

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à titre d'information. En cas de divergences, la [version originale](#) prévaut.

CADRE DE SUIVI DES PERFORMANCES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE POUR LES PAYS AFRICAINS

TTL : HAILEYESUS ADAMTEI

MARISELA PONCE DE LEON VALDES

CONSULTANT : KUNSOAN NOELLA BAJIA

FÉVRIER 2025



DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY

2021
2030

A Road Safety Performance Monitoring Framework for African Countries

November 2024

SSATP is an international partnership supported by:



Webinar

MONITORING ROAD SAFETY PERFORMANCE IN AFRICA

Time

Paris
3-4pm

Washington DC
9-10 EST

Abidjan
2-3pm

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY

2021
2030

A Road Safety Performance Monitoring

APERÇU

1. Raison d'être et méthodologie
2. Proposition d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière (RSPI)
3. Cadre de résultats et mécanismes d'établissement de rapports
 - Exigences en matière de données ; types ; méthodes de collecte et problèmes potentiels
 - Outils de reporting
 - Partage de données et d'informations
 - Structure des rapports

RAISON D'ÊTRE DU RSPMF

Engagement à relever les défis de la sécurité routière en Afrique :
2e Décennie d'Action (DoA) pour la sécurité routière 2021-2030

Plan d'Action pour la Sécurité Routière en Afrique pour la Décennie (2021-2030)

Objectif : Réduire d'au moins 50 % les décès et les blessures graves liés à la circulation routière d'ici 2030

12 objectifs mondiaux de sécurité routière des Nations Unies. Ces objectifs sont liés aux **principaux problèmes** de sécurité routière, nécessitant le suivi des **Indicateurs de Performance en matière de Sécurité (SPIs)**.

MÉTHODOLOGIE DE DÉVELOPPEMENT DU RSPMF

Théorie du changement (ToC) : Voie par laquelle les actions recommandées du DoA devraient conduire aux résultats souhaités en matière de sécurité routière.



Identification des résultats souhaités (outcomes) pour chaque pilier DoA/SS.



Cartographie des actions et activités suggérées autour de chaque résultat souhaité au sein des piliers.



Revue de la littérature et application de critères spécifiques pour sélectionner 14 indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière (SPIs).

MÉTHODOLOGIE DE DÉVELOPPEMENT DE LA RSPMF (CRITÈRES DE SÉLECTION DES SPIs)

Critère	Justification
Crédibilité	L'indicateur a été adopté ou est utilisé par des acteurs clés ou des engagements mondiaux pour les organisations de sécurité routière. L'indicateur est important; précis (non biaisé) et pertinent - 3 exigences essentielles pour les indicateurs.
Spécificité	L'indicateur mesure un aspect unique de la sécurité routière.
Faisabilité	Les données sur l'indicateur sont disponibles avec un effort réaliste (pas trop coûteux compte tenu de la fréquence de la collecte des données).

PROPOSITION DES SPIs CLÉS

GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	Unité
<i>1. Pourcentage du budget annuel de l'ARS financé (haute priorité)</i>	Pourcentage
<i>2. Publication d'un plan d'action national pour la sécurité routière assorti d'objectifs assortis de délais (priorité moyenne)</i>	Oui / Non
<i>3. Création et mise en œuvre d'une base de données centralisée sur la sécurité routière (priorité moyenne)</i>	Oui / Non
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SÛRES	Unité
<i>4. Pourcentage de la longueur des routes principales (nationales/primaires) (km) avec un classement 3 étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants du véhicule, motocyclistes, cyclistes, piétons) (Priorité élevée)</i>	Pourcentage
<i>5. Pourcentage de la longueur des autres routes (secondaires et tertiaires) (km) ayant une note de 3 étoiles ou plus pour les usagers de la route (occupants du véhicule, motocyclistes, cyclistes, piétons) (priorité moyenne)</i>	Pourcentage
VÉHICULES SÛRS	Unité
<i>6. Âge moyen du parc automobile immatriculé (priorité moyenne)</i>	Années
<i>7. Pourcentage des flottes de véhicules à moteur immatriculés qui respectent les normes de sécurité des véhicules des Nations unies (priorité élevée)</i>	Pourcentage

PROPOSITION DES SPIs CLÉS

DES USAGERS DE LA ROUTE SÛRS	Unité
<i>8. Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool (priorité élevée)</i>	Pourcentage
<i>9. Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable au volant (priorité moyenne)</i>	Pourcentage
<i>10. Pourcentage de conducteurs dépassant les limites de vitesse légales (priorité élevée)</i>	Pourcentage
<i>11. Taux de port du casque en journée chez les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes (priorité élevée)</i>	Pourcentage
<i>12. Taux de port de la ceinture de sécurité en journée pour tous les occupants d'un véhicule (priorité moyenne)</i>	Pourcentage
RÉACTION APRÈS L'ACCIDENT	Unité
<i>13. Temps de réponse moyen des services médicaux d'urgence (priorité élevée)</i>	Procès-verbal
<i>14. Organisme chef de file désigné pour la coordination des services médicaux d'urgence préhospitaliers et en établissement, pleinement opérationnel (priorité moyenne).</i>	Oui/Non

CADRE DE RÉSULTATS (CR) ET PLAN DE SUIVI ET D'ÉVALUATION (S&E)

- ❑ Théorie du changement (TdC) : **Lien logique** proposé entre les principales **interventions en matière de** sécurité routière des pays africains et le **résultat/objectif** souhaité, à savoir réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici à 2030.

Objectif/résultats → Intermédiaire Outcomes → réalisations/activités

- ❑ **Cadre de résultats** : Présentation des **critères permettant de définir les succès/progrès** et de **mesurer les éléments clés** des TdC. L'accent est mis sur les **résultats intermédiaires** et leurs SPIs respectifs.
- ❑ **Plan de suivi et d'évaluation** : Opérationnaliser le suivi en termes de données nécessaires pour chaque SPI, de méthodes de collecte et d'analyse des données, de fréquence et de structure des rapports et de l'apprentissage.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE DONNÉES POUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ (SPI) PROPOSÉS

Données primaires et secondaires

❑ **Données primaires** : N'existe pas mais est nécessaire pour les SPIs

➤ *Coûteux, il a des implications en termes de ressources qui doivent être prises en compte par les pays.*

❑ **Données secondaires** : Existent et peuvent être utilisées pour les SPIs

➤ *Rentable, mais doit faire l'objet d'une évaluation de l'adéquation à l'objectif visé, car les données n'ont peut-être pas été collectées à l'origine à des fins de rapport sur les indicateurs de performance en matière de sécurité routière (RSPI).*

MÉTHODES DE COLLECTE DE DONNÉES POUR LES SPIs

❑ Méthodes de collecte des données primaires

- Observation humaine en bord de route
- Observation routière basée sur la technologie
- Enquêtes auprès de la population

Recueillir des données sur le comportement des usagers de la route (consommation d'alcool, excès de vitesse, distraction au volant, utilisation de systèmes de protection) et sur la sécurité des infrastructures routières.

❑ Méthodes de collecte de données secondaires

- Données existant sous une forme ou une autre quelque part
 - *Bases de données sur les accidents de la route,*
 - *Registres de police,*
 - *Dossiers hospitaliers pour les EMS*
 - *Dossiers juridiques*
 - *Statistiques sur l'immatriculation des véhicules*
- Identifier, accéder et collecter par le biais d'examens

PROBLÈMES POTENTIELS LIÉS AUX DONNÉES

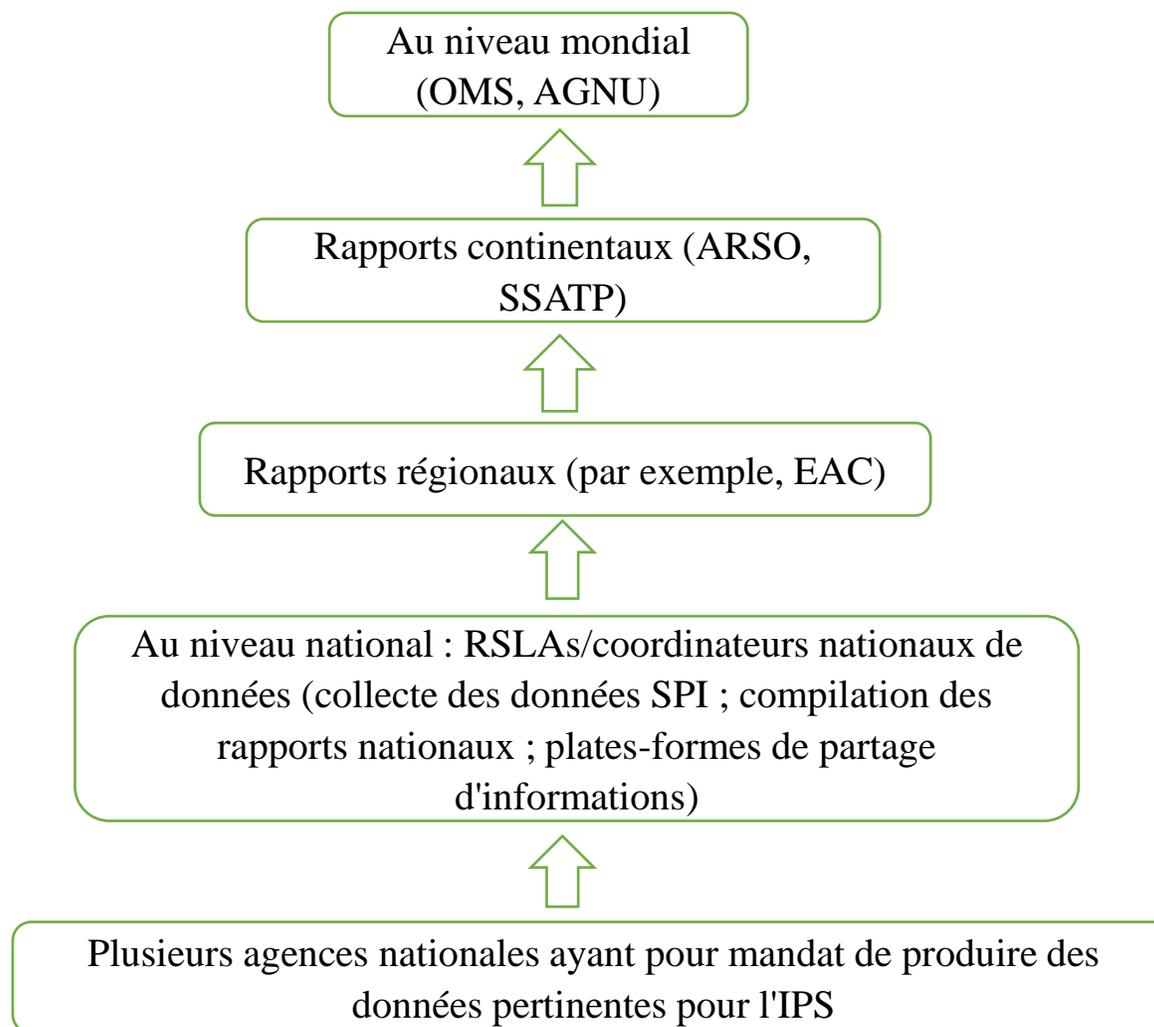
Les pays africains ont des niveaux différents de capacité en matière de données. Il est important de **diagnostiquer les problèmes potentiels de données** spécifiques à un pays pour concevoir des programmes pertinents de renforcement des capacités de gestion des données de sécurité routière.

1. *L'indisponibilité des données* : Absence de systèmes complets de collecte de données et absence de protocoles de partage des données
2. *Exactitude des données* : Elle découle de la qualité et de la périodicité de la collecte. Les défis sont liés aux compétences des ressources humaines en matière de gestion des données.
3. *Exhaustivité des données* : la sous-déclaration est largement documentée par l'OMS dans les cas d'accidents mortels. Les bases de données incomplètes sont courantes, en particulier dans les registres publics.

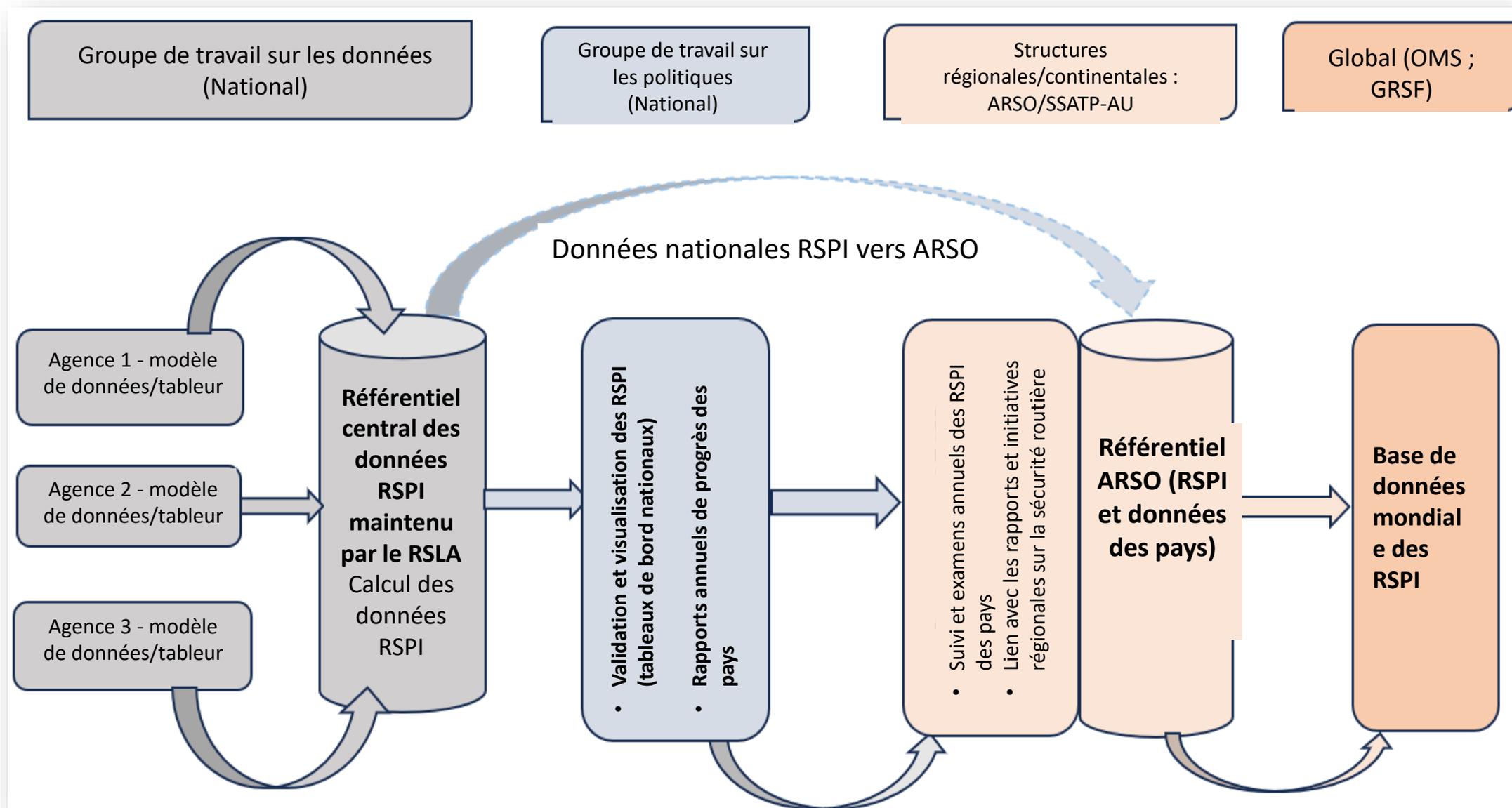
OUTILS D'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS ET MÉCANISMES DE PARTAGE D'INFORMATIONS

- **Outil de reporting sous forme de feuille de calcul** comme point de départ pour permettre l'intégration dans d'autres systèmes/modèles de reporting à l'avenir.
- Agences chefs de file - points focaux nationaux pour les rapports RSPI
- Agences chefs de file - établir des dépôts nationaux pour les données RSPI, (centres de réception et de stockage pour les données provenant d'autres agences).
- Groupe de travail sur les données et les politiques.
- L'Observatoire africain de la sécurité routière - plateforme de partage de données

PROPOSITION DE STRUCTURE DE RAPPORT POUR LES PRINCIPAUX RSPI



MÉCANISME D'ÉCHANGE DE DONNÉES ET D'INFORMATIONS SUR LES IPS CLÉS



Merci de votre attention

