

LA GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE AU BENIN



Nestor VITODEGNI
nesvito@yahoo.fr



Pays de l'Afrique de l'Ouest
limité par :

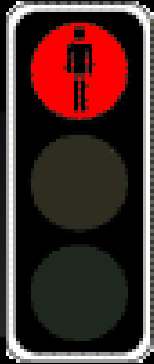
- l'Océan Atlantique*** au sud
- le ***Nigeria*** à l'Est
- le ***Togo*** à l'Ouest
- le ***Niger*** au Nord Est
- le ***Burkina Faso*** au Nord Ouest



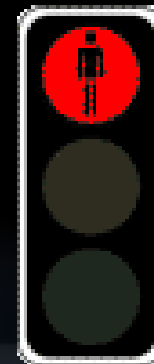
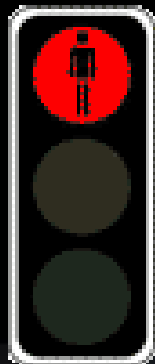
- ✓ **UEMOA**
- ✓ **CEDEAO**
- ✓ **OSRAO**
- ✓ **AGEPAR**
- ✓ **PRI**
- ✓ **AIPCR**

Superficie : **115.765 Km²**
 Population : **10 millions**
 Départements : **12**
 Communes : **77**
 Routes classées : **6.076 Km**
 Routes bitumées : **1.821 Km**
 Pistes rurales : **12.000 Km**

LA GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE AU BENIN



- **Le cadre institutionnel**
- **Le cadre législatif et réglementaire**
- **La stratégie et les actions**
- **Le financement de la sécurité routière**
- **La base de données**



Le cadre institutionnel

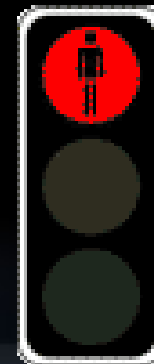
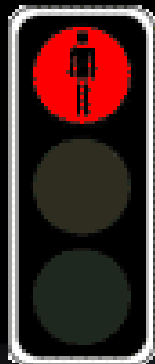


• Le cadre institutionnel

- ✓ **Le Centre National de Sécurité Routière** : organisme national chargé des questions de sécurité routière, doté d'une autonomie financière relativement stable et durable.
- ✓ **La Direction Générale des Transports Terrestres** : chargée de la réglementation du transport routier, des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules etc.
- ✓ **La Direction Générale des Travaux Publics** : chargée des infrastructures routières (Construction, réhabilitation, entretien).

• **Le cadre institutionnel**

- ✓ **La Police Nationale**
- ✓ **La Gendarmerie Nationale**
- ✓ **Les Sapeurs pompiers**
- ✓ **Les Services de santé**
- ✓ **Les Compagnies d'assurance**
- ✓ **Les organes judiciaires**
- ✓ **Le secteur privé (Bureaux d'études, entreprises, etc.)**
- ✓ **Les ONG**
- ✓ **Les Mairies**
- ✓ **Le réseau des parlementaires pour la sécurité routière**



Le cadre législatif et réglementaire



• **Le cadre législatif et réglementaire**

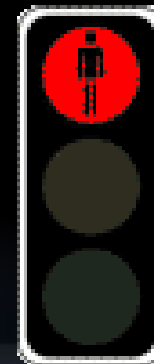
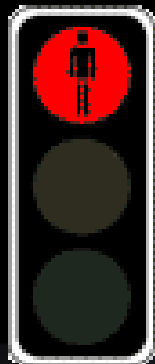
Le cadre législatif et réglementaire est le maillon le plus faible de la chaîne de sécurité routière du Bénin.

- **Les textes existants sont, pour la plupart, dépassés et en cours d'actualisation ;**
- **De nouveaux textes sont nécessaires pour gérer les phénomènes nouveaux et intégrer dans la législation nationale les directives et recommandations des institutions internationales dont le Bénin est membre ;**
- **La loi portant code béninois de la route n'existe pas encore et devrait permettre de renforcer le cadre législatif et réglementaire de la sécurité routière.**

Plusieurs de ces projets de textes sont déjà élaborés et attendent d'être soumis à l'adoption du Gouvernement par les procédures adéquates.

- **Le cadre législatif et réglementaire**

Malgré cette faiblesse du cadre législatif et réglementaire le Bénin tient la route en appliquant les conventions internationales en matière de sécurité routière (Convention de Vienne et autres), les normes de sécurité routière, les dispositions communautaires en la matière (CEDEAO, UEMOA), etc.



La stratégie et les actions



• La stratégie et les actions

Le Bénin ne dispose pas encore d'un document de stratégie de sécurité routière *validé* et *adopté* par le Gouvernement. Son élaboration est inscrite dans le plan d'action pour la Décennie d'action 2011-2020.

En fait, le document à élaborer reprendra une stratégie de lutte contre les sinistres routiers mise en œuvre depuis des années et basée sur des actions concomitantes sur les trois grands facteurs que constituent :

✓ L'HOMME

✓ LE MATERIEL ROULANT

✓ LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

• La stratégie et les actions

ACTIONS SUR L'HOMME

Un programme d'actions est élaboré chaque année et soumis à l'adoption du Conseil d'Administration du Centre National de Sécurité Routière accompagné du projet de budget annuel. Ce programme comporte :

- ✓ Les campagnes d'éducation et de sensibilisation de la population suivant les problèmes identifiés dans chaque localité;
- ✓ Les actions de formation et d'éducation;
- ✓ Les actions de contrôles routiers;
- ✓ Les travaux en commissions
- ✓ Etc.

• La stratégie et les actions

ACTIONS SUR LE MATERIEL ROULANT

Les actions sur le matériel roulant visent à surveiller l'état des véhicules du parc circulant et sont de deux ordres :

- ✓ Les contrôles techniques périodiques dont la périodicité dépend de la catégorie du véhicule ;
- ✓ Les contrôles routiers de vérification de l'état des véhicules en circulation, en collaboration avec la Police et la Gendarmerie.

En plus de ces actions, le Gouvernement a pris un décret pour limiter l'âge des véhicules à l'importation et un projet de texte est en cours d'élaboration pour le retrait et la destruction des véhicules branlants de la circulation.

• La stratégie et les actions

ACTIONS SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

Les infrastructures routières font aujourd'hui l'objet d'une attention particulière sur le plan de la sécurité routière au Bénin :

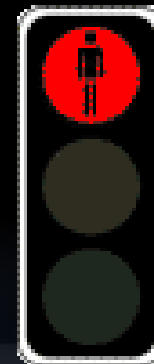
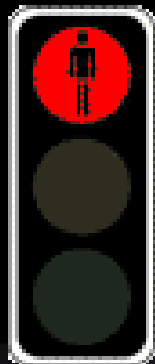
- ✓ Les projets de construction de routes sont contrôlés par rapport aux normes de sécurité routière, que ce soit pour le tracé, les signalisations et les différents équipements. Le Centre National de Sécurité Routière participe régulièrement à ces contrôles et donne son avis sur le contenu des différents rapports d'études ;
- ✓ Le Centre National de Sécurité Routière exécute des inspections de sécurité des routes existantes en vue de relever les anomalies pouvant constituer des risques majeurs pour la circulation et proposer leur correction ;

• La stratégie et les actions

ACTIONS SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

De plus, le Bénin est en phase finale de la mise en place de l'audit de sécurité routière des projets routiers :

- ✓ Le manuel d'audit a été élaboré et validé de même que les guides d'application ;
- ✓ Les Cadres de l'Administration, les entreprises et les bureaux d'étude ont été formés à l'utilisation de ces outils;
- ✓ Le Centre National de Sécurité Routière s'est doté d'une Cellule d'Audit de Sécurité Routière pour, non seulement continuer les contrôles des chantiers routiers et les inspections, mais également pour coordonner efficacement les audits dès qu'ils vont démarrer.



Le financement de la sécurité routière



- **Le financement de la sécurité routière**

Comme de nombreux pays africains, le Bénin a aussi des problèmes de financement de la sécurité routière, le fonds national de financement de la sécurité routière n'étant pas encore en place.

Cependant, un mécanisme d'autofinancement a été mis en place pour assurer un minimum de ressources stables et durables pour l'organisme national en charge de la sécurité routière (*fonctionnement, activités, investissements*). Ces ressources proviennent essentiellement du contrôle technique automobile et alimentent directement le budget de l'organisme.

A la création du Centre National de Sécurité Routière en 1987, l'Etat béninois a décidé de lui confier le monopole du contrôle technique automobile, compris comme une activité de prévention des accidents routiers.

• Le financement de la sécurité routière

Les ressources provenant du Contrôle technique automobile permet au Centre National de Sécurité Routière de :

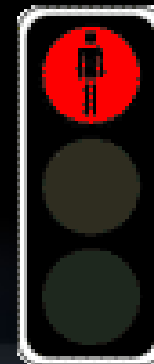
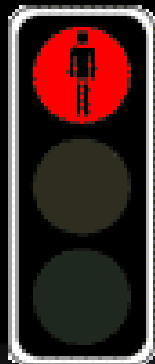
- ✓ Financer les campagnes d'information, d'éducation et de sensibilisation des usagers de la route ;
- ✓ Organiser régulièrement des contrôles routiers de sensibilisation ou de coercition en collaboration avec les forces de l'ordre;
- ✓ Gérer la base de données des accidents (*collecte et traitement des données*);
- ✓ Acquérir des équipements tels que les radars de contrôle de vitesse, les matériels de contrôle technique automobile, les alcootests, les GPS pour la localisation géographique des accidents routiers, etc.

• Le financement de la sécurité routière

- ✓ Appuyer les ONG agissant dans le domaine de la sécurité routière au niveau national ;
- ✓ Participer à divers travaux et fora sur la sécurité routière en Afrique et ailleurs dans le monde ;
- ✓ Procéder au renforcement des capacités de son personnel ;
- ✓ Etc.

Il est clair que le financement de la sécurité routière doit aller bien au-delà des moyens dont dispose le Centre National de Sécurité Routière parce qu'il est nécessaire d'assurer des investissements plus importants en vue d'un réel progrès vers l'atteinte des objectifs.

La mobilisation des **10%** du coût des projets routiers et des **5%** du coût de l'entretien routier pourrait atténuer le déficit.



La base de données des accidents routiers



• La base de données des accidents routiers

Le Bénin dispose d'une base de données sur les accidents routiers mise en place depuis 2000 et qui a progressivement atteint le niveau de fiabilité requis.

Les données sont collectées lors des constats d'accidents sur tout le réseau routier national à l'aide d'un formulaire, le Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC), et acheminées vers le niveau central suivant une procédure rigoureusement contrôlée.

The image shows a detailed view of the BAAC form, which is a standardized document used for reporting and analyzing road accidents in Benin. The form is filled with various fields for data collection, including accident details, location, vehicle information, and witness statements.

REPUBLICQUE DU BENIN
MINISTRE CHARGE DES TRANSPORTS
CENTRE NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE
BULLETIN D'ANALYSE
DES ACCIDENTS CONSTATES
BAAC
Année Interministérielle
N° 02/INTPTC/MINTRANSAT du 30 mars 2000

Numéro de traitement du BAAC
Référence de la fiche de constat
N° Date :

Référence du Procès Verbal (S'applique)
N° Date :

MAJESTÉ ROYALE DU BENIN - ADMINISTRATION

Date de l'accident :
Heure de l'accident :

Département : Commune :
Arrondissement : Quartier ou Village :

Lieu précis de l'accident :
Route ou Rue :
Traverse :
Point de repère (S'écrit si applicable) :

Totaux véhicules impliqués et victimes :
Nombre total des véhicules impliqués :
Nombre total de tués :
Nombre total de blessés graves :
Nombre total de blessés légers :

Zone :
1 Zone urbaine
2 Zone rurale en agglomération
3 Zone rurale hors agglomération

Classification de la route :
1 Autoroute
2 Route Nationale Inter-États (RNIE)
3 Route Nationale (RN)
4 Voie urbaine
5 Voie départementale
6 Autres

Intersection :
1 En intersection
2 Hors intersection
3 Passage à niveau

Référence Croquis :
.....

Localisation G.P.S.
X :
Y : U.T.M.

Typologie du jour :
1 Week-end
2 Veille de fête
3 Jour de fête
4 Jour de marché
5 Sans particularité

Codification des causes :
1 :
2 :
3 :

ÉTAT DES SIGNAUX DE TRAFIC

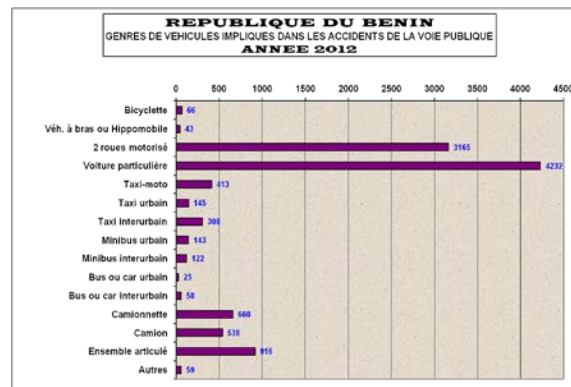
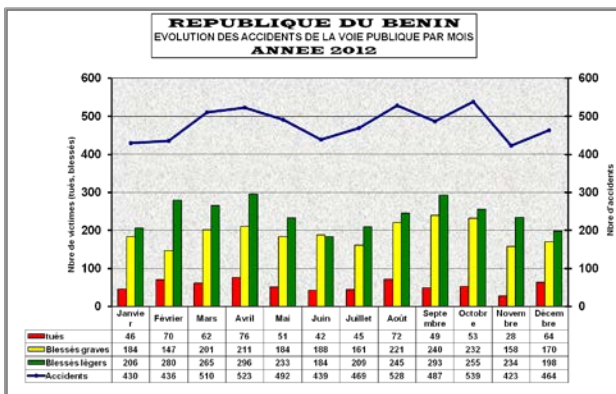
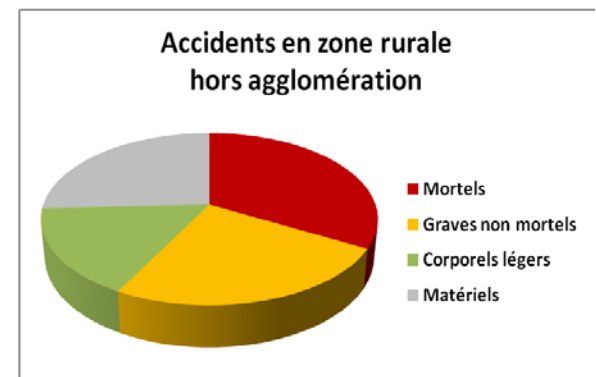
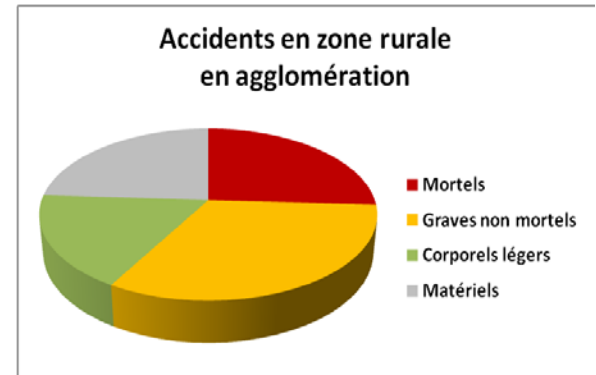
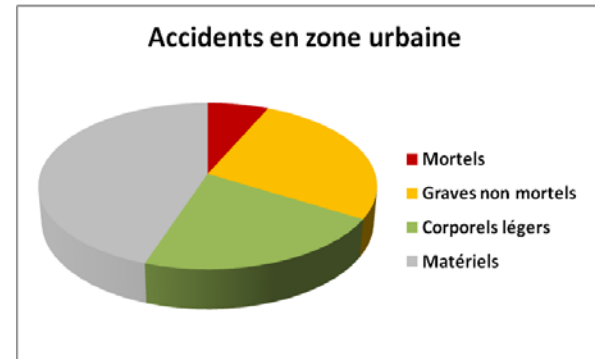
Lumière	Conditions Atmosphériques	Tracé	État chaussée
1 Plein jour 2 Nuit sans éclairage public 3 Nuit avec éclairage public allumé 4 Nuit avec éclairage public éteint	1 Normales 2 Pluie 3 Tempête 4 Brouillard 5 Poussière ou fumée	1 Ligne droite 2 Virage 3 Chaussée étroite	1 Goudron bon état 2 Goudron mauvais état 3 Pavés 4 Route en chantier 5 Latérite bon état 6 Latérite mauvais état 7 Autres

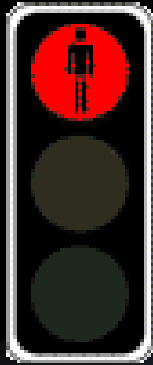
Profil	Mécanisme au sol	Contrôle carrefour/accident en intersection	
1 Plat 2 Pente 3 Bas de côte 4 Sommet de côte	1 Glissant 2 Instable	1 Pénètre 2 Pneu en lardonement 3 Pneu déformé ou écarté 4 Stop	5 Cédant passage 6 Priorité à droite 7 Autres

• La base de données des accidents routiers

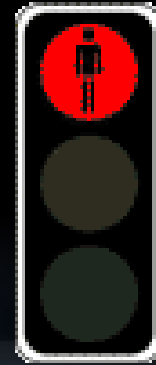
La base de données est l'outil d'aide à la décision indispensable pour l'analyse de l'accidentologie, l'élaboration des stratégies, l'orientation des actions et leur évaluation.

Elle permet également au Centre National de Sécurité Routière de publier l'annuaire statistique des accidents routiers.





CONCLUSION



La gestion de la sécurité routière au Bénin bénéficie d'un environnement très favorable mais nécessite encore beaucoup de progrès pour des résultats meilleurs.

Je vous remercie pour votre attention