



RAPPORT

Réaliser en 2019 une évaluation normative de la sécurité routière au Bénin

Bella Adodo HOUNKPE – DOS SANTOS

Table des matières

Sigles, abréviations et acronymes	4
Liste des graphiques	4
Liste des tableaux.....	4
Liste des annexes.....	4
Introduction	6
1. Objectifs	7
1.1. Objectif général :	7
1.2. Objectifs spécifiques.....	7
2. Méthodes de recherche.....	7
2.1. Type d'étude	7
2.2. Population d'étude	7
2.3. Méthode et techniques d'échantillonnage	8
2.4. Technique et outils de collecte	8
2.5. Traitement et analyse des données	8
2.6. Période de collecte de données	9
2.7. Les modalités opérationnelles de la collecte de données	9
2.8. Difficultés et limites	9
3. Cadre d'étude	9
4. Résultats obtenus	10
4.1. Ressources et point de mises en œuvre des activités par volet.....	10
4.2. Les indicateurs de sécurité routière	23
Conclusion.....	27
Suggestions.....	Erreur ! Signet non défini.
Annexes	30

Références	78
-------------------------	-----------

Sigles, abréviations et acronymes

Liste des graphiques

Figure 1 : Institutions impliquées dans la sécurité routière au Bénin	11
Figure 2 : Etat du réseau routier au Bénin en 2018	16
Figure 3 : Répartition des véhicules immatriculés en 2008 et 2017 au Bénin en fonction de leur âge.	18
Figure 4 : Evolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués par année de 2000 à 2016 au Bénin.	24
Figure 5 : Répartition des accidents par tranche d'âge du conducteur de 2010 à 2016 au Bénin	24
Figure 6 : Répartition des accidents en fonction de leur degré de gravité de 2010 à 2016 au Bénin	25
Figure 7 : Répartition des accidents en fonction de la zone de survenue de 2010 à 2016 au Bénin	25
Figure 8 : Répartition des accidents en fonction du type de route de 2010 à 2016 au	26
Figure 9 : Répartition des accidents l'implication des deux roues et des poids lourds de 2010 à 2016 au Bénin.....	26

Liste des tableaux

Tableau 1 : Point de mis en œuvre des activités que volet 1	36
Tableau 2 : Point de mis en œuvre des activités que volet 2.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 3 : Point de mis en œuvre des activités que volet 3.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 4 : Point de mis en œuvre des activités que volet 4.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 5 : Point de mis en œuvre des activités que volet 5.....	Erreur ! Signet non défini.

Liste des annexes





Introduction

Les accidents de la route constituent un grave problème de santé et de sécurité publique. Ils sont la huitième cause de décès à l'échelle mondiale et la principale cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Les usagers de la route les plus vulnérables que sont les piétons, les cyclistes et les motocyclistes constituent la moitié des personnes tuées sur la route dans la région africaine. L'ampleur des accidents mortels pour les piétons est très élevée dans la sous-région africaine de l'OMS ; 39% des décès par accidents de la route sont enregistrés parmi ces usagers selon l'OMS (1, 2).

Au Bénin plusieurs ministères sont associés aux activités de la sécurité routière (transport et travaux publics, intérieur et sécurité, santé, éducation et finance). Depuis 1986, un conseil national de sécurité routière a été créé et la structure en charge des questions de sécurité routière est le centre national de sécurité routière (CNSR). Ce centre dispose de statistiques nationales sur les accidents de la voie publique. Comme dans les pays de la sous-région on note une croissance du nombre de motos (privées ou taxi-motos) dont la majorité n'a pas de permis de conduire. Entre 2011 et 2016, le CNSR a enregistré chaque année, une moyenne de 5874 accidents de la circulation ayant impliqué 11176 véhicules et engendré 5139 blessés et 677 décès. La majorité de ces accidents ont eu lieu sur les routes nationales inter-états (RNIE) puis sur les voies urbaines. Environ la moitié des personnes impliquées (conducteurs, blessés ou tués) sont des jeunes de 20 à 40 ans. Les véhicules à deux roues étaient impliquées dans environ 50% de ces accidents et leur conducteurs ou passagers représentaient plus de la moitié des tués. Ces mêmes statistiques montrent une forte mortalité des accidents en agglomération et hors agglomération comparativement à ceux en zone urbaine (3). Aussi, les statistiques sanitaires de 2017 classent les traumatismes comme la quatrième cause de recours aux soins (4,2) et la troisième cause de décès dans les hôpitaux (6,1%) avec chaque année entre 54 000 et 59 000 traumatisés par accidents de la voie publique notifiés (4).

Selon l'OMS, les décès prématurés et les incapacités dus aux MNT et aux traumatismes peuvent être en grande partie évités en prenant des mesures peu coûteuses, efficaces et qui ont fait leur preuve. Dans le plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, l'OMS donne des orientations à l'intention des pays et leur propose des initiatives efficaces visant à faciliter une action coordonnée et concertée en vue d'atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (1, 5). Se basant sur ces orientations la commission économique pour l'Afrique des Nations Unies et l'Union Africaine, ont élaboré le plan d'action de la décennie de la sécurité routière africaine 2011-2020 qui a été adopté par la deuxième session ordinaire de la Conférence des ministres africains chargés des Transports, au mois de novembre 2011 (6).

Neuf années après le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, quelle est la situation de la sécurité routière au Bénin ?



Notre étude vise à évaluer la sécurité routière au Bénin (acteurs, cadre politico-législatif, organisation, principales mesures de prévention des AVP).

1. Objectifs

1.1. Objectif général :

- ✓ Contribuer à la revue du niveau de mise en œuvre des actions de sécurité routière au Bénin ;

1.2. Objectifs spécifiques

- ✓ Identifier les principales ressources (structures, programmes, outils, législation, plan, financement) disponibles dans le cadre de la sécurité routière au Bénin ;
- ✓ Apprécier le niveau de mise en application des différents textes législatifs existant dans le cadre de la sécurité routière ;
- ✓ Analyser le niveau atteint par le Bénin pour chaque volet de la sécurité routière conformément aux recommandations de la décennie d'action pour la sécurité routière ;
- ✓ Analyser les résultats obtenus en termes de respect des mesures et d'évolution des statistiques d'accidents et de traumatisme et de décès par AVP
- ✓ Cartographier les activités réalisées dans le cadre de la prévention des accidents et des traumatismes par accidents de la voie publique au Bénin ;

2. Méthodes de recherche

2.1. Type d'étude

Etude d'observation transversale, descriptive et évaluative.

2.2. Population d'étude

2.2.1. Sources d'information

Elle sera constituée de documents (politique, stratégiques, lois, décrets, arrêtés, autres textes réglementaires et normatifs), des divers plans (stratégique, opérationnel) du CNSR et/ou de ses partenaires, de rapports d'activités liées à la sécurité routière menées par le CNSR ou ses partenaires et des statistiques du CNSR de 2010 à 2019.

2.2.2. Cible

L'étude s'est déroulée auprès des usagers et de divers acteurs impliqués dans la sécurité routière au niveau central et dans les départements du Littoral, du Mono et du Borgou. Il s'agit des acteurs du ministère des infrastructures et des transports, du CNSR, de la police républicaine, du ministère de la santé, des sapeurs-pompiers, des ONG, des assurances et des auto-écoles.



2.3. Méthode et techniques d'échantillonnage

Le choix des départements de collecte a été fait de manière raisonnée pour l'ensemble des études à réaliser dans le cadre du projet. L'exhaustivité des documents disponibles a été recueillie. Le choix des acteurs a été non probabiliste et raisonnée. Les entretiens ont été réalisés avec la ou les personnes désignées par chaque structure pour fournir les informations désirées. Les usagers (conducteurs de motocycles et d'automobiles) ont été sélectionnés au niveau de dix carrefours à Cotonou, six à Parakou et quatre à Comè. Le nombre d'usagers de la route à enquêter a été défini grâce à la formule de de Schwartz : $n = \frac{Z_{\alpha}^2 * p * q}{i^2}$. La proportion p de sujets ayant déjà subi un accident de la route dans la population est de 15% (Gathecha, Ngaruiya et al. 2018). La précision i est de 0,05, le risque α de 0,05 et Z_{α} de 1,96 ; ce qui donne n= 196 personnes.

2.4. Technique et outils de collecte

2.4.1. *Technique de collecte de données*

En dehors des entretiens individuels et des observations, plusieurs documents et données ont été exploités. Les données ont été collectées par rapport aux acteurs, aux interventions, au cadre politico-législatif et aux données statistiques pour pouvoir faire le point des ressources, analyser les résultats atteints et apprécier le niveau de mise en œuvre des recommandations en matière de sécurité routière au Bénin. Les documents exploités sont : draft document de politique, draft plan décennal, draft code routier, plan de travail annuel CNSR, manuel de formation des candidats au permis de conduire, rapports/bilan des activités menées par le CNSR, la DGI, le Fonds Routier ou les ONG, les lois, les décrets, les arrêtés et autres textes réglementaires et normatifs, les statistiques du CNSR, des sapeurs-pompiers, de la police républicaine et de la DGI. Les différentes activités, recommandées pour être mise en œuvre par les pays, ont été parcourues volet par volet de même que les indicateurs.

2.4.2. *Outils de collecte de donnée*

Pour l'exploitation des documents, une fiche de dépouillement a été conçue. Elle a permis de faire le point des documents existants mais aussi de leur contenu. Une grille a aussi été conçue et mise à disposition du CNSR et des ONG pour renseigner toutes les activités mises en œuvre de janvier à décembre 2019. Les données obtenues seront dépouillées et permettront de cartographier les activités / interventions. Un guide d'entretien a été conçu par cible pour l'entretien avec les différents acteurs. Des questionnaires ont été conçus et adressés aux usagers et au personnel des auto-écoles. Une grille d'observation a été conçue pour apprécier les dispositions de sécurité routière au niveau des carrefours.

2.5. Traitement et analyse des données

Les données collectées ont été dépouillées manuellement et saisies dans Excel. Une analyse qualitative et une analyse quantitative ont été faites.

Pour chaque volet, il a été identifié les activités menées et les résultats obtenus par le Bénin. Un point du niveau de mise en œuvre a été fait par la suite et des recommandations en sont



découlées pour l'amélioration du plan par le pays. Une cartographie des interventions sera réalisée à l'aide du Logiciel SIG. Les données statistiques de 2010 à 2019 ont été décrites dans le temps et dans l'espace.

2.6. Période de collecte de données

La collecte de données s'est déroulée d'avril à juin 2019.

2.7. Les modalités opérationnelles de la collecte de données

Dispositions administratives : une autorisation de recherche a été fournie par l'IRSP à l'endroit des structures à enquêter. Des rendez-vous ont été pris auprès des acteurs par téléphone ou directement sur le site d'enquête pour les entretiens, en fonction de leur disponibilité.

Recrutement d'enquêteurs : Un binôme d'enquêteurs a été recruté par département dans le Mono et le Borgou et deux dans le Littoral. Les enquêteurs ont été briefés sur la méthodologie de l'étude et le remplissage des outils. Ils ont administré les questionnaires pour les usagers et les auto-écoles. Dans chaque département ces enquêteurs travaillent trois jours consécutifs pour collecter les données concernant ces cibles.

Pré test : Un prétest des outils a été fait à Cotonou et les amendements ont été intégrés aux outils avant leurs multiplications.

2.8. Difficultés et limites

L'étude s'est globalement bien déroulée mais a toutefois connues certaines difficultés telles que :

- La non disponibilité de certaines personnes ressources à enquêter malgré toute les démarches dans certaines structures (cas de la direction de la police républicaine, du fonds de garantie automobile, de certains hôpitaux) ;
- La difficulté d'avoir le consentement des usagers pour répondre à l'entretien ;
- La non disponibilité de certaines données ou la difficulté à avoir accès à certaines ;
- L'allongement de la durée de collecte du fait des tensions pré et postélectorales ;
- Les questions transversales du plan d'action africain pour la décennie de la SR 2011-2020 n'ont pas été évaluées.

3. Cadre d'étude

L'étude s'est déroulée au Bénin. Le Bénin est un État de la sous-région ouest africaine. Il est limité au nord, sur 277 km, par le Niger avec 120 km délimités par le fleuve Niger et au nord-ouest par le Burkina Faso (386 km), au sud par l'océan atlantique (121 km), à l'ouest par le Togo (651 km) et à l'est par le Nigeria (809 km). Il couvre une superficie de 114 763 km² et s'étend du sud au nord sur une longueur de 700 km. La largeur varie de 125 km le long de la côte à 325 km à la latitude Tanguéta-Ségbana. Administrativement, le pays est découpé en douze (12) départements. Ces départements sont divisés en soixante-dix-sept (77) communes et 5295



villages et quartiers de villes. Le Bénin est un pays membre de la Communauté Economiques Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine. Sa monnaie est le franc CFA. Il est également membre de l'organisation Internationale de la Francophonie (OIF) (7, 8). Selon les projections sur la base du dernier recensement général de la population et de l'habitat, en 2018 le Bénin avait une population de 11 496 140 habitants dont 44,6% est urbain, une croissance démographique de 2.77% par an, une densité de 100,11 habitants par km².

4. Résultats obtenus

4.1. Ressources et point de mises en œuvre des activités par volet

4.1.1. Volet 1 : Gestion de la sécurité routière

4.1.1.1. Cadre institutionnel de la sécurité routière au Bénin

Au Bénin, la sécurité routière (SR) est une priorité nationale. A cet effet, une institution chef de file en charge des questions de sécurité routière a été créée par le décret n° 87-442 du 29 décembre 1987 et placé sous la tutelle du Ministère chargé des Transports : le centre national de sécurité routière (CNSR). Ce décret de création du CNSR est actuellement en cours d'actualisation. Il s'agit d'un établissement public autonome à caractère administratif et social appuyée par l'Etat à travers le paiement des salaires aux agents de l'Etat détachés. Cette structure est administrée par un Conseil d'Administration qui vote son budget et adopte les bilans. Il dispose de cinq services centraux, trois cellules et douze services décentralisés et est dirigé par un Directeur assisté d'un cadre et d'un comité de Direction composé des Chefs de Services Centraux et des représentants du personnel. Il a l'obligation d'utiliser tous les moyens possibles pour réduire les accidents. Il a un pouvoir juridique et légal partiel.

Plusieurs structures interviennent dans la SR en plus de l'institution chef de file. Il s'agit du Ministère des Infrastructures et du transport, de la police républicaine, des sapeurs-pompiers, des sociétés d'assurances, du Ministère de la Santé, du Ministère de la Justice, du Ministère de l'Education, des syndicats de transporteurs, des ONG, des réseaux ou autres associations de la société civile (JCI par exemple).

Il n'existe pas un creuset de concertation des différentes parties prenantes de la SR (cadre de concertation), ce qui rend les échanges insuffisants et ne favorise pas des actions suffisamment intégrées. Il existe un problème de leadership institutionnel. Le MS, s'occupant de la prise en charge, est choisi par l'OMS comme point focal pour la décennie de la SR alors que le CNSR est l'institution chef de file.



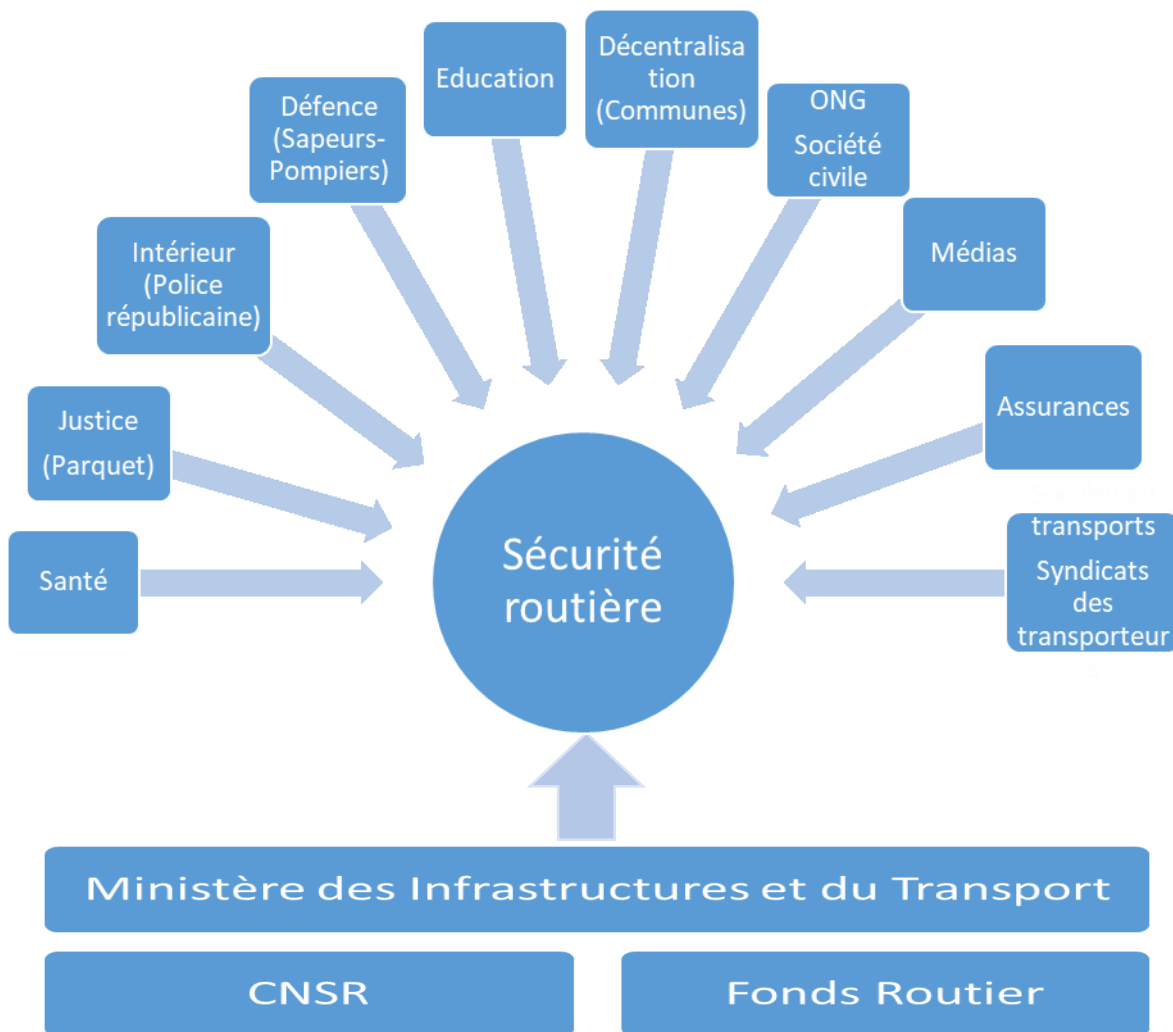


Figure 1 : Institutions impliquées dans la sécurité routière au Bénin

4.1.1.2. Cadre stratégique

Le Bénin ne dispose pas d'un document de politique en matière de SR. C'est le document de politique du ministère des travaux publics qui, pour le moment, prend en compte le volet SR. Un document de politique est en cours d'élaboration avec l'appui de Handicap International. La priorité du Bénin dans cette politique est la protection des usagers vulnérables.

Le Bénin ne dispose pas d'un plan stratégique pour la SR. Le plan décennal pour la SR a été élaboré dès le lancement de la décennie en 2011 et a été finalisé avec l'appui de l'OMS. Ce plan n'a pu être validé du fait du problème de leadership entre les ministères de la santé et des travaux publics. Toutefois, le CNSR élabore des plans de travail annuels, avec des objectifs et des activités bien précis, découlant du plan décennal et des orientations de la décennie mondiale pour la SR et tenant compte des données d'accidents, des problèmes récurrents qui prévalent sur le terrain ou des constats faits dans une population spécifiques. L'élaboration d'un plan stratégique pour la SR est actuellement en cours avec l'appui du SSATP de la Banque Mondiale.

4.1.1.3. Cadre légal et administratif

Sur le plan national



Il existe plusieurs textes (décret, arrêtés, etc.) réglementant la sécurité routière au Bénin. Toutefois, on note une insuffisance au niveau des textes législatifs, surtout ceux concernant les mesures pour prévenir les accidents ou leur gravité. Ainsi on peut noter que le Bénin ne dispose pas d'un code de la route mais d'un arrêté portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique datant de 1956. Actuellement il a été élaboré un projet de loi portant code de la route qui n'est pas encore adopté. Parmi les textes existants, on peut citer entre autre :

- Décret N° 69-135/MTPT du 07 février 1969 portant création de la direction des transports terrestres modifié par le décret N°2016-205 du 04 avril 2016 création, attributions, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des Transports Terrestres
- Décret N°72-113 du 27 avril 1972 prescrivant le port obligatoire de casque par les conducteurs et passagers des engins à deux roues ou assimilés munis d'un moteur thermique
- Décret N° 79-109 du 15 mai 1979 portant réglementation des transports routiers en République du Bénin ;
- Décret N° 87-442 du 29 décembre 1987 portant création du Centre National de Sécurité Routière
- Décret N° 87-442 du 29 décembre 1987 portant approbation des statuts du Centre National de Sécurité Routière
- Décret N° 96-373 du 29 août 1996 portant approbation des statuts du Fonds Routier ;
- Décret N° 99-647 du 30 décembre 1999 portant réforme des conditions de délivrance de permis de conduire en République du Bénin ;
- Décret N° 2000-617 du 29 décembre 2000 portant réglementation de l'importation, de la commercialisation et de la distribution des matériels et biens d'équipements d'occasion ;
- Décret N° 2001-092 du 20 février 2001 portant classement des voies d'intérêt économique, touristique et stratégique ;
- DECRET N°2004-710 du 30 décembre 2004 portant obligation d'importer des véhicules automobiles équipés de pots catalytiques ;
- Décret N° 2008-194 du 8 avril 2008 portant modalités de perceptions et de répartitions des pénalités relatives aux infractions à la réglementation routières recouvrables par le CNSR ;
- Décret N° 2011-713 du 21 octobre 2011 portant conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin;
- Décret N° 2013-349 du 04 septembre 2013 portant réforme du système d'immatriculation et de ré-immatriculation des véhicules en République du Bénin ;
- Décret N°2016-418 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports ;
- Décret N°2017-300 du 21 juin 2017 portant actualisation des statuts de l'Agence Nationale des Transports Terrestres ;
- Décret N°2017-546 du 22 novembre 2017 portant réglementation de la mise en circulation des véhicules à vitres teintées ou vitres opaques en République du Bénin ;
- Arrêté général 6138/M du 24 juillet 1956 portant réglementation de la circulation des voies routières ouvertes à la circulation publique ;



- Arrêté N°0026/MTPT/DTT/SEDR du 11 juillet 1992 portant réglementation de l'examen de permis de conduire les véhicules automobiles ;
- Arrêté interministériel Année 1995 N°037/MTPT/MISAT/MEHU/DC du 10 novembre 1995 portant réglementation de la circulation et du stationnement des gros porteurs et véhicules assimilés ;
- Arrêté N°005/MTPT/DC/DTT/SEDR du 31 janvier 1997 portant réglementation des examens de permis de conduire des mutilés et infirmes ;
- Arrêté N°016/MTPT/DC/SG/DTT du 05 mai 1999 portant fixation des normes et qualité des plaques d'immatriculation, des cartes grises et des livrets de bords ;
- Arrêté N°019/MTPT/DC/SG/DTT du 05 mai 1999 portant immatriculation des véhicules dans les séries CMD-CD-IT-CC-OI-AT-ONG en République du Bénin ;
- Arrêté interministériel Année 2000 N°024/MTPT/DC/MDN/MISAT du 20 mars 2000 portant institution du bulletin d'analyse des accidents constatés (BAAC) en République du Bénin ;
- Arrêté Année 2005 N°045/MTPT/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER du 19 août 2005 portant réglementation des conditions de délivrance de permis de conduire international en République du Bénin ;
- Arrêté interministériel Année 2006 N°012/MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER du 07 mars 2006 portant réglementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passagers (taxis-motos) ;
- Arrêté interministériel Année 2006 N°017/PT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER du 20 mars 2006 portant réglementation de l'usage des téléphones mobiles dans la circulation
- Arrêté Année 2007 N°027/MDCTTP-PR/DC/SGM/CNSR/SA du 09 mai 2007 portant création d'une commission technique spéciale de retrait des permis de conduire ;
- Arrêté interministériel Année 2008 N°051/MDCTTP-PR/MECDN/MISP/DC/SG/CTTTA/DGTT/DERC du 26 mai 2008 portant réglementation de la circulation des gros porteurs et véhicules assimilés et des chargements et déchargements desdits aux heures de pointe dans la ville de Cotonou ;
- Arrêté N°069/MTPT/DC/SGM/DGTT/DRH/SA du 07 août 2013 portant attributions, organisation et fonctionnement de la direction générale des transports terrestres ;
- Arrêté interministériel N°152/MISP/MTPT/MISPC/MDN/DC/SGM/DGTT/DERC du 16 octobre 2015 portant réglementation des véhicules automobiles pouvant faire usage de gyrophare en République du Bénin modifié par l'arrêté interministériel N°076/MISP/MDN/MIT/DC/SGM/ANaTT/SA du 20 avril 2016 portant réglementation des véhicules automobiles pouvant faire usage de gyrophare en République du Bénin ;
- Arrêté Année 2016 N°025/MTPT/DC/SGM/DGTT/DERC/SERC/SA du 1^{er} avril 2016 portant réglementation du contrôle des titres de transports en République du Bénin.

Sur le plan international

Il existe un problème de conformité avec les textes de l'UEMOA. La convention de 1968 de Vienne n'a pas été ratifiée par le Bénin mais cette convention est appliquée (par exemple, la convention de Vienne prévoit des triangles et des losanges et le Bénin a adopté le triangle



comme prévu par la convention). La procédure de ratification de la convention de 1968 est actuellement en cours. Le Bénin n'a pas aussi ratifié la charte Africaine sur la SR.

Le Bénin a adhéré au Code des Assurances de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) qui institue entre autres une assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques et un Fonds de Garantie Automobile chargé de supporter les frais médicaux et d'indemniser les victimes d'accident, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré.

4.1.1.4. Système de données

Au Bénin, il existe un système de signalement qui enregistre tous les accidents de la voie publique (AVP) constatés par la police. L'enregistrement des accidents est harmonisé et se fait sur les bulletins d'analyses des accidents constatés (BAAC). Le BAAC permet d'enregistrer toutes les informations sur les circonstances de l'accident, la localisation, les victimes, les véhicules impliqués, les dommages à la route. La définition de victime d'accident (tués ou blessés lors de l'accident) et d'accident mortel (décès sur le champ ou dans les trente jours) est conforme à celle acceptées sur le plan international. Le BAAC est rempli par la police républicaine et est transmis au CNSR (direction générale) pour saisie dans un système informatisé. Des bulletins annuels sont publiés.

En vue d'assurer le remplissage correct du BAAC, le CNSR dote les unités de police républicaine de matériel (GPS et trousse d'intervention) et assure leur formation sur le remplissage de l'outil. En 2018, y a eu une modernisation de la collecte de données avec l'acquisition de smartphones pour l'enregistrement des données et la géolocalisation des accidents. Les policiers républicains ont été formés à l'utilisation de cet outil en commençant par ceux du corridor Bénin-Togo.

Bien que des efforts soient faits pour une modernisation de la collecte de données, ce système connaît quelques faiblesses. Au niveau de la police, le système n'est pas informatisé et il y a une insuffisance de géolocalisation des accidents. On note aussi une sous notification des accidents car beaucoup d'accidents continuent d'échapper aux constats. De plus, la base de données est sous-utilisée et la publication des bulletins annuels connaît quelque retard. Le dernier numéro publié est celui de 2015.

Il existe également un système national d'information et de gestion sanitaire (SNIGS), informatisé et est accessible en ligne, qui enregistre les données sanitaires dont les cas de traumatismes par accidents de la route. Le SNIGS également n'est pas exhaustif car plusieurs formations sanitaires privées ne fournissent pas les données et certains grands hôpitaux nationaux comme le Centre National Hospitalier Universitaire Hubert Koutoukou Maga (CNHU-HKM) et l'Hôpital d'Instruction des Armées (HIA) de Cotonou ne fournissent pas les données mensuellement comme requis.

On note une insuffisance des données d'études pour contribuer à l'orientation de la politique en matière de SR. Il n'existe pas d'enquête nationale renseignant sur la prévalence des accidents de la route, leur gravité et leurs conséquences. Quelques recherches sont menées dans le domaine de la SR parmi lesquelles on peut citer un comptage routier réalisé en 2016 par le CNSR, deux études menées par l'ONG Alinagnon en partenariat avec Handicap international. Actuellement le projet ReMPARt de l'IRSP fait plusieurs recherches dans ce domaine. En



milieu hospitalo-universitaire, quelques recherches sont réalisées par les praticiens hospitalo-universitaires.

4.1.1.5. Financement

Des ressources sont disponibles pour la SR. Chaque structure impliquée dans la SR a un budget. Pour chacune des institutions publiques, il existe des financements du Budget national. Le CNSR, étant une institution autonome, n'a pas un financement direct de l'Etat. Quelques partenaires internationaux interviennent dans le domaine de la SR, essentiellement Handicap International (HI) et la Banque Mondiale. Certaines structures sont financées par d'autres (par exemple les ONG peuvent être financées par plusieurs structures nationales et/ou internationales).

Les ressources disponibles sont insuffisantes et ne permettant pas de réaliser certains grands projets pour atteindre les objectifs de réduction des AVP comme par exemple les radars. Pour le CNSR, 90% de ses ressources proviennent du contrôle technique donc si toutes les ressources planifiées au cours d'une année n'arrivent pas à être encaissées, cela limite le financement des activités. Par exemple, en 2018 le CNSR a pu encaisser 83% des ressources prévues (2637407672 sur 3390662560).

La part de financement qui devrait être accordé (10% du budget national attribué pour les infrastructures routières et 5% du Fonds routier) pour la sensibilisation des usagers n'est pas effective.

4.1.1.6. Ressources humaines

Il y a une disponibilité de ressources humaines qualifiées dans la plupart des institutions impliquées dans la SR, mais on note une insuffisance de ces ressources en qualité et en quantité entraînant une forte sollicitation des agents. Il n'existe pas d'école de formation sur la SR au Bénin. Aussi il n'existe pas une base de données disponible qui recense ces ressources humaines. Un travail de recensement des ingénieurs de la route est actuellement en cours au niveau de l'ordre des ingénieurs. Il n'y a pas d'ingénieurs spécialisés en SR au CNSR. Les acteurs intervenant dans la SR sont formés et informés grâce aux échanges et rencontres internationaux et la décennie d'action pour la SR leur sert de document d'orientation.

4.1.1.7. Evaluation de la performance du Bénin pour le volet 1

Sur vingt-trois (23) activités recommandées, le Bénin a suivi entièrement onze (11), en partie cinq (5) et n'a pas suivi sept (7). Le point de mise en œuvre des recommandations se trouve à l'annexe 2.

4.1.2. Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité

4.1.2.1. Le réseau routier

Le Bénin, est un pays qui manque cruellement d'infrastructures de transport. Aussi, plusieurs infrastructures sont dans un état délabré. Il existe un document de classification des routes au Bénin. Le réseau routier classé est constitué de routes revêtues et de route en terre. En 2018, les routes revêtues et routes en terre étaient de 5944,57 km. Ces routes sont réparties en 7 routes classées Nationales Inter-Etats d'une longueur d'environ 2.178 km, 39 routes Nationales d'une



longueur d'environ 3.767 km. En dehors de ces routes classées, on note les voiries urbaines d'environ 55 km (dans les villes de Cotonou et de Porto-Novo) et les pistes rurales d'environ 48 000 km.

Pour ce qui est de l'état du réseau, il est défini à travers des campagnes annuelles d'inspection puis des collectes de données routières (telles que le comptage des véhicules, l'agressivité de la route, le fonctionnement des ouvrages hydroélectriques). Ceci permet de calculer l'indice d'état du réseau routier. Il existe une grille pour cette évaluation. En 2018, 50% des routes revêtues et en terre étaient en état acceptable et 37,5% en mauvais état.

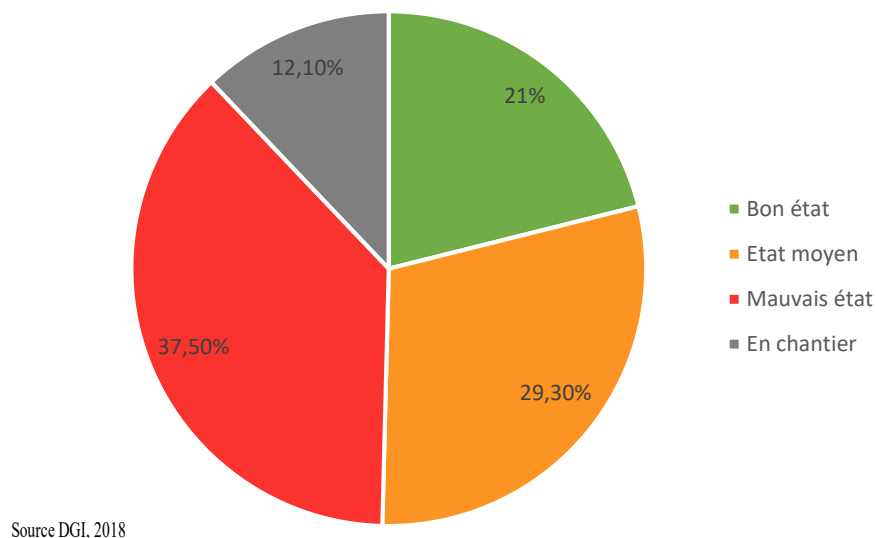


Figure 2 : Etat du réseau routier au Bénin en 2018

4.1.2.2. *Le trafic routier*

Le trafic moyen journalier était de 3875 véhicules par jour en 2011 pour toutes les routes et 5796 véhicules par jour en 2018 pour toutes les routes. Il variait entre 1207 et 82170 véhicules par jour pour les RNIE et entre 73 et 24528 véhicules par jour pour les RN en 2018. Les tronçons des routes les plus fréquentées sont celles de Sèmè-Porto Novo, Pk8-Cotonou-Sèmè, Avrankou-Igolo, Ouidah-Godomey, Akassato-Allada, Sehouè-Bohicon, èmbèrèkè-Kandi, Natitingou-Sortie, Abomey-Bohicon, Banikoara-Tobre, Pahou-Tori Bossito, Sékou-Adjan et Wadon-Medédjo.

4.1.2.3. *Construction et entretiens des routes*

Le Ministère des Infrastructures et du Transport (MIT) à travers ces directions, essentiellement la Direction Générale des Infrastructure (DGI), gère le réseau routier au Bénin.

L'entretien des routes se fait par le MIT et les communes. Toutes les routes revêtues et en terre sont gérées par le MIT. Les pistes sont gérées par les communes. Environ 6000 km de ces pistes sont gérés par le ministère en appui aux communes. Selon les nouvelles réformes en cours dans



le milieu des transports terrestres, une nouvelle société (la Société des Infrastructures Routières du Bénin) va gérer les réseaux à péage. Les travaux routiers se font par le principe du faire-faire avec consultation de bureaux d'études et d'entreprise et une supervision se fait par le MIT. Différents types de travaux routiers sont réalisés sur le réseau à savoir les entretiens courants manuels (balayage, désherbages, etc.), les entretiens courants (programme d'entretien mis en place à la réception de la voie), les entretiens périodiques (tracé des signalisations horizontales, mise en place des signalisations verticales, etc.), les réhabilitations avec possibilité de renforcement des structures, la modernisation du réseau (exemple du changement d'une piste en route, de l'aménagement et du bitumage d'une route en terre, etc.), la reconstruction d'une route, la construction de la route.

L'entretien des routes est financé par le PIP. En dehors du PIP, le Fonds Routier contribue au financement de l'entretien du réseau routier. Ce financement est transmis à la DGI et aux directions départementales du MIT. Le Fonds routier paie aussi les dégâts matériel causés par les accidents et dont les auteurs ont pris la fuite. Il finance aussi les campagnes de données routières pour la DGI. On note une insuffisance de ressources pour l'entretien régulier de toutes les voies. Le besoin minimum pour l'entretien routier est d'au moins 70 milliard par an, ce besoin est rarement couvert à 50%. L'entretien des routes reste insuffisant et pas toujours régulier.

4.1.2.4. Normes de construction de routes et audit de sécurité des voies

Le Bénin ne dispose pas de normes spécifiques pour la construction des voies. Il s'aligne généralement sur les normes françaises mais plusieurs routes sont construites selon différentes normes étrangères en fonction des exigences des financements.

Avant la construction de toute nouvelle voie, des études environnementales, sociales et de sécurité routière sont faites. Il est aussi réalisé des audits de sécurité des voies en vue de prendre des mesures correctives ou d'autres mesures pour les besoins et la sécurité de tous les usagers. Il existe des guides d'audit de sécurité routière.

4.1.2.5. Séparation de voies et signalisations

Pour la plupart des routes, il est aménagé des espaces pour la circulation des piétons. Très peu de voies sont conçues de manière prendre en compte les modes de transport essentiellement la séparation des deux roues et si possibles les gros véhicules. Ainsi, malgré le nombre galopant des deux roues, très peu de voies prévoient les pistes cyclables. Une solution palliative trouvée pour rendre plus fluide la circulation et réduire les risques pour ces usagers est de leur faire utiliser les voies riveraines. Il n'y a pas aussi de voies séparées pour les gros porteurs. Afin de réduire les risques d'accidents des horaires de circulation sont fixées pour ces gros porteurs mais elles ne sont pas souvent respectées sur les tronçons en l'absence de contrôle policière.

Les signalisations horizontales n'étaient plus visibles sur plus de la moitié des tronçons observés. Ainsi, au niveau des carrefours, les passages pour les piétons n'existaient pas. Les feux tricolores n'étaient installés qu'au niveau de la moitié environ des carrefours observés, et certains de ceux existants étaient non fonctionnels. Ce phénomène s'observe moins dans le



Cotonou. Les signalisations verticales sont souvent présentes même si certains étaient couchés du fait des accidents de la route.

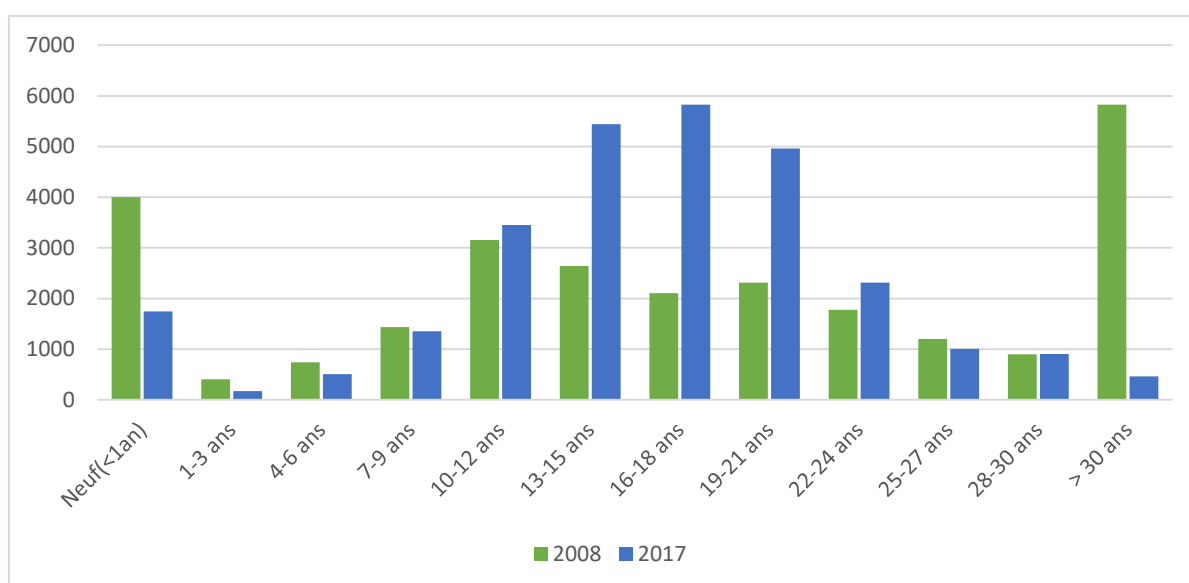
4.1.2.6. *Evaluation de la performance du Bénin pour le volet 2*

Sur six (06) activités recommandées, le Bénin a suivi en partie cinq (5) sont suivie et une (01) est non applicable. Le point de mise en œuvre des recommandations se retrouve dans le tableau ci-après

4.1.3. *Volet 3 : Sécurité des véhicules*

4.1.3.1. *Le parc automobile*

Au Bénin, les véhicules utilisés sont essentiellement des véhicules à carburant. Le nombre de véhicules immatriculés a galopé les trente dernières années. Il est passé de 4550 (dont 1295 motos et 2271 voitures particulières) en 1988 à 197 729 (dont 173 344 motos et 19 374 voitures particulières) en 2018, soit un accroissement annuel moyen de 11%. Le nombre de voitures particulières a été multiplié par 8,5 et celui de motos par 134. La majorité des voitures sont des voitures usagées importées. L'âge moyen des véhicules immatriculés variait entre 13 et 18 ans les dix dernières années (2008-2017). En 2017, 70% des véhicules immatriculés avaient un âge variait entre 10 et 21 ans. La proportion de véhicules âgés de plus de 30 ans a considérablement diminuée depuis 2012 (22% en 2008 contre 1,6 % en 2017). On note l'utilisation des véhicules non conformes aux normes de sécurité prioritaires.



Source : ANaTT

Figure 3 : Répartition des véhicules immatriculés en 2008 et 2017 au Bénin en fonction de leur âge.

4.1.3.2. *Homologation des nouveaux véhicules*

Il n'existe pas des normes concernant les types et les caractéristiques de véhicules à importer au Bénin ou le nombre maximum d'années qu'un véhicule doit rester en circulation. Il n'y a pas



d'exigences particulières en matière de technologie pour les véhicules pour réduire le risque pour les usagers vulnérables. Toutefois, il existe un décret portant obligations d'importer les véhicules automobiles équipés de pots catalytiques et un texte réglementaire définit les conditions d'importation des véhicules usagés qui stipule que seuls les matériels en bon état répondant aux normes préalablement établies doivent être importés. Pour les véhicules d'occasion, seuls ceux dont la durée d'utilisation ne dépasse pas 10 ans pour les véhicules de tourisme et 13 ans pour les véhicules utilitaires devraient être importés. Ces textes ne sont pas appliqués. Cette situation fait que des véhicules très vieux, des véhicules ne répondant pas aux normes du code routier appliqué au Bénin (par exemple véhicules à volant à droite) sont importés dans le pays.

Concernant les motos, il existe une loi exigeant que les motos à quatre temps soient utilisées. Malgré cette loi, il existe de vieilles motos à deux temps qui continuent de circuler.

4.1.3.3. Incitation fiscale

Il n'existe pas de mesures incitatives pour l'importation de véhicules neufs ou moins usagés tels que par exemple les exonérations de certaines taxes, la réduction du coût de dédouanement ou la subvention de l'état pour les véhicules homologués neufs ou moins usagés, etc.

4.1.3.4. Contrôles techniques

Les textes prévoient que tous les types de véhicules fassent les contrôles techniques mais dans la réalité les deux roues et les tricycles ne sont pas contrôlés donc ne font pas de visite technique. Le Bénin dispose de 12 centres de contrôles techniques répartis sur l'ensemble du territoire (Ekpè, Tangbo, Lokossa, Ouidah, Natitingou, Parakou, Djougou, Kandi, Pobè, Dassa, Agonlin, Bohicon). La périodicité de la visite technique varie en fonction du type de véhicules. Elle est trimestrielle pour les véhicules de transport en commun, semestrielle pour les camions et poids lourds y compris les bus (>3,5 tonnes) et annuelle pour les véhicules utilitaires, les véhicules de tourisme et ceux personnels. Si le véhicule présente des défauts lors de la visite technique, il y a des sanctions fonction de la gravité de la défectuosité du véhicule. En cas de contrôles routiers, si la visite technique est non à jour il y a des sanctions qui peuvent être le retrait des pièces, une contravention et/ou une obligation de faire la visite technique. Si le véhicule présente une défectuosité lors du contrôle routier, même si la visite technique à jour, il y a possibilité de contravention.

4.1.3.5. Evaluation de la performance du Bénin pour le volet 3

Sur cinq (05) activités recommandées, le Bénin a suivi entièrement deux (2) et n'a pas suivi trois (3). Le point de mise en œuvre des recommandations se retrouve dans le tableau ci-après

4.1.4. Volet 4 : Sécurité des usagers

4.1.4.1. Sensibilisation et éducation des usagers

Diverses activités sont réalisées, par le CNSR ou autres acteurs (ONG, presse, etc.), pour sensibiliser et éduquer les populations parmi lesquelles on peut citer :



- ☞ L'intégration de leçons sur la sécurité routière dans le programme scolaire du primaire ;
- ☞ La mise en œuvre d'un programme de facilitation scolaire consistant à doter les écoles de kits de SR, à aider les enseignants à apprendre les notions élémentaires de sécurité routière aux écoliers, à former des clubs de SR au sein des écoliers ;
- ☞ La sensibilisation et le plaidoyer auprès des collectivités locales (formation des chefs d'arrondissements et chefs de villages) pour prendre en charge la sécurité routière ;
- ☞ La sensibilisation des usagers sur divers thèmes. Il peut s'agir de campagne de masse (de proximité, à travers les média, les réseaux sociaux, les GSM, les affiches et prospectus, des projections de film et avec l'appui de certains artistes) ou de communication interpersonnels (lors des contrôles, des visites techniques, grâce aux clubs de sécurité routière mis en place dans certaines écoles). Les sensibilisations peuvent être organisées ou commanditées par le CNSR qui contractualise avec la presse et des ONG. Ces partenaires de la SR (ONG, presse, etc.) peuvent organiser directement des activités de sensibilisation autofinancées ou financées par d'autres sources. Les thèmes des campagnes de sensibilisation sont choisis en se référant au plan annuel de travail du CNSR, mais aussi en tenant compte des données d'accidents, des problèmes récurrents qui prévalent sur le terrain ou des constats faits dans une population spécifique.

Les ONG sont des partenaires du CNSR qui interviennent essentiellement dans la sensibilisation et la formation des usagers sur la SR mais aussi dans la dotation en, matériel (de protection et de visibilité, signalisation), les plaidoyers, la recherche, l'assistance aux victimes.

L'insuffisance de ressources affecte la mise en œuvre de cette activité. Il faut noter que les messages des campagnes de sensibilisation ne sont pas toujours évalués et ne sont parfois pas en adéquation avec le contexte du pays. C'est le cas par exemple de la campagne "Roulez à droite" en cours sur toutes les grandes voies alors que normalement la circulation à droite est exigée sur des voies admettant au moins une vitesse de 110 km/h au moins et que les voies existant au Bénin ne devraient pas permettre de rouler au-delà de 90km/h.

4.1.4.2. *Formation des conducteurs*

Il existe des textes réglementant l'examen de permis de conduire au Bénin. Il existe dix types de permis regroupés en trois catégories que sont la catégorie 1 (A1 A2 A3 et B), la catégorie 2 (C et C1) et la catégorie 3 (D Restrictif, D plein, E et F). Le programme de formation pour les conducteurs comprend un volet théorique et un volet pratique et intègre la formation au premier secours. Le document de bases est le code rousseau. Des manuels de formation sont conçus et cédés aux apprenants. La formation est obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules à moteurs. Les examens de conduite sont obligatoires après la formation en vue de l'obtention du permis de conduire. Le permis peut être renouvelé lorsqu'il est détérioré ou expiré (poids lourds) mais le candidat n'a plus besoin de passer un test pour le renouveler.

Les formations sont faites par des prestataires (auto-école) privés agréés qui sont périodiquement évalués. Les examens de conduite sont organisés par des examinateurs nommés par l'ANaTT et ayant prêté serment devant un juge du tribunal de première instance.

Il existe une base de données informatisée des auto-écoles. 200 auto-écoles enregistrées à fin 2018 dont 122 dans AL, 08 dans AD, 26 dans OP, 18 dans BA, 19 dans ZC et 07 dans MC. Il

existe aussi une base de données informatisée de toutes personnes ayant été admis à l'examen et obtenu son permis de conduire au Bénin.

Il faut noter que les contrôles de permis ne se font que pour les quatre roues et plus. Ceci fait que la majorité des conducteurs de deux-roues n'ont pas de permis.

4.1.4.3. Mesures de protection, contrôles et sanctions

Bien que le Bénin soit en avance sur plusieurs plans en termes de SR, il existe une défaillance au niveau des textes législatifs. Pour l'application des textes, des contrôles et des répressions se font. Ces contrôles ne sont pas forcément permanents ou réalisés pour toutes les mesures. Des sanctions sont prévues, pour certaines infractions. Les sanctions sont essentiellement des pénalités, la fourrière voir des emprisonnements (en cas de récidives ou d'accidents). Les populations sont conscientes qu'il existe des sanctions mais sont très peu informées des sanctions exactes.

Port de casque

Il existe une loi sur le port obligatoire de casque par les conducteurs et passagers des engins à deux roues ou assimilés munis d'un moteur thermique avec des arrêtés préfectoraux prises par trois départements (Littoral, Borgou et Ouémé). Le décret mentionne que le modèle de casques à porter doit être agréé par le Ministère des transports et que les casques doivent avoir une calotte rigide et un système de suspension et les sociétés de vente devront se conformer aux prescriptions. Il faut noter qu'en dehors de ce qui est mentionné dans ce décret, aucune norme n'a jamais été fournie et imposé par le ministère des transports. Un effort d'application pour le port de casque se fait dans toutes les grandes villes, surtout à Cotonou, mais juste pour les conducteurs de motos et pas pour les passagers remorqués. Aussi dans les zones de répression le contrôle porte aussi sur la forme du casque qui doit disposer d'une calotte et d'un système de suspension.

Ceinture de sécurité

Il n'y a pas de textes pour la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenus des enfants. Des contrôles inopinés pour le port de ceinture de sécurité sans sanctions mais suivis de sensibilisation des usagers, se font sporadiquement sur certains axes routiers.

Portable au volant

Il existe un arrêté qui interdit l'utilisation du portable dans la circulation à tout conducteur y compris les bicyclettes. Des contrôles inopinés suivis sanctions se font pour le téléphone au volant.

Couloirs de circulation

Il n'y a pas de textes spécifiques au respect des couloirs de circulation mais les mesures générales de l'arrête de 56 prennent cet aspect en compte. Pour les couloirs de circulation et respect des feux, les contrôles se font surtout sur les grands axes avec des sanctions mais plusieurs feux sont souvent non fonctionnels.

Limitation de la vitesse

Il existe un décret 2008 réprimant l'excès de vitesse avec limitation de la vitesse à 50km/h en agglomération. Pour l'application des textes, on peut noter qu'il n'existe presque pas de



contrôle pour la limitation de vitesse, sauf en cas d'accidents. Mais récemment des radars sont placés sur quelques axes.

Alcool et conduite

Il n'y a pas de test sur l'alcool et la conduite de véhicules, mais l'arrêté général de 1956 sanctionne l'ivresse. Vu qu'un individu peut être sous l'effet de l'alcool sans être ivre les normes françaises (code routier) sont appliquées lors des contrôles (si 05-08 g/dl il y a contravention, si plus c'est un délit)

Autres excitants et conduite

Pas de textes spécifiques à l'utilisation de la drogue et autres excitants par les conducteurs de véhicules, toutefois il existe des textes interdisant la prise de drogues au Bénin

4.1.4.4. Evaluation de la performance du Bénin pour le volet 4

Sur vingt-six (26) activités recommandées, le Bénin a suivi entièrement neuf (9), en partie huit (8), n'a pas suivi six (6) et trois (3) sont non applicable. Le point de mise en œuvre des recommandations se retrouve dans le tableau ci-après

4.1.5. Volet 5 : Soins après accidents

4.1.5.1. Soins pré hospitaliers

Bien que le plan national de développement sanitaire prévoie réduire la mortalité due aux accidents de la voie publique, il n'existe pas un système de référence rapide et des soins pré hospitaliers adéquats des traumatisés, aggravant le taux de décès par accidents.

Au Bénin, il n'existe pas un numéro d'urgence national unique mais deux, un des sapeurs-pompiers et un de la police. Ces deux numéros ne sont pas liés mais la police républicaine et les sapeurs-pompiers travaillent en collaboration, les sapeurs-pompiers pour secourir les blessés et la police pour faire le constat et assurer la protection des lieux et des victimes.. Ces numéros couvrent l'ensemble du pays, toutefois, dans certaines localités, il y a parfois la faible couverture de réseau pour appeler les numéros d'urgence. On note que plus de la moitié des usagers connaissent au moins l'un des deux numéros ; ceux de Cotonou significativement plus que ceux des autres départements.

Les traumatisés par accidents de la voie publique sont référés vers les structures de santé de différentes manières. Les sapeurs-pompiers sont plus souvent appelés pour secourir les blessés, plus rarement le SAMU et moins encore des ambulances d'hôpitaux. Malgré l'existence de ces moyens de référence, plusieurs traumatisés sont portés à l'hôpital par des proches ou des témoins, sans parfois aucun respect des notions de secourisme.

4.1.5.2. Soins hospitalier

Le système de santé béninois à une organisation pyramidale avec des hôpitaux de référence nationaux (niveau central), des hôpitaux départementaux (niveau intermédiaire) et des hôpitaux de zone (HZ) et centre de santé au niveau périphérique. En dehors des structures publiques il existe une multitude de structures privées et confessionnelles (hôpitaux, polyclinique, clinique, cabinet médical, etc.) réparties sur l'ensemble du territoire mais plus concentrées dans les grandes villes. On note une bonne couverture du pays en structures sanitaires. Toutefois dans certains départements (surtout au nord), les hôpitaux de référence sont parfois très distants de



certaines localités. Le pays dispose d'écoles de formation de médecins généraliste et spécialistes, de paramédicaux (infirmiers, kinésithérapeutes, urgentistes, etc.)

Les soins pour les traumatisés sont offerts par toutes les structures mais les cas graves sont plus orientés vers les hôpitaux de référence. Tous les hôpitaux disposent du service minimum pour prendre en charge les cas de traumatisme. Les hôpitaux de zone et ceux privés réfèrent les cas dont la gestion les dépassent vers les centres hospitaliers départementaux ou nationaux. La majorité des hôpitaux de référence disposent d'un service de kinésithérapie pour la rééducation/réadaptation et d'un service social pour le soutien aux patients.

Le système de santé connaît certaines faiblesses limitant la prise en charge adéquate des traumatisés. Tous les hôpitaux ne disposent pas d'ambulances fonctionnelles et équipées pour référer au besoin un traumatisé grave vers un centre plus équipé. On note une insuffisance des ressources humaines qualifiées pour assurer les soins de qualité à plein temps dans plusieurs hôpitaux. L'insuffisance de ressources humaines et aussi l'insuffisance de couverture des traumatisés par des assurances ou des tiers payants limitent l'accès aux soins de ces derniers. Plus de la moitié des usagers enquêtés sont peu satisfaits de la qualité des soins offerts dans les hôpitaux et jugent ces soins passables ou médiocres.

Dans les hôpitaux, les soins sont payés par les patients ou leurs parents ou par un tiers payant (assureurs, Etat). Le système d'assurances au tiers est obligatoire pour tous les véhicules. Toutefois certains conducteurs ne disposent pas d'assurances et échappent aux contrôles policiers inopinés. Tous les hôpitaux, sauf HIA, acceptent les assurances. Certains hôpitaux ne sont pas en contrat avec toutes les sociétés d'assurance. Les patients assurés ont, dans ces cas, la possibilité de payer et de se faire rembourser par l'assureur. Les prises en charge de l'Etat ne sont acceptées que dans les hôpitaux publics, HIA n'accepte que les prises en charge militaires. Pour les traumatisés par accidents de la route, il est mis en place le Fonds de Garantie Automobile (FGA). Plus de la moitié des hôpitaux ignorent l'existence du FGA et les conditions pour faire bénéficier des patients traumatisés par accident de la route que l'auteur a abandonné. Tout cas d'accident mortel est porté devant la justice par les policiers. D'autres cas peuvent être portés devant la justice par les policiers ou par des victimes ou leurs familles.

Les victimes sont parfois sous-informées de leur droit et des démarches à suivre pour bénéficier de ces droits.

On note souvent un manque d'accompagnement et d'orientation des victimes ou des auteurs d'accidents accusés.

4.1.5.3. Evaluation de la performance du Bénin pour le volet 5

Sur dix (10) activités recommandées, le Bénin a suivi entièrement deux (2), en partie sept (7) et n'a pas suivi une (1). Le point de mise en œuvre des recommandations se retrouve dans le tableau ci-après

4.2. Les indicateurs de sécurité routière

Le nombre d'accidents constatés au Bénin a connu une baisse progressive entre 2000 et 2004. Entre 2007 et 2014, on note une augmentation progressive de ces chiffres puis une tendance à



la diminution. Quant au nombre de blessés et de tués. Ils augmentent proportionnellement au nombre d'accidents, le nombre de blessés demeurant légèrement inférieur au total d'accidents. Entre 2000 et 2002, ce nombre est nettement inférieur au nombre d'accident et en 2004 et 2005, il surpassait le nombre d'accidents. Le nombre de tués varie entre 8 et 20% des blessés (fig 4).

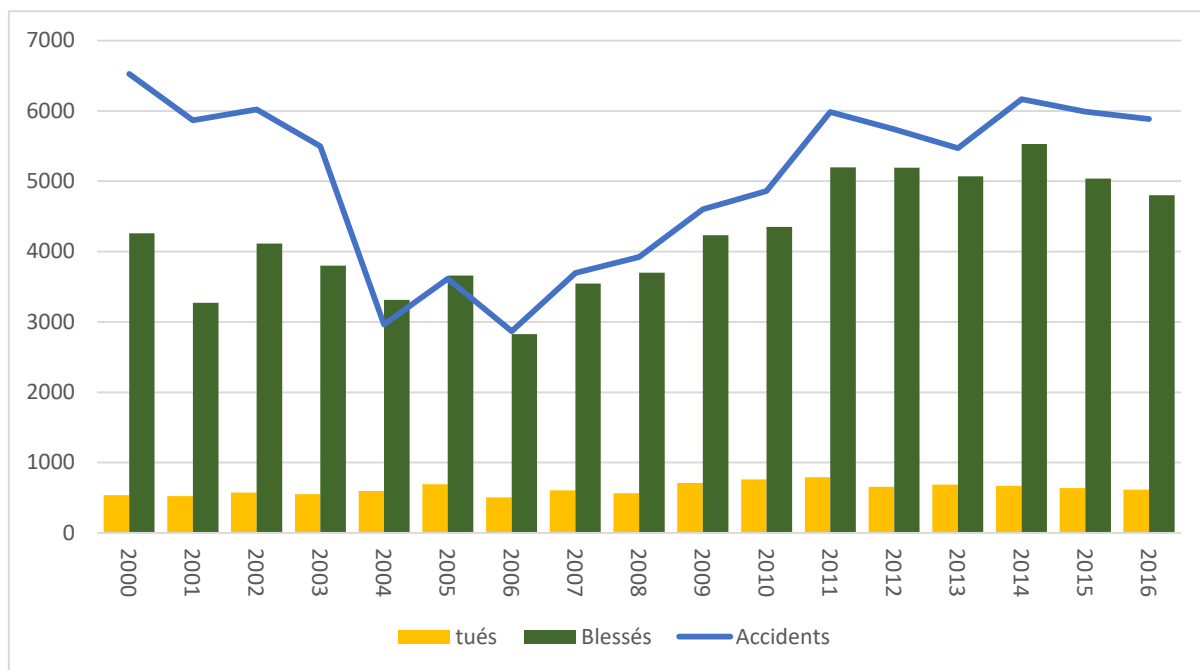


Figure 4 : Evolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués par année de 2000 à 2016 au Bénin.

On note très peu dévolution du nombre d'accidents par tranche d'âge du conducteur entre 2010 et 2016. La tranche d'âge de conducteur qui connaît plus d'accidents est celle de 31 à 40 ans. On note un effet de l'âge dans le nombre d'accidents par année (fig 5).

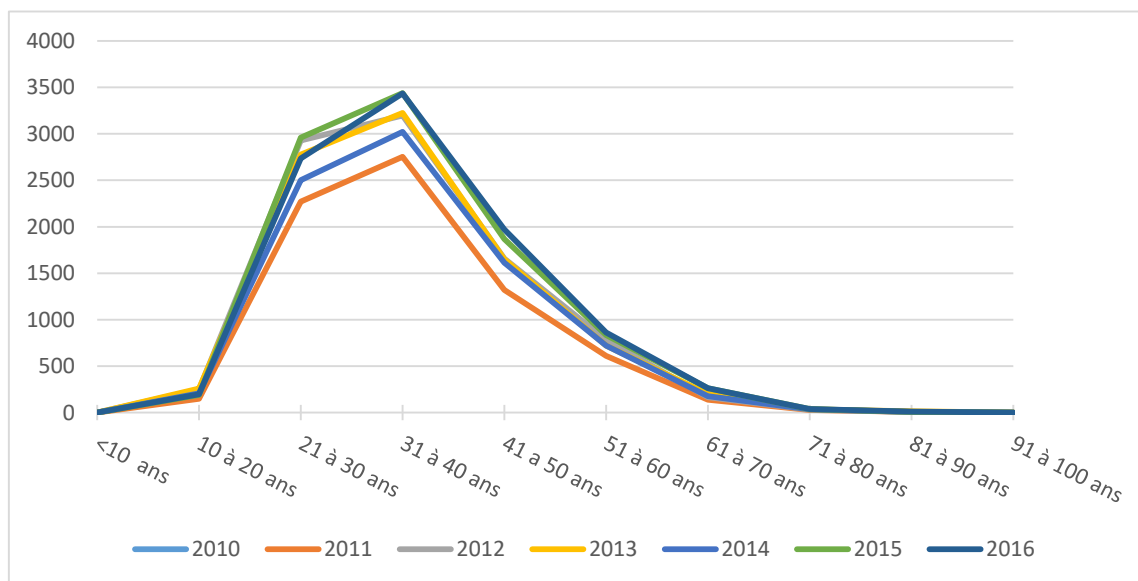


Figure 5 : Répartition des accidents par tranche d'âge du conducteur de 2010 à 2016 au Bénin



Les dégâts matériels sont plus important lors des accidents et leur nombre reste presque stagnant depuis 2014. Le nombre de blessés et de tués sont restés également presque constants entre 2011 et 2016 (fig 6)

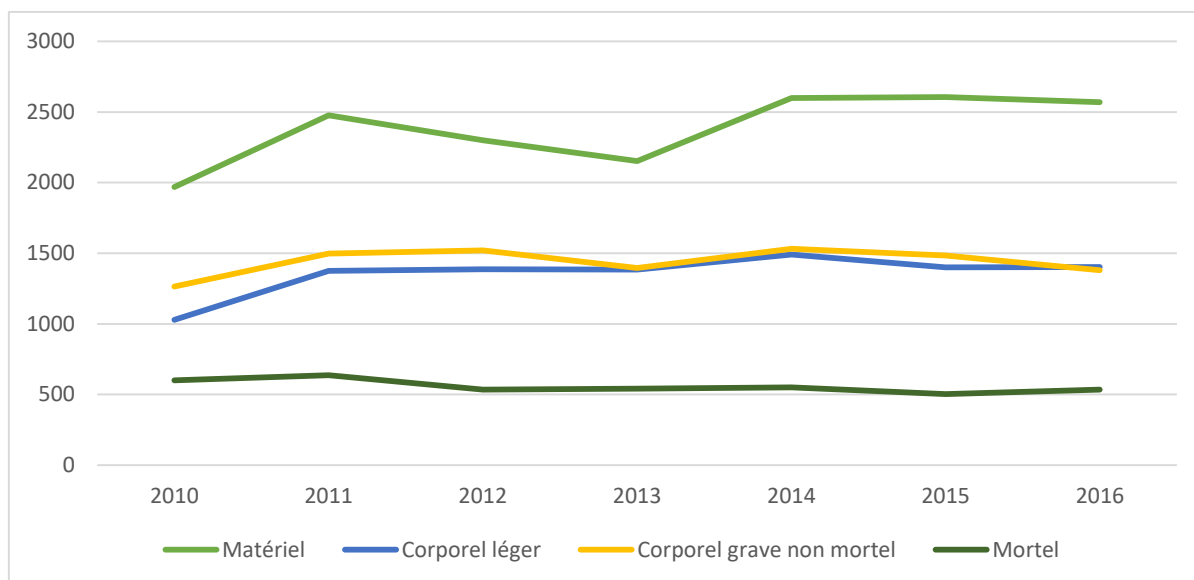


Figure 6 : Répartition des accidents en fonction de leur degré de gravité de 2010 à 2016 au Bénin

La majorité des accidents surviennent en zone urbaine et sur les RNIE ou les voiries nationales (fig 7 et 8)

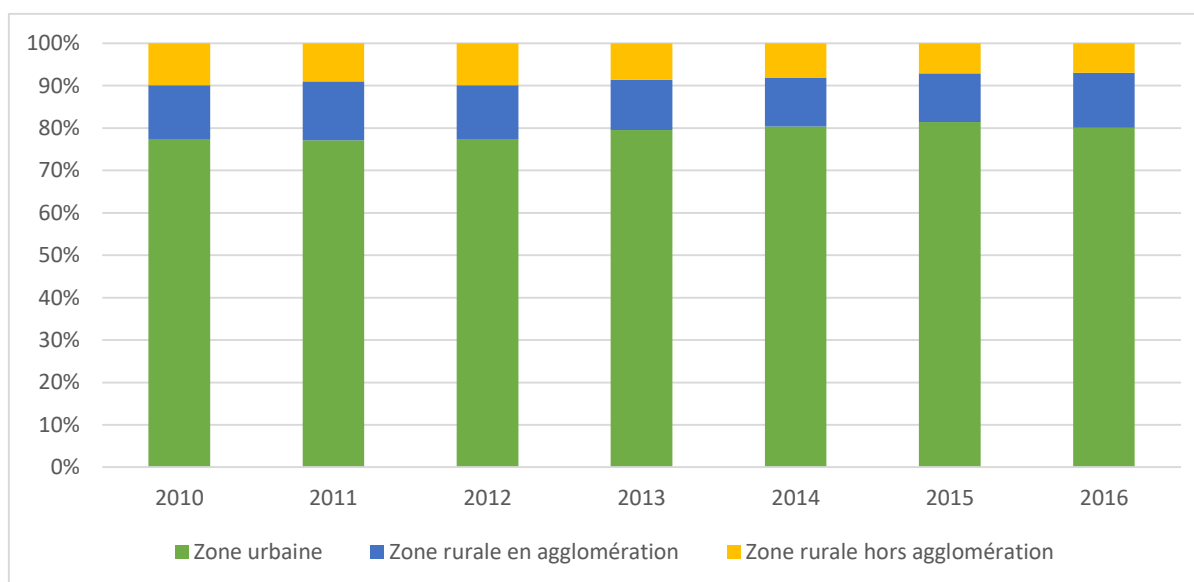


Figure 7 : Répartition des accidents en fonction de la zone de survenue de 2010 à 2016 au Bénin



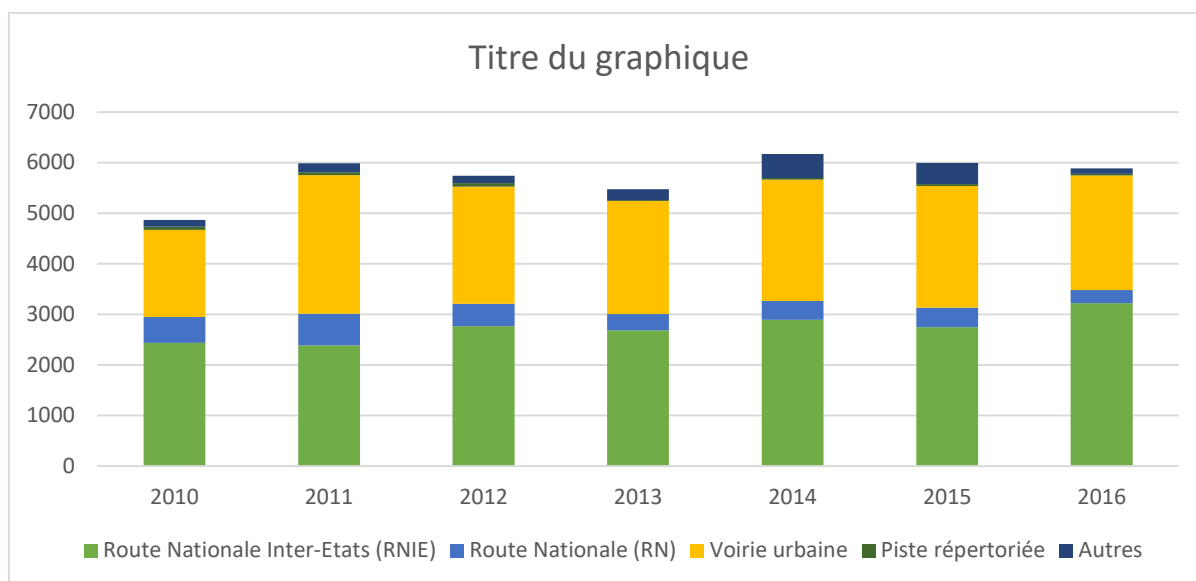


Figure 8 : Répartition des accidents en fonction du type de route de 2010 à 2016 au

Bénin

Jusqu'en 2015, les deux roues étaient impliquées dans beaucoup plus d'accidents que les poids lourds. On note une inversion de cette situation en 2016. Ceci pourrait s'expliquer par la séparation des couloirs de circulation pour les deux roues sur plusieurs axes à Cotonou et environ (fig 9)

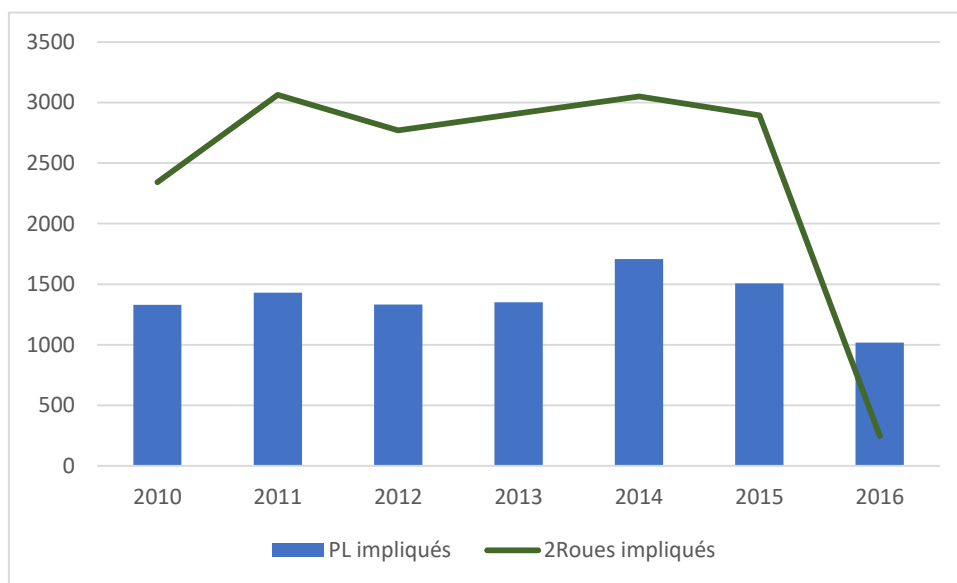


Figure 9 : Répartition des accidents l'implication des deux roues et des poids lourds de 2010 à 2016 au Bénin



Conclusion et suggestions

le Bénin a fait de grands efforts dans le domaine de la SR. Toutefois il persiste quelques insuffisances à prendre en compte dans les documents en cours d'élaboration et les activités mises en œuvre. A cet effet, les suggestions suivantes ont été faites par volet :

Volet 1 : Gestion de la sécurité routière

- Créer un cadre de concertation des différents acteurs de la SR
- Accélérer le processus de ratification de la convention de 1968
- Opter comme d'autres pays à laisser au premier ministre la coordination de la SR
- Accélérer le processus de finalisation et de validation du PSN de SR
- Accélérer le processus de finalisation et de validation du document de politique
- Faire des plaidoyers pour mobiliser des ressources financières afin de renforcer les actions menées dans le cadre de la SR
- Renforcer le système de suivi des accidents en vue de constater le maximum d'accidents
- Géo localiser tous les accidents constatés
- Améliorer la qualité des données collectées
- Mettre en place un observatoire des accidents pouvant assurer une intégration des données

Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité

- Prendre en compte le volet sécurité routière dans tous les projets de construction et de réhabilitation de routes
- Consulter le NCNSR sur tous les aspects liés à la SR dans les projets de construction des routes

Volet 3 : Sécurité des véhicules

- Faire appliquer les textes existants sur l'importation de matériels usagés
- Prévoir des mesures pour inciter les populations à acquérir des véhicules neufs conformes aux normes

Volet 4 : Sécurité des usagers de la route

- Prévoir des évaluations des campagnes de sensibilisation
- Elaborer ou mettre à jour les différents textes législatifs
- Accentuer les contrôles pour le respect des mesures de SR
- Définir les normes de casque à importer au Bénin
- Entendre le contrôle pour le port de casque aux passagers
- Pour assurer une meilleure protection des usagers, s'intéresser lors des contrôles au port correct du casque (pause correcte sur le crâne, fermeture et ajustement corrects du système de suspension)
- Subventionner les casques



- Mettre en place des mesures pour amener tous les usagers (surtout les conducteurs de deux-roues et de tricycles) à suivre les formations pour le permis de conduire

Volet 5 : Soins post-accident

- Former les conducteurs et autres usagers de la route sur les notions de secourisme
- Renforcer le plateau technique des hôpitaux

Tous les volets

- Augmenter le financement pour la SR
- Renforcer les structures en ressources humaines qualifiées

Pour améliorer la SR dans le pays, les suggestions suivantes ont été faites:

Volet 1 : Gestion de la sécurité routière

- Mettre en place un cadre de concertation des acteurs de la SR et un observatoire pouvant assurer une intégration des données des accidents, coordonnés au haut niveau (premier ministre ou présidence)
- Accélérer le processus de ratification de la convention de 1968
- Elaborer ou mettre à jour les différents textes législatifs
- Accélérer le processus de finalisation et de validation du PSN et du document de politique
- Faire des plaidoyers pour mobiliser des ressources financières afin de renforcer les actions menées dans le cadre de la SR
- Renforcer le système de suivi des accidents en vue de constater le maximum d'accidents et de géo localiser tous les accidents constatés
- Augmenter le financement pour la SR
- Renforcer les structures en ressources humaines qualifiées

Volet 2 : Sécurité des routes et mobilité

- Prendre en compte le volet SR dans tous les projets de construction et de réhabilitation de routes

Volet 3 : Sécurité des véhicules

- Définir les normes de véhicules à importer dans le pays
- Faire appliquer les textes existants sur l'importation de matériels usagés
- Prévoir des mesures pour inciter les populations à acquérir des véhicules neufs conformes aux normes

Volet 4 : Sécurité des usagers de la route

- Prévoir des évaluations des campagnes de sensibilisation
- Accentuer les contrôles pour le respect des mesures de SR



- Définir les normes de casque à importer au Bénin
- Entendre le contrôle pour le port de casque aux passagers
- Mettre en place des mesures pour amener tous les usagers (surtout les conducteurs de deux-roues et de tricycles) à suivre les formations pour le permis de conduire

Volet 5 : Soins post-accident

- Former les conducteurs et autres usagers de la route sur les notions de secourisme
- Renforcer le plateau technique des hôpitaux



Annexes

Annexe 1 : Activités du plan d'action africain de la décennie de la sécurité routière 2011-2020

Résultats attendus	Activités
Pilier 1 – Gestion de la sécurité routière	
Établir/renforcer les agences principales	Établir/renforcer l'Organisme national de la sécurité routière par des mesures d'appui en matière juridique, financière et ressources humaines Élaborer et adopter une police/stratégie de sécurité routière Définir des objectifs réalistes et réalisables Faire de la sécurité routière un élément clé des plans de développement et des actions de lutte contre la pauvreté Promouvoir et soutenir la recherche, et adopter les bonnes pratiques suivies dans d'autres pays Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la sécurité routière Chercher des financements propres Consacrer à la sécurité routière au moins 10 % des investissements de l'infrastructure routière Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la sécurité routière Consacrer 5 % des budgets d'entretien des routes à la sécurité routière
Améliorer la gestion des données	Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route Rendre les données conformes aux normes internationales, et assurer un financement durable Mettre au point un système national d'analyses des accidents de la route et un système d'établissement de rapports Harmoniser les données sur les accidents, conformément aux normes internationales



	Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes Renforcer les capacités de gestion des données sur la sécurité routière Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la sécurité routière
Développer/renforcer les partenariats et la collaboration	Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route Établir des données de base sur la sécurité routière Placer la composante sécurité routière dans tous les projets connexes financés par les partenaires internationaux Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes Créer des associations nationales de victimes et de rescapés d'accidents de la route Promouvoir la participation d'organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes de sécurité routière
Pilier 2 – Sécurité des routes et mobilité	
Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route	Missionner des ingénieurs spécialistes de la sécurité et des organismes de sécurité routière pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière Intégrer la sécurité routière dans les procédures des organismes chargés de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de sécurité routière aux échelons régional et continental Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors routiers



	Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors routiers à haut risque Créer des espaces sécurisés pour les piétons, les cyclistes et les usagers vulnérables en milieu urbain et suburbain
Pilier 3 – Sécurité des véhicules	
Homologation des véhicules	Rendre obligatoire l’inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques Promouvoir les avantages fiscaux et autres incitations en faveur de véhicules qui fournissent à l’usager une protection élevée et décourager l’importation/exportation de véhicules neufs ou usagés moins sûrs Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses
Pilier 4 – Sécurité des usagers	
Des usagers de la route éduqués	Établir/renforcer les clubs scolaires de sécurité routière Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière Mettre en place un cadre national de communication Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires Publier et diffuser dans les écoles des matériels éducatifs et de sensibilisation concernant la sécurité routière Soutenir l’introduction de cours sur la sécurité routière dans toutes les écoles primaires Harmoniser les cours de sécurité routière dans les écoles au niveau sous-régional



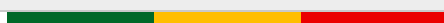
	Renforcer les règles et les normes applicables à la formation des automobilistes à la délivrance de permis de conduire Appliquer et renforcer la législation selon les bonnes pratiques Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs Mettre en place des services d'inspection des chauffeurs
Port du casque	Élaborer ou modifier des lois sur le port du casque pour motocyclistes et passagers Sensibiliser aux avantages du port du casque par des campagnes d'information Diffuser des publicités sur la législation et sur les sanctions pour les contrevenants
Ceinture de sécurité	Faire connaître et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité Rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour les passagers à l'avant et l'encourager pour les passagers à l'arrière Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants (interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant) Adopter et appliquer des réglementations prévoyant que tous les véhicules importés ou de fabrication nationale doivent être équipés de ceintures de sécurité pour les conducteurs et les passagers Promouvoir davantage les campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité au volant Échanger des données d'expérience entre pays
Alcoolémie	Instaurer des règles visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool ou aux drogues Faire appliquer la réglementation sur la base de mesures de l'alcoolémie



	Harmoniser les réglementations au niveau sous-régional Définir les conditions d'inspection de l'alcoolémie des chauffeurs
Utilisation de téléphones portables au volant	Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant
Vitesse	Réglementer les limites de vitesse Mener des campagnes contre les excès de vitesse

Pilier 5 – Soins après accidents

Secours d'urgence	Étendre la couverture des secours d'urgence à toutes les zones urbaines et aux corridors régionaux Instaurer une assurance automobile qui couvre les soins d'urgence et la rééducation pour les accidentés de la route Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques Doter les centres de coordination d'ambulances entièrement équipées avec les fournitures médicales requises Mettre en place un système d'appels d'urgence à trois chiffres Formation « du personnel d'urgence » (agents de la circulation, pompiers, chauffeurs de transports publics et commerciaux) aux premiers soins d'urgence Vulgariser et appliquer les directives de l'OMS sur l'amélioration des soins post-traumatiques Acquérir des ambulances entièrement équipées avec les fournitures médicales nécessaires et du matériel d'extraction et de sauvetage Mettre en place des services de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation Former des techniciens aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction
--------------------------	--



Questions transversales	
Sécurité des transports en milieu rural	Entreprendre des audits de sécurité en milieu rural S'assurer que la sécurité est prise en compte lors de la conception et de la construction des routes Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière
Évaluation	Production d'un rapport d'évaluation à mi-parcours



Annexe 2 : Point de mise en œuvre des activités par volet

Résultats attendus	Activités	Niveau de mise en œuvre	Evaluation
Point de mis en œuvre des activités que volet 1			
Établir/ Renforcer les Agences Principales	Établir/Renforcer l'Organisme national de la sécurité routière par des mesures d'appui en matière juridique, financière et ressources humaines	Promulgation d'un décret portant création de l'organisme national de la sécurité routière qui est le CNSR Le CNSR est fonctionnel et opérationnel Le CNSR dispose de services décentralisés	Recommanda tion suivie
	Élaborer & adopter une police/stratégie de sécurité routière	Document de politique et plan stratégique de sécurité routière en cours d'élaboration	Recommanda tion non suivie
	Définir des objectifs réalistes et réalisables	Pas d'objectifs fixés dans un document politique ou stratégique (documents non encore validés)	Recommanda tion non suivie
	Faire de la SR un élément clé des plans de développement et des actions de lutte contre la pauvreté	La SR est intégré dans le plan de développement et d'atténuation de la pauvreté	Recommanda tion suivie en partie
	Promouvoir et soutenir la recherche et adopter les bonnes pratiques suivies dans d'autres pays.	Pas d'universités ou d'instituts de recherche s'occupant de SR. Peu de recherches réalisées dans le domaine	Recommanda tion non suivie
	Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la sécurité routière	Inexistence de portails de gestion des connaissances consacrés à la sécurité routière	Recommanda tion non suivie
	Chercher des financements propres	Le Bénin alloue des fonds à l'exécution du programme de SR. Les ressources utilisées dans le cadre de la sécurité routière proviennent essentiellement du CNSR,	Recommanda tion suivie



		du Fonds Routier, du FGA, du budget du PIP et Les ONG et autres acteurs nationaux intervenant dans le domaine	
	Consacrer à la SR au moins 10% des investissements dans l'infrastructure routière.	La part des investissements dans l'infrastructure routière qui devrait être accordé pour la SR n'est pas effective.	Recommandation non suivie
	Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la SR	Augmentation des fonds alloués à la SR	Recommandation suivie en partie
	Consacrer 5 % des budgets d'entretien des routes à la SR	L'allocation des 5% des budgets d'entretien des routes à la SR n'est pas effective	Recommandation non suivie
Améliorer la gestion des données	Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route	Un système de gestion des données informatisé est mis en place mais il n'est pas intégré avec celui d'information et de gestion sanitaires fournissant les données sur les traumatisés par accidents de la route	Recommandation suivie en partie
	Rendre les données conformes aux normes internationales, et assurer un financement durable	Les données sont conformes aux normes internationales, et il existe un financement durable	Recommandation suivie
	Mettre au point un système national d'analyses des accidents de la route et un système d'établissement de rapports	Un système structuré de collecte de données et d'établissement de rapports est mis en place avec publication et diffusion régulières des bulletins annuels.	Recommandation suivie
	Harmoniser les données sur les accidents conformément aux normes internationales	Le système de gestion des données est harmonisé	Recommandation suivie



	Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes.	Le Bénin est doté de directives et d'un système d'immatriculation et d'enregistrement harmonisés	Recommandation suivie
	Renforcer les capacités de gestion des données sur la SR	Des activités de renforcement des capacités de gestion des données sur la SR sont effectuées.	Recommandation suivie
	Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la SR	Le pays n'a pas des universités ou des instituts de recherche sur la gestion des données sur la SR.	Recommandation non suivie
	Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route	Données sur les blessés de la route provenant des centres de santé disponibles et ventilées (Accessibles en ligne sur le DHIS2)	Recommandation suivie
Développer/renforcer les partenariats et la collaboration	Établir des données de base sur la sécurité routière.	Existence de données de base sur la sécurité routière ????	Recommandation suivie ???
	Placer la composante sécurité routière dans tous projets connexes financés par les partenaires internationaux	La composante sécurité routière est prise en compte de manière insuffisante dans tous projets connexes financés par les partenaires internationaux	Recommandation suivie en partie
	Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes	Existence d'un corridor de transport (corridor Lagos-Cotonou_Abidjan	Recommandation suivie ???
	Créer des associations nationales de victimes et de rescapés d'accidents de la route	De rare association de victimes ont été créées par des ONG dont Alinagnon	Recommandation suivie en partie
	Promouvoir la participation d'organisations privées et de la société civile	Une collaboration accrue se fait avec les ONG.	Recommandation suivie



	aux efforts et programmes en matière de SR		
Point de mis en œuvre des activités que volet 2			
Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route	Missionner des ingénieurs spécialistes de la sécurité et des organismes de SR pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière	Le Bénin dispose De peu d'ingénieurs spécialistes de la SR et d'un organisme de la SR mais la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière n'est pas encore prise en compte de façon optimale	Recommanda tion suivie en partie
	Intégrer la sécurité routière dans les procédures des organismes chargés de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier	La sécurité routière est intégrée dans les procédures des organismes chargés de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier mais pas encore de façon optimale	Recommanda tion suivie en partie
	Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de sécurité routière aux échelons régional et continental	Le Bénin a des directives pour les audits sur la sécurité routière	Recommanda tion suivie en partie
	Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors routiers	Les projets de construction routière font l'objet d'un audit mais l'avis du CNSR est essentiellement pris sur les signalisations et panneaux	Recommanda tion suivie en partie
	Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors routiers à haut risque		Non applicable ?? ? Non évaluée ???



	Créer des espaces sécurisés pour les piétons, cyclistes et usagers vulnérables en milieu urbain et suburbain	Presque la quasi-totalité des rues en milieu urbain et suburbain ont des voies piétonnières mais pas de pistes cyclables	Recommanda tion suivie en partie
Point de mis en œuvre des activités que volet 3			
Homologation des véhicules	Rendre obligatoire l'inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée	Le contrôle technique des véhicules est obligatoire au Bénin.	Recommanda tion suivie
	Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements	Pas d'autres normes de sécurité minimum pour les véhicules importés ou modifiés exigée en dehors de l'âge	Recommanda tion non suivie
	Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques	Pas de normes	Recommanda tion non suivie
	Promouvoir les avantages fiscaux et autres incitations en faveur de véhicules qui fournissent à l'utilisateur une protection élevée et décourager l'importation/exportation de véhicules neufs ou usagés moins sûrs	Pas d'avantages fiscaux Âge avancé des véhicules à l'immatriculation Pas de statistiques sur les véhicules en fonction de leurs équipements	Recommanda tion non suivie
	Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses	Pas de réglementations existantes sur le transport des marchandises dangereuses	Recommanda tion suivie
Point de mis en œuvre des activités que volet 4			



Des usagers de la route éduqués	Établir/renforcer les clubs scolaires de SR	Des clubs de SR sont installés dans certaines écoles	Recommandation suivie en partie
	Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la SR	Des campagnes de sécurité routières sont réalisées chaque année par le CNSR et ces partenaires	Recommandation suivie
	Mettre en place un cadre national de communication	Pas de cadre national de communication	Recommandation non suivie
	Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires	La SR est intégré dans les programmes scolaires du primaire	Recommandation suivie
	Publier et diffuser dans les écoles des matériels éducatifs et de sensibilisation concernant la SR	Pas de systèmes d'évaluation de l'efficacité des programmes de SR	Recommandation non suivie
	Soutenir l'introduction de cours sur la sécurité routière dans toutes les écoles primaires	Cours de SR introduit dans les écoles primaires	Recommandation suivie
	Harmoniser les cours de sécurité routière dans les écoles au niveau sous régional		Non applicable ?? ? non évaluée ???
	Renforcer les règles et normes applicables à la formation des automobilistes à la délivrance de permis de conduire	Des instructeurs qualifiés et accrédités sont disponibles pour la formation des automobilistes	Recommandation suivie



	Appliquer et renforcer la législation selon les bonnes pratiques	Le cours de conduite est obligatoire et accessible pour tous les automobilistes	Recommandation suivie
	Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs	Une réglementation est en vigueur concernant les heures de conduite des poids lourds uniquement	Recommandation suivie en partie
	Mettre en place des services d'inspection des chauffeurs	Le pays a des écoles de conduite accréditées	Recommandation suivie
Port du casque	Élaborer ou modifier des lois sur le port du casque pour motocyclistes et passagers	Le pays est doté d'une législation sur le port du casque applicable aux motocyclistes et aux passagers	Recommandation suivie
	Sensibiliser aux avantages du port du casque par des campagnes d'information Diffuser des publicités sur la législation et sanctions pour les contrevenants	Le pourcentage de motocyclistes portant un casque a augmenté. Les passagers et les cyclistes ne portent pas encore de casque	Recommandation suivie en partie
Ceinture de sécurité	Faire connaître et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité	Le pays n'est pas doté d'une législation complète sur le port de la ceinture de sécurité	Recommandation non suivie



	Rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers à l'avant et l'encourager pour les passagers à l'arrière	Pas de statistiques disponibles sur le pourcentage d'automobilistes et de passagers portant la ceinture de sécurité	Recommandation non suivie
	Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants Interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant	Pas de texte sur l'utilisation de sièges pour enfants Interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant	Recommandation non suivie
	Adopter et appliquer des réglementations prévoyant que tous les véhicules importés ou de fabrication nationale à être équipés de ceintures de sécurité pour les conducteurs et les passagers	Pas de texte l'équipement des véhicules en ceinture de sécurité ni sur son port	Recommandation non suivie
	Promouvoir davantage les campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité au volant	Des campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité au volant faites de manière sporadique	Recommandation suivie en partie
	Échanger des données d'expérience entre pays		Non applicable ?? ? non évaluée ???
Alcoolémie	Instaurer des règles visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool ou aux drogues ;	Pas de réglementation sur le taux d'alcoolémie maximum mais le pays est doté d'une réglementation interdisant la conduite en état d'ivresse	Recommandation suivie en partie



	Faire appliquer la réglementation sur la base de mesures de l'alcoolémie	Des contrôles inopinés de l'alcoolémie sont faits mais les efforts n'ont pas encore amenés à une prise de conscience de la population	Recommandation suivie en partie
	Harmoniser les réglementations au niveau sous régional		Non applicable ?? ? non évaluée ???
	Définir les conditions d'inspection de l'alcoolémie des chauffeurs	Les données exhaustives sur la proportion d'accidents mortels liés à l'alcool ne sont pas disponibles. Les données disponibles sont essentiellement pour les cas portés devant la justice	Recommandation suivie en partie
Utilisation de téléphones portables au volant	Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant	L'usage de téléphones portables au volant est interdit au Bénin	Recommandation suivie
Vitesse	Réglementer les limites de vitesse	Les limites de vitesses sont clairement réglementées en agglomération mais pas partout hors agglomération	Recommandation suivie en partie
	Mener des campagnes contre les excès de vitesse	Des campagnes sont menées contre les excès de vitesse	Recommandation suivie
Point de mis en œuvre des activités que volet 5			
Secours d'urgence	Étendre la couverture des secours d'urgence à toutes les zones urbaines et aux corridors régionaux	existence d'équipes de secours d'urgences pour accidentés de la route dans tous les départements	Recommandation suivie



	Instaurer une assurance automobile qui couvre les soins d'urgence et la rééducation pour les accidentés de la route	Existence d'une assurance automobile et d'un fonds de garantie automobile qui couvre les soins d'urgences et la rééducation pour les accidentés de la route mais toutes les voitures ne sont pas assurés et presque aucune moto ne l'ai	Recommanda tion suivie en partie
	Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques	Il n'existe pas de services de coordination des services d'urgence	Recommenda tion non suivie
	Doter les centres de coordination d'ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales requises	Au niveau des hôpitaux enquêtés, 17 ambulances sur 18 étaient équipées	Recommenda tion suivie
	Mettre en place un système d'appels d'urgence à 3 chiffres	Le pays a des numéros d'appel d'urgence mais pas unique	Recommenda tion suivie en partie
	Formation «du personnel d'urgence» (agents de la circulation, pompiers, chauffeurs de transports publics et commerciaux) aux premiers soins d'urgence	Les pompiers et certains policiers sont formés aux premiers soins	Recommenda tion suivie en partie
	Vulgariser et appliquer les directives de l'OMS sur l'amélioration des soins post-traumatiques	Les hôpitaux disposent du minimum de matériel et équipements d'urgence modernisés mais souvent insuffisant	Recommenda tion suivie en partie



	Acquérir des ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales nécessaires et du matériel d'extraction et de sauvetage	En dehors des ambulances du SAMU, peu d'ambulances conformes aux normes	Recommandation suivie en partie
	Mettre en place des services de soins posttraumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation	Existence des services de soins posttraumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation mais insuffisance de personnel	Recommandation suivie en partie
	Former des techniciens aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction	Dans les services d'urgence et de chirurgie, les techniciens sont formés aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction. Toutefois ont noté l'insuffisance de ces ressources humaines formées	Recommandation suivie en partie

Annexe 3 : Structures et acteurs enquêtés

Structures	Démembrement ou Acteurs ciblés	Démembrement ou Acteurs rencontrés	Observations
CNSR	15 personnes dont le DG, les chefs services (Administratif et Financier, Régulation du Comportement des Usagers de la Route, Technique, Informatique-Statistiques-Etudes et	7 personnes dont le DG, les chefs services (Régulation du Comportement des Usagers de la Route, Technique, Informatique-Statistiques-Etudes et Documentation,	Toutes les informations demandées ont été obtenues au niveau de ces acteurs. Ce qui a motivé l'omission des autres



	Documentation, Communication et Coopération), chefs cellules (d'Audit Interne, d'Audit de Sécurité Routière), chef annexe spéciale Cotonou, chefs antennes Mono et Borgou	Communication et Coopération), chef annexe spéciale Cotonou, chef antenne Borgou	
Police Républicaine	20 personnes des Direction générale et départementales Mono et Borgou et des Commissariats	5 Commissariats dont 1 à Cotonou, 1 dans le Mono Mono et 3 dans le Borgou,	La direction générale n'a pas pu nous recevoir et n'a pas ventilé le courrier aux directions départementales. Tous les commissariats chargés des constats ont été v/enquêtés
Sapeurs-pompiers	Direction générale, Direction départementales Mono et Borgou	Direction générale	Toutes les informations demandées ont été obtenues au niveau de la direction générale
Ministère des infrastructures et des transports	6 personnes de l'Agence nationale des transports terrestres et de la Direction générale des infrastructures	9 personnes dont 4 de l'Agence nationale des transports terrestres, 4 de la Direction générale des infrastructures et 1 du Fonds Routier	
Ministère de la Santé	20 personnes du SGM, DPP, PNMNT, CNHU, hôpitaux (responsable et chargé des statistiques)	13 personnes dont 1 de la DPP, 12 du CNHU, des bureaux de zone (Cotonou 1 et 4, Cotonou 2 et 3, Cotonou 5 et Cotonou 6) et des hôpitaux (HZ	Difficultés à être reçu par certains hôpitaux



		Menontin, St Luc, Bethesda, Clinique de l'Union, HZ Comè et CHD Borgou)	
ONG et réseaux	10 (Alinagnon, quelques ONG dues réseaux ReNASeR, REPASER et ReJASeR)	Alinagnon, dans le Littoral et deux ONG dans le Borgou	RDV avec les autres ONG en cours
Auto-école	9 à identifier sur le terrain (trois par département)	17 dont (12 dans le Littoral, 6 dans le Borgou et un dans le Mono	
Usagers de la route	200 dont 40 dans le Mono, 60 à Parakou et 100 à Cotonou	200 dont 40 dans le Mono, 60 à Parakou et 100 à Cotonou	200



Annexe 4 : Outils de collecte des données

ETUDE : REALISER EN 2019 UNE EVALUATION NORMATIVE DE LA SECURITE ROUTIERE AU BENIN

FICHE DE RECENSEMENT DES TEXTES ET DOCUMENT

N°	TEXTES	OBTENUS	REFERENCES
I	POLITIQUES, LEGISLATIONS ET INSTITUTION CHEF DE FILE		
	Loi de création du CNSR	/ ___/	
	Document de politique	/ ___/	
	Plan stratégique	/ ___/	
	Plan de travail 2019	/ ___/	
	Cadre organique	/ ___/	
	Plan de renforcement de capacités es agents	/ ___/	
	Code de la route	/ ___/	
	Lois et textes relatives au :		
	port de casque	/ ___/	
	port de ceinture de sécurité	/ ___/	
	dispositif de retenue pour enfants	/ ___/	
	limitation de vitesse	/ ___/	
	alcool au volant	/ ___/	
	portable au volant	/ ___/	
	drogue et autre excitants au volant	/ ___/	
	respect des couloirs de circulation	/ ___/	
	Autres instruments juridiques traitant du cadre légal et administratif de la sécurité routière au	/ ___/	



N°	TEXTES	OBTENUS	REFERENCES
	niveau infranational et national, (loi, arrêté, décret,)		
	Accord et règlements internationaux sous régional, régional et mondial (charte, conventions internationales)	/___/	
V	FORMATION DES CONDUCTEURS		
	Manuel de formation des conducteurs	/___/	
VI	SECURITE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES		
	Manuel de conception des routes	/___/	
	Normes d'audit des routes	/___/	
VII	SECURITE DES VEHICULES		
	Normes d'importation pour les véhicules (ancienneté)	/___/	
	Directives d'immatriculation des véhicules		
	Normes de sécurité pour l'utilisation des véhicules (ancienneté)	/___/	
	Normes exigeant que les véhicules soient équipés de ceinture de sécurité	/___/	
	Autres normes en matière de sécurité ou d'équipements des véhicules		
	Texte sur le transport de produit dangereux		
VIII	SECURITE DES USAGERS		
	Règlementation sur les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs		



FICHE DE DEPOUILLEMENT DES TEXTES ET DOCUMENT

N°	VARIABLES	MODALITES
I	POLITIQUES, LEGISLATIONS ET INSTITUTION CHEF DE FILE	
	Sécurité routière dans les priorités du PAG	Oui /___/ Non /___/
	Les textes d'application existent-ils pour :	
	le port de casque	
	le port de ceinture de sécurité	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	dispositif de retenue pour enfants	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	limitation de vitesse	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	l'alcool au volant	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	portable au volant	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	drogue et autre excitants au volant	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	respect des couloirs de circulation	Oui /___/ Non /___/ NA /___/
	Usagers concernées par la législation sur le port de casque :	
	les cyclistes	Oui /___/ Non /___/
	les passagers de moto	Oui /___/ Non /___/
	les conducteurs de tricycles	Oui /___/ Non /___/
	les passagers de tricycles	Oui /___/ Non /___/
	Passagers de véhicules concernés par la législation sur la ceinture de sécurité	
	conducteur	Oui /___/ Non /___/
	Co-conducteur	Oui /___/ Non /___/
	autres passagers	Oui /___/ Non /___/
	Taux d'alcoolémie limite prévue par la loi	
	Besoins planifié (en millions de FCFA)	/___/___/___/___/___/___/___/___/___/



N°	VARIABLES	MODALITES
----	-----------	-----------

Ressources disponibles (en millions de FCFA) / __/__/__/__/__/__/__/__/__/

Année du code de la route / __//__//__//__//

II PLAN D’ACTION ET OBJECTIFS

Objectifs du plan stratégique SR mesurables Oui / __/ Non / __/

Objectifs national Oui / __/ Non / __/

Objectifs alignées sur ODD Oui / __/ Non / __/

III SECURITE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Prise en compte exigences en matière de sécurité routière dans le manuel de conception des routes Oui / __/ Non / __/



INTRODUCTION POUR LES ENTRETIENS

Bonjour Mr/Mme

Je vous remercie d'avoir accepté de m'accorder cet entretien

Je suis Dr Bella HOUNKPE DOS SANTOS. Je suis médecin de travail, épidémiologiste prépare actuellement un PhD dont le thème est « Evaluation de l'efficacité des mesures autour des accidents de la route ». C'est dans ce cadre que j'effectue une étude normative de la sécurité routière dans mon pays. C'est à cet effet que j'ai sollicité auprès de vous un RDV pour cet entretien

Les informations que vous me fournirez seront très utiles à l'avancée de ma recherche, resteront strictement confidentielles et ne seront utilisées que dans le cadre de cette recherche mais aussi pour contribuer à l'amélioration de la SR au Bénin.

A la fin

Merci de m'avoir accordé un peu de votre temps



GUIDE D'ENTRETIEN CNSR

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____/____/ - / ____/____/ - / ____/____/____/____/

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (*cocher la mention*) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐

5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

III POLITIQUES, LEGISLATIONS ET INSTITUTION CHEF DE FILE

Quelles sont les parties prenantes de la SR



Niveau de pouvoir juridique et légal du CNSR sur les normes/règles de sécurité

Existe-t-il une loi définissant les relations entre les acteurs de la sécurité routière ?

Quels sont les besoins en ressources humaines du CNSR (disponible et gap)

Application stricte des dispositions réglementaires relatives à la circulation (niveau, raison de l'application ou non

IV PLAN D'ACTION ET OBJECTIFS

Existence d'un plan stratégique

Si oui, le niveau d'atteinte des objectifs de ce plan est-il évalué ? , à quelle périodicité ?

V Système de données relatives aux AVP

Système de signalement (enregistrement régulier et enquête formelle des AVP),

Existence d'un système

Niveau d'uniformisation et d'informatisation,

Types d'accidents faisant objet d'enquête,

Mode de collecte (constats, autres)

Outil de collecte des données

Structure chargée de l'enregistrement et des enquêtes

Informations collectées

Quelle est la définition de victime d'accident appliquée

Quelle est la définition d'accident mortel appliquée

Statistiques relatives aux AVP

Disponibilité

Utilisation pour l'élaboration des politiques, programmes et campagnes de sécurité routière

Publication (périodicité, dernier numéro publié)

Recherches sur la SR par CNSR ou d'autres institutions ?



Existence d'un mécanisme de prise en compte des accidents échappant à la police mais dont les blessés sont reçus dans les hôpitaux

VI Application de la législation

Existence de loi et normes, contrôle pour respect de la législation et de sanction en cas de non-respect (port de casque, de ceinture, vitesse, alcool et conduite, couloir de circulation, substances psychoactives, téléphone et conduite)

Disponibilité statistiques sur le respect des textes

Formation des agents sur la manipulation des alcootests

VII Éducation à la sécurité routière et campagnes de prévention

Intégration de la sécurité routière aux programmes d'enseignement dispensé dans les écoles

Si oui a niveau de quel enseignement

Organisation des campagnes de sécurité routière destinées au public, thèmes, moyens de communication, choix des thèmes et des cibles (sur bases de données factuelles ou non)

VIII Sécurité des véhicules

Contrôles techniques des véhicules (type de véhicules, périodicité, nombre et localisation des structures chargées du contrôle technique, sanctions en cas de contrôles des véhicules non à jour, éléments contrôlés)

Assurance (obligatoire ou non pour toutes les catégories de véhicules)

IX Sécurité des infrastructures routières

Implication CNSR dans les projets de construction et entretien des routes pour la prise en compte exigences en matière de sécurité routière et utilisation des données sur les accidents de la route pour identifier et traiter les points noirs sur le réseau routier

X Financement et ressources humaines

Ressources prévues pour la sécurité routière dans le budget de l'Etat, autres financement (fonds routier, partenaires, etc.), prévues, allouées



GUIDE D'ENTRETIEN MIT (ANTT, DGI, Fonds Routier)

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____ / ____ / - / ____ / ____ / - / ____ / ____ / ____ / ____ /

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (*cocher la mention*) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐

5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

III Formation des conducteurs et examen d'obtention du permis de conduire

Formation pour le permis de conduire



Contenu du programme (volet théorique et volet de pratique)

Notion de premiers secours intégrés ou non

Conducteurs concernés

Mode d'évaluation

Structure formant les conducteurs

Structures chargées de l'évaluation

Classification des permis de conduire par types de véhicule

Conditions de renouvellement du permis de conduire (qui, quand et comment)

Existence de base de données des auto-écoles, des personnes ayant obtenues le permis

IV Sécurité des infrastructures routières

Réseau routier : description, état du réseau, état du trafic, construction et entretien (structures en charge, audit et norme, manuel/directives, prise en compte exigences en matière de sécurité routière, utilisation des données sur les accidents de la route pour identifier et traiter les points noirs sur le réseau routier)

V Sécurité des véhicules

Parc automobile : état, système d'immatriculation des véhicules, normes concernant les types (caractéristiques et âge) de véhicules à importer, âge maximum de circulation des véhicules, niveau d'application des textes)

Mesures mises en place pour faciliter l'acquisition de véhicules neufs ou moins âgés respectant les normes (réduction ou exemption de taxes pour véhicules moins âgés)

VI Financement et ressources humaines

Ressources prévues pour la sécurité routière dans le budget de l'Etat, autres financement (fonds routier, partenaires, etc.), prévues, allouées

Structures bénéficiant du Fonds Routier

Domaines d'intervention financés par le Fonds Routier

Nombre d'ingénieurs de la route, nombre de spécialistes de la sécurité routière, besoin, gap



GUIDE D'ENTRETIEN Fonds de Garantie automobile et assurances

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____/____/ - / ____/____/ - / ____/____/____/____/

Département

Commune

Date de l'enquête / ____/____/ - / ____/____/ - / ____/____/____/____/

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (cocher la mention) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐



5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Oui pour toutes / ☐/

L'assurance est-elle obligatoire pour toutes les catégories de véhicules ?

Oui pour toutes sauf les deux roues / ☐/

Oui pour toutes sauf 2 roues et tricycles / ☐/

Types de véhicules ayant obligation de souscrire à l'assurance

Types d'assurances pour véhicules

Quelles sont les conditions pour bénéficier du fonds de garantie automobile/assurance en cas d'accidents

Nombre de traumatisés par AVP ayant bénéficié du fonds de garantie automobile /assurance au tiers en 2018



QUESTIONNAIRE POLICE REPUBLICAINE

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____ / ____ / - / ____ / ____ / - / ____ / ____ / ____ / ____ /

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (*cocher la mention*) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐

5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

III Système de données relatives aux AVP

Système de signalement (enregistrement régulier et enquête formelle des AVP),



Existence d'un système

Niveau d'uniformisation et d'informatisation,

Types d'accidents faisant objet d'enquête,

Mode de collecte (constats, autres)

Outil de collecte des données

Structure chargée de l'enregistrement et des enquêtes

Informations collectées

Quelle est la définition de victime d'accident appliquée

Quelle est la définition d'accident mortel appliquée

Statistiques relatives aux AVP

Disponibilité

Utilisation pour l'élaboration des politiques, programmes et campagnes de sécurité routière

Publication (périodicité, dernier numéro publié)

Recherches sur la SR par CNSR ou d'autres institutions ?

Existence d'un mécanisme de prise en compte des accidents échappant à la police mais dont les blessés sont reçus dans les hôpitaux

IV Application de la législation

Existence de loi et normes, contrôle pour respect de la législation et de sanction en cas de non-respect (port de casque, de ceinture, vitesse, alcool et conduite, couloir de circulation, substances psychoactives, téléphone et conduite)

Disponibilité statistiques sur le respect des textes

Formation des agents sur la manipulation des alcootests

V Éducation à la sécurité routière et campagnes de prévention

Implication de la police dans la sensibilisation à la sécurité routière

VI Sécurité des véhicules



Contrôles des véhicules visites techniques, assurance, etc.)

VII Sécurité des usagers

Régulation de la circulation

VIII Financement et ressources humaines

Ressources prévues pour la sécurité routière dans le budget de l'Etat, autres financement, prévues, allouées

VIII Services médicaux d'urgence

Existence de numéro d'appel d'urgence unique à trois chiffres

Si plusieurs numéros, sont-ils liés

Autres rôles de la police sur les lieux d'accidents en dehors des constats



QUESTIONNAIRE SAPEURS-POMPIERS

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____ / ____ / - / ____ / ____ / - / ____ / ____ / ____ / ____ /

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (*cocher la mention*) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐

5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

III Services médicaux d'urgence

Existence de numéro d'appel d'urgence unique à trois chiffres



Si plusieurs numéros, sont-ils liés

Autres rôles de la police sur les lieux d'accidents en dehors des constats

Couverture de l'ensemble du territoire pour l'organisation de la référence des blessés par accidents de la route

Choix des services médicaux d'urgence pour la référence des traumatisés, difficultés

Suivi au niveau de l'hôpital après référence pour avoir l'information sur l'issue de chaque traumatisé (oui ou non, si oui, conditions)

Nombres de traumatisés par accidents de la route référés en urgence vers les formations sanitaires 2017 et 018



QUESTIONNAIRE Ministère de la Santé (SGM, DPP)

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / ____ / ____ / - / ____ / ____ / - / ____ / ____ / ____ / ____ /

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

1

2

Personnes rencontrées 3

4

5

1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 3

4

5

1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Sexe (*cocher la mention*) 3 Masculin : ☐ Féminin : ☐

4 Masculin : ☐ Féminin : ☐

5 Masculin : ☐ Féminin : ☐

III Système de données relatives aux AVP



Collecte de données sur les accidents de la route (système et sous système, données collectées, qualité, complétude, sources des données, supports de collecte

Etudes/recherches fournissant des indicatrices et autres données sur les AVP

Collaboration entre le MS et le CNSR pour l'intégration des données en vue d'améliorer la complétude des statistiques d'accidents de la route

VI Services médicaux d'urgence

Existence de numéro d'appel d'urgence

Existence des centres d'urgence équipés

Existence des centres d'ambulance (fonctionnalité, équipements, respect des normes, coût)

Services offerts aux traumatisés par les hôpitaux (urgences, chirurgie, bloc opératoire, réanimation, rééducation, service social,

Ressources humaines (quantité, qualité, besoins, gap)

Nombres de traumatisés par accidents de la route reçus en 2018

Nombre de traumatisés ayant bénéficiés de FGA

Autorisation des prises en charge (de l'État, assurances)



QUESTIONNAIRE ONG

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / __/__/ - /__/__/ - /__/__/

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

Personnes rencontrées 1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 1

2

Sexe (cocher la mention) 1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

IV PLAN D'ACTION ET OBJECTIFS

Quels sont les types d'activités que votre ONG mène dans le cadre de la sécurité routière ?

Avez-vous un plan d'action ? oui / __/ non / __/

Sur quelle base élaborez-vous ce plan (plusieurs réponses possibles) ?

En fonction du budget/financement disponible / __/

En fonction des problèmes de sécurité routière identifiés / __/

En fonction des besoins de la population / __/

En fonction des demandes du CNSR / __/

En fonction des activités inscrites dans le plan pour la décennie de la sécurité routière / __/

VI Application de la législation



Existence de loi et normes, contrôle pour respect de la législation et de sanction en cas de non-respect (port de casque, de ceinture, vitesse, alcool et conduite, couloir de circulation, substances psychoactives, téléphone et conduite)

Disponibilité statistiques sur le respect des textes

Formation des agents sur la manipulation des alcootests

VII Éducation à la sécurité routière et campagnes de prévention

Collaborez-vous avec le CNSR ? Oui /__/ Non /__/

Collaborez-vous avec d'autres structures ? Oui /__/ Non /__/

Si oui, lesquelles ?
.....

Quelles activités réalisez-vous dans le cadre de la sécurité routière
Campagnes de sensibilisation Oui /__/ Non /__/
Autres, préciser Oui /__/ Non /__/
.....

Si des campagnes de sensibilisation sur la SR destinées au public sont réalisées, préciser par quel média/support ?

Campagne de masse (carrefours, parcs, etc.) /__/ Radio /__/ Télé /__/
Internet/Réseaux sociaux /__/ Réseaux GSM /__/ Prospectus /__/ Théâtres /__/
Affiches et panneaux géants /__/ Autres /__/

Les campagnes sont-elles axées sur des problèmes/thèmes précis ? Oui /__/ Non /__/

Si oui donner quelques thématiques
.....
.....

Les campagnes s'appuient-elles sur des données relatives aux accidents de la route ? Oui /__/ Non /__/

Les campagnes visent-elles des groupes d'utilisateurs spécifiques ? Si oui préciser Oui /__/ Non /__/

Quelle est selon vous l'appréciation de vos messages par les populations ? Très appréciés /__/
Moyennement apprécié /__/



Peu appréciés / __/

Pas du tout appréciés / __/

La totalité / __/

La majorité / __/

Un effectif acceptable / __/

Peu de personnes ciblées / __/

Selon vous vos messages couvrent quelle proportion de vos cibles visées ?

Comment évaluez-vous vos actions

.....
.....
.....

X Financement

Fonds propres / __/ Etat
(CNSR, MIT / __/

Qui finance vos activités ?

Partenaires nationaux / __/

Partenaires internationaux / __/

Autres / __/



QUESTIONNAIRE AUTO-ECOLE

I RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Date de l'enquête / __/__/ - /__/__/ - /__/__/__/_/

Département

Commune

II IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE

Structure

Personnes rencontrées 1

2

Postes (responsabilité) dans la structure 1

2

Sexe (*cocher la mention*) 1 Masculin : ☐ Féminin : ☐

2 Masculin : ☐ Féminin : ☐

Formation des conducteurs et examen d'obtention du permis de conduire

Avez-vous un agrément (vérifier) Oui /__/_/ Non /__/_/

Types de permis pour lesquels l'autoécole
forme (citer)

Disposez-vous d'un véhicule école pour chaque type Oui /__/_/ Non /__/_/

Le programme de formation pour le permis de conduire comporte volet théorique /__/_/
volet de pratique sur la route /__/_/

Les notions de secourisme sont-ils enseignées
lors de la formation pour le permis de conduire ? Oui /__/_/ Non /__/_/

Comment se fait l'évaluation après la formation
des conducteurs ? Examen interne
Examen du MIT



Grille d'observation des carrefours

N°	VARIABLES	MODALITES
I	RENSEIGNEMENTS GENERAUX	
	Date et Heure de l'observation	/ __/__/ -/__/__/ -/__/__/ __/
		/ __/__/ h / __/__/ min
	Département	
	Commune	
	Nom du carrefour	
III	Signalisation	
	Existence de feux tricolores	Oui / __/ Non / __/
	Feu tricolores fonctionnels	Oui / __/ Non / __/ NA / __/
	Séparation de voies pour les piétons	Oui / __/ Non / __/
	Existence de voies séparées pour les motos	Oui / __/ Non / __/
	Existence de voies séparées pour les gros porteurs	Oui / __/ Non / __/
	Présence de policiers pour réguler la circulation	Oui / __/ Non / __/
	Passage cloutés bien tracés	Oui / __/ Non / __/
	Utilisation des passages cloutés par les piétons traversant au niveau des carrefours	Oui / __/ Non / __/



QUESTIONNAIRE USAGERS

N°	VARIABLES	MODALITES
I	RENSEIGNEMENTS GENERAUX	
	Numéro de l'outil	/ __ / __ / __ /
	Date de l'enquête	/ __ / __ / - / __ / __ - / __ / __ / __ /
	Département	
	Commune	
II	IDENTIFICATION DE L'ENQUÊTE	
	Type d'usagers	Conducteurs de moto / __ / Conducteurs de véhicules particuliers / __ / Conducteurs de transport en commun / __ / Conducteurs de poids lourds / __ /
	Sexe (cocher la mention)	Masculin : / __ / Féminin : / __ /
III	Connaissance de la législation et des contrôles	
	Selon vous qu'est-ce qui cause les accidents de la route (plusieurs choix possibles)	
	Comportements des usagers de la route	/ __ /
	Etat des véhicules	/ __ /
	Etats des voies	/ __ /
	Facteurs socio-législatifs (lois, contrôle)	/ __ /
	Facteurs surnaturels ou sorcellerie et autres	/ __ /
	Préciser	



N°	VARIABLES	MODALITES
----	-----------	-----------

Si le comportement des usagers est identifié parmi les causes, préciser quels comportements (plusieurs choix possibles)

Non-respect du code de la route /__/

manque de courtoisie /__/

manque de patience /__/

distracted sur la route (téléphone et autres) /__/

Conduite en état de fatigue /__/

Conduite en état d'ébriété /__/

Conduite sous l'influence de substances psychoactives /__/

Autres comportements /__/ (préciser)

Savez-vous s'il y a des lois relatives à la sécurité des usagers sur la route ? Oui /__/ Non /__/

Citer deux lois dont vous avez
connaissances

Savez-vous si des contrôles se font pour les respects des règles de sécurité sur la route ? Oui /__/ Non /__/

Si vous êtes informé de l'existence de contrôles, préciser les types de contrôles qui se font à votre connaissance et leur périodicité/intensité

Port de casque

Permanent /__/ Inopiné /__/ Si accidents /__/ Rarement /__/

Ceinture de sécurité

Permanent /__/ Inopiné /__/ Si accidents /__/ Rarement /__/

Limitation de vitesse

Permanent /__/ Inopiné /__/ Si accidents /__/ Rarement /__/

Alcool au volant



N°	VARIABLES	MODALITES
	Permanent / __/ Inopiné / __/ Si accidents / __/ Rarement / __/	
	Substances psychoactives au volant	
	Permanent / __/ Inopiné / __/ Si accidents / __/ Rarement / __/	
	Couloirs de circulation	
	Permanent / __/ Inopiné / __/ Si accidents / __/ Rarement / __/	
	Quelles sont selon vous les sanctions en cas de non-respect des textes (lors des contrôles	
	Aucune sanction / __/	
	Verbalisation/amende / __/	
	Emprisonnement / __/	
	Saisie véhicules+ fourrière / __/	
	Ne sait pas / __/	
	Jugez de l'utilité/importance de la répression pour le respect des mesures de sécurité routière en termes d'importance?	Très important / __/ Important / __/ Peu important / __/ Pas du tout important / __/

IV	Éducation à la sécurité routière et campagnes de prévention	
	Avez-vous déjà bénéficié de messages de sensibilisation sur la prévention des accidents de la route ?	Oui / __/ Non / __/
	Si oui par quel média/support ?	
	Sensibilisation de masse / __/ Radio / __/ Télé / __/ Réseaux sociaux / __/ Réseaux GSM / __/ Prospectus / __/ Représentations théâtrales / __/ Affiches et panneaux géants / __/ Autres / __/	
	Si oui, en bénéficiez-vous	Très souvent / __/ Souvent / __/ Parfois / __/ Rarement / __/
	Appréciez sur une échelle 1 à 4 l'importance des messages que vous avez reçu	Très pertinent / __/ Pertinent / __/ Peu pertinent / __/



N°	VARIABLES	MODALITES
----	-----------	-----------

Pas du tout pertinent /__/

V	Services médicaux d'urgence	
---	-----------------------------	--

En cas d'accident, connaissez – vous un
numéro d'urgence à appeler ? Oui /__/ Non /__/

Si oui lequel ?

Il s'agit du numéro de quelle structure

Avez-vous déjà fait un accident de la route Oui /__/ Non /__/

Si oui, cet accident vous a-t-il engendré des
blessures/traumatismes Oui /__/ Non /__/

Si oui avez-vous été à l'hôpital pour votre prise en charge ? Oui /__/ Non /__/

Sapeur-pompiers /__/ SAMU /__/

Si vous avez été à l'hôpital par quel moyen Ambulance hôpitaux /__/ Motos /__/

Voitures privées /__/ Autres (préciser)

Guérisseur /__/ A domicile /__/

Si vous n'avez pas été à l'hôpital, qui
vous a pris en charge ? Eglise /__/ Autres (préciser) /__/

.....

Si vous n'avez jamais été victime d'accident, avez-vous une
famille/connaissance ayant été victime d'un accident de la route et qui a été se faire soigner dans une structure de santé? Oui /__/ Non /__/

quelle a été votre appréciation de la qualité des
services d'urgence médicale (lors de votre prise en charge ou de celle de votre connaissance) sur une échelle de 1 à 4. 1= Excellent, 2=Très bien, 3=bien, 4=passable



GRILLE DE DEPOUILLEMENT DES ACTIVITES REALISEES

Année 2019

Mois de _____

N°	Intitulé de l'activité	Structure ayant réalisé	Autres intervenants	Bénéficiaires	Date de réalisation	Lieu			
						Département	Commune	Arrondissement	Villages / quartiers

Références

1. WHO. Global status report on road safety 2015. Geneva: World Health Organisation; 2015.
2. Naci H, Chisholm D, Baker TD. Distribution of road traffic deaths by road user group: a global comparison. Injury prevention : journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention. 2009;15(1):55-9.
3. CNSR. Statistiques des accidents de la route de 2011 à 2015. BENIN: Centre National de Sécurité Routière; 2017.
4. MS. Annuaire des statistiques sanitaires 2016. BENIN: Ministère de la Santé; 2017.
5. OMS. Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020. Genève: Organisation Mondiale de la Santé (OMS); 2011. p. 28.
6. Nations Unies CépIA. Plan d'action de la décennie de la sécurité routière africaine africain 2011-2020.
7. Portail officiel du gouvernement Béninois - Le Bénin - La géographie Cotonou: Gouvernement de la République du Bénin; 2017 [Available from: <http://gouv.bj/benin/la-geographie/>].
8. Loi N°2015-01 du 06 mars 2015 modifiant et complétant la loi n° 2013-05 du 27 mai 2013 portant création, organisation, attributions et fonctionnement des unités administratives locales en République du Bénin, (2015).