



République du Sénégal
Un Peuple – Un But – Une Foi

**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET DU DESENCLAVEMENT**



**CREATION D'ORGANE AUTONOME DE COORDINATION ET DE
GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL**

Présenté par: CHEIKHOU OUMAR GAYE
Directeur des Transports routiers

SSATP – ABUJA 04 JUILLET 2018

Plan de la présentation

- I. CONTEXTE & DIAGNOSTICS DE LA GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL
- II. ACTIONS EN COURS
- III. CREATION DE L'ENTITE AUTONOME DE GESTION ET DE COORDINATION DE LA SECURITE ROUTIERE
- IV. CADRE JURIDIQUE
- V. CADRE INSTUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL
- VI. CADRE FINANCIER
- VII. CADRE DE MISE EN OEUVRE



I - CONTEXTE & DIAGNOSTICS DE LA GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL

Démographie

- Population de 15 millions d'habitants

Parc

- 580 000 Véhicules Immatriculés avec un taux de motorisation de moins de 20veh/1000. 10% de taux de nouvelle immatriculation
- L'âge moyen du parc 20ans

Reséau routier

- 80% du réseau routier classé en bon et moyen état.
- La signalisation routière est à améliorer

Facteur humain

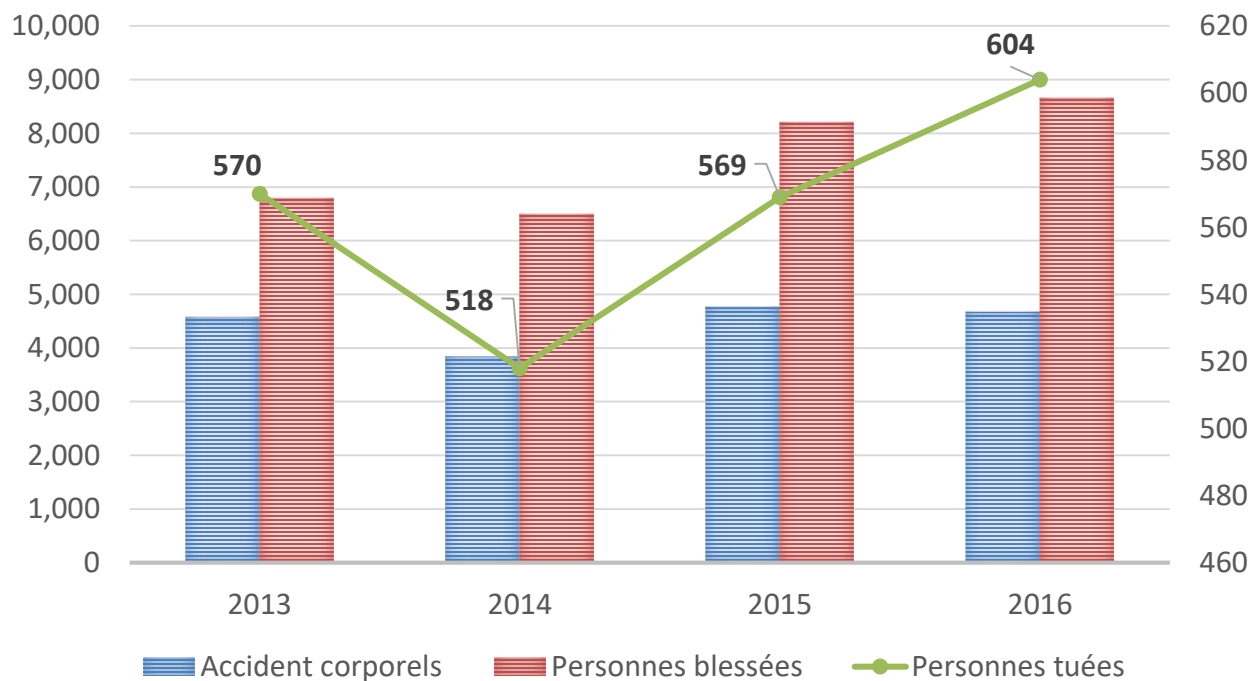
- Gestion de la formation pour l'obtention du Permis de conduire
- Formation et l'éducation routière
- Le binôme contrôle-sanction pour le respect du code de la route

Gouvernance

- Gestion des services d'urgence médicale
- **Gestion des statistiques d'accident (BAAC) et remontée de données**
- Coordination des actions en matière de lute contre l'insécurité routière

I - CONTEXTE & DIAGNOSTICS DE LA GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL (suite)

L'insécurité routière coûte au moins 163 milliards de FCFA par an au Sénégal (2% du PIB)



83% en interurbain
17% en urbain

Source : DTR

➤ Les accidents les plus mortels sont nocturnes

I - CONTEXTE & DIAGNOSTICS DE LA GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL (suite)

Facteurs d'accidents	Diagnostic
CADRE DE GOUVERNANCE	Faiblesse du cadre institutionnel (Multiplicité des intervenants) -- Comité permanent de la Sécurité routière (COPESER) -- Cellule technique de la Sécurité routière (CETESER)
	Faiblesse des ressources humaines et financières (environ 1% du budget de FERA est consacré aux activités de sécurité routière)
	Défaut de coordination et de renseignement du système d'information sur les accidents (BAAC)
	Difficultés et contraintes d'application de certains textes législatifs et réglementaires (contexte dépassé)
	4.5. Insuffisance de la prise en charge des urgences post accidents

Facteurs d'accidents	Actions
CADRE DE GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE	<p>Améliorer la gestion et la coordination de la sécurité routière (CT):</p> <ul style="list-style-type: none">- Relever le niveau de financement de la sécurité routière ;- Interdire la circulation des véhicules hippomobiles sur certains axes urbains ;-Réglementer le transport de matières dangereuses et la circulation des gros porteurs ;-Réglementer les horaires de circulation des véhicules de transports publics
	<p>Institutionnaliser le système d'information sur les accidents (CT) : Renforcer et institutionnaliser le Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC)</p>
	<p>Moderniser le système de gouvernance des titres de transport routier (CT) :</p> <ul style="list-style-type: none">- numériser et sécuriser les titres de transports- rendre obligatoire le passage à l'auto-école pour l'obtention du permis de conduire ;- élaborer un programme de contrôle de la performance des auto-écoles ;

Facteurs d'accidents	Actions
CADRE DE GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE (suite)	Faire appliquer rigoureusement les textes législatifs et réglementaires (CT) <ul style="list-style-type: none">- Mettre en place des Brigades mixtes d'intervention pour le contrôle routier;- Renforcer les capacités en moyens de prise en charge de la sécurité routière des forces de l'ordre et de gendarmerie;- Systématiser le contrôle des transports publics de voyageurs à la sortie des gares routières ;
	Transposer les directives de l'UEMOA sur la sécurité routière (CT)
	Services d'urgence (MT) <ul style="list-style-type: none">- Renforcer la formation et la sensibilisation des populations sur les premiers secours;- Multiplier les SAMU au niveau des capitales régionales;- Renforcer le dispositif d'intervention rapide en cas d'accident;

III - CREATION DE L'ENTITE AUTONOME DE GESTION ET DE COORDINATION DE LA SECURITE ROUTIERE

COORDONNER

L'Etat du Sénégal a sollicité et obtenu l'accompagnement de SSATP pour la création de l'Entité



**GESTION ET
MISE EN
OEUVRE**

**Collecter, traiter,
investiguer, publier,
initier des actions,
éduquer, former et
sensibiliser**

Partenariat régional et mondial , PTF

III - CREATION DE L'ENTITE AUTONOME DE GESTION ET DE COORDINATION DE LA SECURITE ROUTIERE (suite)

Objectif Général

Concevoir et rédiger des textes juridiques pour la mise en place d'une entité autonome de gestion et de coordination de la sécurité routière, sous la forme d'un établissement public à caractère professionnel

Tâches

Faire le diagnostic de la sécurité routière au Sénégal (plans **juridique et institutionnel**)

Analyser les bonnes pratiques en matière de mise en place d'entités de gestion et de coordination de la sécurité routière

Faire une analyse comparatives des différentes formes d'entité et faire le focus sur une organisation de type établissement public à caractère professionnel

Proposer un projet de loi et son projet de décret d'application pour un établissement public à caractère professionnel en charge de la gestion et de coordination de la sécurité routière

IV - CADRE JURIDIQUE

Création de l'Organe par voie Législative (LOI)

L'OGESER sera créée par une loi adoptée par l'Assemblée nationale et un décret d'application précisera le mode d'organisation et son fonctionnement.

Dénomination sociale: « Organisme de Gestion de la Sécurité Routière » ou OGESER.

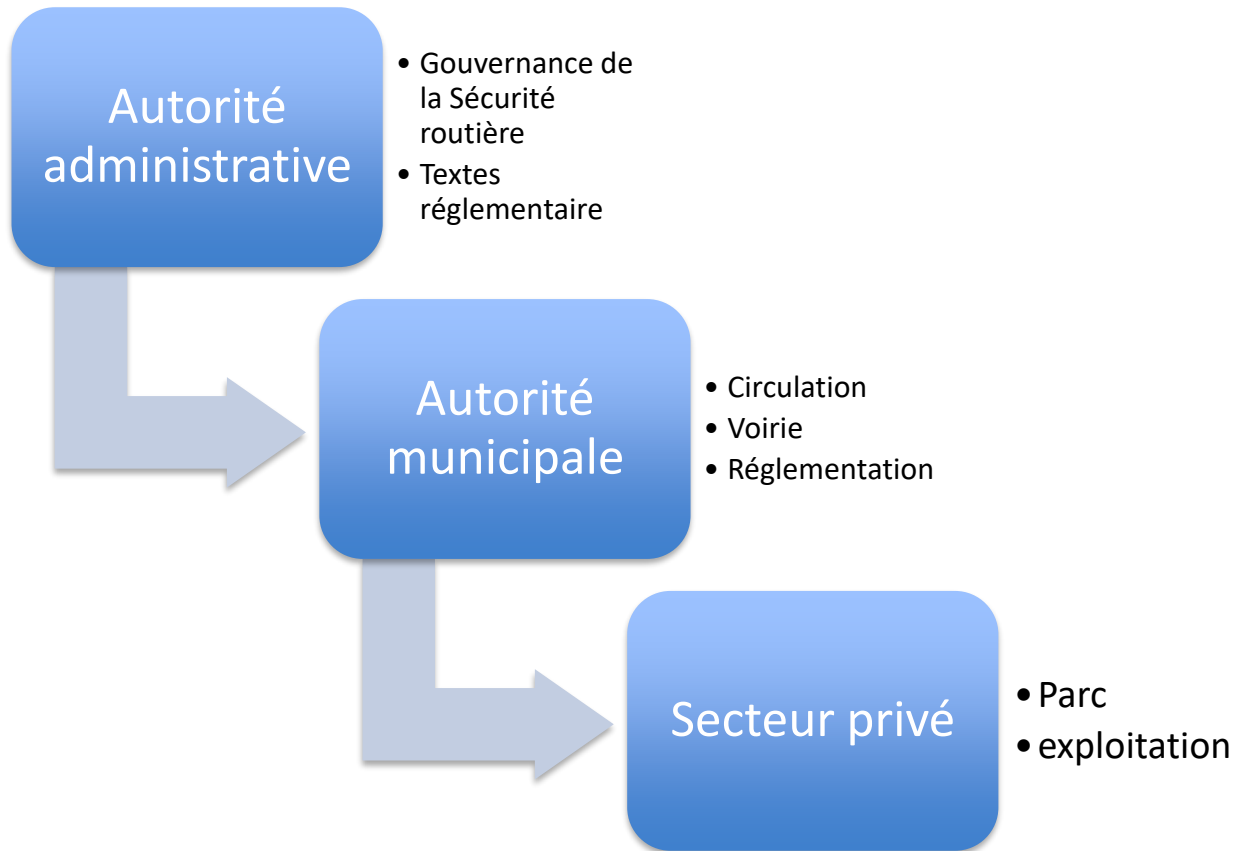
Forme: Etablissement public à caractère professionnel doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Création sous forme d'Etablissement public professionnel

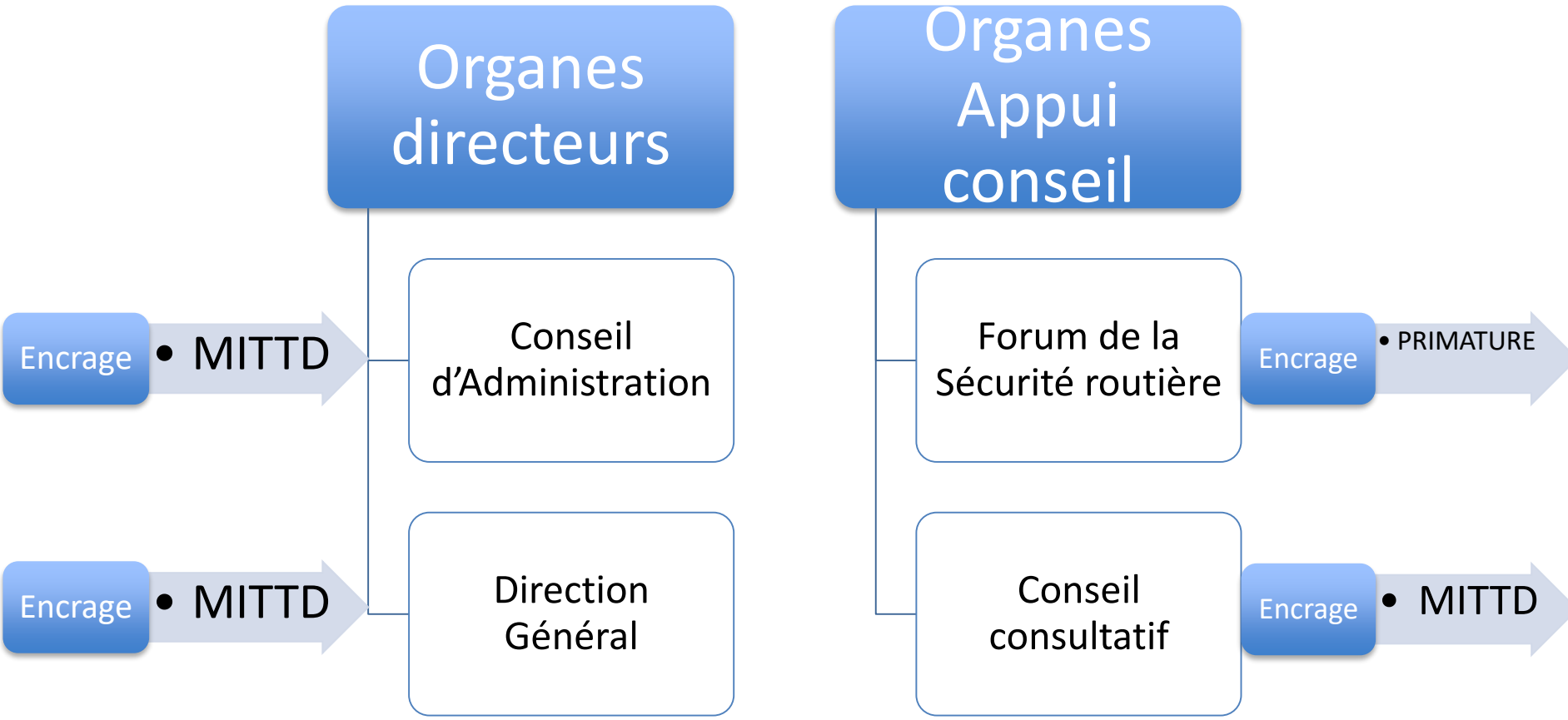
Dans l'espace UEMOA, les principaux organismes directeurs de sécurité routière ont souvent été créés sous forme d'établissement public : ONASER au Burkina Faso, ANASER au Mali, OSER en Côte d'Ivoire, ANISER au Niger, Centre National de Sécurité Routière (établissement public à caractère administratif et social) au Bénin, etc.



Un cadre institutionnel intégré



V – CADRE INSTITUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL (suite)



V I– CADRE FINANCIER

Un mécanisme stable de financement de la sécurité routière



Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) ;

Fonds National de Garantie Automobile (FNGA) ;

Recettes perçues sur les amendes forfaitaires;

Une partie des recettes tirées sur les redevances des différentes concessions dans le sous secteur des transports routiers;

Le Budget consolidé d'investissement (BCI) de l'Etat;

Fédération Nationale des Compagnies d'Assurances;

La contribution des Collectivités Territoriales ;

VII - CADRE DE MISE EN OEUVRE

Activités	Responsables
Création de l'OGESER (Loi)	MITTD / Conseil des Ministres/ Assemblée Nationale
Organisation et fonctionnement de l'OGESER (Décret)	MITTD / Conseil des Ministres
Nomination du Président Conseil d'Administration (Décret)	MITTD/ Président de la République
Nomination du Directeur Général (Décret)	MITTD/ Président de la République
Nomination des autres membres du Conseil d'Administration (Arrêté)	MITTD
Création du Conseil Consultatif de la Sécurité routière (Arrêté)	MITTD
Manuel des procédures de l'OGESER	Directeur Général/ Conseil d'Administration (adoption)
Règlement intérieur de l'OGESER	Directeur Général/ Conseil d'Administration (adoption)
Accord collectif d'établissement	Directeur Général/ Conseil d'Administration (adoption)
Plan stratégique de développement de l'OGESER	Directeur Général/ Conseil d'Administration (adoption)
Contrat de performance	MITTD/MEF

Merci de votre attention

