proactive.

Caractéristiques clés de Ym@ne Driver

Le système Ym@ne Driver se décline en plusieurs composantes interdépendantes :

(1) **Mise en place d'un centre centralisé de contrôle de la circulation :**
Hébergé au ministère des Transports, ce centre à la pointe de la technologie permet de collecter, traiter et stocker les données sur les opérations de transport interurbain. Des moniteurs haute résolution affichent l'emplacement des véhicules, les schémas de circulation et les dangers potentiels en temps réel.

(2) **Surveillance continue à bord du véhicule :**
Les véhicules participants sont équipés de traceurs GPS, de plusieurs caméras et de capteurs de surveillance du comportement. Ces appareils captent des données critiques telles que les actions du conducteur (par exemple, la vitesse, la fatigue, l'utilisation du téléphone), les interactions avec les passagers et l'utilisation de la ceinture de sécurité, et l'état des routes extérieures, y compris les obstacles et les embouteillages.

(3) **Alertes et rapports en temps réel :**
Le système informe immédiatement les conducteurs, les compagnies de transport et les équipes de police chargées de l'application de la loi en cas de comportements à risque ou d'infractions, permettant ainsi de prendre sans tarder les mesures correctives qui s'imposent.

(4) **Fourniture d'outils de gestion du parc automobile :**
Les opérateurs de transport bénéficient de fonctionnalités qui permettent de suivre les calendriers d'entretien des véhicules, d'assurer le suivi de la conformité aux exigences administratives et de générer des rapports automatisés sur les performances du parc automobile.

(5) **Évaluation des comportements et responsabilisation :**
Les compagnies de transport sont réparties en fonction de leur respect des normes de sécurité, ce qui favorise la responsabilisation et encourage les améliorations à l'échelle du secteur.

Mise en œuvre et réalisations

La mise en œuvre de Ym@ne Driver s'est faite par étapes et a démarré par les secteurs à haut risque tels que le transport de marchandises dangereuses et les services interurbains de transport de passagers. En cinq ans, 764 véhicules de transport de marchandises et 934 véhicules de transport de personnes ont été équipés du système. Au nombre des réalisations clés, on peut citer cellesci après :

- **Zéro décès dans le transport de marchandises dangereuses :**
  Depuis le déploiement du système dans ce secteur, aucun accident mortel n'a été enregistré, ce qui démontre son efficacité dans l'atténuation des risques.
- **Réduction des comportements à risque :**
  On constate une baisse significative des excès de vitesse, de l'utilisation du téléphone et du refus du port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs suivis par Ym@ne Driver.
- **Forte baisse du nombre d'accidents :**
  Les compagnies de transport qui enregistraient auparavant en moyenne trois accidents tous les 10 jours ont fait état d'une élimination quasi totale des incidents après la mise en œuvre.

Défis et enseignements tirés

Bien que le système Ym@ne Driver ait connu un succès notable, sa mise en œuvre a posé quelques défis. Certains opérateurs de transport se sont opposés dans un premier temps à l'adoption du système en raison des coûts qu'il impliquait et des préoccupations liées à la protection de la vie privée. Des campagnes de sensibilisation du public, associées à des incitations financières telles que des réductions d'assurance pour les véhicules conformes, ont contribué à résoudre ces problèmes.

Les enseignements tirés du projet soulignent l'importance de la collaboration. Le partenariat entre le ministère des Transports, les entités du secteur privé comme CAMTRACK-MTN et les opérateurs de transport a permis de garantir la viabilité du système. En outre, l'utilisation d'alertes et de rétroactions en temps réel s'est avérée cruciale et a permis d'améliorer le comportement des conducteurs et de prévenir les accidents.

Recommandations pour l'avenir

Afin de tirer parti du succès de Ym@ne Driver, il est recommandé de suivre les étapes suivantes :

(1) Étendre la couverture :
L'installation du système dans tous les véhicules de transport interurbain devrait être obligatoire, tout en prévoyant une mise en œuvre progressive pour les petits opérateurs.

(2) Renforcer la formation :
Des programmes de formation continue des conducteurs et des opérateurs de transport sont nécessaires pour optimiser l'impact du système.

(3) Intégrer des analyses avancées :
Intégrer l'intelligence artificielle en vue de prédire les scénarios à haut risque sur la base de données historiques, améliorant ainsi les mesures préventives.

(4) Renforcer les mesures d'incitation :
Accroître les avantages financiers, tels que la réduction des coûts de location ou les allégements fiscaux, dans l'optique d'encourager les opérateurs hésitants à adopter le système.

(5) Améliorer les interventions d'urgence :
Se servir des données fournies par Ym@ne Driver pour améliorer la coordination entre les services d'urgence et réduire les délais d'intervention en cas d'accident.

Conclusion

Ym@ne Driver est une approche inédite visant à améliorer la sécurité du transport interurbain au Cameroun. En combinant technologie de pointe et gouvernance robuste, le système s'attaque aux principaux facteurs de risque et établit une nouvelle norme pour la gestion du trafic dans la région. Grâce à sa capacité avérée à réduire le nombre d'accidents et de décès, Ym@ne Driver peut servir de modèle à d'autres pays confrontés à des défis similaires.

À mesure que le Cameroun continue d'affiner et d'étendre cette initiative, son engagement en faveur de l'innovation et de la collaboration est porteur d'espoir pour la construction de routes plus sûres et la mise en place d'un réseau de transport plus efficace. Le projet souligne le potentiel des solutions axées sur la technologie pour transformer la sécurité routière, sauver des vies et promouvoir la croissance économique.

Routes et mobilité plus sûres

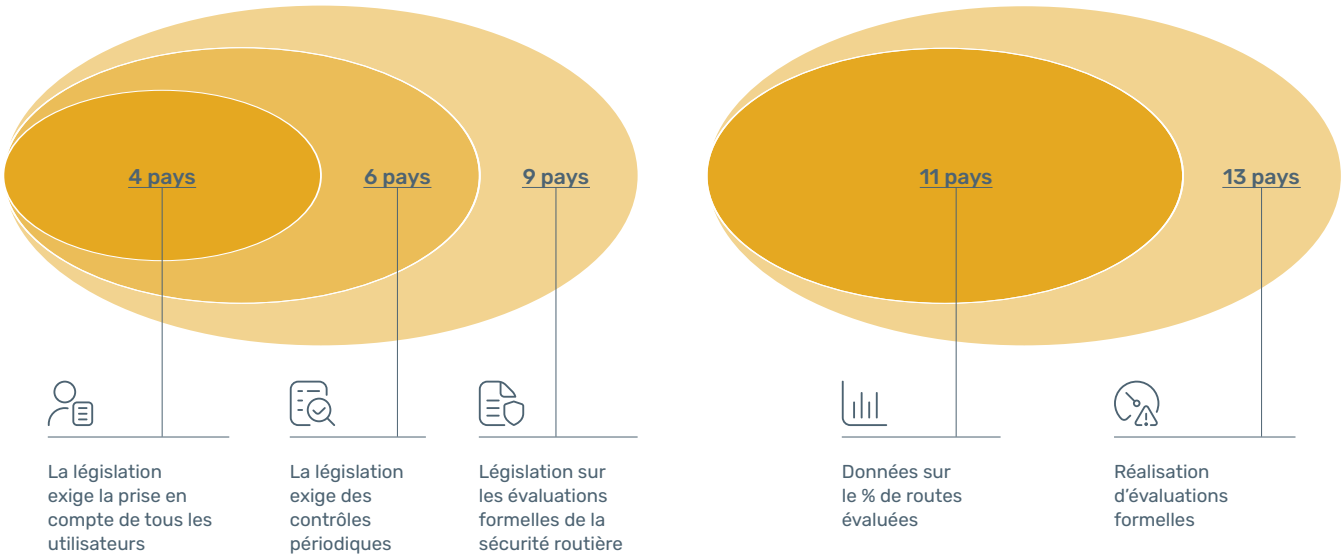
Des infrastructures routières sûres sont essentielles à la réduction du nombre d'accidents et de traumatismes liés à la circulation routière. Il s'agit d'une mesure préventive visant à réduire au minimum les risques, à promouvoir un comportement sûr des usagers de la route et à assurer la sécurité de tous les usagers de la route, notamment des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. Une infrastructure routière efficace favorise la mobilité multimodale, notamment les transports publics, la marche et le vélo, grâce à une conception, une construction et un entretien minutieux (Mitra et al, 2022 ; UA, 2021 ; OMS, 2021).

La mise en place de mécanismes qui accordent la priorité à la sécurité dans la conception et l'entretien des routes nouvelles et existantes est indispensable pour parvenir à une mobilité plus sûre. Le Plan d'action 2021-2030 sur la sécurité routière en Afrique recommande l'adoption de normes de conception technique qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers, en procédant à des audits formels de la sécurité routière. Le système de notation par étoiles mis au point par le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) est une mesure objective du niveau de sécurité, trois étoiles représentant la note minimale acceptable pour les routes nouvelles et existantes (iRAP, 2018).

Les normes de conception technique des nouvelles routes existent dans 38 pays, mais sont alignées sur les conventions internationales pertinentes dans 35 pays. Des dispositifs de sécurité pour les piétons et les cyclistes (tels que la gestion de la vitesse, les directives relatives à l'aménagement des rues à l'échelle mondiale, la sécurisation des passages et l'éloignement de la circulation automobile) sont inclus dans les normes de 36 pays ; dans 29 pays, les normes reconnaissent l'importance de l'utilisation des sols et la manière dont les considérations liées à l'occupation des sols influent sur la composition attendue des différents usagers de la route au sein du système de transport.

Neuf pays seulement disposent de lois rendant obligatoire des évaluations formelles de la sécurité routière. Six pays exigent légalement des contrôles d'entretien périodiques, tandis que quatre seulement imposent la prise en compte de tous les usagers de la route. Des évaluations formelles des routes sont effectuées dans 13 pays, dont 11 rendent compte de la proportion du réseau routier faisant l'objet d'une évaluation de la cote de sécurité. De plus, seuls onze pays font état de l'utilisation de directives particulières pour l'audit, y compris la sécurité/le nombre d'étoiles et les normes relatives à l'aménagement des rues à l'échelle mondiale (Figure 9).

Figure 9: Évaluation de la sécurité routière : législation, performance et disponibilité des données, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=49.

D'après les données disponibles dans 37 pays, on compte 1 188 734 kilomètres de routes bitumées. Seuls six pays ont déclaré disposer de voies cyclables dédiées, pour une longueur totale combinée de 1 233,4 kilomètres, dont 94 % dans un seul pays.

Il ressort des évaluations réalisées à l'aide de la méthodologie de notation par étoiles mise au point par l'iRAP sur 50 166 kilomètres de routes dans 13 pays que seuls 17 % des routes ont obtenu une cote de sécurité de trois étoiles ou plus pour les piétons, 29 % pour les engins motorisés de deux ou trois roues, 15 % pour les cyclistes et 38 % pour les véhicules de tourisme.[8] Ces résultats donnent à penser que peu de routes en Afrique obtiennent une note de trois étoiles ou plus, bien qu'il soit important de noter que ces évaluations ne reposaient pas nécessairement sur un échantillon représentatif de l'ensemble des routes du continent.

L'aménagement, la construction et l'entretien des réseaux routiers et de transport en Afrique reflètent la priorité accordée aux véhicules motorisés par rapport aux usagers de la route vulnérables. Étant donné que plus de 70 % des usagers de la route en Afrique sont des piétons (PNUE et ONU-Habitat, 2022), et que les usagers de la route vulnérables représentent la plus forte proportion des décès, il est essentiel de donner la priorité à leur sécurité et à leur accessibilité. Cette priorité est d'autant plus importante que les villes africaines sont en pleine urbanisation et qu'il est urgent de mettre en place des systèmes de transport équitables.

8. Les données sur les cotes de sécurité proviennent de iRAP Safety Insights Explorer, iRAP, London (s.d.), *https://irap.org/safety-insights-explorer/*.

ÉTUDE DE CAS 5

Réinventer la mobilité : collaboration régionale, Kenya, et Plan d'action panafricain pour la mobilité active

Au cœur des paysages urbains dynamiques de l'Afrique, où la marche et le vélo restent des modes de transport dominants mais périlleux, on assiste à l'émergence d'une initiative transformatrice. À l'instar de plusieurs autres pays africains, le Kenya fait figure de pionnier dans le cadre du Plan d'action panafricain pour la mobilité active (PAAPAM) qui vise à révolutionner la mobilité et à accorder la priorité à la sécurité et à l'intégration des usagers des moyens de transports non motorisés.

Négligence systématique

La mobilité active - la marche et le vélo - est la pierre angulaire des villes et des zones rurales en Afrique, où des millions de personnes sont tributaires de ces modes de transport au quotidien. Pourtant, la planification des infrastructures a toujours été axée sur les véhicules privés, au détriment des piétons et des cyclistes. Dans de nombreuses villes, cet oubli se manifeste par des voies piétonnes mal conçues et mal connectées, des pistes cyclables inexistantes et des taux alarmants des accidents de la circulation qui touchent de manière disproportionnée les groupes vulnérables comme les femmes, les enfants et les personnes handicapées.

Le Forum régional africain de 2022 pour l'action à Kigali a mis en lumière ce défi généralisé. Les parties prenantes de tout le continent ont pris conscience de l'existence d'une crise commune : la marche et le vélo, bien qu'essentiels à la mobilité économique et sociale ainsi qu'aux objectifs de réduction de la pollution liée aux transports locaux, ont été systématiquement relégués au second plan dans les politiques et les cadres d'investissement. Cette réunion a débouché sur la création du PAAPAM, un plan directeur visant à inverser des décennies de négligence et à remodeler les systèmes de mobilité en Afrique.

Vision unifiée de la mobilité active

Lancé en 2024 lors du Forum urbain mondial du Caire, le PAAPAM représente une vision audacieuse. Reposant sur trois piliers stratégiques - la sécurité, la sensibilisation et l'intégration dans les politiques - le plan fixe des objectifs ambitieux visant à éliminer les accidents mortels de la route impliquant des piétons et des cyclistes, à améliorer l'accessibilité, à réduire la pollution et à créer des infrastructures qui contribuent à l'amélioration du confort et de la santé.

Au Kenya, le plan est bien plus qu'un simple document abstrait : il constitue une feuille de route pour l'action. Grâce au soutien d'organisations internationales telles que le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), le Programme des Nations unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le Kenya est l'un des cinq pays pilotes qui mettent en œuvre le plan. Les autorités locales procèdent à des analyses de référence, réexaminent les politiques urbaines obsolètes et s'engagent à construire des infrastructures qui reflètent les objectifs du PAAPAM en matière de sécurité, de climat et d'inclusion.

Collaboration intersectorielle

Le succès du PAAPAM repose sur une approche multisectorielle. Au Kenya, les ministères nationaux, les autorités locales, les organisations de la société civile et les partenaires au développement internationaux travaillent main dans la main dans tous les secteurs. Au niveau international, le PNUE dirige les initiatives d'élaboration de politiques et de renforcement des capacités, tandis qu'ONU-Habitat intègre les compétences en matière de planification urbaine. L'OMS met l'accent sur les composantes de santé et de sécurité, en veillant à ce que le plan porte autant sur le bien-être que sur la mobilité.

Des ateliers et des sessions de formation ont permis aux responsables kenyans d'acquérir les outils nécessaires pour élaborer des politiques et des stratégies de mobilité active aux niveaux national et local. Les parties prenantes, notamment les organisations non gouvernementales locales et les instituts de recherche, mobilisent les communautés pour qu'elles adhèrent à cette vision. De Nairobi aux plus petites villes, le message est clair : la mobilité active n'est plus une question secondaire, mais constitue une composante essentielle du développement durable.

Progrès et défis

Depuis son lancement, le PAAPAM a suscité des actions dans toute l'Afrique, par le biais de consultations et de collaborations spécifiques du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest. Plus de 1 400 parties prenantes de tous les secteurs ont participé directement aux consultations, ce qui a favorisé un sentiment d'appropriation et d'engagement. Ces dialogues ont non seulement fait ressortir des perspectives diverses, mais ont également permis de garantir que les solutions soient adaptées aux dynamiques urbaines et rurales uniques de l'Afrique.

La réalisation la plus tangible du plan est la priorité accordée au transport non motorisé lors des discussions sur les politiques urbaines. Pour la première fois, il existe un cadre régional spécifique destiné à orienter les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables. Cependant, des défis subsistent. Il convient de déployer des efforts inlassables pour faire évoluer les perceptions culturelles à l'égard de la marche et du vélo, de garantir un engagement financier durable et de combler les lacunes en matière d'application de la loi.

Perspectives d'avenir

Le PAAPAM est plus qu'un plan ; il constitue une évolution vers un avenir plus sûr et plus équitable. En intégrant la marche et le vélo, qui sont prioritaires dans le tissu urbain et rural, on peut espérer une réduction des émissions de gaz à effet de serre, des modes de vie plus sains et des rues plus sûres dans le cadre de cette initiative. Les effets d'entraînement s'étendent au-delà de la mobilité et permettent de renforcer la cohésion sociale et réduisant les fractures économiques.

Pour le Kenya, la voie à suivre passe par un plaidoyer soutenu, une mobilisation vigoureuse des parties prenantes, la transposition à l'échelle nationale de projets pilotes couronnés de succès et l'étude des possibilités d'un engagement national en faveur de la marche et du vélo. Les enseignements tirés de cette expérience façonneront non seulement l'avenir des transports du pays, mais serviront également de modèle aux autres nations africaines qui s'efforcent de réinventer la mobilité de manière inclusive et durable.

Sécurité des véhicules

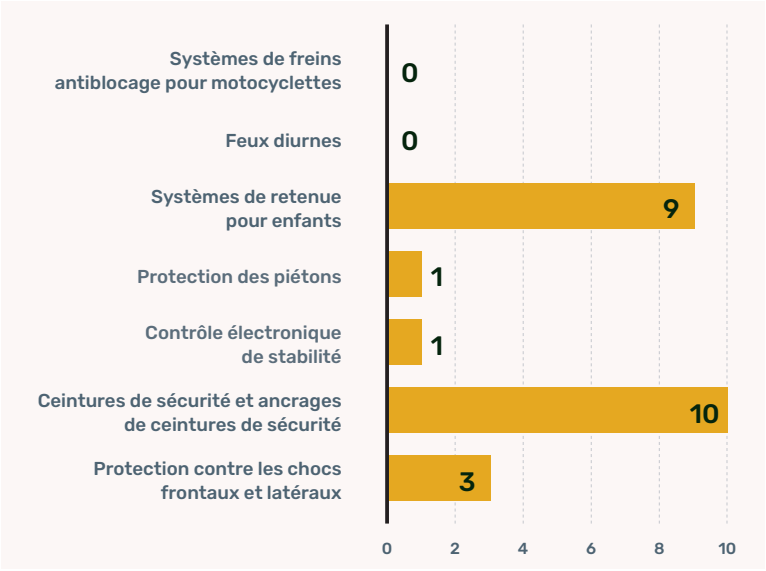
La conception des véhicules joue un rôle prépondérant dans la détermination de la probabilité d'accidents et du risque ainsi que de la gravité des traumatismes tant pour les occupants du véhicule que pour les autres usagers de la route. Le respect des normes législatives de l'ONU relatives à la conception et la technologie des véhicules assure un niveau de sécurité uniforme et acceptable pour les véhicules motorisés (OMS, 2017).

Tableau 3: Véhicules immatriculés en Afrique, 2021

Véhicules immatriculés	Nombre	n/51
Total des véhicules immatriculés	87,724,608	37
Voitures et véhicules légers à roues	20,122,458	21
Véhicules motorisés à deux et trois roues	7,810,822	21
Poids lourds	2,785,166	23
Autobus	853,711	21
Autre	2,125,209	12

Source: OMS, 2023.
Note: N=37.

Figure 10: Législation sur la sécurité des véhicules, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=33.

Des lois sur l'immatriculation des véhicules motorisés existent dans 49 pays, mais elles ne s'appliquent aux véhicules particuliers et professionnels que dans quatre pays. Malgré la présence de systèmes d'immatriculation des véhicules dans 44 pays, des données sur le nombre de véhicules immatriculés ne sont disponibles que dans 37 pays. Le nombre de pays fournissant des informations sur la répartition des véhicules par type est encore plus faible. Ce constat révèle d'importantes faiblesses liées aux systèmes d'immatriculation des véhicules, qui ne permettent pas de déterminer de manière adéquate le nombre et les types de véhicules en circulation.

Selon les données disponibles, on dénombrait 87 724 608 véhicules immatriculés en Afrique en 2021. Les voitures et véhicules légers à roues constituent la majeure partie de l'ensemble des véhicules immatriculés (23 %), suivis par les véhicules motorisés à deux et trois roues (9 %), camions poids lourds (3 %), autres véhicules (2 %) et autobus (1 %) (Tableau 3).[9]

Les contrôles périodiques des véhicules sont exigés par la loi dans 42 pays. Alors que 33 pays disposent de lois nationales régissant la sécurité des véhicules motorisés à quatre roues, un seul pays dispose de lois similaires pour les véhicules motorisés à deux et trois roues. Les dispositifs de sécurité les plus inclus dans ces lois sont les ceintures de sécurité, les ancrages des ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, tandis que la protection des piétons et la stabilité des commandes électroniques sont les éléments les moins inclus (Figure 10).

Des restrictions à l'importation et à l'exportation de véhicules d'occasion sont signalées dans 36 pays, dont 31 utiliser des critères de sécurité des véhicules (aucun des pays n'a spécifié les critères de sécurité des véhicules utilisés) avec ou sans limite d'âge. En outre, les pratiques d'achat de véhicules par les pouvoirs publics comprennent des conditions de sécurité préalables dans 30 pays. L'Afrique restant le plus grand marché mondial de véhicules d'occasion (PNUE, 2021), il est essentiel de limiter l'importation et l'exportation de véhicules dangereux pour protéger tous les usagers de la route et préserver l'environnement.

9. Les données sur le nombre de véhicules immatriculés étaient incomplètes, certains pays n'ayant pas fait état de l'immatriculation de certains types de véhicules. La somme des totaux des types de véhicules n'est pas égale au nombre to-tal de véhicules immatriculés.

ÉTUDE DE CAS 6

Stratégie nationale de sécurité routière de la Tunisie : un cadre pour des routes plus sûres (2023-2034)

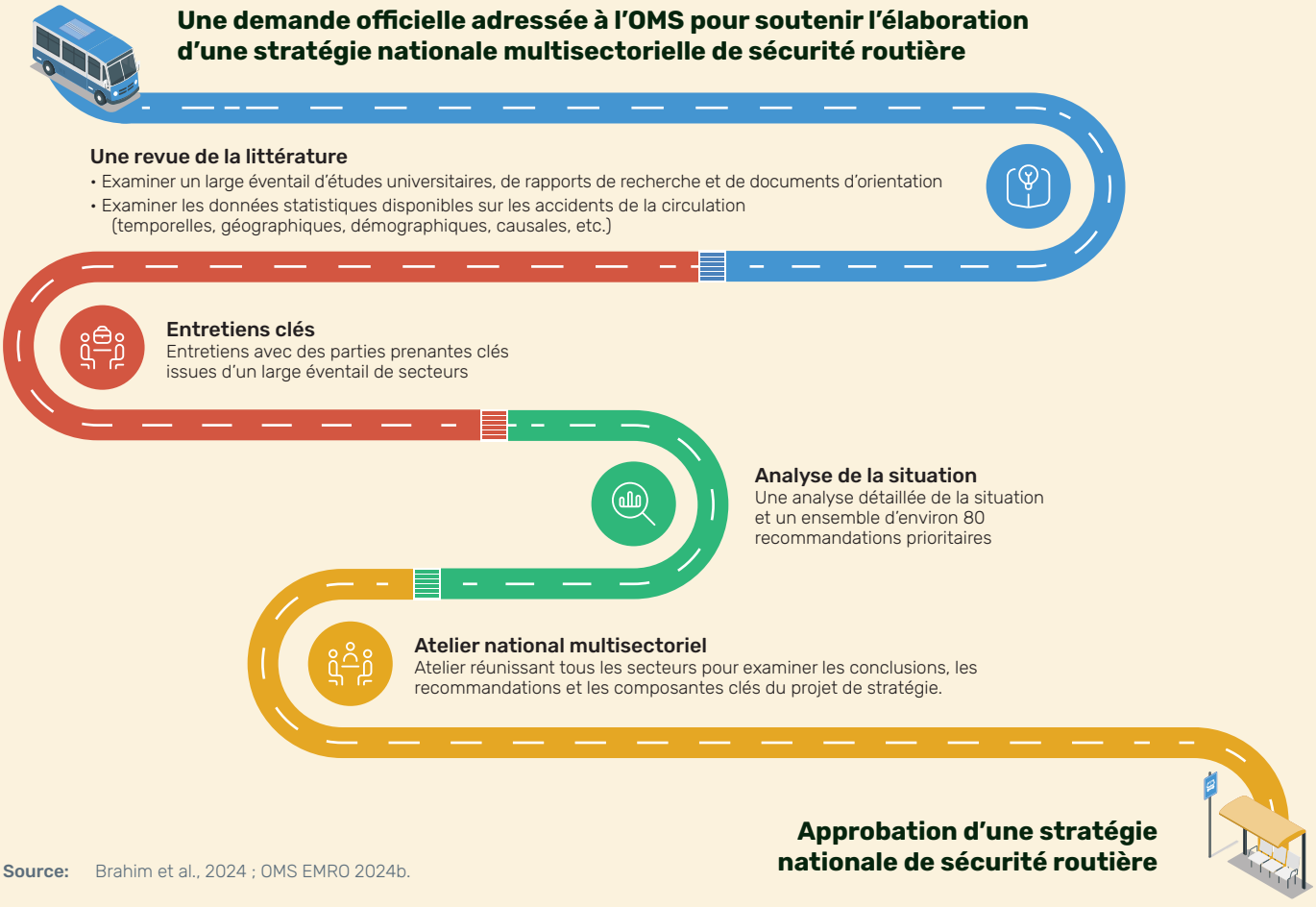
La Stratégie nationale de sécurité routière de la Tunisie (2023-2034) est la dernière initiative en date visant à relever les défis persistants de la sécurité routière dans le pays. Si des progrès ont été réalisés (réduction du nombre de décès sur les routes de 24 pour 100 000 en 2016 à 16 pour 100 000 en 2021), la Tunisie est toujours confrontée à plus de 2 000 décès sur les routes chaque année, sans compter les répercussions économiques et sociales. La nouvelle stratégie, élaborée avec le soutien de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), adopte une approche structurée pour réduire ces chiffres grâce à des interventions fondées sur des données probantes et à une collaboration multisectorielle.

Soutenu par les orientations normatives de l'OMS

La Stratégie nationale de sécurité routière s'inspire des meilleures pratiques mondiales et des orientations du Plan mondial pour la Décennie d'action 2021-2030 pour la sécurité routière de l'OMS, ainsi que des conclusions du *Rapport sur la situation mondiale de la sécurité routière 2023*, le Cadre d'action stratégique pour le renforcement des systèmes de sécurité routière dans la région de la Méditerranée orientale. et *Documenter la sécurité routière, un guide pour les gouvernements et les organismes chefs de file*.

Ces cadres mettent l'accent sur une approche de « système sûr », qui reconnaît que les erreurs humaines sont inévitables et vise à en atténuer les conséquences grâce à des infrastructures, des véhicules et des comportements plus sûrs. Cette approche est également conforme à l'Objectif de développement durable 3.6, qui vise à réduire de 50 % les décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation d'ici à 2030.

L'OMS a fourni une expertise technique tout au long de l'élaboration de la stratégie, veillant à ce qu'elle soit à la fois fondée sur des données probantes et alignée sur les normes internationales. Il s'agissait notamment d'ateliers visant à évaluer les politiques de sécurité routière existantes en Tunisie et à identifier les domaines d'intervention prioritaires, ainsi que des activités de renforcement des capacités pour améliorer les connaissances des acteurs nationaux.



Source: Brahim et al., 2024 ; OMS EMRO 2024b.

Thèmes et objectifs stratégiques

La stratégie de la Tunisie s'articule autour de trois grands axes :

(1) Mobilité inclusive :
Elle nécessite des transports sûrs et accessibles à tous les usagers, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes.

(2) Indulgence sur les routes :
Elle nécessite d'améliorer la conception et la gestion des routes afin de réduire la gravité des accidents et de protéger les usagers contre des conséquences fatales.

(3) Avenir assuré :
L'utilisation des progrès technologiques et la promotion d'une culture de la responsabilité devraient soutenir les améliorations à long terme de la sécurité routière.

Ces thèmes sont soustendus par des plans d'action détaillés visant à réduire de 50 % les décès et les traumatismes graves sur les routes d'ici 2030. En outre, la stratégie a guidé la prise de mesures de facilitation, notamment la gouvernance, la gestion des performances, le renforcement des capacités et la mobilisation des ressources.

Domaines clés d'action prioritaires

La stratégie définit les actions prioritaires dans cinq grandes catégories :

(1) Infrastructures sûres et vitesses :
Les mesures immédiates intègrent le déploiement de contrôles automatisés de la vitesse, l'établissement de zones scolaires plus sûres et la réalisation d'évaluations de la sécurité des routes à haut risque à l'aide d'outils tels que le Programme international d'évaluation des routes (iRAP). A moyen terme, les limitations de vitesse nationales seront revues pour tenir compte des principes de sécurité routière.

(2) Promotion du transport multimodal :
Les mesures visant à encourager la mobilité durable comprennent la limitation de l'utilisation des véhicules dans les zones urbaines denses, l'amélioration des systèmes de transport public et la mise en place de plateformes de billetterie conviviales.

(3) Sécurité accrue des usagers de la route :
Les initiatives dans ce domaine mettent l'accent sur l'éducation des conducteurs et l'application de la loi, y compris l'exigence plus stricte du port du casque, des campagnes de sensibilisation du public et le suivi technologique de l'utilisation de la ceinture de sécurité et du téléphone portable.

(4) Véhicules plus sûrs :
La Tunisie prévoit d'harmoniser ses réglementations en matière de sécurité des véhicules avec les normes internationales, en veillant au respect de caractéristiques telles que le contrôle électronique de stabilité (ESC) et les systèmes de freins antiblocage (ABS).

(5) Intervention après l'accident :
L'amélioration des services médicaux d'urgence est un objectif majeur, l'objectif étant de réduire de moitié le nombre moyen d'interventions d'urgence et l'élargissement de l'accès aux services de traumatologie et de rééducation.

Les actions relevant de chaque thème ont été classées par ordre de priorité en groupes à réaliser sur différentes périodes. Pour le court terme, ces actions devraient être achevées en moins de deux ans, les actions à moyen terme devraient être achevées dans trois à cinq ans, tandis que les actions à long terme mettront plus de cinq ans à être entièrement mises en œuvre.

Exigences en matière de gouvernance et de mise en œuvre

La stratégie souligne l'importance de disposer de structures de gouvernance solides et de mécanismes de mise en œuvre clairs. Le contrôle est assuré par le Conseil national de sécurité routière qui coordonne les activités entre les administrations, les collectivités locales et les acteurs privés. Les comités régionaux et l'Observatoire national de la sécurité routière (ONSR) suivent les progrès et adaptent les interventions aux contextes locaux.

Le succès de la mise en œuvre de la stratégie reposera sur plusieurs conditions préalables :

- Traduction de toutes les actions prioritaires en tâches spécifiques et bien définies
- Attribution des responsabilités aux organismes chargés de toutes les tâches
- Définition de calendriers et d'indicateurs de performance mesurables pour toutes les tâches
- Fourniture de ressources spécifiques et recherche de financements supplémentaires à l'appui du plan de mise en œuvre
- Organisation des volets suivi, communication et évaluation

Source: Brahim et coll., 2024 ; OMS EMRO 2024b.

Défis et implications régionales

Bien que la stratégie représente une avancée significative, son succès dépendra de la capacité à surmonter plusieurs défis. Il s'agit notamment de combler les lacunes en matière de capacités techniques, de gérer la résistance aux changements de comportement et d'assurer un financement constant des interventions. En outre, il sera essentiel d'accroître la sensibilisation du public et de promouvoir une culture de responsabilité parmi les usagers de la route pour obtenir des résultats durables.

À un niveau plus général, la stratégie tunisienne pourrait servir de modèle pour d'autres pays de la région. En alignant ses actions sur le cadre mondial de l'OMS et en privilégiant les interventions fondées sur des données, la Tunisie démontre la faisabilité d'une planification structurée de la sécurité routière dans des contextes de ressources limitées.

Conclusion

La Stratégie nationale de sécurité routière de la Tunisie pour 2023-2034 fournit un cadre structuré pour relever les défis de la sécurité routière du pays. La stratégie jette les bases d'une réduction durable des décès et des traumatismes sur les routes. Des partenariats efficaces et une coopération étroite entre les autorités nationales, les organisations internationales et les principaux experts resteront essentiels à chaque étape de l'élaboration, de la mise en œuvre et du perfectionnement de la stratégie. Bien que des défis importants demeurent, la stratégie traduit une approche pragmatique pour améliorer la sécurité routière, avec la possibilité de sauver des milliers de vies et de servir de référence régionale pour des initiatives similaires.

Sécurité des usagers de la route

Les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, la distraction au volant et le non-port de la ceinture de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants et du port du casque de moto augmentent considérablement le risque d'accident et la vulnérabilité des personnes à des traumatismes graves et à la mort. Pour s'attaquer à ces facteurs de risque comportementaux, il faut une stratégie intégrée qui combine la législation, l'application de la loi et l'éducation. L'OMS recommande un ensemble minimal de critères de bonnes pratiques pour les lois et règlements fondés sur des preuves scientifiques afin de prévenir et d'atténuer l'impact des accidents (Encadré 2).[10]

ENCADRÉ 2: Critères des meilleures pratiques de l'OMS

FACTEUR DE RISQUE	CRITÈRES DE BONNES PRATIQUES DE L'OMS
Vitesse	Loi nationale sur la vitesse en place Limitations de vitesse sur les routes urbaines ≤ 50 km/h Les autorités locales ont le pouvoir de modifier les limitations de vitesse nationales
Conduite en état d'ivresse	Loi nationale sur la conduite en état d'ébriété en place La loi sur la conduite en état d'ébriété est basée sur le TA ou son équivalent TAA Limite du TA pour la population générale : ≤ 0,05 g/dl Limite du TA pour la population novice ≤ 0,02 g/dl
Casques de moto	Loi nationale sur le port du casque de moto en place La loi s'applique à tous les motards La loi s'applique à tous les types de route La loi s'applique à tous les types de moteurs La loi exige que le casque soit correctement attaché La loi exige que le casque réponde à une norme nationale ou internationale
Ceintures	Loi nationale sur la ceinture de sécurité en vigueur La loi s'applique au conducteur et aux passagers avant La loi s'applique aux passagers arrière
Dispositifs de retenue pour enfants	Loi nationale sur les dispositifs de retenue pour enfants en place La loi exige l'utilisation d'un dispositif de retenue pour les enfants âgés de 10 ans ou moins et mesurant moins de 135 cm La loi interdit aux enfants de moins d'un certain âge de s'asseoir sur le siège avant La loi exige que les dispositifs de retenue pour enfants répondent à une norme nationale ou internationale

Source: OMS, 2023.
Note: TA = Taux d'alcoolémie ; TAA = Taux d'alcool dans l'air expiré ; OMS = Organisation mondiale de la Santé.

10. Il n'existe pas de critères de référence de l'OMS pour les lois sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants, la distraction au volant et les limites de temps fixées aux conducteurs professionnels.

L'exhaustivité des lois sur les facteurs de risque comportementaux a été évaluée sur la base de leur alignement sur l'ensemble minimal de critères de bonnes pratiques recommandés par l'OMS. Pour chaque facteur de risque, les pays sont classés comme suit : ils ont des lois qui répondent aux meilleures pratiques, ils n'incluent que certains critères ou ils n'en contiennent pas du tout. La plupart des pays disposent de lois complètes pour un seul facteur de risque, et aucun pays n'a de lois complètes pour les cinq facteurs de risque (Figure 11).

Le facteur de risque comportemental le plus souvent pris en compte par les lois de portée générale est le port de la ceinture de sécurité (21 pays), et le moins courant est l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants (1 pays) (Tableau 4).

Excès de vitesse

La vitesse est un facteur largement reconnu qui influe sur le risque d'accidents de la circulation, la gravité des traumatismes et les décès. Une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne est corrélée à une augmentation de 3 % du risque de traumatismes graves et de 4 % du risque de décès. Une réduction de la vitesse de 5 % peut réduire le nombre de décès de 20 %. Des données plus récentes suggèrent qu'un changement de vitesse a un impact plus important sur la gravité des traumatismes et les résultats des accidents mortels (GRSP et IFRC, 2023). Il est donc essentiel de fixer et de faire respecter des limites de vitesse nationales pour réduire le nombre d'accidents mortels.

Figure 11: Pays répondant à au moins une des cinq meilleures pratiques en matière de facteurs de risque, 2021

18 pays
La législation nationale ne répond pas aux meilleures pratiques pour aucun facteur de risque

4 pays
La législation nationale répond aux meilleures pratiques pour 3 facteurs de risque

20 pays
La législation nationale répond aux meilleures pratiques pour 1 facteur de risque

1 pays
La législation nationale répond aux meilleures pratiques pour 4 facteurs de risque

8 pays
La législation nationale répond aux meilleures pratiques pour 2 facteurs de risque

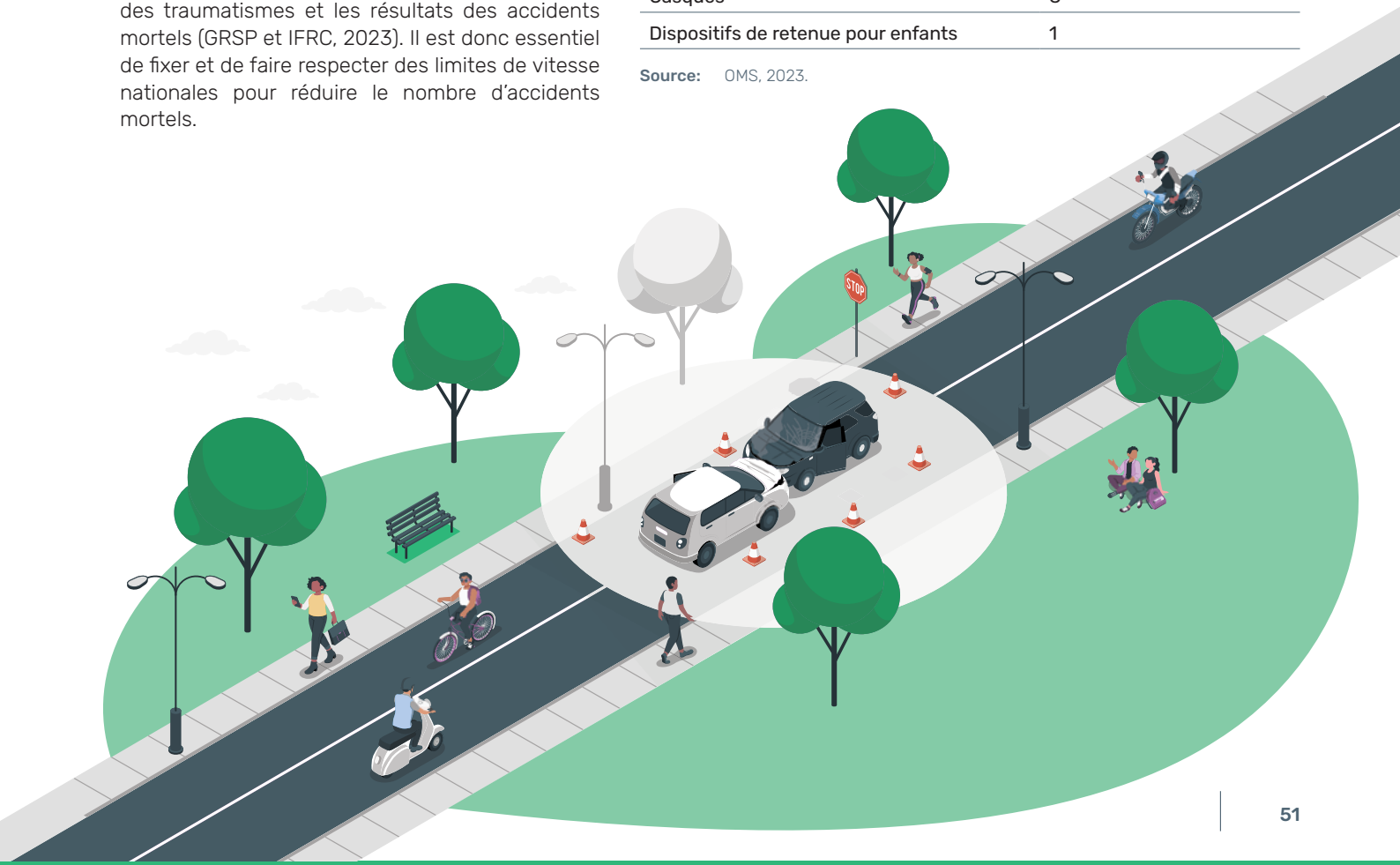
AUCUN pays
La législation nationale répond aux meilleures pratiques pour tous les facteurs de risque

Source: OMS, 2023.

Tableau 4: Pays dotés de lois complètes sur les facteurs de risque comportementaux, 2021

Facteur de risque	Pays dotés de lois complètes
Vitesse	15
Conduite en état d'ivresse	7
Ceintures	21
Casques	8
Dispositifs de retenue pour enfants	1

Source: OMS, 2023.



Des lois nationales fixant des limites de vitesse maximales pour les voitures particulières et les motocyclettes existent dans 48 pays, couvrant les routes urbaines dans tous les 48 pays, les routes rurales dans 44 pays et les autoroutes dans 34 pays. Les autorités locales sont légalement autorisées à réduire les limitations de vitesse nationales, en fonction de la situation routière locale, dans 24 pays.

Pour être efficaces, les lois fixant des limites de vitesse doivent être rigoureusement appliquées. Alors que les lois prévoient des sanctions en cas de violation dans 45 pays (Figure 12), l'application de la loi est signalée dans 41 pays. Le contrôle manuel est la mesure la plus couramment utilisée (31 pays), suivi par l'utilisation de limiteurs de vitesse (8 pays) et le contrôle automatisé (2 pays).

Des systèmes de surveillance des excès de vitesse au volant existent dans 44 pays, mais les données sur les véhicules dépassant les limites de vitesse ne sont disponibles que dans huit pays, et les informations sur les décès dus aux excès de vitesse sur les accidents de la circulation ne sont communiquées que dans 13 pays (Figure 12).

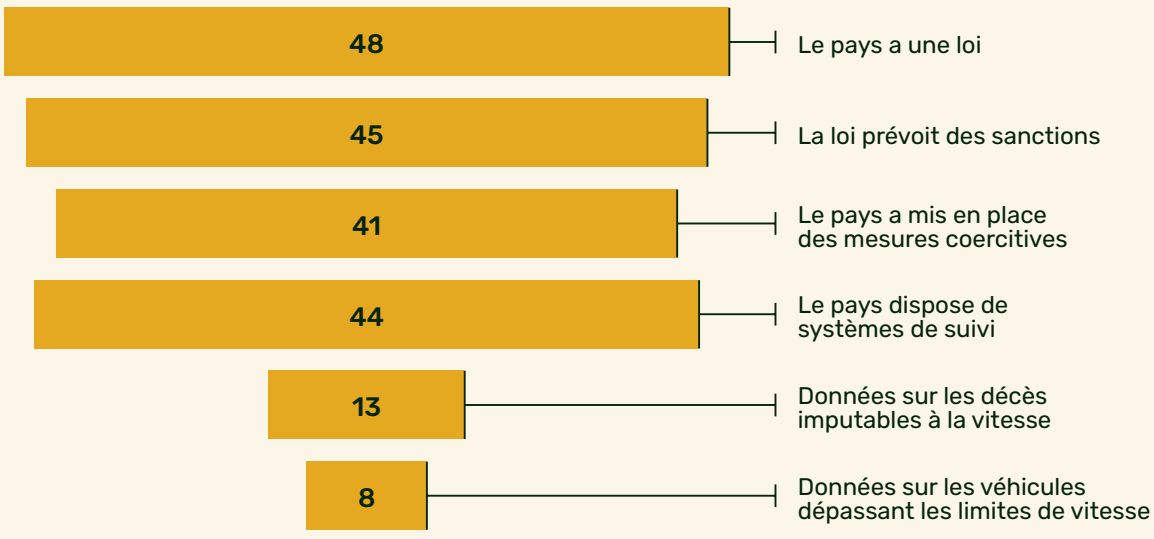
Parmi les progrès réalisés en matière de législation sur la vitesse depuis l'*édition 2018 du GSRRS*, deux pays supplémentaires ont adopté des lois sur la vitesse et deux pays ont renforcé leurs lois pour se conformer aux meilleures pratiques. En outre, trois pays ont modifié leurs lois existantes sur la vitesse afin d'inclure des pénalités en cas de non-respect des limites de vitesse.

Conduite sous l'influence de l'alcool

La conduite sous l'influence de l'alcool augmente considérablement le risque et la gravité d'un accident, des études attribuant 33 à 69 % des décès dus aux accidents de la circulation et 8 à 29 % des traumatismes chez les conducteurs ayant les facultés affaiblies par l'alcool. L'OMS recommande que les lois sur la conduite en état d'ébriété soient basées sur le taux d'alcoolémie (TA) ou le taux d'alcool dans l'air expiré (TAA), avec des limites spécifiques pour la population générale, les conducteurs novices et les conducteurs commerciaux (OMS 2014). Le taux d'alcool dans le corps peut être mesuré en taux d'alcoolémie en analysant un échantillon d'urine ou de sang, ou en tant que TAA, qui est testé à l'aide d'un alcootest (GRSP et IFRC, 2022).

Alors que 48 pays ont des lois limitant la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, 41 pays basent leurs lois sur les limites TA/TAA. Parmi ceux-ci, seuls quinze pays fixent la limite d'alcoolémie à ≤ 0,05 g/dl pour la population générale, sept pays ont une limite d'alcoolémie de ≤ 0,02 g/dl pour les conducteurs novices, et seulement trois pays ont une limite d'alcoolémie de ≤ 0,02 g/dl pour les conducteurs commerciaux. Cela expose les conducteurs, en particulier les plus jeunes, au risque d'être impliqués dans des accidents de la circulation liés à l'alcool.

Figure 12: Lois sur la vitesse, mesures de contrôle, systèmes de surveillance et disponibilité des données, 2021



Source: OMS, 2023.

Les tests de dépistage du TA/TAA sont limités, sept pays autorisant les tests aléatoires, 11 pays testant les conducteurs soupçonnés d'infractions au code de la route, et six pays exigeant des tests pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels. Les sanctions prévues en cas d'infraction sont prévues dans la législation de 48 pays. Des systèmes de suivi existent dans 24 pays, mais seuls 12 pays disposent de données sur les décès attribuables à la conduite en état d'ébriété (Figure 13).

Depuis l'*édition 2018 du GSRRS*, trois autres pays ont promulgué des lois sur la conduite en état d'ébriété, cinq pays ont inclus des limites de taux d'alcoolémie et de TAA dans leurs lois et un pays a inclus tous les critères dans sa législation pour répondre aux meilleures pratiques.

Conduite avec facultés affaiblies par la drogue

La conduite avec facultés affaiblies par la drogue est associée à un risque accru d'accidents de la circulation, dont la gravité dépend du type de drogue consommée (OMS, 2016a). Il existe des lois interdisant la conduite avec facultés affaiblies par la drogue dans 41 pays, mais seulement cinq pays font spécifiquement référence au cannabis, à la cocaïne, aux amphétamines, aux méthamphétamines et aux opiacés.

Les tests aléatoires de dépistage de drogues ne sont obligatoires que dans trois pays et dans 11 pays en cas d'infractions présumées. Les conducteurs impliqués dans des accidents mortels ne sont prescrits que dans la législation de cinq pays. Malgré cela, la législation prévoit des sanctions en cas de violation dans 35 pays.

Le statut des lois sur la conduite sous l'emprise de la drogue représente une augmentation de six pays par rapport au précédent rapport d'étape de 2018.

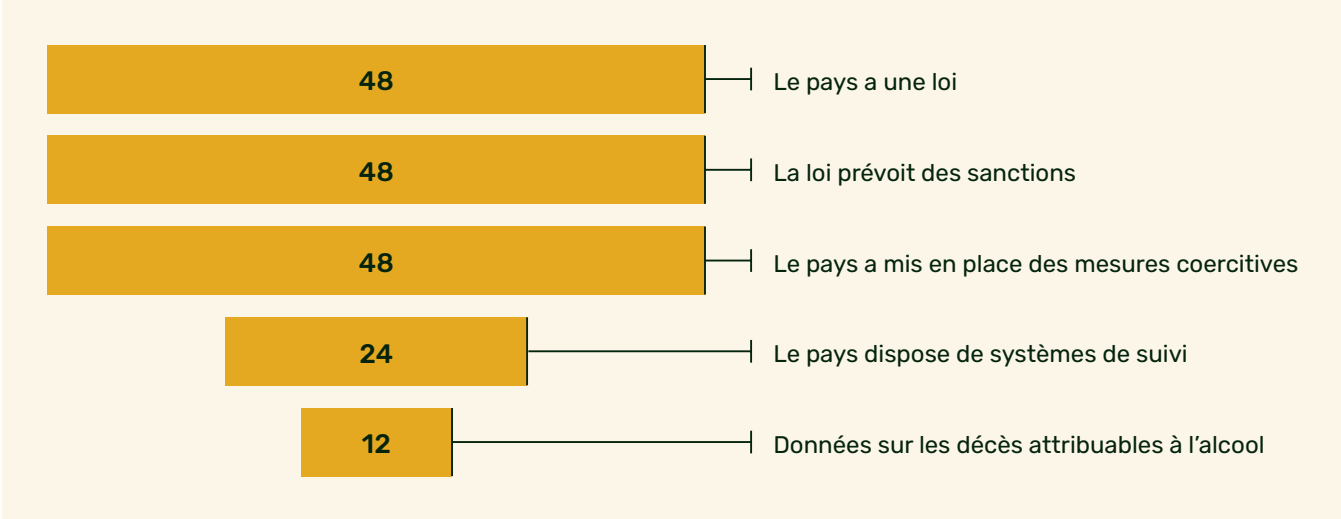
Distraction au volant

La distraction au volant détourne l'attention de la conduite prudente vers des activités telles que l'utilisation d'un téléphone portable tenu ou mains libres ou d'autres distractions (cognitives, visuelles ou auditives). Avec l'augmentation rapide de la possession et de l'utilisation de téléphones mobiles, la distraction au volant devient une préoccupation croissante (OMS 2011, 2016a).

Des lois limitant la distraction au volant existent dans 46 pays, l'utilisation de téléphones portables étant interdite dans 41 pays et l'utilisation d'appareils mains libres dans 16 pays. Des sanctions sont prévues en cas de violation dans 41 pays.

Des progrès ont été accomplis dans la limitation de l'utilisation du téléphone portable au volant : trois autres pays ont adopté des lois et quatre autres interdisent l'utilisation d'appareils mains libres. En outre, le nombre de pays imposant des sanctions en cas d'infraction a augmenté de quatre.

Figure 13: Lois sur la conduite en état d'ébriété, mesures coercitives, systèmes de suivi et disponibilité des données, 2021



Source: OMS, 2023.

ÉTUDE DE CAS 7

Rwanda : innover en matière de sécurité routière

Souvent considéré comme un pionnier de la transformation numérique en Afrique, le Rwanda a misé sur la technologie pour relever l'un de ses défis les plus urgents : la sécurité routière. Face à l'augmentation du nombre de décès et de traumatismes liés à la circulation sur tout le continent, le Rwanda s'est positionné à l'avant-garde de l'innovation en utilisant des solutions avancées pour protéger ses citoyens. Deux initiatives phares, le déploiement de drones pour surveiller le trafic et la mise en place d'un système national de contrôle automatisé des limitations de vitesse, soulignent l'engagement du pays à rendre ses routes plus sûres tout en servant de modèle pour d'autres nations.

Révolutionner la gestion du trafic avec les drones

En 2023, la police nationale du Rwanda a lancé un ambitieux programme de déploiement de drones pour surveiller le trafic routier. Cette initiative s'appuie sur les succès remportés par le Rwanda dans l'utilisation de drones pour diverses applications de service public, de la prestation de soins de santé à la surveillance de l'environnement. L'objectif est simple mais transformateur : réduire les infractions au code de la route, améliorer l'efficacité de l'application de la loi et assurer une mobilité plus sûre pour tous les usagers de la route.

S'attaquer aux limites traditionnelles

Le Rwanda, comme de nombreux pays africains, a du mal à gérer les infractions au code de la route en raison de son manque de ressources et de sa complexité géographique. Les méthodes traditionnelles d'application de la loi, qui reposent largement sur l'observation manuelle, peinent à couvrir les zones urbaines tentaculaires et les régions rurales éloignées. Les drones, équipés de caméras haute résolution, offrent une solution en fournissant des vues aériennes des routes et en capturant des données en temps réel sur les flux de circulation et le comportement des conducteurs.

L'initiative des drones découle de projets pilotes qui ont démontré leur potentiel pour des applications de sécurité publique. Par exemple, les drones ont été utilisés pour surveiller les activités minières illégales et les grands rassemblements, prouvant ainsi leur utilité dans des scénarios complexes d'application de la loi. Leur succès a incité la police nationale du Rwanda à étendre son utilisation à la sécurité routière, en commençant par les zones à haut risque sujettes aux infractions au code de la route.

Mise en œuvre et premiers effets

Les drones fonctionnent selon des protocoles stricts, capturant les infractions telles que les excès de vitesse, les dépassements dangereux et le stationnement illégal. Les données sont transmises à des centres centralisés de contrôle de la circulation, où les agents de police et de justice peuvent intervenir rapidement. En plus d'infliger des sanctions, les drones fournissent des informations précieuses sur les schémas de circulation, aidant ainsi les décideurs à identifier les points chauds nécessitant des interventions.

Les premiers résultats sont prometteurs. Les infractions au code de la route ont visiblement diminué dans les zones surveillées par drone, ce qui traduit un changement dans les attitudes et le comportement des conducteurs. En outre, l'utilisation de drones a considérablement réduit les délais d'intervention en cas d'accident et d'autres situations d'urgence, ce qui pourrait sauver des vies.

Relever les défis

Malgré son succès, l'initiative s'est heurtée à quelques obstacles. Comme on pouvait s'y attendre, les préoccupations relatives à la protection de la vie privée sont apparues comme une question clé, les citoyens s'interrogeant sur la façon dont les images de drones seraient utilisées. Pour y remédier, la police nationale du Rwanda a lancé des campagnes de sensibilisation du public, soulignant que les données sont strictement réglementées et utilisées uniquement à des fins d'application de la loi. Un autre défi a été le coût élevé de la technologie des drones, qui a nécessité des partenariats avec des acteurs du secteur privé et des donateurs internationaux pour garantir l'évolutivité.

Les drones symbolisent non seulement l'engagement du Rwanda en faveur de l'innovation, mais soulignent également l'importance de tirer parti de la technologie pour relever les défis systémiques de la sécurité routière.

Contrôle automatisé des excès de vitesse : changer la donne

Poursuivant son programme de transformation numérique, le Rwanda est également devenu le premier pays africain à faible revenu à mettre en place un système national de contrôle automatisé de la vitesse (ASE). Lancée en 2017 et étendue à l'horizon 2023, l'initiative ASE vise à lutter contre les excès de vitesse, qui contribuent largement aux décès dus aux accidents de la circulation, et à promouvoir une culture de responsabilité chez les conducteurs.

Une approche pionnière de la gestion de la vitesse

Les excès de vitesse restent l'un des facteurs de risque les plus critiques pour la sécurité routière au Rwanda, contribuant de manière significative à la gravité des accidents et aux décès. Auparavant, les méthodes d'application manuelle étaient laborieuses et de portée limitée, laissant souvent les zones à haut risque sans surveillance. Le programme ASE a introduit des caméras fixes, mobiles et cachées, qui sont désormais déployées de manière stratégique sur les autoroutes et les zones urbaines du pays.

Ces caméras détectent automatiquement les véhicules qui dépassent les limites de vitesse et enregistrent les infractions, en les reliant aux bases de données d'immatriculation des véhicules. Les chauffeurs reçoivent des notifications par téléphone portable, détaillant l'infraction et les sanctions correspondantes. Cette procédure simplifiée permet non seulement d'améliorer l'efficacité de l'application de la loi, mais aussi de réduire au minimum les possibilités de corruption.

Impact sur la sécurité routière

L'introduction du système ASE a permis de réduire sensiblement les excès de vitesse et la gravité des accidents. Entre 2019 et 2022, les accidents avec traumatismes graves ont diminué de 87 % dans les zones couvertes par le système. La réduction considérable des traumatismes graves et des décès souligne le succès du programme. Les accidents mineurs semblent avoir augmenté, mais cela est très probablement dû à l'amélioration des mécanismes de signalement.

De plus, les données générées par les caméras ASE sont devenues une ressource précieuse pour la gestion du trafic. Les autorités ont désormais une meilleure compréhension des points chauds en matière d'excès de vitesse, ce qui permet des améliorations ciblées des infrastructures et une meilleure affectation des ressources en matière d'application de la loi.

Participation de la communauté et perception du public

L'initiative ASE a été largement acceptée par le public, en partie grâce à des campagnes de sensibilisation soutenues. Les enquêtes indiquent que la plupart des Rwandais considèrent ce système comme un moyen juste et efficace de faire respecter le code de la route. Cependant, le programme n'a pas été exempt de critiques. Certains conducteurs se sont dits préoccupés par des sanctions excessives, en particulier pour des infractions mineures. Pour remédier à cette situation, le gouvernement a mis en place un système de sanctions à plusieurs niveaux, qui distingue les infractions mineures des infractions graves.

La transparence a également été la pierre angulaire de l'initiative. La police nationale du Rwanda publie régulièrement des rapports sur la performance de l'ASE, renforçant ainsi la confiance du public dans le système.

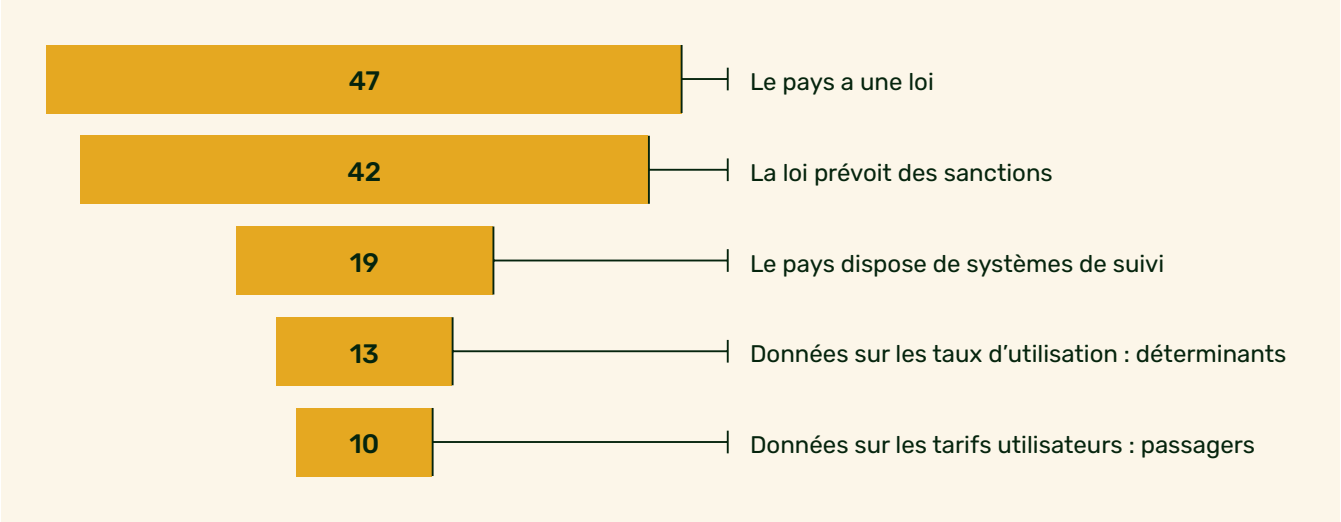
Surmonter les défis liés aux données et aux capacités

Bien que le programme ASE ait connu un succès considérable, des défis persistent. Par exemple, l'absence de données de référence sur la vitesse et les incohérences dans les rapports d'accidents ont rendu difficile l'évaluation de tout l'impact du système. Pour y remédier, le gouvernement s'est associé à des organisations internationales afin d'améliorer les capacités de collecte et d'analyse des données.

La double initiative du Rwanda — le déploiement de drones et le système ASE à l'échelle nationale — représente une vision audacieuse de la sécurité routière. Les deux programmes mettent en évidence la capacité du pays à intégrer la technologie de pointe dans les stratégies de sécurité publique, donnant ainsi l'exemple à d'autres pays aux prises avec des défis similaires. En réduisant les infractions au code de la route et en améliorant l'efficacité de l'application de la loi, ces innovations sauvent des vies et favorisent une mobilité plus sûre. Cependant, le chemin est loin d'être terminé. Le Rwanda doit continuer à relever les défis tels que le manque de données, la sensibilisation du public et la viabilité financière pour assurer le succès à long terme de ces programmes. En outre, les enseignements tirés de ces initiatives peuvent servir de modèle pour étendre des initiatives similaires à travers l'Afrique.

Dans une région où les traumatismes dus aux accidents de la circulation restent l'une des principales causes de décès, l'engagement du Rwanda en faveur de l'innovation est une source d'espoir. En mettant à contribution la technologie et en encourageant la collaboration, le pays trace la voie vers des routes plus sûres et plus équitables, prouvant ainsi qu'avec vision et détermination, un changement transformateur est possible.

Figure 14: Lois sur le port du casque, systèmes de surveillance et données sur le port du casque, 2021



Source: OMS, 2023.

Lois sur le port du casque

L'utilisation de casques de moto peut réduire le risque de décès de 42 % et de traumatismes graves à la tête de 70 % si la norme appropriée est utilisée et lorsque les casques sont correctement attachés (OMS 2014). Avec l'augmentation de la demande et de la possession de motocyclettes en Afrique, l'élaboration et l'application de lois et de normes sur le port du casque sont essentielles pour réduire le nombre de décès sur les routes impliquant des motocyclettes.

Des lois rendant obligatoire le port du casque existent dans 47 pays, mais seulement 20 pays font référence à des normes spécifiques en matière de casque, et 10 pays exigent une fixation appropriée. Des sanctions sont prévues en cas de violation dans 42 pays.

Les taux d'utilisation du casque sont communiqués dans 23 pays, dont 13 fournissent des données sur le port du casque par les conducteurs ; les taux d'utilisation vont de 9 % à 100 %, neuf pays ayant signalé des taux supérieurs à 50 %. Les taux d'utilisation du casque passager, rapportés par 10 pays, varient de 2 % à 100 %, quatre pays affichant des taux supérieurs à 50 % (Figure 14).

Les progrès réalisés en matière de législation sur le port du casque depuis le GSRRS 2018 comprennent une augmentation de cinq du nombre de pays disposant d'une loi, et le renforcement des lois existantes pour répondre aux meilleures pratiques (un pays) et prévoir des sanctions en cas d'infraction (trois pays).

Port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture réduit le nombre de décès et la gravité des traumatismes. Lorsqu'ils sont correctement attachés avec des ceintures de sécurité, le risque de décès est réduit de 40 à 50 % pour les passagers avant (OMS 2014).

Des lois nationales rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité sont signalées dans 45 pays, mais seulement 22 pays exigent que tous les occupants d'une voiture utilisent la ceinture de sécurité, tandis que 23 pays limitent cette obligation aux seuls conducteurs. Des sanctions sont prévues en cas de non-respect des règles dans 40 pays (Figure 15).

Le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité par le conducteur se répartit dans 13 pays (avec une proportion allant de 30 à 100 %), le taux d'utilisation des sièges avant par 10 pays (18 à 100 %) et celui des passagers arrière par 5 pays (soit une fourchette de 1 à 10 %).

Depuis le GSSRS 2018, le nombre de pays dotés d'une législation sur la ceinture de sécurité a augmenté de cinq. En outre, les pays ont renforcé leurs lois en introduisant des critères pour répondre aux meilleures pratiques (trois pays), en exigeant que tous les occupants des soins portent une ceinture de sécurité (quatre pays) et en prescrivant des sanctions en cas de violation (deux pays).

Lois sur les dispositifs de retenue pour enfants

Des études montrent que le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route diminue considérablement lorsque les enfants sont correctement attachés dans les véhicules. L'efficacité des systèmes de retenue pour enfants est maximisée lorsque les exigences techniques régissant leur utilisation, basées sur la position assise de l'enfant, son âge, sa taille et son poids, sont précisées dans la législation et appliquées (OMS 2014).

Quatorze pays ont adopté des lois qui rendent obligatoire l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, et dans 11 pays, des dispositions relatives à l'âge, à la taille et à la référence à une norme spécifique. Huit pays seulement prévoient des sanctions en cas d'infraction.

Depuis le précédent rapport d'avancement (GSRRS 2018), le nombre de pays disposant d'une loi sur les dispositifs de retenue pour enfants a augmenté de cinq, mais aucun autre pays n'a modifié sa législation existante pour l'appliquer aux meilleures pratiques ou prévoir des sanctions en cas d'infraction.

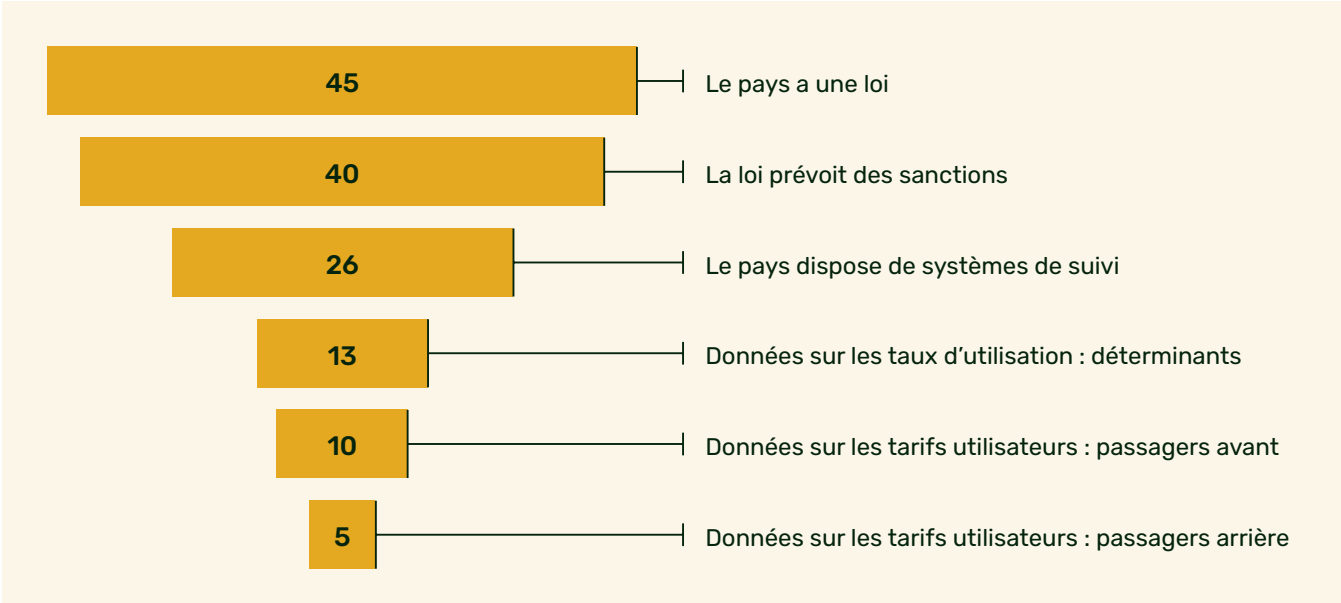
Permis de conduire

Les exigences en matière de permis de conduire et l'application de la loi garantissent que les conducteurs possèdent les connaissances, les compétences et l'expérience requises pour utiliser les véhicules motorisés en toute sécurité. Les mécanismes institutionnels et législatifs qui réglementent l'entrée des conducteurs dans le système routier constituent des éléments cruciaux de l'approche Safe System de la sécurité routière (OMS 2021).

Des systèmes officiels d'octroi de permis existent dans 49 pays, mais seulement deux pays prévoient des exigences supplémentaires en matière de permis de conduire professionnels, et aucun des pays ne spécifie les exigences minimales pour l'obtention d'un permis complet ou n'exige la détention d'un permis d'apprenti conducteur avant l'obtention d'un permis complet. Les sanctions ou les systèmes d'inaptitude en cas d'infractions pour des infractions répétées au code de la route ne sont précisés que dans la législation de deux pays et comprennent la suspension et la révocation du permis.

Des temps de conduite et des périodes de repos obligatoires pour les conducteurs professionnels existent dans 16 pays, dont cinq spécifient des heures de conduite maximales et des périodes de repos minimales.

Figure 15: Lois sur le port de la ceinture de sécurité, systèmes de surveillance et données sur le port de la ceinture de sécurité, 2021



Source: OMS, 2023.

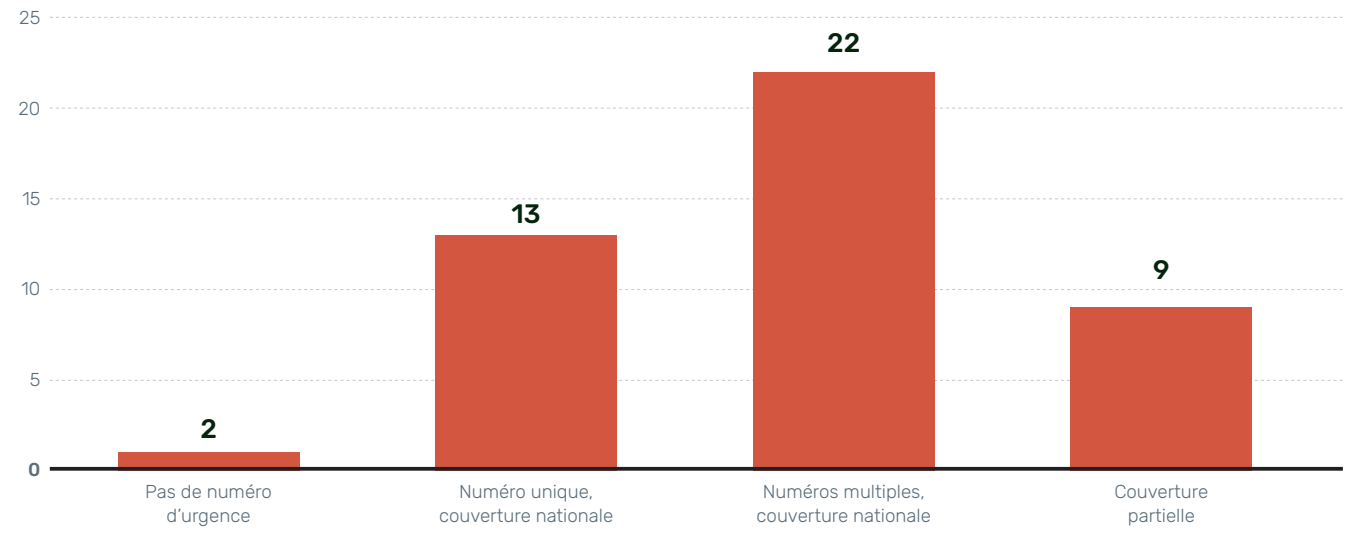
Intervention après accident

Les premières minutes qui suivent un accident de la circulation sont déterminantes pour la survie, car des études indiquent que 50 % de tous les décès surviennent sur place ou pendant le transport vers l'hôpital. Des soins d'urgence efficaces et en temps opportun peuvent sauver des vies et réduire les invalidités. Cela nécessite des actions urgentes sur les lieux de l'accident, un transport rapide vers un établissement approprié pour des soins d'urgence et l'accès à des services de rééducation pour atténuer les effets à long terme des accidents de la circulation pour les victimes et leurs familles (OMS 2016b).

Les éléments clés d'une intervention fournis après accident sont les suivants :

- Un système permettant d'activer les interventions fournis après accident, comme les numéros des services d'urgence
- Intervenants de proximité et intervenants non professionnels (professionnels non médicaux) ayant la capacité de mener des interventions vitales de base
- Soins médicaux professionnels, soutenus par des registres de traumatologie et des services intégrés préhospitaliers, hospitaliers et de rééducation accessibles 24 heures sur 24, indépendamment de la capacité financière
- Enquête multidisciplinaire, fournis après accident ; des mécanismes de financement, tels que l'assurance responsabilité civile obligatoire des véhicules à moteur ; et un soutien social, judiciaire et financier approprié aux familles endeuillées et aux survivants

Figure 16: État des numéros des services d'urgence, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=48.

Soins préhospitaliers

Les numéros des services de soins d'urgence sont disponibles dans 35 pays avec une couverture nationale en utilisant soit un numéro unique (13 pays) soit plusieurs numéros (22 pays). Une couverture partielle existe dans neuf pays, tandis que deux pays manquent complètement de services de soins d'urgence (Figure 16). Alors que 28 pays se sont fixé pour objectif d'améliorer les délais entre la survenue d'un accident et l'accès à des soins de santé professionnels d'urgence, seuls 12 ont fixé des délais cibles, dont neuf visent à garantir que des soins professionnels sont fournis dans l'heure qui suit un accident.

Quarante pays disposent d'agences qui coordonnent les services médicaux préhospitaliers et d'urgence ; Cinq pays disposent de lois nationales exigeant la formation, l'agrément ou d'autres processus de certification pour les premiers intervenants.

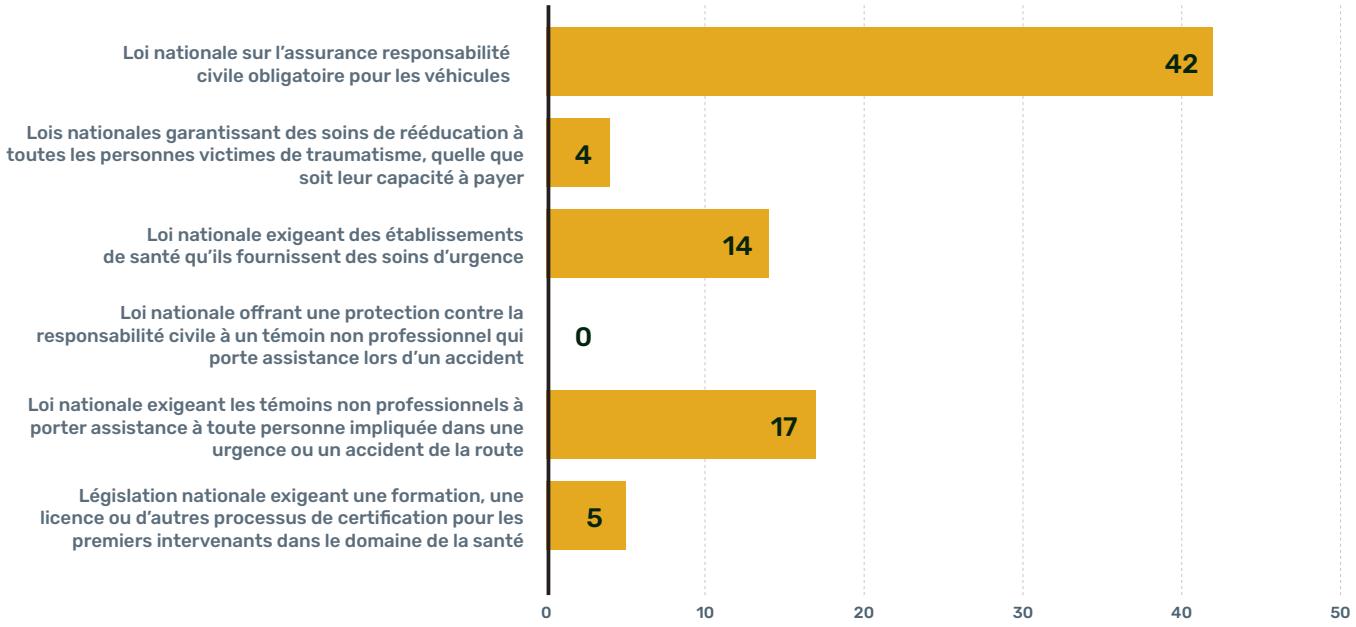
Dix-sept pays ont des lois qui obligent les individus à fournir de l'aide sur les lieux des accidents. Il est à noter qu'aucun pays n'a de lois qui protègent contre la responsabilité civile d'un témoin non professionnel venant en aide aux victimes d'un accident (lois sur les bons samaritains) (Figure 17).

Soins hospitaliers professionnels

Pour ce qui est d'assurer la qualité des soins d'urgence dispensés dans les établissements de santé, des programmes de formation de spécialistes ou de surspécialistes certifiés sont signalés dans 26 pays pour les médecins urgentistes, dans 30 pays pour les chirurgiens traumatologues et dans 18 pays pour les infirmiers en soins d'urgence ou en traumatologie. En outre, des évaluations standardisées des systèmes de soins préhospitaliers et hospitaliers d'urgence ne sont réalisées que dans 10 pays. Il existe des registres de traumatologie dans 24 pays, dont 13 regroupent des données sur les établissements au niveau national et 11 dans certains établissements.

Quatorze pays ont fait état de lois nationales exigeant des établissements de soins de santé qu'ils fournissent des soins d'urgence, tandis que des lois nationales garantissant des soins de rééducation à toutes les personnes victimes de traumatisme, quelle que soit leur capacité financière, n'existent que dans quatre pays. Quarante-deux pays ont une assurance responsabilité civile automobile obligatoire, mais les lois s'appliquent à tous les véhicules dans quatre pays seulement, et aucun pays ne dispose d'une loi nationale instituant un fonds pour couvrir les victimes de véhicules non assurés ou non identifiés (non immatriculés). En outre, seuls deux pays disposent d'une loi réglementant les primes d'assurance (Figure 17).

Figure 17: Législation sur les interventions et les soins après accident, 2021



Source: OMS, 2023.
Note: N=51.

ÉTUDE DE CAS 8

Transformation des soins de traumatologie à Madagascar : CAREnet-MG

État insulaire de l'océan Indien, Madagascar est confronté à des défis de taille en matière de prestation de soins de santé, en particulier de soins de traumatologie. Présentant l'un des taux de mortalité les plus élevés au monde sur les routes (23 pour 100 000 habitants) et un système d'intervention d'urgence sous-développé, le pays collabore avec des partenaires afin de fournir des soins de qualité en temps opportun à sa population. Au nombre des initiatives, le projet CAREnet-MG, lancé en 2024 et financé par la fondation Else Kröner-Fresenius, transforme les soins de traumatologie à Madagascar en créant un réseau hospitalier, en mettant en place un registre des traumatismes et en dispensant une formation de niveau avancé aux prestataires de soins de santé. Cette initiative ambitieuse illustre le potentiel de l'innovation et de la collaboration pour relever les défis systémiques en matière de soins de santé.

Création d'un réseau de traumatologie

Au cœur du projet CAREnet-MG se trouve la création d'un réseau hospitalier structuré qui relie cinq hôpitaux universitaires et deux hôpitaux régionaux de référence. Ces hôpitaux, situés dans les régions du Nord-Ouest, des hautes terres centrales, de l'Est et du Sud, constituent l'épine dorsale du système de traumatologie du pays. Par exemple, le CHU JRA, le plus grand hôpital de Madagascar, est un centre névralgique dans les hautes terres centrales, traitant jusqu'à 32 000 cas d'urgence par an. De même, le CHU PZaGa de Mahajanga gère plus de 8 400 admissions par an, offrant ainsi des soins spécialisés dans 23 disciplines.

En connectant ces établissements, le réseau vise à combler les lacunes de longue date dans la coordination et les voies d'orientation. Les patients nécessitant un traitement spécialisé sont désormais évacués plus efficacement, les hôpitaux régionaux comme le CHRR Maevatanana et le CHRR Ambatondrazaka fournissant des soins initiaux avant le transfert des cas graves vers les hôpitaux universitaires. Ce système permet de réduire au minimum les retards accusés dans le traitement, ce qui est essentiel dans les soins de traumatologie où des interventions rapides peuvent sauver des vies.

Le comité de pilotage créé dans le cadre de CAREnet-MG assure la supervision stratégique du réseau. Composé de représentants du ministère de la Santé, des hôpitaux participants et de partenaires internationaux, ce comité élabore des lignes directrices cliniques, assure le suivi de l'état d'avancement du projet et facilite la communication entre les parties prenantes.

Exploitation des données pour obtenir de meilleurs résultats : Registre des traumatismes de l'OMS

L'une des composantes les plus innovantes du projet est la mise en œuvre du registre des traumatismes de l'OMS. Ce système de collecte de données permet aux hôpitaux de recueillir des informations détaillées sur les cas de traumatismes, y compris les données démographiques, les mécanismes des blessures et les résultats des traitements. S'agissant d'un pays comme Madagascar, où les données sur les soins de traumatologie sont rares et parfois incohérentes, le registre représente un changement radical.

La phase d'expérimentation du registre a démarré au CHU PZaGa, où l'adoption rapide du registre a déjà permis d'obtenir des informations précieuses. Par exemple, l'analyse des données a révélé une forte prévalence de traumatismes crâniens résultant d'accidents de motocyclette, suscitant des interventions ciblées telles que des campagnes de promotion du port du casque. Le registre permet également de réaliser un suivi continu, ce qui permet aux hôpitaux d'identifier les tendances et d'allouer les ressources de manière plus efficace.

Lors d'un atelier organisé à Antananarivo en novembre 2024, les professionnels de la santé malgaches ont bénéficié d'une formation à l'utilisation du registre, assortie de conseils techniques fournis par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), la Charité-Universitätsmedizin-Berlin et la BG Unfallklinik de Francfort-sur-le-Main. L'atelier a permis de souligner l'adaptabilité du système aux contextes locaux, garantissant ainsi son intégration réussie dans le cadre des soins de santé à Madagascar.

En dépit de ces succès, des défis subsistent. La confidentialité et la fiabilité des données sont des préoccupations majeures, qui nécessitent des protocoles stricts visant à protéger les informations relatives aux patients. En outre, l'extension du registre aux hôpitaux en milieu rural nécessitera des investissements importants en matière d'infrastructure et de formation.

Formation du personnel de première ligne

L'amélioration des soins de traumatologie nécessite non seulement des infrastructures et des données, mais aussi des prestataires de soins qualifiés. À cette fin, CAREnet-MG a planifié une série de programmes de formation adaptés aux besoins uniques de Madagascar. Il s'agit notamment du cours de niveau avancé en Traumatologie (Demo-ATLS) à l'intention des médecins, du cours sur les soins avancés en traumatologie (Advanced Trauma Care) (Demo-ATCN) à l'intention des infirmiers et du cours sur les Soins intensifs de base (Basic Critical Care) (BCC) à l'intention des équipes multidisciplinaires.

Les cours sur les ATLS et les ATCN mettent l'accent sur « l'heure d'or » critique qui suit un traumatisme, en dotant les participants des compétences nécessaires pour évaluer, réanimer et stabiliser les patients. À titre d'exemple, les médecins apprennent à effectuer des procédures de sauvetage telles que la mise en place d'un drain thoracique et l'intubation, tandis que les infirmières acquièrent une expertise dans la gestion des voies aériennes et la lutte contre les hémorragies. Ces cours mettent l'accent sur l'algorithme Voies respiratoires, Respiration, Circulation, Handicap, Exposition (ABCDE), une approche reconnue à l'échelle mondiale et validée par l'American College of Surgeons.

Le cours sur les BCC complète ces programmes en apprenant aux prestataires de soins de santé à identifier et à prendre en charge les maladies graves dans des environnements aux ressources limitées. Les participants acquièrent des compétences en matière de travail d'équipe, de communication efficace et de suivi continu des patients, garantissant ainsi des soins complets aux patients victimes de traumatismes.

À la fin de la première année du programme, 64 professionnels de la santé auront achevé ces cours, et il est prévu d'étendre la formation à d'autres membres du personnel dans le cadre d'un modèle de « formation des formateurs ». Cette approche permet non seulement de renforcer les capacités, mais aussi d'assurer la durabilité du programme en intégrant les connaissances dans la main-d'œuvre locale.

Renforcement de la coordination des interventions d'urgence

Un autre élément essentiel de CAREnet-MG est la mise en place conjointe d'une structure de travail au sein du centre de coordination des situations d'urgence d'Antananarivo. Une fois pleinement opérationnel, ce centre servira de plaque tournante pour la répartition des services médicaux d'urgence et la coordination des interventions hospitalières. La formation du personnel démarrera cette année et mettra l'accent sur une communication efficace, une prise de décision rapide et l'intégration en matière de registre des traumatismes.

Le centre comble une lacune importante qui existe dans le système de soins préhospitaliers à Madagascar, où l'absence de coordination centralisée entraîne souvent des retards dans les interventions d'urgence. Grâce à la rationalisation de la communication entre les ambulances et les hôpitaux, le centre permettra de réduire les délais d'intervention et d'améliorer les résultats pour les patients.

Résultats préliminaires et orientations futures

Bien qu'il n'en soit qu'à ses débuts, le projet CAREnet-MG a déjà accompli des progrès considérables. La mise en place du réseau hospitalier et du registre de traumatologie a jeté des fondements solides pour l'amélioration des soins de traumatologie, tandis que les programmes de formation renforceront les compétences des agents de santé de première ligne, dans l'espoir d'une meilleure coordination de l'orientation des patients et d'une amélioration des résultats pour les patients victimes de traumatisme dans les hôpitaux participants.

Des difficultés subsistent toutefois. L'extension du projet aux zones rurales, où l'accès aux soins de santé est limité, demeure une priorité. Les plans comprennent l'intégration de la télémédecine pour soutenir les hôpitaux situés dans des zones reculées et la mise à l'échelle du registre des traumatismes à l'échelle nationale. La garantie d'un financement à long terme et d'un engagement politique sera indispensable pour soutenir ces efforts.

Conclusion

L'initiative CAREnet-MG illustre comment l'innovation, la collaboration et les approches fondées sur les données peuvent permettre de relever les défis systémiques en matière de soins de santé. En construisant un réseau hospitalier robuste, en tirant parti de systèmes de données avancés et en investissant dans la formation du personnel, Madagascar transforme son paysage des soins de traumatologie. Certes, le voyage est loin d'être terminé, mais les progrès accomplis jusqu'à présent constituent un modèle pour d'autres pays aux ressources limitées qui s'efforcent d'améliorer les résultats en matière de soins de santé.

Dans un pays où chaque seconde compte pour sauver des vies, CAREnet-MG n'est pas seulement un projet. C'est une bouée de sauvetage qui ouvre la voie à une Madagascar plus sûre et plus saine Dans un pays où chaque seconde compte pour sauver des vies, CAREnet-MG ne constitue pas seulement un projet. Il s'agit d'une bouée de sauvetage qui ouvre la voie à une Madagascar plus sûre et plus saine.

Conclusion et mesures proposées

Le fardeau que représentent les traumatismes et décès imputables aux accidents de la circulation en Afrique demeure inquiétant et touche de manière disproportionnée le groupe d'âge le plus productif sur le plan économique (18-59 ans). Cette situation pose un grave problème de santé publique et de développement, et a des implications économiques et sociales considérables, notamment une baisse de la productivité de la main-d'œuvre, une hausse des coûts liés aux soins de santé et un recul à long terme du développement durable et de la réduction de la pauvreté sur l'ensemble du continent. Les piétons, les cyclistes et les utilisateurs d'engins à deux ou trois roues, qui représentent 53 % des accidents mortels et le mode de transport le plus important, sont particulièrement touchés, intensifiant encore l'impact. Afin de relever ce défi, une action collective urgente et une volonté politique accrue sont nécessaires pour mettre en œuvre des politiques solides, accorder la priorité aux investissements dans des infrastructures plus sûres et garantir une conception et une mise en œuvre efficaces des mesures de sécurité routière afin de protéger les vies et d'assurer l'avenir du développement de l'Afrique.

La plupart des pays indiquent qu'ils disposent d'organismes chefs de file en matière de sécurité routière chargés d'assumer des fonctions institutionnelles clés et qu'ils ont mis en place des stratégies nationales dans ce domaine. Ces évolutions encourageantes soulignent la nécessité d'un changement décisif dans le soutien mondial et régional connexe, en mettant l'accent non plus sur la sensibilisation et les lignes directrices en matière de bonnes pratiques, mais sur la prise en compte des réalités pratiques et des priorités de la prestation de services au niveau national. Il convient à présent d'accorder une attention particulière au soutien des leaders de la gestion exécutive et des spécialistes de haut niveau chargés de la performance des pays en matière de sécurité routière, afin d'assurer le renforcement nécessaire des processus de gestion nationaux requis pour la mobilisation d'un financement accru de la sécurité routière et l'efficacité de la mise en œuvre de leurs plans d'action.

Le manque de financement durable et adéquat pour le renforcement des fonctions de gestion institutionnelle et des interventions connexes demeure un obstacle important au fonctionnement efficace de nombreux organismes chefs de file. En particulier, l'insuffisance des données, y compris le manque de données sur les facteurs sous-jacents qui influencent les accidents de la circulation et d'autres indicateurs de sécurité, entrave la conception d'interventions ciblées et l'évaluation des progrès vers les objectifs de sécurité routière. Les pays devraient bénéficier d'un soutien dans l'élaboration de systèmes de collecte de données conformes aux recommandations du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030, des indicateurs minimaux de sécurité routière de l'Observatoire africain de la sécurité routière et du Cadre de suivi de performance en matière de sécurité routière. Le renforcement des systèmes de données est essentiel pour permettre aux pays de collecter et de gérer de manière efficace les données sur la sécurité routière.

En Afrique, les infrastructures routières sont souvent conçues et construites sans tenir suffisamment compte des usagers vulnérables, ce qui les expose à des risques accrus de traumatismes et de décès dus aux accidents de la circulation. Cette approche ne permet pas non plus de promouvoir d'autres modes de transport plus sûrs. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour promulguer et faire appliquer des lois, des règlements et des normes qui garantissent que la conception, la construction et l'entretien des routes répondent aux besoins de sécurité et d'accessibilité de tous les usagers. À mesure que l'urbanisation s'accélère sur l'ensemble du continent, les systèmes de transport devraient être planifiés et conçus en tenant compte d'une combinaison appropriée d'occupation des sols afin de fournir des modes de transport sûrs, durables et à coûts abordables tout en préservant l'environnement. Le renforcement des systèmes de collecte de données sur l'utilisation des modes de transport jouera un rôle essentiel dans l'amélioration du système de transport et de l'aménagement du territoire.

La réglementation des véhicules en Afrique se caractérise par des systèmes d'immatriculation des véhicules déficients et une législation insuffisante sur les normes de sécurité des véhicules, qui ne prennent pas de mesures pour protéger les usagers de la route les plus vulnérables, y compris les jeunes enfants. Les pays devraient assurer le respect des conventions des Nations Unies sur la sécurité routière en intégrant les exigences de sécurité dans les lois et règlements sur la sécurité des véhicules. Cette mesure devrait s'accompagner de mesures rigoureuses d'application, notamment des restrictions à l'importation et à l'exportation de véhicules d'occasion afin de s'assurer que tous les véhicules en circulation sont en bon état de marche et dûment immatriculés.

Afin de garantir la sécurité des usagers de la route, il faut des lois complètes et appliquées avec rigueur pour promouvoir l'utilisation sans risque des routes et des systèmes de transport. Alors que la plupart des pays d'Afrique disposent de lois traitant des principaux facteurs de risque comportementaux, peu d'entre eux répondent aux critères de l'Organisation mondiale de la santé en matière de meilleures pratiques, les lois sur la ceinture de sécurité étant l'exception notable. Cela met en évidence les lacunes dans la prise en compte de tous les éléments de ces facteurs de risque qui influent sur la probabilité et la gravité des accidents de la circulation. Les pays devraient modifier leurs lois pour se conformer aux normes de meilleures pratiques, préciser les mesures d'application et mettre en place des systèmes de surveillance rigoureuse. Cet effort doit être complété par la mise en œuvre de mesures d'application et le renforcement des systèmes de collecte de données afin de contrôler le comportement des usagers de la route et d'évaluer le fardeau que constituent les accidents de la circulation imputables à la non conformité aux lois et réglementations.

Les systèmes d'intervention après accident sont déficients, en raison de l'accès insuffisant aux installations de soins d'urgence. Les lacunes législatives entravent encore les progrès : seuls quelques pays disposent des lois nécessaires pour faciliter l'accès aux services préhospitaliers d'urgence et de rééducation. La protection financière dont bénéficient les victimes d'accidents est inadéquate, les réglementations relatives à l'assurance des véhicules à moteur étant insuffisantes et aucun fonds n'étant prévu pour les victimes à bord de véhicules non assurés ou non identifiés. Afin de relever ces défis, les pays doivent investir dans l'élargissement de l'accès aux soins d'urgence, renforcer les systèmes préhospitaliers, consolider la législation globale en matière de soins et de rééducation et renforcer la protection financière. Ces actions permettront d'améliorer les systèmes d'intervention après l'accident, de réduire le nombre de décès et d'alléger le fardeau socio-économique que représentent les traumatismes dus aux accidents de la circulation.

En substance, une gestion efficace de la sécurité routière est primordiale pour atteindre l'objectif du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2021-2030. Il s'agit d'adopter une approche globale englobant le renforcement des processus de gestion des pays et le leadership exécutif connexe, ainsi que les connaissances et compétences spécialisées, des cadres institutionnels solides pour permettre un financement durable, des systèmes de données robustes et l'application des lois et des normes. En accordant la priorité à la sécurité de l'ensemble des usagers de la route grâce à une conception réfléchie des infrastructures, à des normes rigoureuses de réglementation des véhicules et à la promotion de comportements responsables sur les routes, les pays peuvent réduire considérablement le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Le renforcement des systèmes de soins après accident et l'accès équitable aux services d'urgence permettront de faire en sorte que les progrès vers ces objectifs soient inclusifs et durables. L'effort collectif pour améliorer la gestion de la sécurité routière permettra non seulement de sauver des vies sur le continent africain, mais aussi de contribuer aux objectifs plus larges de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie pour tous.

Références

UA (Union africaine). 2016. « Charte africaine de la sécurité routière ». https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/35173-wd-african_charter_on_road_safety_en.pdf.

— — — . 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.

— — — . 2025. « Charte africaine de la sécurité routière ». Addis-Abeba : UA. https://au.int/en/treaties/road-safety-charter.

Bliss, T. et J. Breen. 2009. *Implementing the recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention : Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Related Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. Washington, DC : Fonds mondial pour la sécurité routière, Banque mondiale.

— — — . 2013. *Revues des capacités de gestion de la sécurité routière et projets de systèmes sûrs : Lignes directrices*. Washington, DC : Banque mondiale. https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/400301468337261166/Road-safety-management-capacity-reviews-and-safe-system-projects-guidelines.

Brahim, A. B., W. Saidi, M. Wouter van den Berghe, M. D. Campsall, M. F. Ouni, R. Saad, O. Saidi et H. Sakr. 2024, « Comprehensive Road Safety Strategy for Tunisia : A Framework for Sustainable Transportation (2023– 2034) ». *Prévention des blessures* 30 (1) : A87.

ERSO (Observatoire européen de la sécurité routière). 2015. Sécurité routière liée au travail 2015. Commission européenne.

GRSP (Partenariat mondial pour la sécurité routière) et FICR (Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge). 2022. *Conduite en état d'ébriété : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens*. Genève : IFRC. https://www.who.int/publications/m/item/drink-driving--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners-2022.

— — — . 2023. *Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens*, 2e édition. Genève : GRSP et IFRC.

iRAP (Programme international d'évaluation des routes). 2018. « iRAP Star Ratings ». https://irap.org/rap-tools/infrastructure-ratings/star-ratings/.

Martensen H., G. Duchamp, V. Feypell, V. I. Raffo, F. A. Burlacu, B. Turner et M. Paala. 2021. *Guidelines for Conducting Road Safety Data Reviews*. Washington, DC : Banque mondiale.

Mitra, S. et K. Bhalla. 2023. *Improving Road Traffic Injury Statistics in Low- and Middle-Income Countries : Addressing Discrepancies between Official Statistics and Global Statistical Models*. Washington, DC : Banque mondiale.

Mitra, S., B. Turner, L. W. Mbugua, K. Neki, J. Barrell, W. Wambulway et S. Job. 2022. *Intégrer la sécurité dans la conception des routes*. Washington, DC : Banque mondiale. https://www.roadsafetyfacility.org/publications/integrating-safety-road-design.

Mitullah, W., M. Small et M. Azzouzi. 2022. « A Study of Road Safety Lead Agencies in Africa ». Document de travail du SSATP, Banque mondiale, Washington, DC. .

Papadimitriou, P, K. Iaych et M. Adamantiadis. 2019. *Understanding and Bridging the Differences between Country-reported and WHO Estimated Road Fatality data*. Bruxelles : Projet EuroMed d'appui aux transports. http://etsp.eu/?page_id=24985&mdocs-cat=mdocs-cat-74&mdocs-att=null.

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, DC : Programme de politiques de transport en Afrique, Banque mondiale. https://documents1.worldbank.org/curated/en/099015103232236266/pdf/P15331704d332f0430b90a081f4c34d90fa.pdf.

SSATP (Programme de politiques de transport en Afrique). 2021. *Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020*. Washington : SSATP. https://www.ssatp.org/publicatioS/Ofrica-status-report-road-safety-2020.

— — — . 2025. *Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 : Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière pour les pays africains*. Washington, DC : Banque mondiale. https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/RSPMF_web_single.pdf.

ONU (Organisation des Nations Unies). 2015. « Le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 25 septembre 2015 ». Les objectifs mondiaux. https://www.un.org/sustainabledevelopment.

———. 2020. « WHA Resolution 74/299. Improving Global Road Safety. » https://digitallibrary.un.org/record/3879711.

CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique) et CUA (Commission de l'Union africaine). 2020. *Orientations stratégiques de la Décennie d'action pour la sécurité routière post-2011-2020 et Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique pour la décennie 2021-2030*. Addis-Abeba : CEA. https://hdl.handle.net/10855/50155.

CEE-ONU (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). 2020. *Conventions des Nations Unies sur la sécurité routière*. 2020. https://unece.org/DAM/road_Safety/Publications/United_Nations_Road_Safety_Conventions_01.pdf.

PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement). 2021. *Les véhicules d'occasion et l'environnement : Progrès et mises à jour 2021*. http://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021.

PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement) et ONU-Habitat (Programme des Nations Unies pour les établissements humains). 2022. *La marche et le vélo en Afrique : données probantes et bonnes pratiques pour inspirer l'action*. Nairobi : PNUE et ONU-Habitat. http://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action.

OMS (Organisation mondiale de la Santé). 2010. *Systèmes de données : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens*. Genève : OMS. https://www.who.int/publications-detail-redirect/data-systems.

———. 2011. *L'utilisation du téléphone portable : un problème croissant de distraction au volant.* Genève : OMS. https://www.who.int/publications/i/item/mobile-phone-use-a-growing-problem-of-driver-distraction.

———. 2014. *Renforcer la législation sur la sécurité routière*. Genève : OMS. https://www.who.int/publications-detail-redirect/strengthening-road-safety-legislation.

———. 2016a. *Consommation de drogues et sécurité routière*. Genève : OMS. https://www.who.int/publications-detail-redirect/drug-use-and-road-safety.

———. 2016b. *Réponse post-accident : Soutenir les victimes d'accidents de la circulation*. Genève: QUI. https://www.who.int/publications-detail-redirect/post-crash-response-supporting-those-affected-by-road-traffic-crashes.

———. 2017. *Save Lives: A Road Safety Technical Package*. https://www.who.int/publications-detail-redirect/save-lives-a-road-safety-technical-package.

— — — . 2018. *Voluntary Performance Indicators and Targets*. Genève : OMS.

— — — . 2021. *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.* Genève : OMS. https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

— — — . 2023. *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde 2023*. Genève : OMS. https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789240086517.

Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique (Organisation mondiale de la Santé). 2024. *Rapport de situation sur la sécurité routière dans la Région africaine de l'OMS*. Brazzaville : Bureau régional de l'OMS pour l'Afrique.

OMS EMRO (Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour la Méditerranée orientale). 2024a. *Sécurité routière dans la région de la Méditerranée orientale : Faits tirés du Rapport de situation mondiale sur la sécurité routière 2023*. Le Caire : OMS EMRO.

— — — . 2024b. « Stratégie multisectorielle de sécurité routière pour la Tunisie : un cadre pour une mobilité plus sûre (2023-2034) ». Communiqué de presse, 2024. https://www.emro.who.int/fr/tun/tunisia-news/strategie-multisectorielle-de-securite-routiere-pour-la-tunisie-un-cadre-pour-une-mobilite-plus-sure-2023-2034.html.

Annexes

ANNEXE A.

Matrice d'indicateurs

Pilier 1 : GESTION DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE

Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2021 et 2021-2030	Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020	GSRRS de 2023	n/51	Cibles et indicateurs volontaires de l'ONU	RSPMF
Financement durable					
Allouer 10 % du financement des infrastructures routières à la sécurité routière	S/O	S/O		S/O	Pourcentage du budget annuel consacré au financement des RSLA
Prévoir un budget spécifique dédié à la sécurité routière	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État à la prévention des accidents	48	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État à la prévention des traumatismes	46	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État aux soins de santé et au traitement des traumatismes subis à la suite d'un accident	46	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué à la rééducation des survivants d'accidents	47	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État aux soins palliatifs aux survivants d'accidents	46	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué à la surveillance, au suivi et à l'évaluation des stratégies de sécurité routière	46	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État au renforcement des capacités en matière de sécurité routière	46	S/O	
	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État à la recherche en rapport avec la sécurité routière	46	S/O	
	S/O	Financement de l'organisme chef de file pour l'exécution des fonctions de base	47	S/O	
	S/O	Financement en faveur de la stratégie	42	S/O	

Créer un fonds dédié la sécurité routière	S/O	S/O		S/O	
Fournir un cadre clair pour les partenariats public-privé	S/O	S/O		S/O	
Faciliter le financement de la sécurité routière par les partenaires techniques et financiers	S/O	S/O		S/O	
Allouer des ressources financières/humaines suffisantes à la sécurité routière	S/O	Financement spécifique alloué dans le budget de l'État au renforcement des capacités en matière de sécurité routière	48	S/O	
Allouer 5 % des ressources de l'entretien routier à la sécurité routière	S/O	S/O		S/O	
Agences de sécurité routière chefs de file pleinement habilitées (collaboration étroite entre les acteurs nationaux)					
Mettre en place ou renforcer les organismes nationaux chefs de file de la sécurité routière	Existence d'un organisme national chef de file pour la sécurité routière	Existence d'un organisme national chef de file pour la sécurité routière	51	Nombre de pays disposant d'un organisme national chef de file pour coordonner, évaluer, mettre en œuvre le plan d'action multisectoriel national pour la sécurité routière et en assure le suivi.	
Stratégie nationale de sécurité routière élaborée					
Élaborer des stratégies nationales de sécurité routière	Existence d'une stratégie nationale de sécurité routière	Existence d'une stratégie nationale de sécurité routière	51	Nombre de pays ayant publié un plan d'action national assorti d'objectifs de réduction du nombre de décès et de traumatismes régulièrement actualisés	Publication d'un plan d'action national pour la sécurité routière fixant des objectifs assortis de délais
Fixer des cibles et des indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière	S/O	Les stratégies nationales/ infranationales fixent des cibles mesurables permettant de réduire le nombre de personnes tuées et/ou grièvement blessées dans un accident de la circulation	51		
		Garantie selon laquelle les routes parcourues répondent aux normes de sécurité technique pour tous les usagers	47		
		Garantie selon laquelle les nouveaux véhicules répondent aux règles de sécurité technique de l'ONU ou aux normes équivalentes	46		
		Limitation de la vitesse des véhicules	47		
		Lutte contre de la conduite en état d'ivresse	46		

		Lutte contre la conduite sous l'emprise de drogues	47		
		Réduction de la distraction au volant	47		
		Garantie de périodes de repos pour les chauffeurs professionnels	45		
		Amélioration des délais entre l'accident et l'accès à des soins professionnels d'urgence	46		
		Objectif de réduction des accidents non mortels	17		
		Objectif de réduction des accidents mortels	24		
		Objectif national pour le temps écoulé entre un accident grave et la fourniture initiale de soins d'urgence professionnels	46		
		Promotion de la marche comme alternative aux déplacements en voiture	46		
		Promotion de la bicyclette comme alternative aux déplacements en voiture	45		
		Promotion d'un accès commode aux transports publics	45		
		Promotion du port de la ceinture de sécurité	46		
		Promotion de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	47		
		Promotion du port du casque de moto	46		
Les entreprises et les compagnies doivent fournir des rapports annuels sur le développement durable, notamment des informations sur la sécurité routière	S/O	S/O			
Les gouvernements et le secteur privé devraient accorder la priorité à la sécurité routière en suivant l'approche du système sûr dans l'achat de véhicules de parc automobile et de services de transport, les investissements dans la sécurité routière et l'exploitation des transports publics et des véhicules commerciaux	S/O	S/O			
Gestion efficace des données					
Adopter des exigences minimales en matière d'établissement de rapports	S/O	S/O			
Adopter et mettre en œuvre une stratégie commune pour la mise en place de bases de données centralisées sur la sécurité routière	S/O	S/O			Base de données centralisée sur la sécurité routière mise en place et opérationnelle

Encourager la transmission de données par les forces de l'ordre public (police), hôpitaux et autres sources pour diriger les agences de sécurité routière	S/O	S/O			
Renforcer les capacités nationales de gestion des données de sécurité routière	S/O	S/O			
Tirer parti des bonnes pratiques régionales en matière de développement et d'utilisation des bases de données	S/O	S/O			
Rejoindre l'IRTAD	S/O	S/O			
Recourir aux outils et aux techniques de gestion des données de pointe	S/O	S/O			
Créer des portails de gestion des connaissances sur la sécurité routière	S/O	S/O			
Rendre obligatoire l'établissement de rapports, l'utilisation de données normalisées et le financement durable	S/O	S/O			
Entreprendre des recherches/ études sur la sécurité routière	S/O	S/O			
Mettre en place/renforcer/ harmoniser un système de données sur les traumatismes pour les établissements de santé	S/O	Existence d'un système de recensement des personnes « grièvement blessées » suite à un accident	51		
Établir des données de référence sur la sécurité routière	S/O	S/O			
Harmoniser le format des données et les normes internationales en matière d'établissement de rapports	S/O	S/O			
Création de l'Observatoire africain de la sécurité routière	S/O	S/O			
Ratification et mise en œuvre des instruments juridiques					
Ratification et mise en œuvre de la Charte africaine de la sécurité routière	S/O	S/O			
Ratification de l'Accord intergouvernemental pour l'harmonisation des normes et standards des autoroutes transafricaines (TAH) avec un accent sur l'annexe sur la sécurité routière	S/O	S/O			
Ratification et mise en œuvre des conventions de l'ONU sur la sécurité routière	S/O	Le pays adhère à la réglementation de sécurité correspondante de l'ONU ou à une réglementation internationale équivalente en matière de sécurité	51	Nombre de pays ayant ratifié ou adhéré à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière	

	S/O	Les normes de conception technique des routes sont conformes aux conventions internationales pertinentes	40		
Transport multimodal et aménagement du territoire					
Mettre en œuvre des politiques qui favorisent une conception urbaine compacte	S/O	S/O			
Mettre en œuvre des politiques qui réduisent la vitesse et accordent la priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics	S/O	S/O			
Promouvoir un développement axé sur les transports en commun afin de concentrer les développements urbains et commerciaux autour des nœuds de transport en commun	S/O	S/O			
Localiser de manière stratégique, le cas échéant, les logements sociaux, subventionnés et les logements destinés à la main-d'œuvre afin d'offrir un accès commode à des services de transport en commun de grande capacité	S/O	S/O			
Dissuader l'utilisation de véhicules particuliers dans les zones urbaines à forte densité en imposant des restrictions à l'utilisation des véhicules à moteur, aux véhicules et aux infrastructures routières, et fournir des solutions de re-change accessibles, sûres et faciles à utiliser, telles que la marche, le vélo, les bus et les tramways	S/O	S/O			
Assurer la connectivité intermodale entre les systèmes de transport en commun et de vélos en libre-service aux principaux arrêts de transport en commun et créer des correspondances pour les déplacements des cyclistes et des piétons qui réduisent la durée totale des trajets	S/O	S/O			
Construire (ou reconstruire les réseaux existants) de transport pour faire en sorte que les modes de transport non motorisés soient aussi sûrs que les modes motorisés et, surtout, répondent aux besoins de déplacement de tous les âges et de toutes capacités	S/O	S/O			

Note: GSRSS 2023 = Rapport d'état mondial sur la sécurité routière 2023 ; S/O = Variables non incluses ; RSPMF = Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière.

PILIER 2 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MOBILITÉ

Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2021 et 2021-2030	Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020	GSRRS de 2023	n/51	Cibles volontaires de l'ONU	RSPMF
Évaluation obligatoire des risques liés aux infrastructures routières (cote de sécurité)					
Élaborer des directives en matière d'audit et d'inspection de la sécurité routière	S/O	Des lignes directrices ont été utilisées pour l'audit (système de notation par étoiles prenant en compte tous les usagers de la route, lignes directrices mondiales sur la conception des rues, etc.)	15	Nombre de pays utilisant des approches systématiques pour l'évaluation/l'audit des nouvelles routes	
	Inspections formelles des réseaux existants	Existence d'approches systématiques pour l'évaluation/l'audit des nouvelles routes	47	Nombre de pays utilisant des approches systématiques pour réaliser des évaluations/ audits des routes existantes	
Réaliser une cote de sécurité sur les routes neuves et réhabilitées	Systèmes de cote de sécurité pour la réalisation d'inspections formelles sur les routes existantes, pourcentage du réseau routier évalué	Longueur ou routes ayant obtenu une note de 3 étoiles ou plus pour les usagers de la route	12		Pourcentage de la longueur des routes nationales (nationales/ primaires) (km) ayant une note de 3 étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)
					Pourcentage de la longueur des autres routes (secondaires et tertiaires) (en km) ayant obtenu une note de 3 étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants des véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons)

Renforcer les capacités d'utilisation des outils et techniques d'évaluation de la sécurité routière des infrastructures au niveau local	S/O	S/O			
Orienter les déplacements vers des modes de transport plus propres, plus sûrs et à un coût plus abordable	S/O	S/O			
Éliminer les risques le long des trajets fréquemment empruntés par les enfants pour se rendre à l'école et à d'autres fins	S/O	Les normes de conception technique des routes le long desquelles circulent des piétons et des cyclistes prévoient les dispositions ci-après : la gestion de la vitesse en vue d'obtenir des résultats conformes au système sûr (par exemple : 20 mph ou 30 km/h) ; des lignes directrices générales en matière de conception des rues ; des passages protégés pour les piétons et les cyclistes ; et la séparation des piétons et des cyclistes de la circulation	45		
Allouer des ressources suffisantes permettant de moderniser l'infrastructure routière existante afin d'y intégrer les principes du système sûr dès que possible	S/O	S/O			
Élaborer des classifications fonctionnelles et des normes de performance en matière de sécurité souhaitées pour chaque groupe d'usagers de la route aux niveaux géographique, de l'affectation des terres et des corridors routiers	S/O	Existence de normes de conception technique et d'exploitation qui reconnaissent l'importance de l'occupation des sols et la manière dont les considérations liées à l'occupation des sols influent sur la composition attendue des différents usagers de la route dans le système de transport	48		
Examiner et mettre à jour la législation et les normes de conception locales qui tiennent compte de la fonction routière et des besoins de tous les usagers de la route, et pour des zones spécifiques	S/O	Législation prévoyant que le réseau routier existant fasse l'objet d'inspections/ évaluations formelles de sécurité routière prenant en compte tous les usagers de la route sur une base périodique	49		
		Législation prévoyant que le réseau routier existant fasse l'objet d'inspections périodiques d'entretien et de sécurité	50		

Spécifier une norme technique et un objectif de notation par étoiles pour tous les modèles liés à chaque usager de la route, ainsi que la norme de performance de sécurité souhaitée à cet endroit	S/O	Existence de normes de conception technique qui doivent être respectées lors de l'aménagement de nouvelles routes qui assurent la sécurité de tous les usagers de la route	49	Nombre de pays ayant mis en œuvre des normes techniques pour les nouvelles routes qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers de la route, ou qui sont alignées sur les conventions pertinentes des Nations Unies et garantissent la conformité à ces normes	
				Nombre de pays ayant mis en œuvre des normes techniques pour les routes existantes qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers de la route, ou qui sont alignées sur les conventions pertinentes des Nations Unies et garantissent la conformité à ces normes	
Mettre en œuvre des systèmes d'entretien des infrastructures qui garantissent une conformité logique et intuitive à l'environnement de vitesse souhaité (par exemple, 30 km/h en centre-ville ; ≤ 80 km/h sur les routes en milieu rural non séparées ; 100 km/h sur les voies rapides)	S/O	S/O			
Réaliser des audits de sécurité routière sur tous les tronçons de nouvelles routes (de la préfaisabilité jusqu'à la conception détaillée) et réaliser des évaluations en faisant appel à des experts indépendants et accrédités en vue de garantir une norme minimale de trois étoiles ou mieux pour tous les usagers de la route	Toutes les études de nouvelles infrastructures doivent faire l'objet d'un audit formel de la sécurité routière avant la construction	La conception (plans) des nouveaux projets d'infrastructure routière exige au préalable un audit formel de la sécurité routière et/ou une évaluation de la notation aux moyens d'étoiles/la cote de sécurité, qui prend en compte la sécurité de tous les usagers de la route	50	Nombre de pays ayant mis en œuvre des normes techniques pour les nouvelles routes qui tiennent compte de la sécurité de tous les usagers de la route, ou qui sont alignées sur les conventions pertinentes des Nations Unies et garantissent la conformité à ces normes	

Cartographier les risques d'accidents (lorsque les données sur les accidents sont fiables) et procéder à des évaluations et inspections proactives de la sécurité sur le réseau cible en mettant l'accent sur les besoins des usagers de la route, le cas échéant	S/O	S/O			
Fixer un objectif de performance pour chaque usager de la route sur la base des résultats de l'inspection assortis d'indicateurs clairs et mesurables au niveau des attributs de la route (par exemple, la mise en place de trottoirs)	S/O	S'assurer que les routes empruntées respectent les normes de sécurité technique pour tous les usagers	39		

Note: GSRSS de 2023 = Rapport d'état mondial sur la sécurité routière 2023 ; S/O = Variables non incluses ; RSPMF = Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière.

PILIER 3 : SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2021 et 2021-2030	Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020	GSRRS de 2023	n/51	Cibles volontaires de l'ONU	RSPMF
Contrôle technique obligatoire des véhicules (contrôle technique)					
Instaurer des incitations à l'importation de véhicules plus sûrs	S/O	S/O			
Normes de véhicules et cotes de sécurité pour les véhicules neufs et d'occasion	S/O	Existence de normes de sécurité de haute qualité pour les importations/ exportations de véhicules d'occasion	47	Nombre de pays appliquant des normes de sécurité élevées pour les véhicules neufs	Pourcentage de véhicules passés avec succès le premier contrôle à l'immatriculation
					Pourcentage du parc automobile immatriculé ayant passé le contrôle technique périodique (RWI)
Mettre en place un système fiable de contrôles et d'inspections techniques réguliers	S/O	Législation sur le contrôle technique périodique des véhicules	47	Nombre de pays utilisant des approches systématiques pour l'évaluation des véhicules	
Les véhicules produits pour chaque marché devraient être équipés des niveaux de performance de sécurité recommandés et des incitations devraient être mises en place pour l'utilisation de véhicules offrant une sécurité accrue	S/O	S/O			
Exigence de normes de sécurité harmonisées de haute qualité applicables aux véhicules automobiles neufs et d'occasion, aux ceintures de sécurité, aux dispositifs de retenue pour enfants et aux casques de moto.					
Normes sur les chocs frontaux et latéraux pour assurer la protection des occupants en cas de collision frontale et latérale	S/O	Législation sur les protections standard contre les chocs frontaux et latéraux pour assurer la protection des occupants en cas de collision frontale et latérale	36		
Ceintures de sécurité et ancrage des ceintures de sécurité pour tous les sièges afin de s'assurer que les ceintures de sécurité sont installées dans les véhicules lorsqu'ils sont fabriqués et assemblés	S/O	La législation nationale sur la sécurité des véhicules comprend des règles de sécurité sur l'ancrage des ceintures de sécurité	50		

Points d'ancrage ISOFIX pour les dispositifs de retenue pour enfants fixés directement sur le châssis du véhicule afin d'éviter toute utilisation abusive	S/O	Loi nationale traitant de la sécurité des véhicules neufs à 4 roues motorisés : dispositifs de retenue pour enfants	50		
Contrôle électronique de la stabilité afin d'éviter le dérapage et la perte de contrôle en cas de survirage ou de sous-virage	S/O	Législation sur le contrôle électronique de la stabilité afin d'éviter le dérapage et la perte de contrôle en cas de survirage ou de sous-virage	37		
Freinage d'urgence avancé en vue de réduire les collisions	S/O	Législation sur le freinage d'urgence avancé en vue de réduire les collisions	16		
Normes de protection des piétons visant à réduire la gravité de l'impact d'un véhicule à moteur	S/O	Législation sur les normes de protection des piétons visant à réduire la gravité de l'impact d'un véhicule à moteur	38		
Casques de moto certifiés selon les normes internationales harmonisées	S/O	La législation (relative aux véhicules à deux-roues motorisés) fait spécifiquement référence à une norme de port du casque (nationale ou internationale), ou renvoie à un organisme chargé de fixer une telle norme	50		
Freins antiblocage et feux de jour pour motocyclettes	S/O	Législation sur les feux de jour et les systèmes de freins antiblocage pour les véhicules à 2/3 roues	38		
Systèmes intelligents d'assistance à la vitesse pour aider les conducteurs à respecter les limites de vitesse	S/O	S/O			
Système eCall ou système d'appel d'urgence en cas d'accident (AECS) pour déclencher une réponse d'urgence à l'aide d'un capteur embarqué dans le véhicule	S/O	Législation rendant obligatoire la disponibilité d'eCall ou d'AECS pour déclencher une intervention d'urgence par un capteur de véhicule dans tous les nouveaux véhicules	48		
Systèmes de certification et d'immatriculation obligatoires pour les véhicules neufs et d'occasion basés sur les exigences de sécurité établies et combinés à des inspections de routine	S/O	Législation nationale rendant obligatoire le contrôle périodique des véhicules motorisés	47		Pourcentage des parcs de véhicules automobiles immatriculés conformes aux normes de sécurité des véhicules des Nations Unies
Réglementation en matière d'exportation et d'importation des véhicules d'occasion assortie d'inspections aux points d'entrée et de sortie et de contrôles techniques périodiques obligatoires des véhicules	S/O	Le pays impose des restrictions à l'exportation ou à l'importation de véhicules d'occasion	47		

Stimuler la demande de véhicules plus sûrs en encourageant des programmes indépendants d'évaluation des véhicules neufs	S/O	S/O			
Veiller à ce que des normes de sécurité harmonisées et de haute qualité soient respectées tout au long du cycle de vie du véhicule	S/O	S/O			Pourcentage des parcs de véhicules automobiles immatriculés conformes aux normes de sécurité des véhicules des Nations Unies
	Immatriculation des véhicules	Immatriculation des véhicules	37		
	Âge du parc automobile				Âge moyen du parc automobile immatriculé (en années)

Note: GSRSS 2023 = Rapport d'état mondial sur la sécurité routière 2023 ; S/O = variables non incluses ; RSPMF = Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière.

PILIER 4 : SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE

Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2021 et 2021-2030	Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020	GSRRS de 2023	n/51	Cibles volontaires de l'ONU	RSPMF
Environnement réglementaire efficace de la sécurité routière					
Exhaustivité de la législation sur les facteurs de risque et application des lois existantes	S/O	Législation sur les facteurs de risque répondant aux critères de bonnes pratiques	23-50		
Formation des conducteurs et permis de conduire, accent particulier sur les conducteurs professionnels	S/O	Processus formel d'octroi de permis de conduire pour les véhicules motorisés, exigences supplémentaires en matière de permis de conduire pour les conducteurs professionnels	50		
Contrôle renforcé et cohérent de la police de la circulation	S/O	S/O			
Promouvoir l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	S/O	Promotion de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	47	Nombre de pays dans lesquels la proportion d'enfants occupant un véhicule à moteur utilisant des dispositifs de retenue pour enfants standard est proche de 100 %	
Les véhicules produits pour chaque marché devraient être équipés des niveaux de performance de sécurité recommandés et des incitations devraient être mises en place pour l'utilisation de véhicules offrant une sécurité accrue	S/O	S/O			
Responsabilisation des usagers de la route					
Créer ou renforcer les clubs de sécurité routière dans les écoles	S/O	S/O			
Responsabiliser les usagers de la route, faire de la sécurité routière un droit, notamment pour les personnes vulnérables	S/O	S/O			
Promulguer et faire appliquer la législation sur la sécurité routière					

Fixer des limites de vitesse maximales en tenant compte du type de route et de sa fonction.	S/O	Limites nationales de vitesse sur les routes urbaines (limite maximale par défaut) km/h	45	Nombre de pays disposant d'une législation fixant des limites de vitesse appropriées et d'une application efficace	
		Limitations nationales de vitesse sur les routes principales en milieu rural (limite maximale par défaut) km/h	41	Nombre de pays ayant réduit de moitié la proportion de véhicules dépassant la limite de vitesse affichée	Pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse
		Limitations nationales de vitesse sur les autoroutes (limite maximale par défaut) km/h	30	Nombre de pays disposant de systèmes nationaux et, le cas échéant, infranationaux de données sur les excès de vitesse et les traumatismes et décès liés à la vitesse	
				Nombre de pays ayant réduit le nombre d'accidents et de décès dus à la vitesse	
Établir des limites d'alcoolémie en vue de prévenir la conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogue) assorties de dispositions spécifiques pour les conducteurs novices et professionnels	S/O	TA/TAA maximum légal pour les conducteurs de véhicules dans la population générale	40	Nombre de pays disposant d'une législation appropriée et d'une application efficace de la loi sur la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives	
		TA/TAA légal maximum pour les jeunes conducteurs novices	40	Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de substances psychoactives et sur les décès et traumatismes liés à la circulation routière	
		TA/TAA maximum légal pour les conducteurs de camions commerciaux	49	Nombre de pays ayant réduit de moitié le nombre de traumatismes et de décès dus à la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives.	Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool
Rendre obligatoire le port d'équipements de protection (ceintures de sécurité, dispositifs de retenue pour enfants et casques)	S/O	Lois ou réglementations nationales exigeant le port du casque par les utilisateurs devéhicules à deux-roues motorisés	50	Nombre de pays disposant d'une législation obligeant les motocyclistes à porter un casque correctement attaché et répondant aux normes de protection appropriées	
				Nombre de pays qui appliquent effectivement la législation sur le port du casque	
				Nombre de pays mettant en œuvre des réglementations sur la sécurité des casques vendus aux enfants et adultes	
				Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux sur le port du casque	

				Nombre de pays dans lesquels la proportion de motocyclistes utilisant correctement leur casque est proche de 100 %	Taux de port du casque pendant la journée par les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes
		Législation nationale (par exemple : loi, statut, réglementation, etc.) concernant le port de la ceinture de sécurité	49	Nombre de pays disposant d'une législation imposant le port de la ceinture de sécurité à tous les occupants d'un véhicule à moteur et appliquant effectivement cette législation	
				Nombre de pays disposant d'une législation exigeant l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants répondant à des normes appropriées et appliquant effectivement ces lois	
				Nombre de pays dans lesquels la proportion de tous les occupants de véhicules à moteur utilisant la ceinture de sécurité est proche de 100 %	Taux d'usure de la ceinture de sécurité de jour pour tous les occupants
				Nombre de pays dans lesquels la proportion d'enfants occupant un véhicule à moteur utilisant des dispositifs de retenue pour enfants standard est proche de 100 %	
				Nombre de pays disposant d'une réglementation sur la sécurité des dispositifs de retenue pour enfants vendus et appliquant efficacement ces réglementations	
				Nombre de pays disposant de données nationales et, le cas échéant, infranationales sur le port de la ceinture de sécurité, ainsi que sur l'utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants	
				Nombre de pays disposant d'une législation limitant ou interdisant l'utilisation du téléphone portable au volant et l'appliquant effectivement	
Limiter l'utilisation d'appareils électroniques portatifs pendant la conduite.				Nombre de pays disposant de systèmes nationaux et, le cas échéant, infranationaux de données sur l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite	Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable en conduisant
Mettre en place un organisme chargé de l'application de la loi, fournir de la formation et fournir un équipement adéquat pour les activités d'application de la loi	S/O	S/O			

Instauration de règles de circulation et des exigences en matière d'octroi de permis					
Définir et actualiser régulièrement les règles de circulation et codes de conduite des usagers de la route	S/O	S/O			
Fournir des informations et de l'éducation sur le code de la route	S/O	S/O			
Fixer des exigences minimales en matière d'âge et de vision pour les chauffeurs	S/O	Exigences minimales pour l'obtention d'un permis complet, âge le plus précoce auquel une personne est légalement autorisée à conduire un véhicule motorisé	50		
Mettre en place des examens fondés sur les compétences pour les permis de conduire et adopter un permis de conduire progressif pour les conducteurs novices	S/O	Les nouveaux conducteurs doivent être titulaires d'un permis d'apprenti conducteur avant d'obtenir un permis complet	50		
Fixer des limites pour le temps de conduite maximum et des périodes de repos minimales pour les conducteurs professionnels	S/O	Règles édictées par le gouvernement concernant le temps de conduite obligatoire et les périodes de repos pour les conducteurs professionnels	50	Nombre de pays ayant adhéré à la réglementation internationale/régionale sur le temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs professionnels	
				Nombre de pays disposant d'une réglementation, d'une application effective et d'un audit des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels	
Rendre obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les conducteurs de véhicules motorisés	S/O	Couverture de l'assurance automobile obligatoire	50		
Veiller à ce que l'infrastructure routière prenne en compte les besoins de tous les usagers de la route et soit conçue de manière à faciliter la sécurité des comportements	S/O	S/O			
Une signalisation claire et un marquage routier intuitif	S/O	S/O			
Utilisation de ronds-points et de dispositifs de modération du trafic tels que les dos d'âne	S/O	S/O			

Séparation physique des usagers de la route, y compris l'utilisation de pistes cyclables protégées et de zones réservées aux piétons	S/O	Normes de conception technique pour les routes où se trouvent des piétons et des cyclistes pour : gérer la vitesse afin d'obtenir des résultats sûrs dans le système (par exemple, 20 mph ou 30 km/h) ; lignes directrices mondiales pour la conception des rues ; passages sécurisés pour piétons et cyclistes ; séparation des piétons ; et des cyclistes de la circulation des véhicules)	45		
Utilisation de dispositifs et technologies de sécurité des véhicules en vue de promouvoir des comportements sans risque					
Ceintures de sécurité automatiques et alertes de ceinture de sécurité	S/O	S/O			
Assistance intelligente à la vitesse	S/O	S/O			
Technologies permettant de désactiver l'envoi de textos et/ou d'autres formes de distraction au volant	S/O	S/O			
		Système d'information national (ou infranational le cas échéant) pour la surveillance de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool	44		Pourcentage de conducteurs sous l'emprise de l'alcool
		Système d'information national (ou infranational le cas échéant) visant à surveiller l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite	41	Nombre de pays disposant d'une législation limitant ou interdisant l'utilisation du téléphone portable au volant et l'appliquant effectivement	Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable en conduisant
		Système d'information national (ou infranational le cas échéant) visant à surveiller les excès de vitesse au volant	45	Nombre de pays ayant réduit de moitié la proportion de véhicules dépassant la limite de vitesse affichée	Pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse
		Données collectées régulièrement dans votre pays sur le port du casque de moto	42	Nombre de pays disposant de systèmes de données nationaux et, le cas échéant, infranationaux sur le port du casque	Casque de jour – taux de port du casque par les cyclistes et les motocyclistes
		Données collectées régulièrement dans votre pays sur le port de la ceinture de sécurité par les occupants d'une voiture	40	Nombre de pays dans lesquels la proportion d'enfants occupant un véhicule à moteur utilisant des dispositifs de retenue pour enfants standard est proche de 100 %	Taux d'usure de la ceinture de sécurité de jour pour tous les occupants
		Données régulièrement recueillies dans votre pays sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	40		S/O

Note: TAA = taux d'alcool dans l'air expiré ; GSRSS 2023 = Rapport d'état mondial sur la sécurité routière 2023 ; S/O = Variables non incluses ; RSPMF = Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière.

PILIER 5 : INTERVENTION APRÈS ACCIDENT

Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2021 et 2021-2030	Rapport sur la situation de la sécurité routière en Afrique 2020	GSRRS de 2023	n/51	Cibles et indicateurs volontaires de l'ONU	RSPMF
Amélioration des soins après accident					
Mettre en place des centres de coordination des services médicaux d'urgence à des endroits stratégiques	S/O	S/O			
Fournir des ambulances entièrement équipées et dotées de fournitures médicales et du matériel d'extraction et de sauvetage en cas d'accident	S/O	S/O			
Développer les capacités de soins hospitaliers de longue durée en traumatologie et de rééducation	S/O	S/O			
Mettre en place des formations sanitaires le long des grands axes routiers	S/O	S/O			
Soins après accident, protocole OMS et formation des professionnels	S/O	Évaluation normalisée des systèmes de soins d'urgence préhospitaliers et en établissement de santé réalisée au niveau national dans votre pays			
Fournir un système permettant d'activer l'intervention après accident	S/O	S/O			
Numéro de téléphone d'urgence unique ayant une couverture nationale	S/O	Couverture du numéro de téléphone national d'urgence	44		

Mécanisme de coordination de l'intervention (pompiers, police, ambulance)	S/O	Présence d'organismes chargés de coordonner les services médicaux préhospitaliers et d'urgence	45	Nombre de pays ayant désigné des organismes chargés de coordonner efficacement les prestations de services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement de santé	Organisme chef de file désigné pour les services médicaux d'urgence pleinement opérationnel chargée de la coordination des services préhospitaliers et des services médicaux d'urgence dans les établissements
				Nombre de pays ayant atteint les objectifs nationaux concernant l'intervalle de temps entre un accident entraînant des traumatismes graves et la fourniture des premiers soins d'urgence professionnels	Temps de réponse moyen des services d'urgence
Renforcement des capacités des intervenants non professionnels en matière d'intervention (professionnels non médicaux)					
Fournir une formation de base (SMU) aux prestataires communautaires tels que les prestataires de taxis et de transports publics, la police, les pompiers, etc.	S/O	Législation nationale exigeant la formation/l'agrément/ la certification des premiers intervenants en matière de santé	50		
Promulguer des lois sur les bons samaritains pour assurer la protection des intervenants non professionnels	S/O	Législation nationale qui protège contre la responsabilité civile d'un observateur non professionnel qui fournit de l'aide lors d'un accident	50		
Amélioration des soins médicaux professionnels					
Mettre en place des registres de traumatologie dans les établissements de soins de santé afin de recueillir des informations sur la cause des traumatismes et les interventions cliniques	S/O	Existence d'un registre des traumatismes	33		
Renforcer les capacités des services de soins préhospitaliers, hospitaliers et de rééducation, et mettre en place un paquet de base de services de soins d'urgence pour chaque niveau du système de santé	S/O	Existence de programmes de spécialistes ou de sous-spécialistes pleinement certifiés que les médecins peuvent former pour suivre des cours de spécialisation post-universitaires dans le pays à l'intention du personnel infirmier en soins d'urgence ou en soins traumatologiques	47 (45 infirmiers)		

Assurer un accès 24 heures sur 24 – indépendamment de la capacité de paiement – à des services opératoires et de soins intensifs dotés en personnel et équipés	S/O	Loi nationale qui exige que les établissements de soins de santé (par exemple, les hôpitaux ou les dispensaires) prennent en charge toute personne arrivant avec une urgence sanitaire	50		
Fournir des services de rétablissement et de rééducation pour prévenir l'invalidité permanente	S/O	Loi nationale garantissant des soins de rééducation à toutes les personnes victimes de traumatisme, quelle que soit leur capacité à payer	50		
Instauration d'exigences multidisciplinaires, enquêtes après accident					
Rendre obligatoires les enquêtes sur les accidents entraînant des traumatismes graves et mortels afin d'éclairer les stratégies de prévention et d'appliquer une réponse judiciaire efficace aux victimes et à leurs familles	S/O	S/O			
Mettre en place des mécanismes de coordination pour les enquêtes après accident et le partage des données par les secteurs concernés	S/O	S/O			
Mettre en place des mécanismes de financement appropriés tels que les régimes d'assurance des usagers de la route (exemple : responsabilité civile obligatoire)	S/O	Couverture de la responsabilité civile dans les assurances automobiles obligatoires	49		
Fournir un soutien social, judiciaire et, le cas échéant, financier aux familles endeuillées et aux survivants	S/O	S/O			

Note: SMU = services médicaux d'urgence ; GSRSS 2023 = Rapport d'état mondial sur la sécurité routière 2023 ; S/O = Variables non incluses ; RSPMF = Cadre de suivi de la performance en matière de sécurité routière.

ANNEXE B :

Pays participants et liens vers les profils de pays respectifs

Veuillez cliquer sur un pays pour voir le profil.

Algérie	*Madagascar*
Bénin	*Malawi*
Botswana	*Mali*
Burkina Faso	*Mauritanie*
Burundi	*Maurice*
Cabo Verde	*Maroc*
Cameroun	*Mozambique*
République centrafricaine	*Namibie*
Tchad	*Niger*
Comores	*Nigéria*
Rép. dém. du Congo.	*Rwanda*
Congo, Rép.	*Sao Tomé-et-Principe*
Rép. de Côte d'Ivoire	*Sénégal*
Rép. arabe d'Égypte	*Seychelles*
Érythrée	*Sierra Leone*
Eswatini	*Somalie*
Éthiopie	*Afrique du Sud*
Gabon	*Soudan du Sud*
Gambie	*Soudan*
Ghana	*Tanzanie*
Guinée	*Togo*
Guinée-Bissau	*Tunisie*
Kenya	*Ouganda*
Lesotho	*Zambie*
Libéria	*Zimbabwe*
Libye	

APPENDIX C.

Indicateurs minimums d'accident de l'ARSO

Ensemble minimum de données et sources de données relatives aux accidents

Indicateurs minimums de l'ARSO

1.	Numéro d'identification de l'accident	**Définition** : L'identifiant unique (par exemple, un numéro à 10 chiffres) au cours d'une année donnée qui identifie un accident particulier. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique ou chaîne de caractères **Commentaires :** La police attribue généralement cette valeur, étant donné qu'elle est responsable sur les lieux de l'accident. D'autres systèmes peuvent faire référence à l'incident à l'aide de ce numéro.
2.	Date de l'accident	**Définition** : La date (jour, mois et année) à laquelle l'accident s'est produit. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (JJMMAA) **Commentaires :** Si une partie de la date de l'accident est inconnue, les emplacements respectifs sont renseignés par 99 (pour le jour et le mois). L'absence d'année devrait donner lieu à une vérification des modifications. Important pour les comparaisons saisonnières, les analyses de séries chronologiques, la gestion/administration, l'évaluation et les liens.
3.	Heure de l'accident	**Définition** : L'heure à laquelle l'accident s'est produit, en utilisant le format d'horloge 24 heures (00.0023:59). **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (HH :MM) **Commentaires :** Minuit est défini comme 00:00 et représente le début d'une nouvelle journée. La variable permet d'analyser différentes périodes.
4.	Lieu de l'accident	**Définition** : L'endroit exact où l'accident s'est produit. La définition optimale est le nom de l'itinéraire et les coordonnées GPS/SIG s'il existe un système de référencement linéaire (SRL) ou tout autre mécanisme qui peut relier les coordonnées géographiques à des emplacements spécifiques dans l'inventaire routier et d'autres fichiers. Le nom de la rue, le point de référence, la distance par rapport au point de référence et la direction du point de référence sont au minimum requis pour documenter le lieu de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Chaîne de caractères, pour prendre en charge les coordonnées de latitude/longitude, la méthode de référencement linéaire ou le système de nœuds de liaison. **Commentaires :** Essentiels pour l'identification des problèmes, les programmes de prévention, les évaluations techniques, la cartographie et l'établissement de liens.

5.	Type d'accident	**Définition :** Le type d'accident est caractérisé par le premier traumatisme ou le premier événement causant des dommages de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Collision avec un piéton – Collision entre un véhicule et au moins un piéton. 2. Collision avec un véhicule stationné – Collision entre un véhicule en mouvement et un véhicule stationné. Un véhicule avec un conducteur qui vient d'être arrêté n'est pas considéré comme stationné. 3. Collision avec un obstacle fixe – Collision avec un objet stationnaire (par exemple, un arbre, un poteau, une barrière, une clôture, etc.). 4. Obstacle non fixe – Collision avec un objet non fixe ou une charge perdue. 5. Animal – Collision entre un véhicule en mouvement et un animal. 6. Collision/non-collision impliquant un seul véhicule – Accident dans lequel un seul véhicule est impliqué et où aucun objet n'a été touché. Comprend les véhicules qui sortent de la route, les véhicules qui se renversent et les cyclistes qui ont fait une chute. 7. Collision avec deux véhicules ou plus – Collisions où deux véhicules en mouvement ou plus sont impliqués. 8. Autres accidents – Autres types d'accidents non décrits ci-dessus. **Commentaires :** Si l'accident de la circulation comporte plus d'un événement, le premier devrait être enregistré, à travers cette variable. Si plus d'une valeur est applicable, sélectionnez uniquement celle qui correspond le mieux au premier événement. Important pour comprendre la causalité des accidents et identifier les contre-mesures pour éviter les accidents.
6.	Type d'impact	**Définition** : Indique la manière dont les véhicules à moteur routiers impliqués sont entrés en collision les uns avec les autres. La variable fait référence au premier impact de l'accident, si cet impact s'est produit entre deux véhicules à moteur. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Aucun impact entre les véhicules à moteur – Il n'y a pas eu d'impact entre les véhicules à moteur routiers. Il s'agit d'accidents impliquant un seul véhicule, des collisions avec des piétons, des animaux ou des objets. 2. Impact par l'arrière – L'avant du premier véhicule est entré en collision avec l'arrière du deuxième véhicule. 3. Collision frontale – Les côtés avant des deux véhicules sont entrés en collision. 4. Angle d'impact, même direction – Angle d'impact où l'avant du premier véhicule entre en collision avec le côté du deuxième véhicule. 5. Angle d'impact, direction opposée – Angle d'impact où l'avant du premier véhicule entre en collision avec le côté du deuxième véhicule. 6. Angle d'impact, angle droit – Angle d'impact où l'avant du premier véhicule entre en collision avec le côté du deuxième véhicule. 7. Angle d'impact, direction non spécifiée – Angle d'impact lorsque l'avant du premier véhicule entre en collision avec le côté du deuxième véhicule. 8. Impact côte à côte, dans la même direction – Les véhicules sont entrés en collision côte à côte alors qu'ils circulaient dans la même direction. 9. Impact côte à côte, en sens opposé – Les véhicules sont entrés en collision côte à côte alors qu'ils circulaient dans des directions opposées. 10. Collision entre l'arrière et le côté – L'arrière du premier véhicule est entré en collision avec le côté du deuxième véhicule. 11. Collision arrière à arrière – Les extrémités arrière des deux véhicules sont entrées en collision. **Commentaires :** Utile pour identifier les défauts structurels des véhicules.

7.	Conditions météorologiques	**Définition :** Conditions atmosphériques prévalant sur le lieu de l'accident, au moment de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Clair - Pas d'obstacle aux intempéries, ni condensation ni mouvement intense de l'air. Ciel dégagé et ciel couvert inclus. 2. Pluie – Forte ou légère. 3. Neige. 4. Brouillard, brume ou fumée. 5. Grésil, grêle. 6. Vents violents – Présence de vents considérés comme ayant un effet négatif sur les conditions de conduite. 8. Autres conditions météorologiques. 9. Conditions météorologiques inconnues. **Commentaires :** Permet d'identifier l'impact des conditions météorologiques sur la sécurité routière. Important pour les évaluations techniques et les programmes de prévention.
8.	Conditions d'éclairage	**Définition :** Niveau de lumière naturelle et artificielle sur le lieu de l'accident, au moment de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Lumière du jour – Éclairage naturel pendant la journée. 2. Crépuscule – Éclairage naturel au crépuscule ou à l'aube. Catégorie résiduelle couvrant les cas où les conditions de lumière du jour étaient très mauvaises. 3. Obscurité – Absence d'éclairage naturel, absence d'éclairage artificiel. 4. Sombre avec des lampadaires éteints – Des lampadaires existent sur le lieu de l'accident, mais ils ne sont pas allumés. 5. Sombre avec des lampadaires éclairés – Des lampadaires existent sur le lieu de l'accident et sont allumés. 9. Inconnu – Les conditions d'éclairage au moment de l'accident sont inconnues. **Commentaires :** L'information sur la présence d'un éclairage constitue un élément important dans l'analyse de l'emplacement des points ou dans l'analyse du réseau. Il est également important pour déterminer les effets de l'éclairage de la route sur les accidents nocturnes afin d'orienter les mesures pertinentes à l'avenir.
9.	Gravité de l'accident	**Définition :** Décrit la gravité de l'accident de la circulation, sur la base du traumatisme le plus grave de toute personne impliquée. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Décès – Au moins une personne a été tuée sur le coup ou est décédée dans les 30 jours du fait de l'accident de la circulation. 2. Traumatismes graves/sévères – Au moins une personne a été hospitalisée pendant au moins 24 heures du fait des traumatismes subis lors de l'accident, et personne n'a été tué. 3. Traumatismes légers/mineurs – Au moins un des participants à l'accident a été hospitalisé depuis moins de 24 heures ou n'a pas été hospitalisé, tandis qu'aucun participant n'a été grièvement blessé ou tué. **Commentaires :** Fournit une référence rapide sur la gravité de l'accident, résumant les données fournies par les dossiers individuels de traumatismes corporels de l'accident. Facilite l'analyse par niveau de gravité des accidents. Plusieurs variables liées aux accidents peuvent être déduites des données recueillies, notamment le nombre de véhicules impliqués (total), le nombre de véhicules motorisés impliqués, le nombre de véhicules non motorisés impliqués, le nombre de décès, le nombre de traumatismes non mortels, le jour de la semaine, etc. Ces variables fournissent des chiffres ou d'autres informations, sans que l'utilisateur ait à revenir sur les dépositions individuelles. Selon le type de rapports générés, la dérivation de ces éléments de données peut permettre d'économiser du temps et des efforts.

Indicateurs relatifs aux routes

10.	Type de voirie	**Définition** : Décrit le type de route, indique si la route a deux sens de circulation et si la chaussée est physiquement séparée. Concernant les accidents survenant à des carrefours où l'accident ne peut pas être clairement indiqué sur une route, la route où le véhicule ayant la priorité se déplaçait est indiquée. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Voie rapide/autoroute – Route comportant des chaussées séparées pour la circulation dans les deux sens, physiquement séparées par une bande de séparation non destinée à la circulation. La route ne dispose pas de croisement au même niveau que toute autre route, voie ferrée ou de tramway, ou sentier pédestre. Signalée spécialement comme une autoroute et réservée à certaines catégories de véhicules à moteur. 2. Voies espress – Route à circulation dans les deux sens, les chaussées n'étant normalement pas séparées. Accessible uniquement à partir d'échangeurs ou de carrefours contrôlés. Spécialement signalées comme des voies express et réservées à certaines catégories de véhicules à moteur. Il est interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée. 3. Route urbaine à double sens – Route située à l'intérieur des limites d'une agglomération (zone dotée de panneaux signalés d'entrée et de sortie). Voie à circulation unique et à double sens, vitesse relativement faible (souvent jusqu'à 50 km/h) et circulation libre, avec une ou plusieurs voies, qui peuvent être signalées ou non. 4. Route urbaine à sens unique – Route située à l'intérieur des limites d'une agglomération, dont les entrées et les sorties sont signalées en tant que telles. Une seule rue, non séparée, où la circulation circule dans un sens, à des vitesses relativement inférieures (souvent jusqu'à 50 km/h). 5. Route en dehors d'une agglomération urbaine – Route située à l'extérieur des limites d'une agglomération (zone dotée de panneaux signalés d'entrée et de sortie). 6. Route à accès restreint – Voie à accès restreint à la circulation publique. Comprend les culs-de-sac, les allées, les ruelles et les chemins privés. 8. Autre – Chaussée d'un type autre que ceux énumérés ci-dessus. 9. Inconnu – On ne sait pas où l'incident s'est produit. **Commentaires :** Important pour comparer les taux d'accidents sur des routes présentant des caractéristiques de conception similaires, et pour effectuer des analyses comparatives entre les routes autoroutières et non autoroutières.
11.	Classification fonctionnelle des routes	**Définition** : Décrit la nature du service ou de la fonction de la route où le premier événement dommageable s'est produit. En ce qui concerne les accidents survenus à des carrefours où l'accident ne peut pas être clairement attribué à une route, la route où le véhicule se déplaçait en priorité est indiquée. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Axe principal – Voies de desserte des grandes distances et principalement interurbaines. Intègre les autoroutes (urbaines ou rurales) et les voies rapides. Les artères principales peuvent traverser des zones urbaines, desservant les déplacements suburbains. Le trafic se caractérise par des vitesses élevées et un contrôle d'accès total ou partiel (échangeurs ou carrefours contrôlés par des feux de signalisation). D'autres routes débouchant sur une artère principale y sont reliées par des routes collectrices latérales. 2. Artère secondaire – Artères reliées aux artères principales par des échangeurs ou des carrefours à feux tricolores, soutenant et reliant le réseau d'artères urbaines. Desservant les déplacements à moyenne distance mais ne traversant pas les quartiers. Le contrôle d'accès total ou partiel n'est pas obligatoire. 3. Collecteur – Contrairement aux artères, les collecteurs traversent les zones urbaines (quartiers) et collectent ou répartissent le trafic en direction ou en provenance des routes locales. Les collecteurs distribuent également le trafic menant aux artères secondaires ou principales. 4. Local – Routes utilisées pour l'accès direct aux différentes utilisations des terres (propriétés privées, zones commerciales, etc.). Faibles vitesses de service non conçues pour desservir les déplacements inter-États ou suburbains.

12.	État du revêtement des routes	**Définition** : État de la chaussée au moment et à l'endroit de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Sec – Surface de la route sèche et propre. 2. Neige, givre, glace – Neige, givre ou glace sur la route. 3. Chaussée glissante – Surface de route glissante en raison de la présence de sable, de gravier, de boue, de feuilles, d'huile sur la route. N'inclut pas la neige, le givre, la glace ou la surface de la route mouillée. 4. Mouillée, humide – Surface de la route mouillée. N'inclut pas les inondations. 5. Inondation – Eau stagnante ou en mouvement sur la route. 6. Autre – Autres conditions du revêtement de la route non mentionnées ci-dessus. 9. Inconnu – L'état de la chaussée était inconnu. **Commentaires :** Important pour l'identification des sites d'accidents à surface mouillée, pour l'évaluation technique et les mesures de prévention.
13.	Limitation de vitesse	**Définition :** Limite de vitesse légale sur le lieu de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** nnn – La limite de vitesse légale telle que prévue par la signalisation routière ou par le code de la route du pays pour chaque catégorie de route, en kilomètres par heure (km/h). 999 inconnu – La limite de vitesse sur le lieu de l'accident est inconnue. **Commentaires :** Pour les accidents survenant à des carrefours, où l'accident ne peut pas être clairement attribué à une route, la limite de vitesse pour la route où le véhicule prioritaire circulait est indiquée.
14.	Obstacles routiers	**Définition :** Présence de toute personne ou de tout objet gênant la circulation des véhicules sur la route. Comprend tout animal debout ou en mouvement (heurté ou non) et tout objet qui n'est pas censé se trouver sur la route. N'inclut pas les véhicules (véhicules stationnés ou en mouvement, piétons) ni les obstacles sur le côté de la chaussée (par exemple, poteaux, arbres). **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Oui – Obstacles routiers présents sur le lieu de l'accident. 2. Non – Aucun obstacle routier n'est présent sur le lieu de l'accident. 9. Inconnu – Présence inconnue de tout obstacle routier sur le lieu de l'accident. **Commentaires :** Les pays où une grande partie du réseau routier n'est pas revêtue peuvent souhaiter inclure la variable « type de revêtement routier » pour permettre l'analyse des taux d'accidents par type de revêtement routier.
15.	Carrefour	**Définition** : Indique si l'accident s'est produit à un carrefour (deux routes ou plus se croisant) et définit le type de carrefour. Dans les carrefours à niveau, toutes les routes se croisent au même niveau. Dans les carrefours à faible niveau, les routes ne se croisent pas au même niveau. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Au niveau du sol, carrefour – Carrefour routier à quatre voies. 2. Au niveau du sol, rond-point – Route circulaire. 3. Carrefour en pente, en T ou décalé – Carrefour routier à trois voies. Comprend les intersections en T et les intersections à angle aigu. 4. Carrefour multiple au niveau du sol – Carrefour à plus de quatre voies (à l'exclusion des ronds-points). 5. Au niveau du sol, autre – Autre type de carrefour au niveau du sol non décrit ci-dessus. 6. Pas au niveau du sol – Le carrefour intègre des routes qui ne se croisent pas au même niveau. 7. Pas à un carrefour – L'accident s'est produit à une distance de plus de 20 mètres d'un carrefour. 9. Inconnu – Le lieu de l'accident par rapport à un carrefour est inconnu. **Commentaires :** Les accidents qui se produisent à moins de 20 mètres d'un carrefour sont considérés comme des accidents à un carrefour. Important pour les études spécifiques au site et l'identification des contre-mesures techniques appropriées.

16.	Contrôle de la circulation au carrefour	**Définition :** Type de contrôle de la circulation au carrefour où l'accident s'est produit. S'applique uniquement aux accidents qui se produisent à un carrefour. **Obligation :** Obligatoire si un accident s'est produit à un carrefour **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Personne autorisée – Un agent de police ou un agent de la circulation à l'intersection contrôle la circulation. Applicable même en présence de feux de circulation ou d'autres systèmes de contrôle du carrefour. 2. Panneau d'arrêt – La priorité est déterminée par le(s) panneau(x) d'arrêt. 3. Panneau ou marquage « cédez le passage » – Le ou les panneau(x) « cédez le passage » déterminent la priorité. 4. Autres panneaux de signalisation – La priorité est déterminée par des panneaux de signalisation autres que « stop », « cédez le passage » ou « marquage au sol ». 5. Feux de circulation automatiques (en état de marche) – La priorité est déterminée par un feu de circulation qui fonctionnait au moment de l'accident. 6. Feu de circulation automatique (hors d'usage) – Un feu de circulation est présent, mais il est hors d'usage au moment de l'accident. 7. Non contrôlé – Le carrefour n'est pas contrôlé par une personne autorisée, ni par des panneaux de signalisation, ni par des feux de circulation automatiques ou par d'autres moyens. 8. Autre – Le carrefour est contrôlé par des moyens autres qu'une personne autorisée, des panneaux, des marquages ou des feux de circulation automatiques. **Commentaires :** Si plus d'une valeur est applicable (par exemple, panneaux de signalisation et feux de circulation automatiques), notez toutes les réponses pertinentes.
17.	Virage	**Définition :** Indique si l'accident s'est produit à l'intérieur d'un virage et de quel type de virage. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Virage serré – L'accident s'est produit à l'intérieur d'un virage serré (selon le constat de l'agent de police). 2. Virage ouvert – L'accident s'est produit à l'intérieur d'un virage routier qui était ouvert (selon le constat de l'agent de police). 3. Aucun virage – L'accident ne s'est pas produit à l'intérieur d'un virage routier. 9. Inconnu – Il n'est pas précisé si l'accident s'est produit à l'intérieur d'un virage. **Commentaires :** Utile pour l'identification et le diagnostic des zones à fort accident, et pour guider les modifications apportées à la conception des routes, aux limites de vitesse, etc.
18.	Pente du tronçon routier	**Définition :** Indique si l'accident s'est produit sur un tronçon de route à forte pente. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Oui – L'accident s'est produit sur un tronçon de route à forte pente. 2. Non – L'accident ne s'est pas produit sur un tronçon de route à forte pente. 9. Inconnu – Il n'est pas précisé si l'accident s'est produit sur un tronçon de route à forte pente. **Commentaires :** Utile pour l'identification et le diagnostic des zones à fort accident, et pour guider les modifications apportées à la conception des routes, aux limites de vitesse, etc.

Indicateurs relatifs aux véhicules

19.	Numéro du véhicule	**Définition :** Numéro unique attribué pour identifier chaque véhicule impliqué dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Nombre numérique, séquentiel **Commentaires :** Permet de croiser le dossier du véhicule avec le dossier de l'accident et le dossier de la personne.
20.	Numéro d'identification du véhicule (NIV, délivré par le constructeur)	**Définition :** Numéro unique du véhicule attaché au compartiment moteur du véhicule par le constructeur pour identifier chaque véhicule impliqué dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Nombre numérique, séquentiel **Commentaires :** Permet de croiser la fiche d'immatriculation du véhicule avec les fiches grises et les fiches des personnes.
21.	Numéro d'immatriculation du véhicule	**Définition :** Numéro unique d'immatriculation du véhicule apparaissant sur la plaque d'immatriculation et les documents d'immatriculation. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Nombre numérique, séquentiel **Commentaires :** Permet des renvois avec le numéro d'identification et le numéro d'identification du véhicule.
22.	Pays d'immatriculation du véhicule	Si le véhicule est immatriculé dans un pays différent de celui où l'accident s'est produit.
23.	Vehicle type	**Définition :** Type de véhicule impliqué dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Bicyclette – Véhicule routier à deux roues ou plus, généralement propulsé uniquement par l'énergie de la personne à bord du véhicule, en particulier au moyen d'un système de pédales, d'un levier ou d'une poignée. 2. Autre véhicule non motorisé – Autre véhicule non motorisé ne figurant pas dans la liste ci-dessus. 3. Véhicule à deux/trois roues à moteur – Véhicule routier à deux ou trois roues (notamment les cyclomoteurs, les motocyclettes, les tricycles et les véhicules tout-terrain). 4. Voiture de tourisme – Véhicule routier à moteur autre qu'un véhicule à deux ou trois roues, destiné au transport de passagers et conçu pour accueillir neuf personnes au maximum (conducteur compris). 5. Autobus/autocar/trolley – Véhicule de transport de passagers, le plus souvent utilisé pour les transports publics, les déplacements interurbains et les voyages touristiques, pouvant accueillir plus de neuf personnes. Comporte les véhicules branchés à des conducteurs électriques et les véhicules qui ne sont pas transportés sur rail. 6. Véhicule léger de transport de marchandises (<3,5 t) – Véhicule automobile de plus petite taille (en poids) conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises. 7. Poids lourd (>3,5 t) – Véhicule automobile de plus grande taille (en poids) conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises. 8. Piéton. 9. Véhicules à traction animale. 10. Autre véhicule automobile – Autre véhicule non motorisé et non inclus dans les listes de valeurs. 11. Inconnu – Le type de véhicule est inconnu ou il n'a pas été indiqué. **Commentaires :** Permet d'analyser le risque d'accident par type de véhicule et type d'usager de la route. Important pour l'évaluation des contre-mesures conçues pour des véhicules spécifiques ou pour protéger des usagers de la route spécifiques.

24.	Marque du véhicule	**Définition :** Indiquer la marque (nom distinctif) attribuée par le constructeur automobile. **Obligation :** Obligatoire s'il s'agit d'un véhicule motorisé. Ne s'applique pas aux bicyclettes, tricycles, pousse-pousse et véhicules à traction animale. **Type de données :** Chaîne de caractères. Une liste de marques de véhicules à moteur peut également être établie, avec un code correspondant à chacune. Une telle liste permet un enregistrement plus cohérent et plus fiable, ainsi qu'une interprétation plus facile des données. **Commentaires :** Permet d'effectuer des analyses de collision liées aux différentes marques de véhicules automobiles.
25.	Modèle du véhicule	**Définition :** Code attribué par le constructeur pour désigner une famille de véhicules à moteur (au sein d'une marque) dont la construction présente un certain degré de similitude. **Obligation :** Obligatoire s'il s'agit d'un véhicule motorisé. Ne s'applique pas aux bicyclettes, tricycles, pousse-pousse et véhicules à traction animale. **Type de données :** Chaîne de caractères. Alternativement, une liste de modèles de véhicules à moteur peut être établie, avec un code correspondant à chacun. Une telle liste permet un enregistrement plus cohérent et plus fiable, ainsi qu'une interprétation plus facile des données. **Commentaires :** Enregistrez le nom du modèle tel qu'il est mentionné dans le pays où l'accident s'est produit. Permet d'effectuer des analyses de collision liées aux différents modèles de véhicules automobiles.
26.	Année de fabrication du véhicule	**Définition :** Année attribuée à un véhicule automobile par le constructeur. **Obligation :** Obligatoire s'il s'agit d'un véhicule motorisé. Ne s'applique pas aux bicyclettes, tricycles, pousse-pousse et véhicules à traction animale. **Type de données :** Numérique (AAAA) **Commentaires :** Peut être obtenu à partir de l'immatriculation du véhicule. Important pour l'identification de l'année-modèle du véhicule automobile à des fins d'évaluation, de recherche et de comparaison des accidents.
27.	Taille du moteur	**Définition :** La taille du moteur du véhicule est indiquée en centimètres cubes. **Obligation :** Obligatoire, si le véhicule est motorisé. Ne s'applique pas aux bicyclettes, tricycles, pousse-pousse et véhicules à traction animale. **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** nnnn – Taille du moteur 9999 – Taille du moteur inconnue **Commentaires :** Important pour déterminer l'impact de la puissance d'un véhicule sur le risque d'accident.
28.	Fonction spéciale du véhicule	**Définition :** Type de fonction spéciale remplie par ce véhicule, que la fonction soit indiquée ou non sur le véhicule. **Obligation :** Obligatoire s'il s'agit d'un véhicule motorisé. Ne s'applique pas aux bicyclettes, tricycles, pousse-pousse et véhicules à traction animale. **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Pas de fonction spéciale – Pas de fonction spéciale du véhicule. 2. Taxi – Voiture de tourisme avec chauffeur, sans itinéraire prédéterminé. 3. Véhicule utilisé comme autobus – Véhicule routier à moteur utilisé pour le transport de personnes. 4. Police/armée – Véhicule à moteur utilisé à des fins policières ou militaires. 5. Véhicule d'urgence – Véhicule à moteur utilisé à des fins d'urgence (y compris les ambulances, les véhicules des sapeurs-pompiers, etc.). 8. Autre – Autres fonctions spéciales, non mentionnées ci-dessus. 9. Inconnu – Il n'a pas été possible d'enregistrer une fonction spéciale. **Commentaires :** Il est important d'évaluer l'implication d'accidents de véhicules à usage particulier.

29.	Manoeuvre du véhicule (ce que faisait le véhicule au moment de l'accident)	**Définition** : Manœuvre contrôlée par ce véhicule avant l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Marche arrière – Le véhicule était en marche arrière. 2. Stationné – Le véhicule était stationné et stationnaire. 3. Entrée ou sortie d'une position de stationnement – Le véhicule entrait ou sortait d'une position de stationnement. 4. Ralentissement ou arrêt – Le véhicule ralentissait ou s'arrêtait. 5. Départ – Le véhicule était immobile et a commencé à bouger. N'inclut pas les véhicules quittant ou entrant dans une position de stationnement. 6. En attente de tourner – Le véhicule était à l'arrêt, en attente de tourner. 7. Virages – Le véhicule tournait (y compris les demi-tours). 10. Changement de voie – Le véhicule changeait de voie. 11. Manœuvre d'évitement – Le véhicule a changé de cap pour éviter un objet sur la chaussée (y compris un autre véhicule ou un piéton). 12. Dépassement d'un véhicule – Le véhicule dépassait un autre véhicule. 13. Conduite droite/normale – Le véhicule avançait à l'écart de tout virage. 8. Autres. 9. Inconnu.

Indicateurs liés à la personne

30.	Identification de la personne	**Définition :** Numéro attribué pour identifier de façon unique chaque personne impliquée dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (numéro à deux chiffres, nn) **Commentaires :** Les personnes ayant un lien de parenté avec le premier véhicule (présumé responsable) seront enregistrées en premier. À l'intérieur d'un véhicule spécifique, le conducteur sera enregistré en premier, suivi des passagers. Permet de croiser la fiche d'identité d'une personne avec les dossiers d'accidents, de routes et de véhicules, afin d'établir un lien unique avec le numéro d'identification de l'accident et le numéro du véhicule.
31.	Numéro de véhicule de l'occupant	**Définition :** Numéro unique attribué pour l'accident au véhicule automobile dans lequel la personne se trouvait à bord. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (numéro à deux chiffres, nn) **Commentaires :** Permet de faire des renvois entre le dossier d'une personne et les dossiers du véhicule, en reliant les personnes au véhicule à moteur dans lequel elles se déplaçaient.
32.	Numéro de véhicule lié au piéton	**Définition :** Numéro unique attribué pour cet accident au véhicule à moteur qui est entré en collision avec cette personne. Le numéro de véhicule attribué au véhicule à moteur qui est entré en collision avec cette personne. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (numéro à deux chiffres, nn, à partir de V1) **Commentaires :** Permet de recouper le dossier d'une personne avec celui du véhicule, en établissant un lien entre la personne et le véhicule à moteur qui l'a heurtée.

33.	Date de naissance	**Définition :** Indique la date de naissance de la personne impliquée dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique (format de date – jj/mm/aaaa, ou 99/99/999 si la date de naissance est inconnue) **Commentaires :** Permet de calculer l'âge de la personne. Important pour l'analyse du risque d'accident par groupe d'âge et pour l'évaluation de l'efficacité des systèmes de protection des occupants par groupe d'âge. Variable clé pour le couplage avec les enregistrements d'autres bases de données.
34.	Sexe	**Définition :** Indique le sexe de la personne impliquée dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Homme – Sur la base de documents d'identité/numéro d'identification personnel ou déterminé par la police. 2. Femme – Sur la base de documents d'identité/numéro d'identification personnel ou déterminé par la police. 9. Inconnu – Le sexe n'a pas pu être déterminé (la police n'a pas pu retrouver la personne, non précisé). **Commentaires :** Important pour l'analyse du risque d'accident par sexe. Important pour l'évaluation des effets du sexe de la personne impliquée sur les systèmes de protection des occupants et sur les caractéristiques de conception des véhicules à moteur.
35.	Type d'usager de la route	**Définition :** Cette variable indique le rôle de chaque personne au moment de l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Conducteur – Conducteur ou opérateur d'un véhicule motorisé ou non motorisé. Intègre les cyclistes, les personnes tirant un pousse-pousse ou montant un animal. 2. Passager – Personne se trouvant à bord ou dans un véhicule, qui n'est pas le conducteur. Comprend une personne qui monte à bord d'un véhicule, qui en descend ou qui est assise/debout. 3. Piéton – Personne à pied, poussant ou tenant une bicyclette, un landau ou une poussette, conduisant ou conduisant un animal, faisant du vélo jouet, sur des patins à roulettes, une planche à roulettes ou des skis. Exclut les personnes qui sont en train de monter à bord d'un véhicule ou d'en descendre. 4. Cycliste – Personne à vélo. 8. Autre – Personne impliquée dans l'accident qui n'est pas du type énuméré ci-dessus. 9. Inconnu – On ne sait pas quel rôle la personne a joué dans l'accident. **Commentaires :** Permet d'analyser le risque d'accident par type d'usager de la route (en combinaison avec Type de véhicule, V2). Important pour l'évaluation des contre-mesures destinées à protéger certains usagers de la route.

36.	Position assise	**Définition :** Emplacement de la personne qui se trouvait dans le véhicule au moment de l'accident. **Obligation :** Obligatoire pour tous les occupants du véhicule **Type de données :** Numérique **Sous-champ : Rangée** **Valeurs des données :** 1. Avant 2. Arrière 3. Sans objet (par exemple, rouler à l'extérieur d'un véhicule à moteur) 8. Autres 9. Inconnu **Sous-champ : Siège** **Valeurs des données :** 1. À gauche 2. Intermédiaire 3. À droite 4. Sans objet (par exemple, rouler à l'extérieur d'un véhicule à moteur) 8. Autres 9. Inconnu **Commentaires :** Important pour l'évaluation complète des programmes de protection des occupants.
37.	Gravité des traumatismes	**Définition :** Niveau de gravité des traumatismes subis par une personne impliquée dans l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Traumatisme mortel – La personne a été tuée sur le coup ou est décédée dans les 30 jours à la suite de l'accident. 2. Traumatismes graves/sévères – La personne a été hospitalisée pendant au moins 24 heures du fait des traumatismes subis lors de l'accident. 3. Traumatismes légers/mineurs – La personne a subi des traumatismes et hospitalisée pendant moins de 24 heures ou n'a pas été hospitalisée. 4. Aucun traumatisme – Personne n'a subi de traumatismes. 9. Inconnu – La gravité des traumatismes n'a pas été consignée ou est inconnue. **Commentaires :** Important pour l'analyse, l'évaluation et la classification appropriée de la gravité des accidents (PD1). Élément important pour le rapprochement avec les enregistrements d'autres bases de données.

38.	Équipement de sécurité	**Définition :** Décrit l'utilisation des dispositifs de limitation des occupants, ou le port du casque par un motocycliste ou un cycliste. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Sous-champ : Dispositifs de retenue des occupants** **Valeurs des données :** 1. Ceinture de sécurité disponible, utilisée. 2. Ceinture de sécurité disponible, non utilisée. 3. Ceinture de sécurité non disponible. 4. Dispositif de retenue pour enfants disponible, utilisé. 5. Dispositif de retenue pour enfants disponible, non utilisé. 6. Le dispositif de retenue pour enfants n'est pas disponible. 7. Sans objet – Aucun dispositif de retenue des occupants ne peut être utilisé sur le véhicule concerné (par exemple, tracteurs agricoles). 8. Autres dispositifs de retenue utilisés. 9. Inconnu – On ne sait pas si les dispositifs de retenue des occupants étaient utilisés au moment de l'accident. 10. Aucun dispositif de retenue n'a été utilisé. **Sous-champ : Utilisation du casque** **Valeurs des données :** 1. Casque porté 2. Casque non porté 3. Sans objet (par exemple, la personne était un piéton ou un occupant d'une voiture) 9. Inconnu **Commentaires :** L'information sur la disponibilité et l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants et des casques est importante pour évaluer l'effet de cet équipement de sécurité sur l'issue des traumatismes.
39.	Manœuvre piétonne	**Définition :** L'action du piéton juste avant l'accident. **Obligation :** Obligatoire **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Passage à niveau – Le piéton traversait la route. 2. Marcher sur la chaussée – Le piéton traversait la chaussée, face ou non à la circulation. 3. Debout sur la chaussée – Le piéton était sur la chaussée et était immobile (debout, assis, couché, etc.). 4. Pas sur la chaussée – Le piéton se tenait debout ou se déplaçait sur le trottoir ou tout autre point adjacent à la chaussée. 8. Autre – Le véhicule ou le piéton effectuait une manœuvre qui ne figurait pas dans la liste des valeurs précédentes. 9. Inconnu – La manœuvre effectuée par le véhicule ou le piéton n'a pas été enregistrée ou elle était inconnue. **Commentaires :** Fournit des informations utiles pour l'élaboration de mesures efficaces de conception et d'exploitation des routes, d'éducation et d'application de la loi pour accommoder les piétons.

40.	Consommation d'alcool soupçonnée	**Définition :** Un agent chargé de l'application de la loi soupçonne que la personne impliquée dans l'accident a consommé de l'alcool. **Obligation :** Obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules motorisés, recommandée pour tous les non-automobilistes (piétons et cyclistes). **Type de données** : Numérique **Valeurs des données :** 1. Non 2. Oui 3. Sans objet (par exemple, si la personne n'est pas le conducteur d'un véhicule motorisé) 9. Inconnu
41.	Alcohol test	**Définition :** Décrit le statut, le type et le résultat du test d'alcoolémie. **Obligation :** Conditionnelle (obligatoire en cas de suspicion de consommation d'alcool) **Type de données :** Numérique **Sous-champ : État du test** **Valeurs des données :** 1. Test non administré 2. Test refusé 3. Test effectué 9. Inconnu si testé **Sous-champ : Type de test** **Valeurs des données :** 1. Sang 2. Respiration 3. Urine 8. Autres 9. Type de test inconnu **Sous-champ : Résultat du test** **Valeurs des données :** 1. En attente 9. Résultat inconnu **Commentaires :** Les accidents liés à l'alcool constituent un problème majeur de sécurité routière. L'information sur l'implication de l'alcool dans les accidents facilite l'évaluation des programmes visant à réduire l'alcool au volant.
42.	Consommation de drogues	**Définition :** Indication de soupçon ou de preuve que la personne impliquée dans l'accident a consommé des substances illicites. **Obligation :** Obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules motorisés, recommandée pour tous les non-automobilistes (piétons et cyclistes). **Type de données :** Numérique **Valeurs des données :** 1. Aucun soupçon ou preuve de consommation de drogue 2. Soupçon de consommation de drogue 3. Preuve de consommation de drogue (d'autres sous-champs peuvent préciser le type et les valeurs du test) 4. Sans objet (par exemple, si la personne n'est pas le conducteur d'un véhicule motorisé) 9. Inconnu

43.	Date de délivrance du permis de conduire	**Définition :** Indique la date (mois et année) de délivrance du premier permis de conduire, provisoire ou complet, afférent au véhicule qu'il/elle conduisait. **Obligation :** Obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules motorisés **Type de données :** Numérique (MMAAAA) **Valeurs des données :** Valeur (MMAAAA) 1. N'a jamais délivré de permis de conduire 9. La date de délivrance de la première de conduire est inconnue **Commentaires :** Permet de calculer le nombre d'années d'expérience de conduite au moment de l'accident.
44.	Type de permis de conduire adapté au véhicule	**Définition :** Si le permis de conduire permettait au conducteur de conduire le véhicule qu'il conduisait. **Type de données :** Oui ou Non
45.	Âge	**Définition :** Âge en années de la personne impliquée dans l'accident. **Type de données :** Numérique **Commentaires :** Dérivé de la date de naissance et de la date de l'accident. Important pour l'analyse du risque d'accident par groupe d'âge, et pour l'évaluation de l'efficacité des contre-mesures par groupe d'âge.
46.	Nationalité du conducteur*	
47.	Délit de fuite	**Définition :** Comportement d'un conducteur de véhicule impliqué dans une collision avec un autre véhicule, un bien ou un être humain, qui omet sciemment de s'arrêter pour donner son nom, son numéro d'immatriculation et d'autres informations requises par la loi à la personne victime de traumatisme, à un témoin ou à des agents chargés de l'application de la loi. **Type de données :** Oui ou Non **Commentaires :** Information recueillie lorsque plus d'un véhicule est impliqué dans l'accident, mais que les données d'un seul véhicule sont disponibles.

Source: SSATP 2021
* Ajouté après délibérations lors du deuxième atelier en vue de la création de l'ARSO.

ANNEXE D :

Mesures proposées

Pilier 1 : GESTION DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE	
Manque de financement durable et adéquat pour les RSLA	
›•• Seuls 29 pays ont alloué des ressources budgétaires publiques à la mise en œuvre des activités ›•• Seuls 19 pays affectent spécifiquement à la sécurité routière les fonds levés par le biais de mesures budgétaires	›•• Mettre en place des mécanismes de financement spécifique aux RSLA par le biais d'interventions budgétaires telles que les taxes sur les carburants, les péages routiers et l'achat de véhicules ›•• Les gouvernements devraient allouer un budget spécifique à la sécurité routière ›•• Promouvoir des partenariats régionaux visant à mobiliser des financements internationaux et un appui technique en faveur des RSLA ›•• Mobiliser la collaboration entre les secteurs public et privé pour mettre en œuvre des projets témoins locaux ›•• Allouer 10 % du financement des infrastructures routières à la sécurité routière ›•• Allouer 5 % des ressources de l'entretien routier à la sécurité routière ›•• Fournir un cadre clair pour les partenariats public-privé (PPP)
Stratégies nationales de sécurité routière	
›•• Trente-huit pays disposent de stratégies nationales de sécurité routière, 24 ont fixé des objectifs de réduction de la mortalité et seuls 19 s'alignent sur la cible 3.6 des ODD ›•• Objectifs limités pour les principaux indicateurs de performance : transport non motorisé, comportement responsable des usagers de la route, sécurité des routes et des véhicules ›•• Financement insuffisant pour la mise en œuvre de la stratégie	›•• Élaborer et financer des stratégies nationales de sécurité routière assorties d'objectifs explicites, mesurables et assortis de délais, alignés sur des cadres internationaux tels que les ODD ›•• Fixer des cibles claires et mesurables pour les principaux indicateurs de performance : transport non motorisé, comportement responsable des usagers de la route, sécurité des routes et des véhicules ›•• Renforcement des capacités des autorités gouvernementales à mettre en œuvre des approches globales et fondées sur des données probantes qui améliorent la sécurité routière ›•• Les entreprises et les compagnies doivent fournir des rapports annuels sur le développement durable, notamment des informations sur la sécurité routière ›•• Ratifier et mettre en œuvre la Charte africaine de sécurité routière et les Conventions des Nations Unies sur la sécurité routière
Faiblesse des systèmes de données	
›•• Des écarts significatifs entre le nombre estimé et déclaré de décès sur les routes, allant de 1 à 22 fois plus de différence ›•• Utilisation insuffisante de la multiplicité des sources de données, 28 pays s'appuyant sur une source unique, souvent les dossiers des services de police ›•• Désagrégation limitée des données par type d'usager de la route, sexe, âge et autres groupes vulnérables ›•• Formats de données et établissement de rapports incohérents	›•• Adopter des exigences minimales en matière d'établissement de rapports, telles que miniARSO ›•• Harmoniser le format des données et les normes internationales en matière de notification conformément à l'ARSO de l'UA et à l'OMS ›•• Renforcer les systèmes CRVS grâce à la collaboration entre les secteurs gouvernementaux afin d'améliorer l'enregistrement et la notification des données sur la mortalité ›•• Promouvoir l'utilisation de sources de données multiples, telles que les systèmes CRVS, les dossiers médicaux et les rapports des services de police, afin d'améliorer l'exactitude des données ›•• Mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités en vue de former les parties prenantes aux normes de classification internationales telles que la Classification internationale des maladies (CIM) et la certification des causes de décès ›•• Remédier à la sous-déclaration des cas en mettant en place des systèmes robustes pour une collecte de données précises et en temps opportun ›•• Renforcer la capacité des RSLA à gérer la collecte des données, assurer leur désagrégation et permettre une prise de décision fondée sur des données probantes
Suivi inadéquat	
›•• Suivi insuffisant des infrastructures routières et des schémas de mobilité	›•• Renforcer les systèmes de collecte de données afin de recueillir des informations précises et exhautives sur les schémas de mobilité afin d'éclairer l'élaboration de politiques du système sûr ›•• Exploiter les données pour éclairer la planification des transports et de l'aménagement du territoire, en veillant à ce que les ressources soient allouées efficacement pour répondre aux besoins des usagers

PILIER 2 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MOBILITÉ

Stratégies nationales limitées pour le transport non motorisé	
››• Seuls 25 pays disposent de stratégies de promotion des transports publics ››• Les stratégies en faveur de la marche et du vélo sont encore plus limitées (14 et 13 pays, respectivement), et seules quelques-unes d'entre elles intègrent des objectifs spécifiques visant à accroître la marche et le vélo	››• Élaborer et mettre en œuvre des stratégies nationales globales qui privilégient la marche et le vélo parallèlement aux transports publics ››• Fixer des cibles claires et mesurables en vue d'accroître la marche et le vélo, en cohérence avec les objectifs de mobilité durable ››• Promouvoir des campagnes de sensibilisation et d'éducation du public pour encourager l'adoption de modes de transport non motorisés ››• Intégrer les transports non motorisés dans les stratégies nationales de transport et de planification urbaine
Attention insuffisante portée aux usagers vulnérables de la route	
››• Normes de conception technique : ≥ prévoir des dispositifs de sécurité dans 36 pays ; ≥ inclure des considérations relatives à l'utilisation des terres dans 29 pays ››• Les lois rendant obligatoire des évaluations formelles de la sécurité routière exigent la prise en compte de tous les usagers de la route dans seulement quatre pays ››• Pistes cyclables présentes dans seulement six pays	››• Améliorer la législation pour exiger la prise en compte de tous les usagers de la route ››• Accorder la priorité au développement d'infrastructures pour les usagers de la route vulnérables, y compris des pistes cyclables protégées, des zones réservées aux piétons et des passerelles accessibles ››• Mettre en œuvre des politiques d'aménagement du territoire qui garantissent une combinaison de modes de transport motorisés et non motorisés afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité ››• Allouer des fonds à des projets de transport urbain répondant aux besoins des piétons et des cyclistes ››• Investir dans des infrastructures telles que des pistes cyclables protégées et des zones réservées aux piétons pour assurer la sécurité des usagers vulnérables de la route
Faible mise en œuvre des audits et normes de sécurité routière	
››• Seuls neuf pays disposent d'une législation rendant obligatoire les audits formels de sécurité routière ››• Seuls 13 pays réalisent des audits formels de la sécurité routière ››• Seuls 11 pays déclarent utiliser des lignes directrices relatives à l'audit	››• Rendre obligatoires des audits et des évaluations de la sécurité routière pour toutes les nouvelles routes et évaluer périodiquement les routes existantes ››• Renforcer la législation afin d'assurer le respect des normes de sécurité routière, notamment les contrôles d'entretien périodique ››• Accroître les investissements dans la modernisation des infrastructures existantes afin d'obtenir au moins une cote de sécurité de trois étoiles, notamment pour les usagers vulnérables de la route. ››• Promouvoir l'utilisation de lignes directrices telles que le système de classement par étoiles iRAP pour évaluer la performance en matière de sécurité routière

PILIER 3 : SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Rapports incohérents	
›•• Incohérence dans les informations fournies sur les types de véhicules et la taille du parc automobile	›•• Renforcer les systèmes d'immatriculation des véhicules et normaliser les mécanismes de déclaration entre les pays afin de garantir une collecte de données cohérente et précise ›•• Renforcer les initiatives de renforcement des capacités afin d'améliorer les rapports nationaux sur les types de véhicules et la taille du parc automobile ›•• Utiliser des plateformes régionales comme l'Observatoire africain de la sécurité routière (ARSO) pour faciliter le partage et l'harmonisation des données
Absence de législation exhaustive sur les normes de sécurité des véhicules	
›•• La législation spécifiant les exigences relatives aux équipements de sécurité de base recommandés par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) fait défaut dans de nombreux pays. ›•• Aucun des pays de la région n'impose les huit équipements de sécurité automobile de base ›•• Seul un pays dispose d'une législation spécifiant les exigences relatives aux équipements de sécurité de base applicables aux véhicules motorisés à deux et trois roues.	›•• Élaborer et appliquer une législation nationale exhaustive imposant des normes de sécurité automobile de base conformes aux normes internationales pour tous les véhicules motorisés, notamment les véhicules motorisés à deux et trois roues
Réglementation inadéquate relative aux importations de véhicules d'occasion	
›•• Trente-six pays imposent des restrictions sur les importations de véhicules d'occasion et 31 exigent des critères de sécurité avec ou sans limite d'âge supplémentaire.	›•• Renforcer la réglementation relative aux importations de véhicules d'occasion afin de garantir l'application cohérente des critères de sécurité combinés aux limites d'âge ›•• Assurer le suivi de la conformité aux restrictions à l'importation par des inspections régulières et des mécanismes d'application ›•• Favoriser les accords régionaux afin d'harmoniser les normes d'importation et de réduire l'entrée sur le marché de véhicules dangereux ›•• Les gouvernements et le secteur privé devraient donner la priorité à la sécurité routière ensuivant l'approche du système sûr dans l'achat de véhicules de flotte et de services de transport, les investissements dans la sécurité routière et l'exploitation des transports publics et des véhicules commerciaux

PILIER 4 : SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE

Faible adhésion aux meilleures pratiques relatives aux lois sur les facteurs de risque	
››• 35 % des pays n'appliquent pas les meilleures pratiques pour l'un quelconque des cinq facteurs de risque comportemental ››• Aucun des pays ne respecte les meilleures pratiques pour les cinq facteurs de risque ››• Les lois relatives aux dispositifs de retenue pour enfants sont celles qui affichent le moins d'améliorations, un seul pays respectant les meilleures pratiques	››• Modifier les lois nationales pour les aligner sur les meilleures pratiques de l'OMS pour les cinq facteurs de risque, en mettant l'accent sur les systèmes de retenue pour enfants ››• Veiller à ce que les lois prennent en compte tous les usagers de la route, y compris les conducteurs et les passagers ››• Sensibiliser le public à l'importance du respect de ces lois pour réduire le nombre d'accidents et de décès
Faible application des lois sur les facteurs de risque	
››• Les mesures coercitives, telles que les sanctions en cas d'infraction, ne sont pas appliquées uniformément d'un pays à l'autre ››• Seuls sept pays effectuent des tests aléatoires d'haleine pour la conduite en état d'ébriété, et six pays effectuent régulièrement des tests de dépistage de l'alcool chez les conducteurs mortellement blessés ››• Utilisation limitée des radars et recours aux seules pénalités pour faire respecter les lois sur la vitesse	››• Renforcer les mécanismes d'application de la loi en fournissant aux autorités les outils et la formation nécessaires pour surveiller et sanctionner efficacement les infractions ››• Généraliser les tests aléatoires d'haleine pour la conduite en état d'ébriété ››• Mettre en place des systèmes de collecte de données pour surveiller le respect des lois et éclairer les stratégies d'application ››• Accroître l'utilisation d'outils automatisés d'application de la loi, tels que les radars, pour surveiller la conformité
Portée limitée des lois sur la conduite en état d'ivresse	
››• Seuls sept pays satisfont aux critères de bonnes pratiques en matière de législation sur la conduite en état d'ébriété, y compris les taux d'alcoolémie ≤0,02 g/dl pour les jeunes conducteurs et les conducteurs de camions commerciaux ››• Tests TA/TAA limités des conducteurs	››• Mettre à jour les lois sur la conduite en état d'ébriété pour répondre aux meilleures pratiques, notamment le respect des limites d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs et les conducteurs de camions commerciaux ››• Institutionnaliser les tests d'haleine aléatoires et les tests obligatoires des conducteurs mortellement blessés afin d'améliorer la dissuasion et l'exactitude des données ››• Initier des campagnes d'éducation pour sensibiliser le public aux dangers de la conduite en état d'ébriété
Législation insuffisante sur la distraction au volant	
››• Seize pays seulement ont des lois interdisant l'utilisation de téléphones portables mains libres.	››• Élargir la législation pour s'attaquer à toutes les formes de distraction au volant, y compris l'utilisation d'appareils mains libres
Attention insuffisante portée aux temps de repos pour les conduiteurs professionnels	
››• Seuls 21 pays disposent de lois sur les périodes de repos pour les conducteurs professionnels, avec une application incohérente des heures de conduite maximales et des périodes de repos minimales	››• Normaliser les lois sur les temps de conduite professionnels pour les aligner sur les meilleures pratiques internationales ››• Mettre en place des systèmes de suivi, tels que des tachygraphes, pour assurer le respect des lois sur les périodes de repos ››• Former les chauffeurs commerciaux pour leur faire comprendre l'importance du repos dans la prévention des accidents dus à la fatigue.
Faiblesse des systèmes de données pour le suivi de la conformité	
››• Collecte limitée de données sur la conformité avec les lois sur les facteurs de risque et l'efficacité de l'application de la loi	››• Renforcer les systèmes de collecte de données pour contrôler le respect des lois sur la sécurité routière et des mesures d'application ››• Analyser et publier régulièrement des données pour éclairer les décisions politiques et évaluer l'impact des interventions ››• Promouvoir la collaboration régionale pour harmoniser les méthodes de collecte de données et améliorer la cohérence des rapports
Insuffisance de la réglementation relative à l'octroi de permis de conduire et aux conducteurs	
››• Les lois sur l'octroi de permis ne prévoient pas l'âge minimum et les permis d'apprenti ››• Des systèmes de sanctions et d'inaptitude sont appliqués dans seulement deux pays	››• Réviser les lois sur l'octroi de permis afin d'y inclure l'âge minimum requis et les permis d'apprenti ››• Mettre en place des systèmes de sanctions et d'inaptitude pour lutter contre les infractions répétées au volant et promouvoir des comportements plus sûrs ››• Renforcer la capacité en matière d'application de la loi pour assurer le respect des lois sur les permis

PILIER 5 : INTERVENTION APRÈS UN ACCIDENT

Évaluations inadéquates des soins après accident	
›•• Seuls 10 pays évaluent les soins d'urgence préhospitaliers et hospitaliers, qui sont essentiels pour concevoir des services adaptés	›•• Effectuer des évaluations régulières des systèmes de soins d'urgence préhospitaliers et en établissement afin d'identifier les besoins et d'allouer les ressources de manière efficace ›•• Renforcer la planification sanitaire nationale pour intégrer les soins après accident dans les systèmes de santé plus larges
Formation et certification limitées pour les premiers intervenants	
›•• Seuls cinq pays ont des lois exigeant des processus de formation, d'agrément ou de certification pour les premiers intervenants en matière de santé ›•• L'accès aux programmes de spécialisation certifiés pour les professionnels des soins d'urgence, tels que les chirurgiens traumatologues, et les infirmiers d'urgence, est insuffisant	›•• Rendre obligatoire la formation et la certification des premiers intervenants par le biais de la législation nationale ›•• Élargir l'accès aux programmes de formation de spécialistes et de sous-spécialistes pour les professionnels des soins d'urgence et de traumatologie ›•• Mettre en place des centres régionaux de formation pour renforcer les capacités et assurer une main-d'œuvre qualifiée en soins d'urgence
Insuffisance des registres et des systèmes de données sur les traumatismes	
›•• Les registres de traumatologie ne sont communiqués que dans 24 pays, les données agrégées sur les traumatismes des établissements de santé se limitant à 13 pays à l'échelle nationale et à 11 pays dans certains établissements	›•• Créer ou rétablir des registres de traumatologie dans tous les pays pour permettre un suivi et une planification efficaces des services de soins après accident ›•• Normaliser les systèmes de collecte et d'agrégation des données pour garantir des données nationales complètes sur les traumatismes
Absence d'une législation complète sur les soins d'urgence	
›•• Seuls 14 pays disposent de lois obligeant les établissements de santé à fournir des soins d'urgence ›•• Aucun pays ne dispose de lois protégeant les témoin non professionnels de la responsabilité civile lorsqu'ils portent secours aux victimes d'accidents ›•• Seuls quatre pays garantissent des soins de rééducation indépendamment de la capacité financière ›•• Seuls cinq pays exigent une formation, une autorisation ou d'autres processus de certification pour les premiers intervenants en matière de santé	›•• Aider les pays à adopter ou à renforcer leur législation et réglementations nationales pour assurer un accès équitable aux services d'urgence et de rééducation ›•• Aider les pays à adopter des lois pour protéger les intervenants non professionnels et encourager l'assistance des témoins
Faible protection financière des victimes d'accidents	
›•• La loi rendant obligatoire l'assurance responsabilité civile automobile couvre tous les véhicules dans seulement quatre pays ›•• La loi ne prévoit pas de fonds pour assurer la protection des victimes de véhicules non assurés ou non immatriculés ›•• Les primes d'assurance automobile ne sont réglementées que dans deux pays	›•• Étendre la législation sur l'assurance responsabilité civile à tous les véhicules, assurant ainsi une protection universelle ›•• Mettre en place des fonds nationaux pour couvrir les victimes des véhicules non assurés ou non identifiés, réduisant ainsi le fardeau financier qui pèse sur les populations vulnérables ›•• Réglementer et surveiller les primes d'assurance pour garantir leur accessibilité financière à tous les niveaux de revenus

Note: TA = Taux d'alcoolémie ; TAA = Taux d'alcool dans l'air expiré ; CRVS = Enregistrement des faits et de statistiques de l'état civil ; iRAP = Programme international d'évaluation des routes ; RSLA = Organisme chef de file en matière de sécurité routière ; ODD = Objectif de développement durable ; OMS = Organisation mondiale de la Santé.