

# Une étude des institutions responsables de la sécurité routière en Afrique



Winnie Mitullah



Martin Small



Mustapha Azzouzi



01 juin 2022

# Ce que nous avons fait - le projet



Winnie Mitullah



**La sécurité routière est une priorité mondiale, régionale et locale.**

- Décennie de la sécurité routière, 2021 - 2030
- Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière
- Charte africaine de la sécurité routière
- Observatoire africain de la sécurité routière

Les institutions de la sécurité routière comme agents de coordination des activités de sécurité routière



## Justification de l'étude

- Préoccupation mondiale concernant les blessures graves et les décès
- Tentatives limitées de relier la capacité de gestion des Institutions de la Sécurité Routière aux résultats observés en matière de sécurité routière.
- Peu d'éléments permettent de savoir si les Institutions de la Sécurité Routière atteignent les objectifs de l'UE. Les objectifs visés par l'amélioration de l'état de la sécurité routière



## Objectifs de l'étude

- Évaluer la performance organisationnelle des Institutions de la Sécurité Routière
- Générer des connaissances sur les forces et faiblesses des Institutions de la Sécurité Routières
- Identifier les orientations en vue d'une amélioration



## Pays couverts:

1. Cameroun
2. Côte d'Ivoire
3. RDC Congo
4. Égypte
5. Éthiopie
6. Ghana
7. Kenya
8. Mali
9. Maroc
10. Mozambique
11. Namibie
12. Nigeria
13. Afrique du Sud
14. Tchad
15. Tunisie
16. Ouganda



## Deux phases :

Phase 1 : Étude documentaire pour établir le contexte des Institutions de la Sécurité Routière en Afrique, identifier les lacunes et informer :

- La deuxième phase de l'étude
- Sélection de 16 pays (géographique, langue et revenus)
- Développement du questionnaire Institutions de la Sécurité Routière
- Élaboration d'une liste de contrôle des questions pour les DGF

## Phase deux :

- Transmission des questionnaires aux Institutions de la Sécurité Routière
- Recrutement d 'assistants de recherche
- Formation des assistants de recherche
- Organiser, conduire et coordonner les FGDs
- Analyse des données et rédaction



# Ce que nous avons trouvé - la recherche



Mustapha Azzouzi



# Ce que nous avons trouvé

Les organismes chefs de file en matière de sécurité routière dans les seize pays concernés par cette étude opèrent dans des contextes juridiques et institutionnels différents qui se reflètent dans l'exercice de diverses fonctions.

**Cette section présente les résultats pour l'ensemble des seize agences sous les thèmes suivants :**

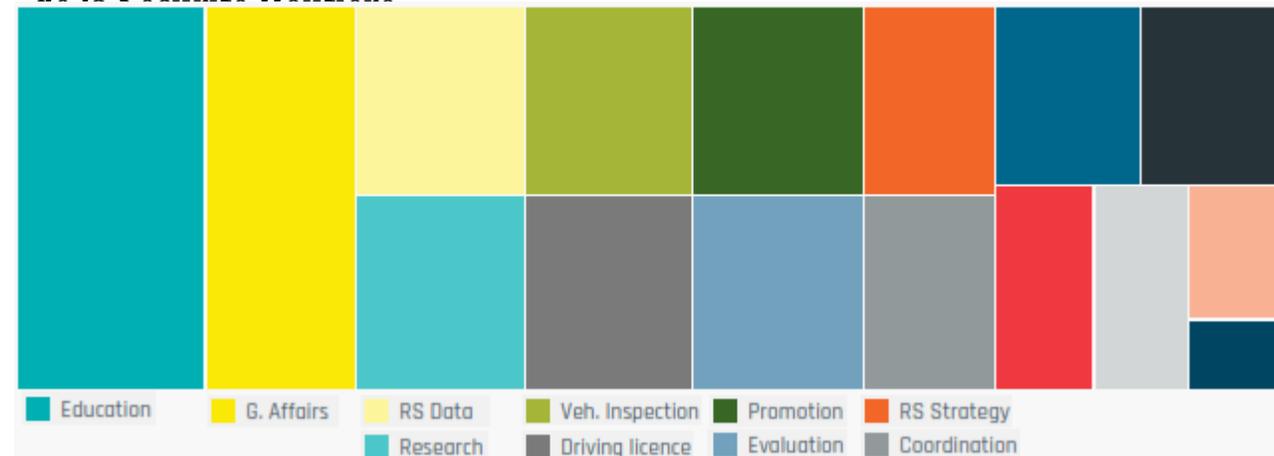


- ❑ Trois formes institutionnelles ont été identifiées : (07) en tant que départements gouvernementaux, (05) en tant qu'agences autonomes et le reste en tant que conseils avec un secrétariat professionnel ;
- ❑ Dix des agences ont déclaré avoir un plan de sécurité routière ;
- ❑ Existence d'un organisme national inter-agences dans trois pays. trimestres des pays couverts par l'étude ;
- ❑ La capacité du Institutions de la Sécurité Routière à diriger est régie par la qualité de son mandat légal ;
- ❑ L'organisation interne des agences était très variable, compte tenu de leur portée et de leur taille.
- ❑ L'importance accordée à l'activité d'éducation et aux
- ❑ Les affaires gouvernementales générales sont remarquables

## L'établissement légal des Institutions de la Sécurité Routière

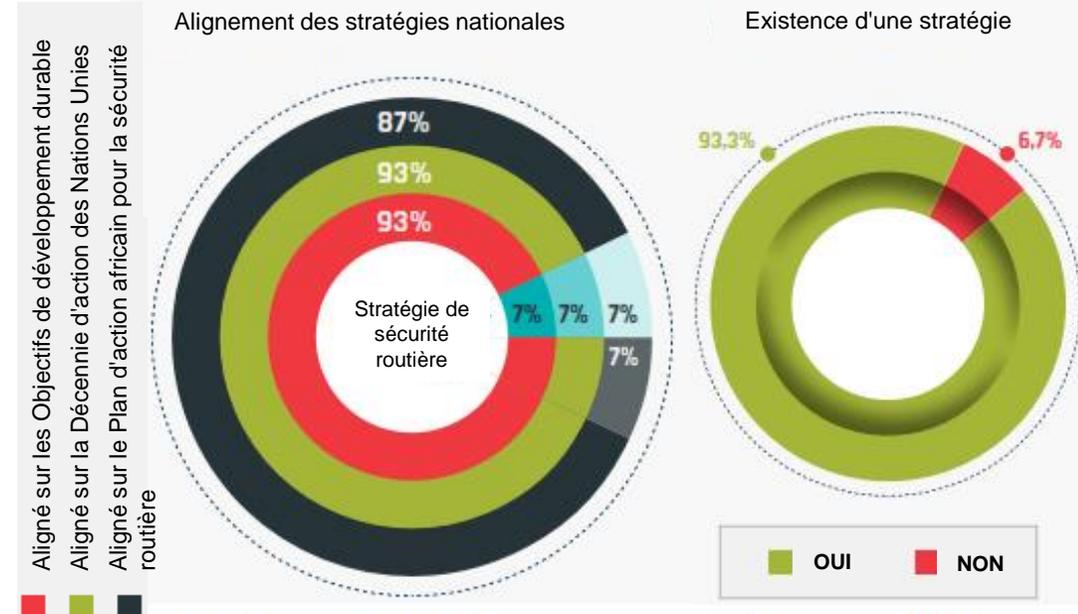


## Principales activités des groupes de travail des Institutions de la Sécurité Routière



# Focus sur les résultats

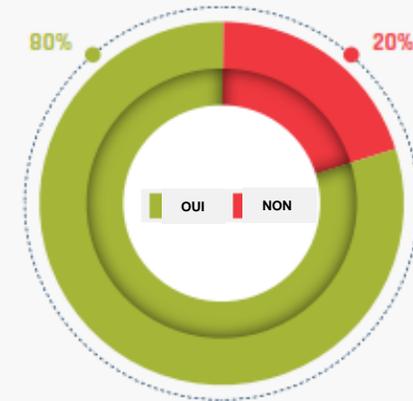
- Les stratégies nationales sont bien alignées sur les cadres mondiaux et continentaux ;
- La réalisation d'activités conformes aux objectifs du système de sécurité est insatisfaisante ;
- Décalage entre l'ambition théorique de la RS et la mise en œuvre effective des activités de RS ;
- Toutes les parties prenantes n'utilisent pas les stratégies respectives pour atteindre les objectifs et les buts de la sécurité routière ;
- La stratégie nationale de RS est généralement soutenue par une stratégie ou un plan d'action interne de Institutions de la Securite Routiere.



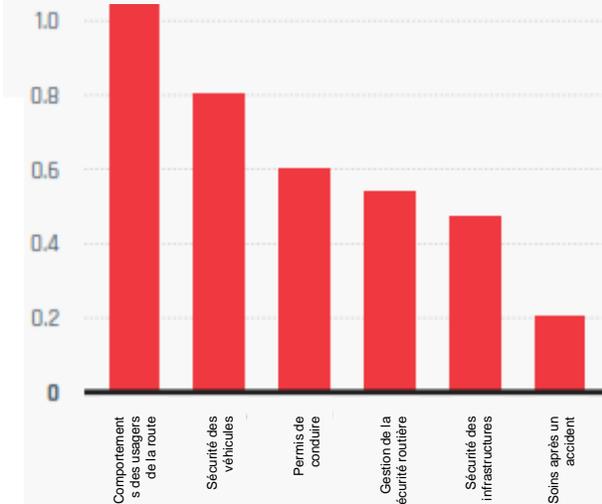
Items de conformité	OUI	NON	W-A
Vision	93%	0%	7%
Cibles	93%	0%	7%
Objectifs/Infra, vehi, utilisateur	93%	0%	7%
Cibles/Programmes	80%	13%	7%
Financement/Gouv.	67%	26%	7%
S&E/NRSS	33%	60%	7%
Stratégie interne Et.	73%	13%	14%
PA/NRSS interne	87%	7%	6%
Cibles PA/RS internes	93%	0%	7%
PA interne/Besoin Coord.	93%	0%	7%
Rapport d'activité	80%	13%	7%

- 80% des Institutions de la Sécurité Routière ont entrepris des révisions de la législation relative à la sécurité routière ;
- Les révisions ne sont souvent pas conformes aux directives internationales et aux bonnes pratiques ;
- Le plus grand nombre de révisions concerne les comportements des usagers de la route ;
- Les dispositions législatives en Afrique ne sont pas en suivant les tendances requises.

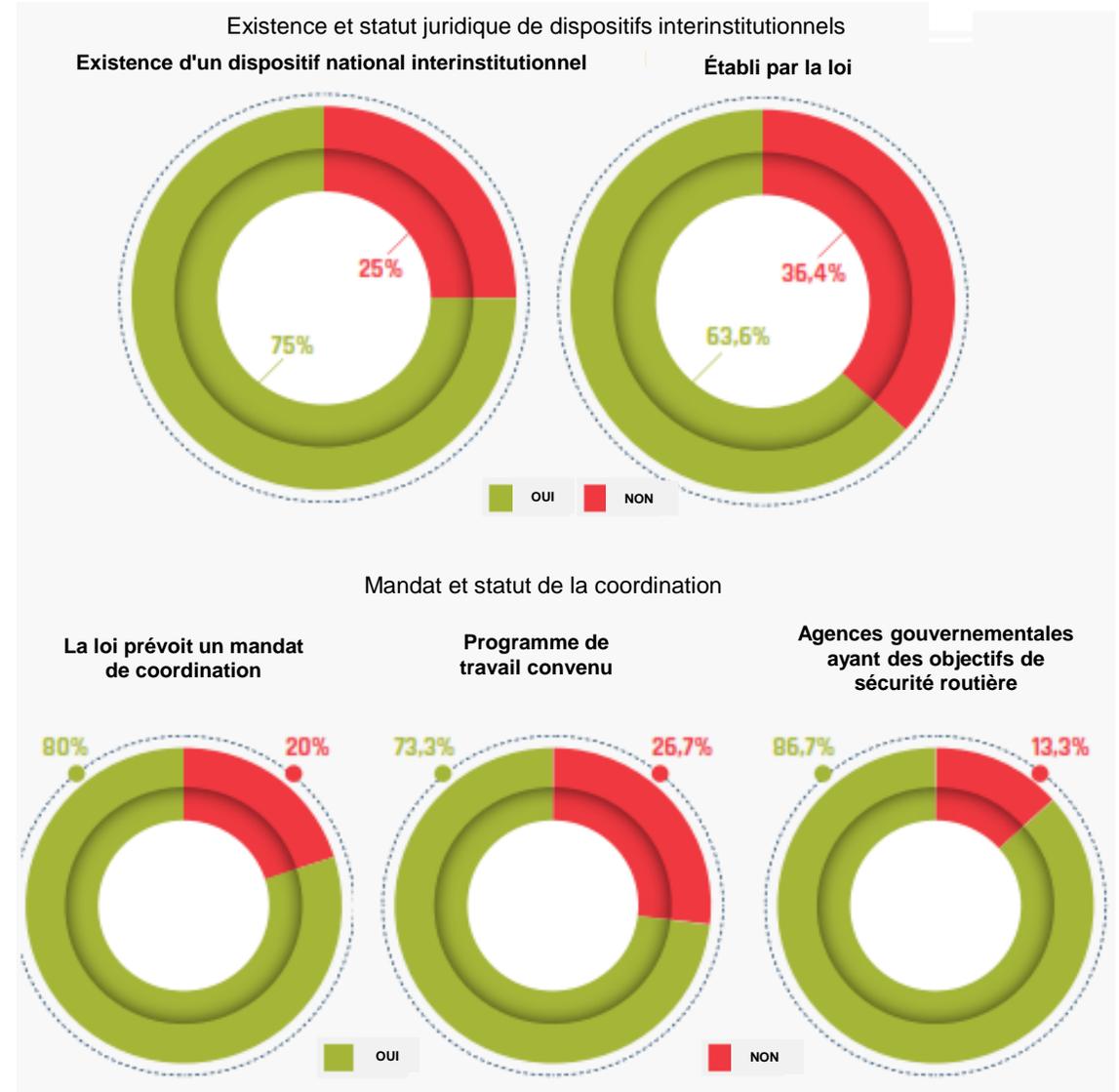
Examens périodiques de la législation  
La Institutions de la Sécurité Routière examine périodiquement la législation



Nombre moyen d'exams de la législation



- Les  $\frac{3}{4}$  des réponses font état de l'existence d'un organe inter-agences, et près de  $\frac{2}{3}$  d'entre eux ont été établis par la loi ;
- Attention insuffisante accordée aux structures de gouvernance inter-agences ;
- La coordination est orientée vers les besoins des Institutions de la Sécurité Routière plutôt que vers une coordination systématique continue ;
- Toutes les Institutions de la Sécurité Routière n'ont pas été en mesure d'exploiter les puissants ministères au sein desquels elles se trouvent.



# Coordination et promotion

- L'auto-évaluation moyenne (par les Institutions de la Sécurité Routière) de l'efficacité de la coordination était de 3,2 sur ;
- Les notes les plus élevées ont été attribuées au ministère des transports et à la police de la circulation ;
- Les notes les plus faibles concernent la coordination avec les gouvernements locaux ;
- Les MDA sont plus susceptibles d'être engagés par les Institutions de la Sécurité Routière dans la coordination des activités de sécurité routière, et les parties prenantes extérieures au gouvernement sont beaucoup moins susceptibles d'être engagées par les Institutions de la Sécurité Routière.

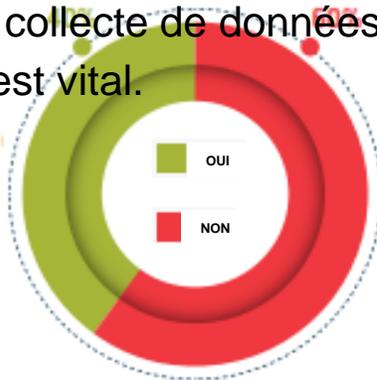
## Une évaluation de l'efficacité de leur coordination avec les parties prenantes



# Suivi et évaluation

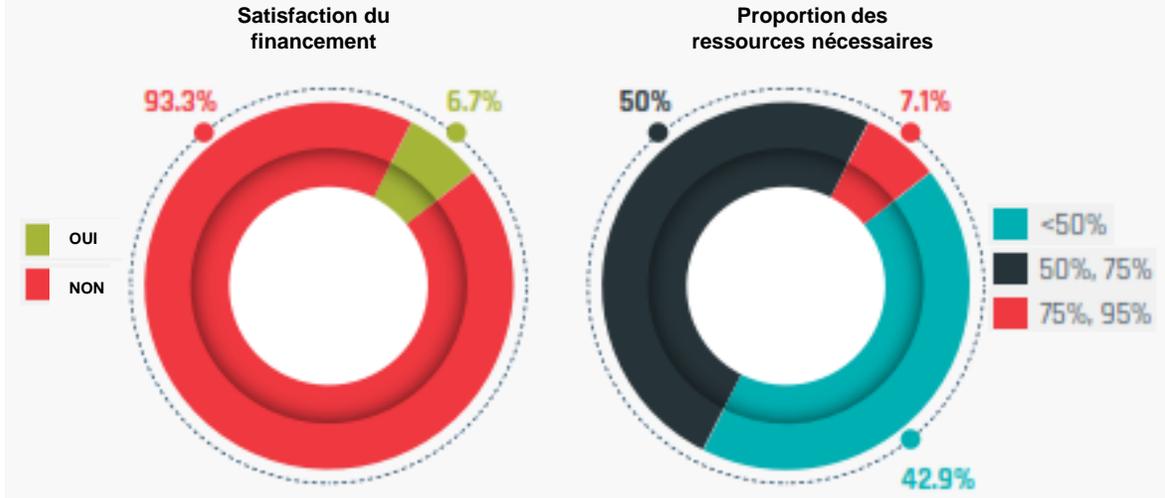
- Les variables de base des accidents, telles que les décès et le nombre d'accidents.
- Les blessures sont largement collectées et partagées par les Institutions de la Sécurité Routière ;
- Les Institutions de la Sécurité Routière ne considèrent pas que les rapports sur les décès et les blessures sont exacts ;
- Le suivi, l'évaluation et l'apprentissage sont essentiels à la sécurité routière mais ne sont pas prioritaires pour les Institutions de la Sécurité Routière : (SPI, facteurs de risque, études B/A, définitions claires) ;
- La faiblesse des systèmes de données entraîne une sous-déclaration des accidents mortels ;
- Coordination de la collecte de données par le Institutions de la Sécurité Routière est vital.

Exactitude des décès et des blessures notifiés

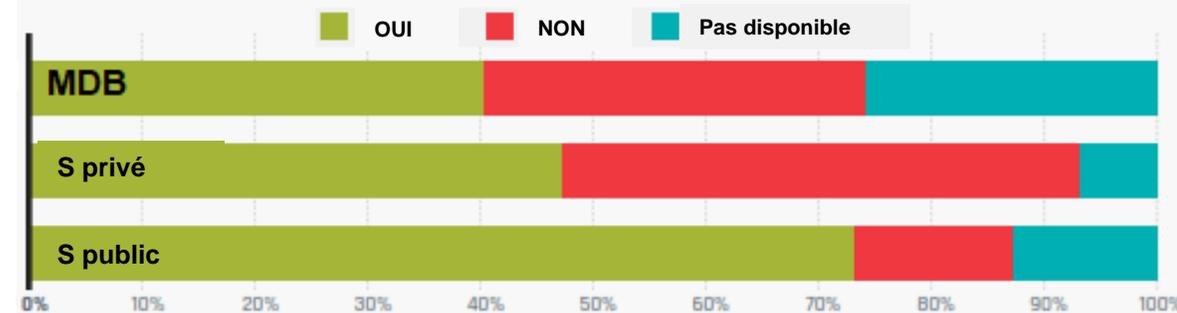


- Le secteur public reste le premier financeur de la sécurité routière en Afrique ;
- Le manque de financement stable et suffisant est un réel obstacle à la mise en œuvre des interventions de RS ;
- Utilisation insuffisante du financement domestique sources ;
- Plus de 40 % des Institutions de la Sécurité Routière disposaient de moins de la moitié des ressources nécessaires ;
- Les Institutions de la Sécurité Routière fonctionnent avec des ressources financières et humaines inférieures à la moyenne, et ne peuvent pas remplir les fonctions qui leur sont confiées.

Satisfaction du financement et proportion des ressources nécessaires

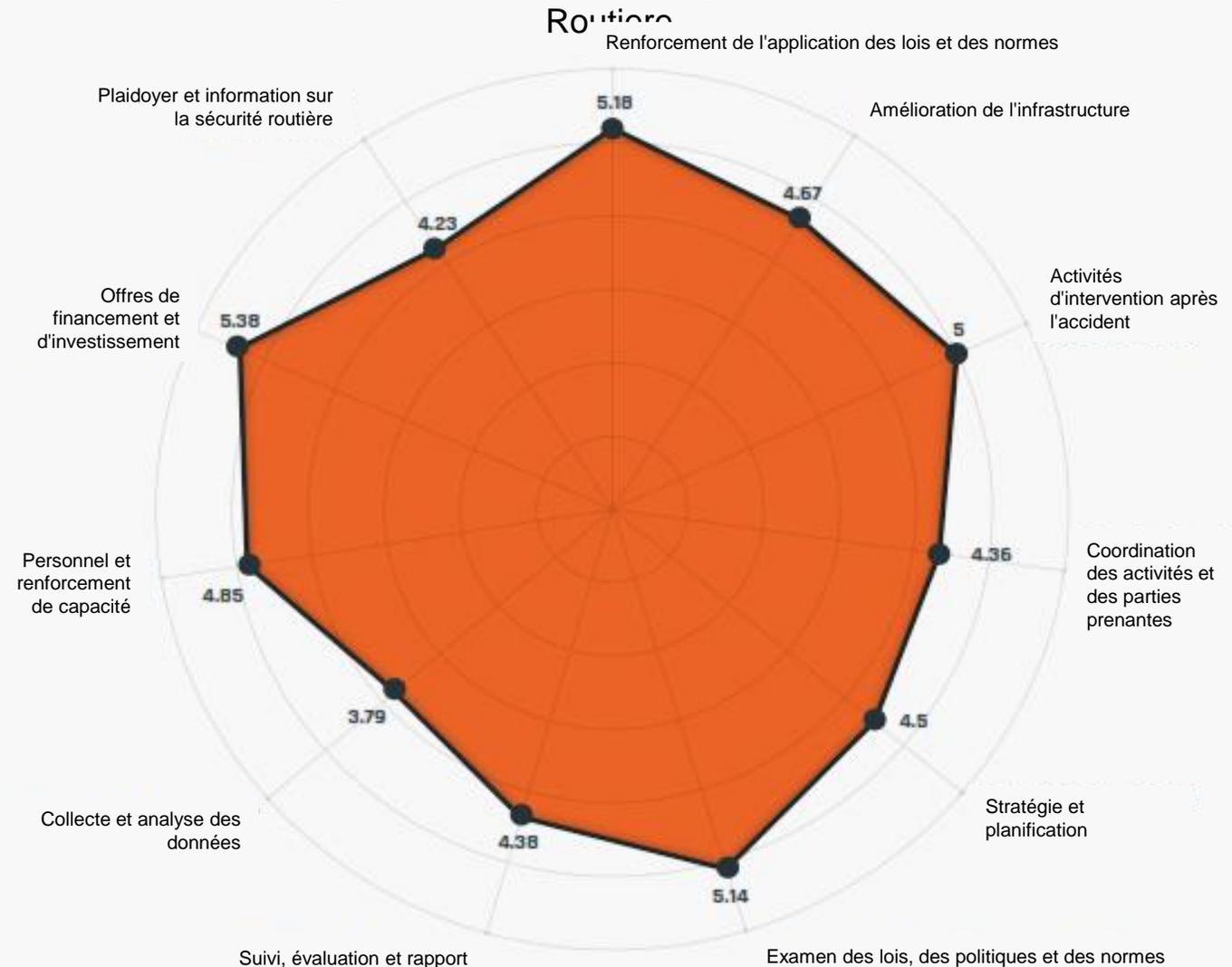


Principaux financeurs de la sécurité routière



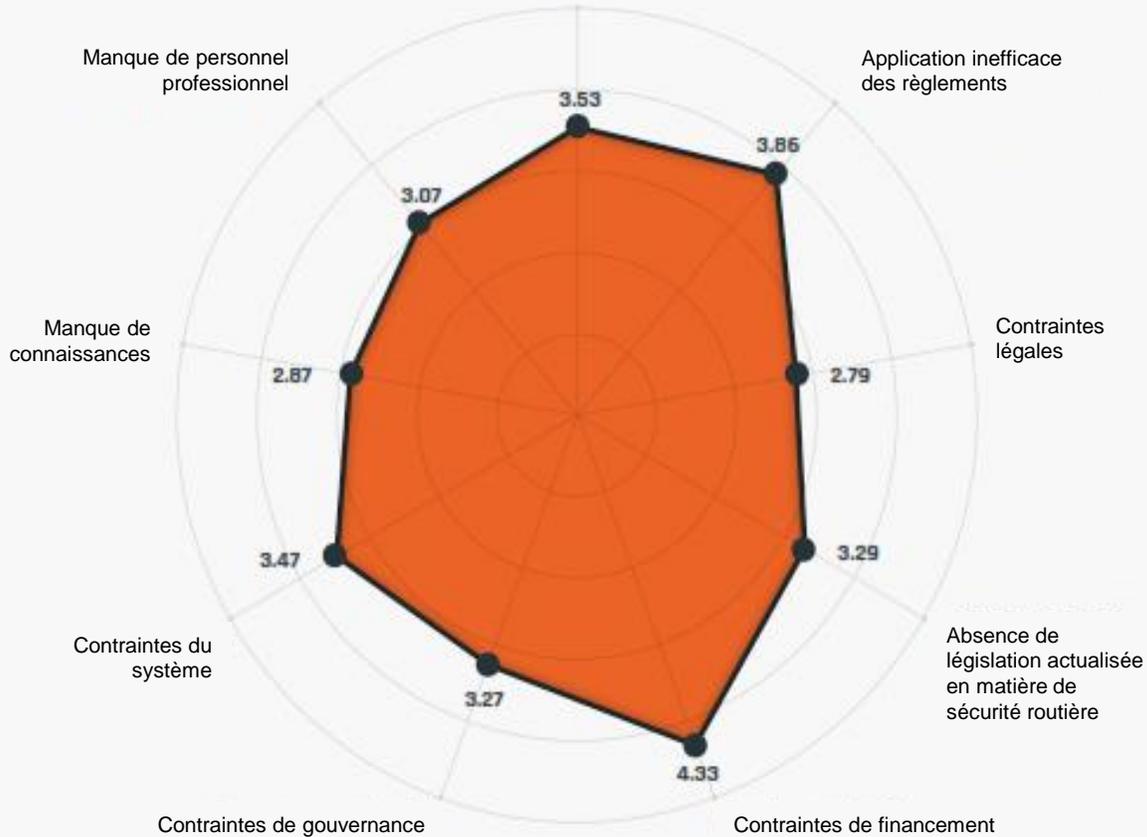
- Le déficit en personnel technique et d'appui est partiellement comblé par les partenaires du développement grâce au renforcement des capacités nationales ;
- On constate que priorités de financement les plus importantes de la RLSA sont les suivantes :
  - ✓ Offres de financement et d'investissement ;
  - ✓ Défense de la sécurité routière et information ;
  - ✓ Examen des lois, politiques et normes ;
  - ✓ réponse post-crash et renforcement des capacités du personnel .
- Bien que la collecte, l'analyse et le partage des données fassent défaut en Afrique, il s'agissait de la priorité de financement la plus faible pour les Institutions de la Sécurité Routière.

## Classement des priorités de financement par Institutions de la Sécurité Routière



## Classement Institutions de la Sécurité Routière des facteurs affectant

Manque de données performance



**Facteurs limitant les performances :** financement, application inefficace, contraintes du système, manque de données et absence de législation actualisée.

## Classement par Institutions de la Sécurité Routière de leur propre

Suivi, évaluation et rapport sur les performances de SR globale



**Améliorer les performances :** gérer l'allocation des ressources, promouvoir des activités de RS efficaces, promouvoir le RS au sein de la communauté, compiler et diffuser des statistiques de RS

Fonction	Capacité des agences (élevée-moyenne-faible)
Focus sur les résultats	Élevée - la plupart des agences peuvent indiquer un document national qu'elles ont préparé, certains étant meilleurs que d'autres.
Coordination	Moyenne - Seules certaines agences sont capables de s'appuyer sur le soutien des processus inter-agences et des parties prenantes
Législation	Moyenne - Certaines agences effectuent des examens réguliers, mais il s'agit généralement uniquement des plus grandes agences.
Financement	Faible - Bien que certaines agences aient des systèmes de financement internes, il y en a très peu qui sont engagées dans des mécanismes de financement de la sécurité plus larges.
Promotion	Faible - Bien qu'elle soit bien notée par les Institutions de la Sécurité Routière eux-mêmes, elle n'est pas confirmée par les données générées dans cette étude.
Suivi et évaluation	Faible - Certaines agences, mais pas toutes, reconnaissent activement les problèmes liés aux données et cherchent à s'y attaquer directement
Recherche et développement et transfert de connaissances	Faible - Il y a peu d'agences qui ont mis en place des programmes actifs de recherche et de renforcement des capacités

# Ce que nous avons appris - les recommandations



Martin Small



Nous recommandons que :

1. Les responsables nationaux de la sécurité routière devraient réfléchir à leur propre situation et envisager les meilleures mesures à prendre, compte tenu de la situation actuelle :
  - a. environnement économique
  - b. volonté politique
  - c. disponibilité du financement
  - d. agendas divergents
2. Les partenaires du développement doivent soutenir le renforcement de l'agence principale et s'engager dans deux grands programmes de suivi :
  - a. Entreprendre une étude de suivi en 2025
  - b. Préparer un manuel pour les organismes responsables de la sécurité routière

- Il est important d'établir le mandat de sécurité à un stade précoce, et il doit être renouvelé. Il doit être continuellement alimenté et ne jamais être oublié.
- Il est recommandé aux pays de revoir et, si nécessaire, d'améliorer
  - ✓ le mandat législatif de l'organisme chef de file
  - ✓ les systèmes de gouvernance inter-agences plus larges pour la sécurité routière, et
  - ✓ l'engagement avec les parties prenantes en dehors du gouvernement
- Il est également recommandé aux pays de préparer et d'organiser une table ronde des parties prenantes pour discuter du mandat de sécurité routière et des dispositions de gouvernance, et de conseiller le gouvernement en conséquence.



- Les processus d'élaboration et de mise en œuvre de la stratégie sont un point essentiel pour une agence principale.
- Il est recommandé aux pays d'examiner l'alignement sur les stratégies et les plans de sécurité routière de bonne pratique, etc. :
  - ✓ Développer un cadre national de gestion des performances en matière de sécurité routière et un système de suivi et d'évaluation associé.
  - ✓ Soutenir les parties prenantes dans l'élaboration de leurs propres mesures de performance
  - ✓ Réviser les limites de vitesse et veiller à ce que la législation facilite les vitesses sûres.
  - ✓ Revoir la réglementation/le respect des règles concernant l'alcool au volant, la vitesse, la retenue, le casque de moto et le téléphone portable, conformément aux conseils de l'OMS.
  - ✓ Revoir les règlements existants relatifs à la sécurité des véhicules à moteur (importations, contrôle périodique, etc.)

- La mise en place et le maintien de processus d'engagement des parties prenantes sont longs et difficiles, mais essentiels.
- Il est recommandé aux pays de renforcer les dispositifs de gouvernance de la sécurité routière afin de :
  - ✓ veiller à ce que les acteurs non étatiques dans les secteurs universitaire, commercial et communautaire soient pleinement engagés.
  - ✓ mettre en place des groupes de travail sur des questions techniques ou politiques pour s'appuyer sur l'expertise technique et le soutien aux parties prenantes.
  - ✓ veiller à ce que toutes les activités des parties prenantes soient liées à la stratégie globale de sécurité routière.



- Les sources de financement durables pour les Institutions de la Sécurité Routière et pour les programmes de sécurité mis en œuvre par d'autres MDA doivent être considérées comme une question institutionnelle et de gouvernance essentielle.
- Il est recommandé aux pays d'identifier :
  - ✓ le coût économique des accidents de la route
  - ✓ les ressources nécessaires pour établir ou renforcer les Institutions de la Sécurité Routière
  - ✓ les ressources nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie nationale de sécurité routière / le plan d'action dans toutes les agences gouvernementales
  - ✓ les sources de financement potentielles pour la sécurité routière, en mettant l'accent sur les sources internes réglementées par le gouvernement et les grands programmes d'investissement dans les infrastructures ou de développement international.
  - ✓ options pour la création d'un fonds national de sécurité routière géré par l'organisme chef de file

- L'implication directe dans la gestion des données de sécurité routière est importante pour que les Institutions de la Sécurité Routière puissent remplir leur rôle de leadership plus large.
- Il est recommandé que les pays :
  - ✓ Développer et rendre opérationnelle une base de données nationale électronique sur les accidents de la route, conformément aux bonnes pratiques et à l'Observatoire africain de la sécurité routière.
  - ✓ Développer et rendre opérationnels les mécanismes de partage des données entre
  - ✓ Les MDA et les organismes de recherche concernés
  - ✓ Soutenir et promouvoir les observatoires nationaux et régionaux de la sécurité routière (tels que l'ARSO).
  - ✓ Développer des mesures de référence pour les principaux facteurs de risque, un programme annuel de suivi et d'évaluation pour contrôler les progrès vers les objectifs, et la publication régulière de rapports sur les performances en matière de sécurité routière.



- Le renforcement des capacités est une considération essentielle et permanente au fur et à mesure que la Institutions de la Sécurité Routière est établie, se développe et dirige l'effort national de sécurité routière.
- Il est recommandé que les pays :
  - ✓ Élaborer, adopter et mettre en œuvre un programme national financé de renforcement des capacités en matière de sécurité routière, comprenant des cours de sécurité routière pour toutes les personnes travaillant dans ce domaine, et des directives techniques pour le personnel des différentes disciplines.
  - ✓ Collaborer avec les universités pour identifier les lacunes dans l'éducation à la sécurité routière, élaborer et mettre en œuvre un programme de recherche, et explorer les possibilités de créer un centre national de recherche sur la sécurité routière lié à l'ARSO.
  - ✓ Établir et adopter une stratégie de "transfert de connaissances" qui fournit de nouvelles informations et recherches à tous les organismes, partenaires et parties prenantes.

**Merci de votre attention**



**Winnie Mitullah**



**Martin Small**



**Mustapha Azzouzi**

# Transformer le secteur DES TRANSPORTS EN AFRIQUE



INTÉGRATION  
RÉGIONALE



MOBILITÉ  
URBAINE



SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE

