

Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun



Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun

Août 2018



NATIONS UNIES

New York et Genève, 2018

ECE/TRANS/NONE/2018/6

United Nations publication issued by the Economic Commission for Europe

Copyright © United Nations, 2018

All rights reserved worldwide

Avant-propos

Chaque année, plus de 1,2 million de personnes sont tuées et au moins 50 millions sont blessées sur les routes à travers le monde. En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. L'objectif de cette décennie est de stabiliser et de réduire ce nombre de décès liés aux accidents de la route.

À l'évaluation à mi-parcours, en 2015, de la Décennie, peu de changements ont été observés sur le nombre annuel de décès dus aux accidents de la route. C'est dans ce contexte qu'en 2015 le Secrétaire général des Nations Unies a nommé son tout premier Envoyé spécial pour la sécurité routière.

Je suis honoré de servir en cette qualité et de pouvoir mobiliser des forces pour un engagement politique soutenu afin de faire de la sécurité routière une priorité, de plaider en faveur des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et d'inciter à l'adoption de ces textes, de partager les bonnes pratiques établies en matière de sécurité routière et de mener un plaidoyer pour trouver un financement adéquat.

Des avancées ont été enregistrées au niveau mondial avec l'inclusion de la sécurité routière dans les objectifs de développement durable (ODD), avec la cible 3.6 visant à réduire de moitié le nombre d'accidentés de la route et de décès d'ici à 2020, ainsi que la cible 11.2 visant à fournir d'ici à 2030 l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous.

En 2018, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Résolution A/RES/72/271 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle encourage les États membres à prendre des mesures plus fortes pour atteindre les ODD en matière de sécurité routière.

En vue de soutenir les États membres les plus affectés par les accidents mortels de la route, et en s'adaptant au projet de la neuvième tranche du compte de développement des Nations Unies « Renforcer les capacités nationales de gestion en matière de sécurité routière pour les pays en développement et en transition économique sélectionnés », je soutiens fermement le projet d'évaluation des performances en matière de sécurité routière en Afrique.

Le projet vise à apporter une assistance à certains pays en développement et pays en transition en vue de renforcer les capacités de leur système de gestion de la sécurité routière et d'améliorer leurs performances nationales en la matière. Alors que l'Afrique a l'un des taux de motorisation les plus bas dans le monde, elle possède le taux d'accidents mortels le plus élevé au monde avec 26,6 morts par accidents de la route pour 100 000 personnes.

Le Cameroun a été choisi comme l'un des deux pays pilotes de la région dans le cadre de l'évaluation de performances en matière de sécurité routière entreprises en partenariat avec la Commission économique pour l'Europe et la Commission économique pour l'Afrique. Les pays sont choisis à la demande de leurs gouvernements, sur la base des besoins et de l'engagement des gouvernements à prendre des mesures visant à améliorer les performances en matière de sécurité routière et à mettre en œuvre les instruments juridiques des Nations Unies sur cette question.

Une équipe d'experts nationaux, avec la participation des parties prenantes, a mené une évaluation de la situation en matière de sécurité routière au Cameroun et a produit un rapport sur les résultats obtenus, assorti de recommandations à l'attention du gouvernement.

Souhaitons que cette initiative non seulement puisse conduire au lancement d'actions par les gouvernements concernés mais également qu'elle fasse en sorte qu'une plus grande priorité soit accordée à la sécurité routière dans la région.



Jean Todt
L'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies
pour la sécurité routière

Liste des membres du groupe de travail

Priti Gautam	Nations Unies	Chef de Projet
Tama R. Lisinge	Nations Unies	Point de Contact CEA
Justine Mfangam	Consultant National Principale	Introduction Chapitres 2, 3, 4, 5, 6, 7
André Entcheu Ngankam	Consultant national	Chapitres 1, 7
Zacharie Ngoumbe	Ministère des transports du Cameroun	Point de Contact National

ECE Information Unit	Tel: +41 (0)22-917-4444
Palais des Nations	Fax: +41 (0)22-917-0505
CH-1211 Geneva 10	Email: info.ece@unece.org
Switzerland	Website: http://www.unece.org

Liste des personnes contactées

Gouvernement

Ministre des transports	Alain Edgar Mebe Ngo'o
Conaroute	Mounbain Matapit Ndjikam Mama Désiré
Fonds routier	Adama Ahmadou
Ministère des transports	Angoua Ngoa Emmanuel Mbamome Nkendong Divine Mveng Née Minyono Mi-Bela Bihina Zambo Jean Sébastien Ngatounou Rose Nancy Belinga Denis Golonga Roger Mbele Mbele Didier Ange Gilbert Meyoua Memah Josué René Nguetnamoun Zakari Omar Farik Nkoutou Jean Claude Oumarou Sanda Tapare Yodjeu Kochambeu Dagobert
Gendarmerie nationale	Tchinda Mbouzikey Henri Mbock Miounde Paul
Délégation à la sûreté nationale	Akenti Jeanette épse Ewu Nimpa Jacques Ananfack Bernard Ndoua Zie Christian
Ministère de la santé	Viviane Rachel Fossouo George Alain Etoundi
Ministère des travaux publics	Njontou Maurice Ndoumou Alexandre
Ministère de la justice	Joan Limunga
Ministère des affaires sociales	Angelica Bih Mundi
Centre des urgences de Yaoundé	Louis Joss Bitang À Mafock
Centre des handicapés de Yaounde	Grâce Nubonyin Tanwani

Secteur privé

Auto école love	Chendjou Antoine
Auto école chrétienne	Kengni Cyrille
Pool transports publics des voyageurs (assureurs)	Aaron Lemb

Société civile

Fondation safe way right way	Eyike Cecile
Coalition pour la sécurité routière et la protection du patrimoine routier (coaliroute)	Martial Missimikim Ngouguié Nestor Edwin Menang Ngadjeye Marie Thérèse Pierre Malonté

Organisation internationale

CEA	Jane Karonga Tama R. Lisinge Chetima Tidjani
CEE	Priti Gautam Edoardo Gianotti Francois Guichard Sabrina Mansion
OMS	Teri Reynolds

Table des matières

Avant-propos	3
Liste des membres du groupe de travail.....	4
Liste des personnes contactées	5
Abréviations et acronymes.....	12
Préface	15
Résumé.....	17
Introduction	19
Généralités.....	23
Chapitre 1 – Gestion de la sécurité routière	31
1.1 Cadre stratégique et plans d’action – Données historiques.....	31
1.2 Évaluation du cadre légal et administratif pour la sécurité routière	31
1.2.1 Cadre légal national pour la sécurité routière.....	31
1.2.1.1 Sur le plan national.....	31
1.2.1.2 Transposition des accords et règlements internationaux.....	32
1.2.1.2.1 Au niveau de la sous-région.....	32
1.2.1.2.2 S’agissant de l’Afrique	32
1.2.1.2.3 Sur le plan mondial.....	32
1.2.2. Institutions impliquées	32
1.2.2.1 Ministère des transports.....	32
1.2.2.2 Autres administrations publiques	33
1.2.2.3 Secteur privé	33
1.2.2.3.1 Assureurs	33
1.2.2.3.2 Fondation Safe Way Right Way.....	34
1.2.2.4 Organisations non gouvernementales	34
1.2.2.5 Dispositif institutionnel de la sécurité routière au Cameroun	34
1.2.3 Collecte, production et gestion des données sur la sécurité routière	35
1.2.3.1 Système de collecte et fiabilité des données disponibles.....	35
1.3 Évaluation de la mise en œuvre du pilier 1 du Plan d’action africain de la Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020	35
1.4 Recommandations pour l’accélération des mesures sur la gestion de la sécurité routière (pilier 1)..	35

Chapitre 2 – Sécurité des routes et mobilité	37
2.1 État des lieux du réseau routier camerounais	37
2.2 Absence d’agence de coordination pour la construction routière.....	37
2.3 Normes de construction des infrastructures routières	37
2.4 Signalisation routière	37
2.5 Séparation des voies pour les usagers vulnérables.....	38
2.6 Réalisation des inspections routières et des audits de sécurité routière	38
2.7 Enlèvement des obstacles et des véhicules en panne sur la route.....	39
2.8 Évaluation de la mise en œuvre du pilier 2 sur la sécurité des routes	39
2.8.1 Formation des ingénieurs spécialistes de la sécurité.....	39
2.8.2 Mieux protéger les usagers vulnérables de la route	40
2.8.3 Audits de sécurité routière	40
2.8.4 Réaménagements routiers	40
2.9 Recommandations du pilier 2.....	40
Chapitre 3 – Sécurité des véhicules	41
3.1 État du parc automobile	41
3.2 Homologation préalable de tout nouveau type de véhicule	41
3.3 Contrôle technique des véhicules.....	41
3.4 Incitations fiscales.....	42
3.5 Contrôle de l’âge des véhicules	42
3.6 Réglementation spécifique concernant les motos	42
3.7 Réglementation du transport des marchandises dangereuses	42
3.8 Recommandations du pilier 3.....	43
Chapitre 4 – Sécurité des usagers de la route	45
4.1 Contexte.....	45
4.2 Amélioration de la formation des conducteurs automobile	45
4.2.1 Auto-écoles	45
4.2.2 Examen du permis de conduire.....	45
4.2.3 Présentation du permis de conduire	45
4.3 Sensibilisation des différents usagers de la route	45
4.3.1 Sensibilisation des usagers vulnérables	46
4.3.2 Sensibilisation des conducteurs automobile.....	46
4.3.3 Sensibilisation des conducteurs de motos-taxis.....	46
4.4 Systématisation des sanctions	47
4.5 Recommandations du pilier 4.....	48

Chapitre 5 – Soins médicaux après accident.....	49
5.1 Introduction	49
5.1.1 Prise en charge préhospitalière.....	49
5.1.2 Prise en charge hospitalière.....	49
5.1.3 Prise en charge post-traumatique	50
5.1.4 Comité interministériel de suivi des accidentés de la route	50
5.2 État des lieux des soins d’urgence pour les accidentés de la voie publique	50
5.2.1 Organisation, gouvernance et financement du système	50
5.2.2 Collecte de données et amélioration de la qualité des soins d’urgence	51
5.2.3 Soins sur site, transport et transfert	51
5.2.4 Soins d’urgence hospitaliers.....	51
5.2.5 Réadaptation/réhabilitation pour les conditions d’urgence.....	52
5.2.6 Préparation aux incidents majeurs/catastrophes.....	52
5.3 Actions prioritaires de la mise en place d’un système national de soins d’urgence efficaces dédiés aux accidentés de la voie publique	52
5.3.1 Organisation, gouvernance et financement du système	52
5.3.2 Collecte de données et amélioration de la qualité des soins d’urgence	53
5.3.3 Soins sur site, transport et transfert	53
5.3.4 Soins d’urgence hospitaliers.....	53
5.3.5 Réadaptation/réhabilitation pour les conditions d’urgence.....	53
5.3.6 Préparation aux incidents majeurs/catastrophes.....	53
5.4 Recommandations du pilier 5.....	54
Chapitre 6 – Questions transversales	55
6.1 Introduction	55
6.2 Sécurité routière en milieu rural	55
6.2.1 Prise en compte des aspects de sécurité routière lors de la conception et de la construction des routes rurales.....	55
6.2.2 Sensibilisation des populations rurales à la sécurité routière.....	55
6.2.3 Audits de sécurité sur les routes rurales	55
6.3 Transport urbain public	56
6.3.1 État des lieux des transports urbains	56
6.3.2 Pistes d’amélioration des transports urbains.....	56

Chapitre 7 – Synthèse de l'évaluation de la sécurité routière et conclusion.....	59
7.1 Principaux problèmes identifiés	59
7.1.1 Effets des dysfonctionnements	60
7.1.2 Faiblesse des capacités techniques sectorielles des acteurs	60
7.1.3 Matérialisation insuffisante de l'engagement et de la volonté politiques.....	60
7.1.4 Longueur et lourdeur des procédures de l'administration et des mécanismes institutionnels.....	60
7.1.5 Inadaptation des structurations des organismes chargés de la mise en œuvre des actions.....	61
7.1.6 Faible appropriation par les différents acteurs des objectifs de la Stratégie nationale et du Plan d'action africain	61
7.1.7 Points positifs.....	61
7.1.8 Axes d'orientation des mesures.....	61
7.1.9 Actions prioritaires de la période 2018-2020	61
7.1.10 Orientations stratégiques pour la mise en œuvre du plan d'actions prioritaires et pour l'atteinte des objectifs	64
Conclusion	65
Références bibliographiques	66
Annexes.....	67

Figures

Figure 1. Carte du Cameroun.....	24
Figure 2. Répartition du réseau routier suivant la catégorie de route.....	25
Figure 3. Évolution des accidents suivant la typologie urbain/interurbain.....	26
Figure 4. Histogramme de fréquence des accidents urbains de 2008 à 2016.....	27
Figure 5. Histogramme de fréquence des accidents urbains de 2008 à 2016.....	27
Figure 8. Dispositif institutionnel en matière de sécurité routière au Cameroun.....	34

Tableaux

Tableau 1. Évolution des accidents suivant la catégorie.....	26
Tableau 2. Mise en œuvre du pilier 1 sur la gestion de la sécurité routière.	36
Tableau 3. Mise en œuvre du pilier 2 sur la sécurité des routes.	39
Tableau 4. Mise en œuvre du pilier 3 sur la sécurité des véhicules.....	43
Tableau 5. Mise en œuvre du pilier 4 sur la sécurité des usagers de la route.....	48
Tableau 6. Mise en œuvre du pilier 5 sur les soins après accident.....	54
Tableau 7. Mise en œuvre du pilier 6 sur la sécurité routière en zone rurale.....	56
Tableau 8. Actions prioritaires de la période 2018-2020.....	62

Abréviations et acronymes

BAD	Banque africaine de développement
CMAT	Conférence des Ministres africains des transports
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CIETRMD	Convention inter-États des transports routiers de marchandises diverses
CIMA	Conférence interafricaine des marchés d'assurance
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement
COALIROUTE	Coalition des associations pour la sécurité routière et la protection du patrimoine de la route
CONAROUTE	Conseil national de la route
DENP	Direction des études, des normes et de la planification
DGSN	Délégation générale à la sûreté nationale
DSCE	Document de stratégie pour la croissance et de l'emploi
DTR	Direction des transports routiers
ENSTP	École nationale supérieur des travaux publics
EPSR	Évaluation de la performance en matière de sécurité routière
FGA	Fonds de garantie automobile
g/l	gramme par litre
GICAM	Groupement interpatronal du Cameroun
IDEP	Institut africain de développement économique et de planification
INS	Institut national de la statistique
IRAP	International Road Assessment
km²	kilomètre carré
MINDUH	Ministère du développement urbain et de l'habitat
MINEPAT	Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire
MINSANTE	Ministère de la santé publique
MINT	Ministère des transports

MINTP	Ministère des travaux publics
ODD	Objectifs de développement durable
OHADA	Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONG	Organisation non gouvernementale
PIB	Produit intérieur brut
PN2R	Programme national de réhabilitation et de construction des routes rurales
Pool TPV	Pool transports publics des voyageurs
RCA	République centrafricaine
SECURROUTE	Association sur la sécurité de la route
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
TAH	Trans-Africain Highways
VIH	virus de l'immunodéficience humaine

Préface

Le Gouvernement du Cameroun, représenté par le Ministre des Transports, a sollicité l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire Général des Nations unies pour la Sécurité routière¹ en vue de la préparation d'une Evaluation de Performance en matière de Sécurité Routière (EPSR) pour le Cameroun. Cette évaluation s'inscrit dans le cadre de l'initiative globale visant à appuyer les gouvernements dans l'identification des besoins prioritaires les plus essentiels en matière de sécurité routière et à proposer des recommandations. L'évaluation a été mise en œuvre en cinq phases :

- **Phase I:** Une mission préparatoire s'est déroulée en Mars 2017 au Cameroun. Elle était constituée de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) et de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE). Des axes prioritaires en matière de sécurité routière ont été convenus et un calendrier a été arrêté. Une équipe de consultants nationaux a été recrutée afin d'entreprendre le processus d'évaluation en juillet 2017.

Les axes prioritaires sur lesquels l'équipe s'est appuyée comprenaient: la gestion de la sécurité routière; les infrastructures routières (la qualité pour une mobilité plus sûre); l'éducation des usagers de la route à la sécurité routière (communication pour le changement de comportement) ; une base de données sur les accidents de la route ; la prise en charge post-accident et les questions transversales.

- **Phase II:** Suite à l'approbation du rapport initial, l'équipe nationale² a procédé à la conduite d'enquêtes et à des consultations afin de faire l'état des lieux de la situation en matière de sécurité routière au Cameroun puis a rédigé un projet de rapport.
- **Phase III:** Le projet de rapport a été soumis pour examen par le gouvernement du Cameroun, les parties prenantes et la CEE/CEA. Lors de l'atelier de validation³ qui s'est tenu à Yaoundé le 19 octobre 2017, l'équipe nationale a examiné ledit rapport en mettant l'accent sur la situation actuelle, les résultats obtenus et les recommandations.
- **Phase IV:** Les recommandations et propositions de modifications émises par les parties prenantes, ainsi que les commentaires et l'évaluation par les pairs de la CEE et la CEA ont été insérés dans ce rapport final.
- **Phase V:** Lancement officiel du Rapport de l'évaluation de performance en matière de sécurité routière et appui au renforcement des capacités offert au gouvernement.

¹ Le Ministre des Transports a formellement sollicité un appui.

² L'équipe de consultants comprenait MFANGAM Justine, ENTCHOU NGANKAM André sous la supervision de l'Inspecteur Général du Ministère des Transports NGOUMBE Zacharie

³ L'Annexe 2 fournit la liste des participants à l'atelier de validation.

Résumé

L'Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) du Cameroun, réalisée par le Ministère des transports de ce pays sous la supervision de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et en collaboration avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA), porte sur le cadre légal et administratif de la sécurité routière, et sur l'amélioration de la gestion des données sur ce sujet, principalement au regard des objectifs du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan mondial de la Décennie adopté par les Nations Unies.

Ce rapport passe en revue l'état et le niveau de mise en œuvre des actions en faveur de la sécurité routière au Cameroun, mesure les progrès accomplis, apprécie le suivi des recommandations du Plan d'action africain et formule des propositions pour atteindre l'objectif visant à réduire de 50 % le nombre d'accidents à l'horizon 2020. Pour la réalisation de cette étude, une méthodologie participative a été adoptée. L'exploitation de la documentation et les échanges avec les divers acteurs et cibles de la sécurité routière ont permis d'établir un diagnostic de la situation globale de la sécurité routière au Cameroun, avec une analyse de ses données et de ses dispositifs.

Pour mesurer la performance en matière de sécurité routière, deux méthodes d'évaluation ont été utilisées :

- la méthode d'« évaluation processus » qui analyse les indicateurs des cinq piliers ainsi que les questions transversales du Plan d'action africain de la Décennie ;
- la méthode d'« évaluation résultats » centrée sur les données statistiques et sur l'impact des actions menées pour améliorer la sécurité sur les routes au Cameroun.

Les projets encore en cours de réalisation n'ont pas été considérés dans l'étude comme des activités réalisées.

De l'analyse des données collectées, il se dégage ce qui suit :

1. Le cadre légal pour la sécurité routière au Cameroun comprend un solide dispositif réglementaire malgré quelques imperfections, toutefois corrigibles. Cependant, les textes ne font pas l'objet d'une large diffusion et sont par ailleurs diversement appliqués.
2. Il n'existe pas encore d'organe leader (« agence chef de file » selon la Charte africaine sur la sécurité routière) doté de moyens conséquents (juridiques, humains, matériels, financiers), capable d'apporter une réflexion sur les problématiques de sécurité routière et de coordonner de manière permanente et avec une certaine cohésion les actions entreprises afin de tirer profit des interventions des parties prenantes.
3. Le cadre administratif et organisationnel de la gestion de la sécurité routière relève de la compétence du Ministère des transports. Toutefois, un grand nombre d'intervenants dont d'autres ministères, des organisations de la société civile et du secteur privé concourent aussi à la réalisation des objectifs de sécurité routière.
4. Un grand problème se pose en ce qui concerne la disponibilité des outils d'aide à la décision pour l'orientation, la planification et le pilotage des actions de sécurité routière. Les données disponibles sont incomplètes et manquent souvent de cohérence. Cette constatation est le résultat de l'absence d'un système fiable de collecte, de gestion et de partage des données sur la sécurité routière : absence, en somme, d'une base de données centralisée. Un projet de mise en place d'une telle base de données est en cours à l'École nationale supérieure des travaux publics (ENSTP) et devrait permettre d'apporter à terme un début de solution à cette épineuse question.
5. L'analyse des données disponibles montre que le Cameroun enregistre en moyenne 16 583 accidents de la route chaque année avec plus de 1 500 personnes décédées, des chiffres très élevés comparés à ceux des pays développés, compte tenu du taux de motorisation, du linéaire du réseau routier, du niveau de trafic et du nombre d'habitants dans le pays.
6. L'accidentalité s'est infléchie à partir de 2012 à la suite des actions menées, et particulièrement de l'intensification de la sensibilisation des usagers et des activités de surveillance, de contrôle et de répression des comportements déviants sur les axes routiers. A *contrario*, le nombre de morts sur les routes s'est accru sur la période 2008-2014, en raison de l'augmentation du taux de sévérité des accidents enregistrés.
7. Le Cameroun a pris conscience des problématiques de sécurité routière depuis 1983 et a élaboré un cadre institutionnel de lutte qui a abouti en 2009 à l'adoption d'une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières, assortie d'un plan d'actions prioritaires et d'un cadre de dépenses à court et moyen terme. Malheureusement, cette stratégie avant-gardiste intégrant tous les piliers du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, adopté plus tard par les Nations Unies, n'a pas été utilisée comme cadre de référence de la programmation par les parties prenantes. La mise en œuvre des actions a ainsi été inégale et insuffisamment coordonnée, comme en attestent les résultats en deçà des attentes.

8. Bien que le taux de 10 % des crédits destinés aux infrastructures routières devant être alloués à la sécurité routière, comme le recommande le Plan mondial, ne soit pas encore atteint, des ressources importantes ont été mobilisées pour ces actions à travers le Fonds routier, dont la contribution s'élève à près de 2,5 milliards de francs CFA par an depuis 2013, mais ces ressources n'ont malheureusement pas été utilisées avec efficacité et efficience.
9. Il ressort de l'évaluation des dispositifs organisationnel, réglementaire et de gestion de la sécurité routière que, malgré les efforts fournis, beaucoup reste à faire par le Cameroun pour mettre en œuvre les recommandations du Plan d'action africain de la Décennie.
10. Les informations collectées dans le cadre de la présente étude, en termes de données quantitatives et qualitatives, montrent que l'essentiel des actions liées à l'amélioration de la gestion des données sur la sécurité routière n'ont pas été menées. Cela explique en partie les faiblesses et les incohérences relevées en matière de planification des activités en faveur de la sécurité routière au niveau national.
11. En ce qui concerne le développement des partenariats et de la collaboration, il y a lieu de noter que de nombreuses actions ont été entreprises, mais de manière parcellaire et isolée par les parties prenantes, sans que ces actions n'entrent dans le cadre d'une réflexion stratégique ou d'un plan d'action concerté. Quatre recommandations sur six de ce volet ont connu un début de mise en œuvre, mais avec des taux de réalisation très faibles.
12. La situation est aggravée par plusieurs facteurs qui nuisent de manière systémique aux actions, aux projets et aux programmes entrepris. Parmi ces facteurs, on peut citer :
 - la faiblesse des capacités techniques sectorielles de la grande majorité des acteurs impliqués dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des activités liées à la sécurité routière ;
 - les lourdeurs des procédures et des mécanismes institutionnels de l'administration, qui sont source de blocage ;
 - la faible appropriation par les parties prenantes des objectifs des projets de sécurité routière.
13. Les mesures d'amélioration de la situation devraient prendre en compte non seulement les aspects opérationnels liés au triptyque homme-véhicule-route, mais également la résorption des dysfonctionnements qui ont freiné la mise en œuvre et amoindri les résultats des actions antérieures. Entre autres, il faudra :
 - sur le plan organisationnel :
 - réviser de toute urgence les textes existants, pour mettre en place des organes indépendants de gestion et de coordination de la sécurité routière ;
 - ratifier les instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ainsi que la Charte africaine sur la sécurité routière ;
 - mettre en place de manière effective le Comité national de la sécurité routière ;
 - sur le plan de l'investissement :
 - mobiliser le secteur privé pour le financement de la sécurité routière ;
 - systématiser l'enlèvement des obstacles et des véhicules en panne sur les axes routiers ;
 - établir une situation de référence en matière de sécurité routière, afin de disposer des indicateurs les plus appropriés pour le suivi de la mise en œuvre des actions, et pour l'évaluation des impacts du plan d'ici à 2020 ;
 - renforcer le plateau technique et les ressources humaines spécialisées des centres de réhabilitation, de rééducation et de réinsertion socioéconomique des handicapés de la route ;
 - recentrer les interventions de la période 2018-2020 sur les actions susceptibles de donner des résultats rapides et concrets, en tenant compte de la faisabilité de celles-ci et des contraintes ;
 - sur le plan du renforcement des capacités :
 - accélérer la réforme du programme de formation à la conduite automobile ;
 - renforcer les capacités techniques des principaux acteurs impliqués en matière de planification, de gestion, de suivi et d'évaluation des projets de sécurité routière ;
 - renforcer la communication des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière en s'appuyant sur une analyse comparative des coûts et des avantages du financement de la sécurité routière ;
 - élaborer et mettre en place des cadres de partenariat, pour permettre au secteur privé et à la société civile de s'engager davantage dans les actions ;
 - améliorer les conditions de prise en charge d'urgence des victimes d'accidents de la circulation ;
 - faire de la sécurité routière un levier de développement à l'horizon 2030 et une condition d'urgence à l'horizon 2035.

Introduction

Contexte de l'étude

Les accidents de la route à travers le monde tuent chaque année plus de 1,2 million de personnes et font 50 millions de blessés. Environ 90 % de tous les accidents de la route surviennent dans des pays dont les revenus sont faibles ou intermédiaires.

Les conséquences économiques de ces accidents représentent entre 1 % et 3 % du produit national brut de ces pays. Une réduction du nombre de blessés et de morts sur les routes permettrait de libérer et d'accélérer durablement la croissance, et d'éviter aux familles des souffrances physiques et psychologiques.

Les causes des accidents sont globalement liées aux comportements dangereux des usagers de la route, aux défauts techniques des véhicules, au mauvais état des routes, mais aussi aux conditions managériales et environnementales défectueuses à la fois pour prévenir les accidents et pour le suivi postaccident.

En vue de stabiliser puis de réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde, l'Assemblée générale des Nations Unies, à la suite de la Première Conférence ministérielle de haut niveau sur la sécurité routière, tenue en 2009 à Moscou (Russie), a ainsi proclamé en mars 2010 la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Cette proclamation a été assortie d'un Plan mondial constitué d'activités à développer aux niveaux local, national, régional et mondial au cours de la Décennie. Ces activités sont regroupées autour de cinq piliers : le pilier 1 sur la gestion de la sécurité routière ; le pilier 2 pour des infrastructures – routes et réseaux – plus sûres ; le pilier 3 pour des véhicules plus sûrs ; le pilier 4 pour des comportements des conducteurs plus sûrs ; et le pilier 5 sur les soins médicaux après un accident.

Par ailleurs, la Seconde Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue à Brasilia (Brésil) en novembre 2015, dans la déclaration dite « Déclaration de Brasilia », encourage l'intensification des mesures nationales et internationales pour faire de la sécurité routière un levier de développement durable à l'horizon 2030, en reconnaissant que les souffrances humaines, associées à des coûts mondiaux estimés à 1 850 milliards de dollars des États-Unis⁴ chaque année, font de la réduction des décès et des traumatismes dus à des accidents

de la circulation une priorité de développement de premier ordre, et que les investissements consentis en matière de sécurité routière ont des répercussions positives sur la santé publique et sur l'économie selon le troisième objectif de développement durable sur la bonne santé et le bien-être (ODD 3).

La CEA a adopté à Addis-Abeba (Éthiopie), en novembre 2011, le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, lequel repose sur les cinq piliers du Plan mondial. Au-delà des piliers du Plan mondial, ce plan aborde les questions transversales qui portent sur la sécurité des routes rurales ainsi que sur le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des mesures retenues. Par ailleurs, la Conférence des Ministres africains des transports de l'Union africaine a adopté en 2016 la Charte africaine sur la sécurité routière édictant des normes communes dans ce domaine ainsi qu'un Accord intergouvernemental pour l'harmonisation des normes et standards sur le réseau autoroutier transafricain.

Dans la logique dudit Plan d'action africain, le Cameroun a élaboré en 2009 une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières, en cours d'actualisation, et a pris de nombreuses mesures en faveur de la sécurité routière selon chacun des cinq piliers et selon d'autres aspects transversaux en vue, d'une part, d'atteindre l'objectif de la Décennie et, d'autre part, de relever le défi d'un développement durable à l'horizon 2030, conformément aux ODD.

C'est dans cette logique que le projet EPSR a été promu, au bénéfice du Ministère des transports du Cameroun, par l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière à travers son Secrétariat établi à la CEE avec la collaboration de la CEA. Cette évaluation vise à évaluer l'état global de la situation de la sécurité routière au Cameroun, y compris les activités prévues dans le Plan mondial pour la Décennie.

Objectifs

La présente étude vise :

- à contribuer à la revue de l'état et du niveau de mise en œuvre des actions de sécurité routière au Cameroun ;
- à apprécier le niveau de performance atteint par rapport aux recommandations du Plan mondial et du Plan d'action africain pour la Décennie ;
- à formuler des propositions pour atteindre plus rapidement l'objectif visant à réduire de 50 % le nombre d'accidents dans le pays ;

⁴ Source : International Road Assessment Programme, « The Global Cost of Road Crashes », 2013.

- à garantir un développement durable en rapport avec les ODD ;
- à identifier les défis et les meilleures pratiques, afin de consolider les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures de sécurité routière au Cameroun.

Approche méthodologique

La démarche d'EPSR prescrite par le Secrétariat de l'Envoyé spécial comporte en cinq phases : la phase 1, une mission préparatoire en vue d'identifier les domaines prioritaires ; la phase 2 de collecte des données et d'élaboration de la mouture du rapport (pré-rapport) d'évaluation ; la phase 3, un atelier de validation du pré-rapport pour recueillir les commentaires et les contributions des administrations et des experts ; la phase 4 concernant la finalisation et la traduction du rapport ; la phase 5, un atelier final de renforcement des capacités des principaux acteurs.

La première phase a été réalisée avec le concours de l'équipe conjointe de la CEE et de la CEA. Les préoccupations ont été précisées par les parties prenantes portant sur les cinq piliers du Plan mondial, avec comme priorité émergente des aspects sur le pilier 1 (gestion de la sécurité routière) et sur le pilier 4 (comportement des conducteurs). Le présent travail des consultants concerne les phases 2 à 5 et s'attache au domaine d'évaluation, à la matrice d'évaluation, aux méthodes utilisées et au contenu du rapport.

Domaine d'évaluation de la performance

Dans le souci d'atteindre l'objectif visé par l'EPSR au Cameroun, nous avons orienté notre analyse autour des questions principales suivantes :

- quel est l'état des lieux et quelles sont les tendances de la sécurité routière au Cameroun en ce qui concerne particulièrement le dispositif de gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes, la sécurité des usagers, la prise en charge des victimes d'accident de la route, la gestion des données et l'évolution de l'accidentalité, le transport public urbain sécuritaire et le développement durable ?
- quelles sont les forces et les faiblesses des dispositifs au stade actuel ?
- quel est le niveau d'atteinte des objectifs par rapport aux recommandations du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020/ Plan mondial ?
- quelles sont les mesures et actions prioritaires à entreprendre pour améliorer la situation, et surtout pour atteindre l'objectif visant à réduire de 50 % le nombre d'accidents à l'horizon 2020 ?

Matrice d'évaluation

La matrice d'évaluation a été construite en s'appuyant sur les actions définies de manière détaillée par le Plan d'action africain de la Décennie. Ainsi, pour chaque aspect défini dans ce plan, il a été question, d'abord, d'identifier les activités menées et les résultats obtenus par le Cameroun, ensuite, de déterminer le niveau de mise en œuvre et, enfin, de faire des recommandations pour l'amélioration du plan par le pays.

Méthodes d'évaluation

La méthodologie adoptée pour la réalisation de l'étude est une démarche participative qui se résume en quatre points :

- échanges avec les divers acteurs et cibles (administrations, secteur privé, ONG, partenaires du développement) ;
- collecte et exploitation des données sur les instruments et le cadre de gestion de la sécurité routière au Cameroun ; sur les données de l'accidentalité et autres indicateurs de sécurité routière ; sur les problèmes généraux de la sécurité routière dans le pays ; et sur les mesures mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ;
- triangulation et analyse des données collectées ;
- élaboration du rapport.

Quant à l'évaluation de la performance en matière de sécurité routière proprement dite, nous avons utilisé deux méthodes d'évaluation :

- la méthode d'« évaluation processus » pour l'évaluation des indicateurs des cinq piliers et des questions transversales du Plan d'action africain de la Décennie ;
- la méthode d'« évaluation résultats » pour les données statistiques et pour l'impact de la mise en œuvre des actions de sécurité routière au Cameroun.

Dans l'une et l'autre méthode, le cadre d'analyse est constitué de la matrice du Plan d'action africain et de celles éventuelles de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières, de la Convention de Vienne sur la sécurité routière et d'autres instruments des Nations Unies pour la sécurité routière à l'aide des indicateurs retenus dans ces documents de référence.

Analyse des données

Après l'établissement de la situation générale de la sécurité routière comprenant une analyse des données et des dispositifs, le consultant est parti d'une analyse comparative sur la base des actions, des résultats et des indicateurs retenus dans le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 pour déterminer le niveau de mise en œuvre et les résultats obtenus par le Cameroun.

Les leçons tirées de la mise en œuvre des actions, des résultats obtenus ainsi que du diagnostic de la situation actuelle ont

permis de formuler des propositions pour accélérer la mise en œuvre des mesures du Plan mondial, et de se rapprocher de l'objectif visant à réduire de 50 % le nombre d'accidents d'ici à 2020.

Contenu du rapport

Le rapport comprend, outre la présente introduction et les généralités sur le Cameroun, sept chapitres.

Le chapitre 1, sur la gestion de la sécurité routière, correspond au pilier 1 du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Le chapitre 2 présente la sécurité des infrastructures et la mobilité dans la conception et la construction des routes sûres (pilier 2 du Plan mondial).

Le chapitre 3 analyse la sécurité du véhicule dans la lutte pour la réduction des accidents de la route et pour la protection

des personnes transportées à l'intérieur du véhicule (pilier 3 du Plan mondial).

Le chapitre 4 évalue le comportement des usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables, et les mesures prises pour leur sécurité (pilier 4 du Plan mondial).

Le chapitre 5 évalue les progrès réalisés par le Cameroun s'agissant des soins après accidents (pilier 5 du Plan mondial).

Le chapitre 6 traite de la mise en œuvre des questions transversales du Plan d'action africain en faveur de la sécurité routière.

Le chapitre 7 fait une synthèse de l'évaluation de la mise en œuvre au Cameroun du Plan d'action africain pour de la Décennie, en faisant ressortir les points positifs et les faiblesses des actions menées.

Enfin, la conclusion générale des consultants vient clore ce rapport.

Généralités

Aperçu du pays

Le Cameroun est un pays d'Afrique centrale situé au creux du golfe de Guinée. Bordé par l'océan Atlantique, le pays est dominé par l'un des massifs montagneux les plus hauts d'Afrique (1 200 kilomètres du nord au sud). Il a schématiquement la forme d'un triangle de 475 650 kilomètres carrés de superficie. Il partage des frontières avec le Nigéria à l'ouest, le Tchad au nord, la République centrafricaine à l'est, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Congo au sud.

Administrativement, le Cameroun est organisé en régions, départements, arrondissements et communes (mairies). Deux cents ethnies composent le pays, avec 252 langues locales et deux langues officielles (le français et l'anglais). Le taux d'alphabétisation est de 71,30 %⁵. Yaoundé est la capitale politique et Douala la capitale économique. La monnaie est le franc CFA.

Au niveau de la sous-région, le Cameroun est membre de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).

Au niveau du continent africain, le Cameroun est membre de l'Union africaine (UA) et, au niveau mondial, il est représenté à l'Organisation des Nations Unies.

Population et démographie

La population du Cameroun en 2017 est de 23 248 044 habitants⁶, dont 51 % de femmes, avec une croissance démographique de 2,37 % par an et une densité de 48,88 habitants par kilomètre carré. La pyramide des âges de la population présente une base élargie traduisant l'extrême jeunesse de cette population. Plus de la moitié de la population a moins de 18 ans.

Économie

L'économie du Cameroun est la plus diversifiée d'Afrique centrale. Elle est aussi considérée comme la première de la CEMAC, avec un produit intérieur brut (PIB) de 15 718,2 milliards de francs CFA en 2014, soit 32 % du PIB de la zone⁷. L'agriculture se présente comme le pilier de l'économie du Cameroun. Ses

⁵ République du Cameroun. Institut national de la statistique. *Annuaire statistique du Cameroun. Recueil des séries d'informations statistiques sur les activités économiques, sociales, politiques et culturelles du pays jusqu'en 2015*, édition 2015.

⁶ Voir www.populationdata.net/pays/cameroun/.

⁷ Source : Institut national de la statistique, Banque des États de l'Afrique centrale, 2015 ; Fonds monétaire international.

principaux produits d'exportation sont le cacao, le coton, la banane, le caoutchouc et le café. Outre l'agriculture, on retrouve dans le pays des activités très variées, notamment dans le secteur forestier, des hydrocarbures, de l'industrie sucrière, des boissons, de l'huilerie, de la savonnerie, de la minoterie, de l'aluminium, du ciment, de la métallurgie et de la première transformation du bois, etc. Convaincu du rôle moteur des infrastructures de transport dans la facilitation des échanges et dans la promotion d'une croissance forte et durable par la compétitivité que leur bonne qualité génère, le Gouvernement a élaboré en mars 2010 une Stratégie sectorielle des transports qui présente la « Vision pour le secteur des transports » à l'horizon 2035. Cette vision est cohérente avec la « Vision 2035 » pour le Cameroun. Le Cameroun dispose d'un réseau de transport assez diversifié :

- huit aéroports fonctionnels (Yaoundé, Douala, Garoua, Maroua, Ngaoundéré, Bafoussam, Bamenda, Bertoua) desservis par la compagnie nationale aérienne camerounaise (Camair-Co) en plus des 18 compagnies étrangères ;
- un chemin de fer long de 1 116 kilomètres exploité par la société Camrail ;
- trois grands Ports (Douala, Kribi et Limbe) ;
- un réseau routier long de 112 973 kilomètres utilisé par un parc automobile de plus de 675 000 véhicules.

Le sous-secteur routier est le plus important de tous car il mobilise à lui seul près de 85 % du transport national, malgré le mauvais état général des routes.

Par ailleurs, le Cameroun, en tant que pays de transit (pour le Tchad et la République centrafricaine), est fortement engagé dans le programme régional de facilitation des transports et du transit routier initié par les pays de la CEMAC et de la CEEAC.

Topographie, climat et géographie

Le relief camerounais inclut des régions de haute altitude, dont le principal sommet est le mont Cameroun (4 070 mètres), ainsi que des plaines, dont les plaines côtières.

Le Cameroun se divise en trois grandes zones climatiques :

- la zone soudano-sahélienne qui s'étend au-delà de 10° de latitude nord : elle se caractérise par une saison sèche de sept à neuf mois et des précipitations peu abondantes, avec une température moyenne supérieure à 28 °C ;
- la zone soudanienne qui s'étend du 7° au 10° de latitude nord : la saison sèche dure de cinq à six mois et la température moyenne est de 22 °C ;

Figure 1. Carte du Cameroun



- la zone équatoriale qui s'étend de 2° à 6° de latitude nord et se caractérise par des précipitations abondantes atteignant une moyenne annuelle de 2 000 millimètres. La température moyenne se situe autour de 25 °C.

Énergie consommée (dans les transports)

Les véhicules au Cameroun consomment essentiellement du carburant. L'usage de véhicules électriques ou à gaz reste encore rare.

La consommation du carburant (gasoil et essence) a évolué à un rythme moyen de 4,5 % au cours de la période 1995-2000, de 2,6 % au cours de la période 2001-2005, de 4 % au cours de la période 2006-2010 et de 6,8 % au cours de la période 2010-2015.

Tendances de la sécurité routière pendant la dernière décennie

L'analyse des tendances de la sécurité routière pendant la dernière décennie est réalisée sous deux angles : l'évolution de quelques données générales sur le transport routier au

Cameroun et les indicateurs de sécurité routière avec l'évolution de l'accidentalité.

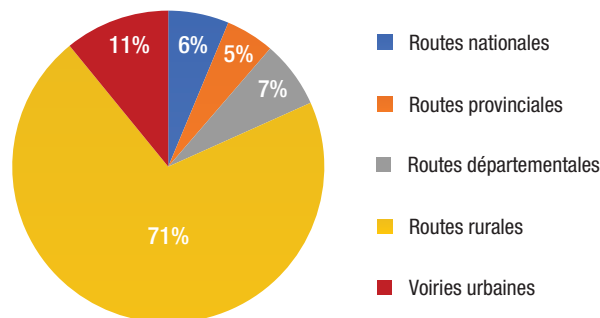
Données générales sur le transport routier au Cameroun

Réseau routier

Le réseau routier camerounais compte environ 112 973 kilomètres, avec un total de 10 158 kilomètres de routes revêtues et 102 815 kilomètres de routes en terre. Les routes revêtues comprennent 5 633 kilomètres de voies interurbaines et 4 525 kilomètres de voiries urbaines. Hormis les routes nationales qui sont bitumées à 57 %, même si certaines sont dans un état de dégradation avancée, l'essentiel des routes interurbaines demeurent en terre. La proportion de routes bitumées, abstraction faite des voiries urbaines, ne représente que 6 % du réseau routier dans l'ensemble.

Sur le plan quantitatif, la densité du réseau national bitumé (hormis les voiries urbaines) en 2013 est estimée à 9 km/1 000 km² et à 0,185 km/1 000 habitants. Ce réseau est réparti suivant les différentes catégories de routes (voir la figure 2).

Figure 2. Répartition du réseau routier suivant la catégorie de route.



Parc automobile

Le parc automobile est passé de 210 000 véhicules en 2000 à environ 313 000 véhicules en 2005, soit un accroissement moyen annuel de 8,30 %. Il compte plus de 400 000 véhicules en 2010 (Document de Stratégie sectorielle des transports, 2010). D'après les sources du Ministère des transports (TRANSTAT), la taille du parc automobile est évaluée à 675 000 véhicules en 2014.

Trafic routier

Le trafic routier moyen journalier varie entre 19 et plus de 7 000 véhicules, avec une moyenne de 743 véhicules par jour pour l'ensemble des routes (année 2011), et de 1 700 véhicules par jour pour les routes bitumées. Les axes routiers les plus fréquentés sont : Douala-Yaoundé, Douala-Bafoussam, Yaoundé-Bafoussam, Douala-Limbe, Bafoussam-Bamenda et Bafoussam-Dschang.

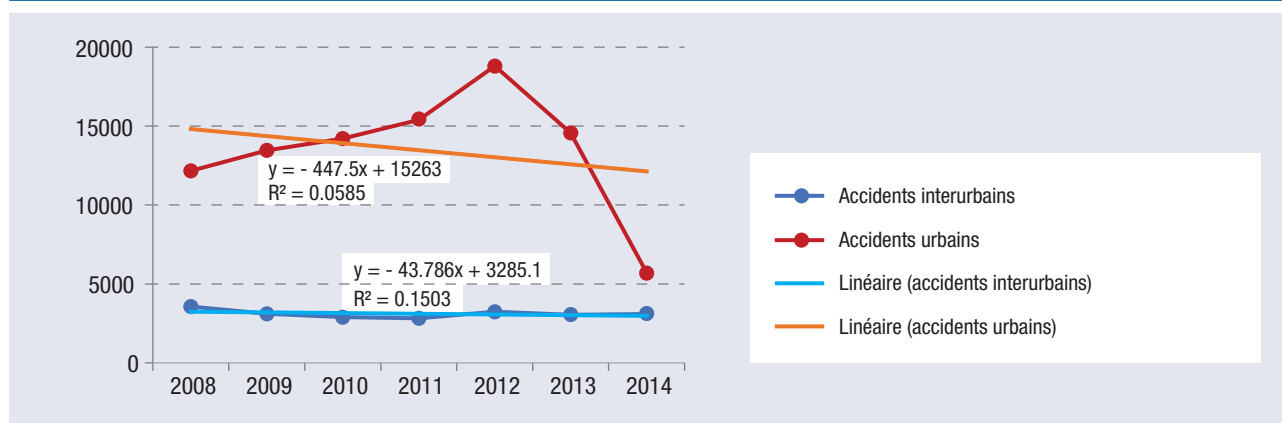
Indicateurs de sécurité routière : données des accidents de la route

Évolution de l'accidentalité

Évolution de la typologie des accidents suivant les zones (urbaine/interurbaine)

Dans l'ensemble, le Cameroun a enregistré un total de 116 081 accidents sur la période 2008-2014, soit en moyenne 16 583 accidents par an (près de 46 accidents par jour). La grande majorité de ces accidents (81,25 %) sont survenus dans les milieux urbains, contre 18,75 % pour les zones interurbaines. Dans l'ensemble, le nombre total d'accidents a diminué de 44 % entre 2008 et 2014, diminution qui s'explique essentiellement par la réduction de 50 % des accidents urbains survenus entre 2013 et 2014.

Figure 3. Évolution des accidents suivant la typologie urbain/interurbain.



Évolution de la typologie des accidents suivant la catégorie

Tableau 1. Évolution des accidents suivant la catégorie.

Années	Pourcentage d'accidents des différentes catégories					
	Matériels		Corporels		Mortels	
	Gendarmerie	Police	Gendarmerie	Police	Gendarmerie	Police
2008	15,75	65,34	13,03	31,01	12,65	3,65
2009	15,54	66,73	18,90	29,53	14,53	3,74
2010	15,72	72,63	17,05	23,07	14,85	4,30
2011	14,98	72,90	16,62	22,41	16,52	4,69
2012	12,92	70,24	12,49	24,49	14,26	5,27
2013	12,56	72,63	11,84	23,08	13,76	4,29
2014	12,53	74,04	10,07	16,48	13,42	9,48
Évolution 2014-2008	-20,4	+13,3	-22,72	-46,89	+6,09	+159,73

Sources : Données MINT, Secrétariat d'État à la défense (SED), Délégation générale à la sûreté nationale (DGSN) et calculs du consultant.

En comparaison avec la situation d'avant 2009, le nombre d'accidents matériels constatés par la gendarmerie (routes interurbaines) a diminué de 20 %, alors qu'au même moment celui constaté par la police (routes urbaines) progressait de 13 %. Pour ce qui est du nombre

d'accidents corporels, il a reculé respectivement de 23 % selon la gendarmerie et de 47 % selon la police. Le nombre d'accidents mortels constatés s'est accru de 6 % et de 160 % respectivement pour les zones interurbaines et les zones urbaines.

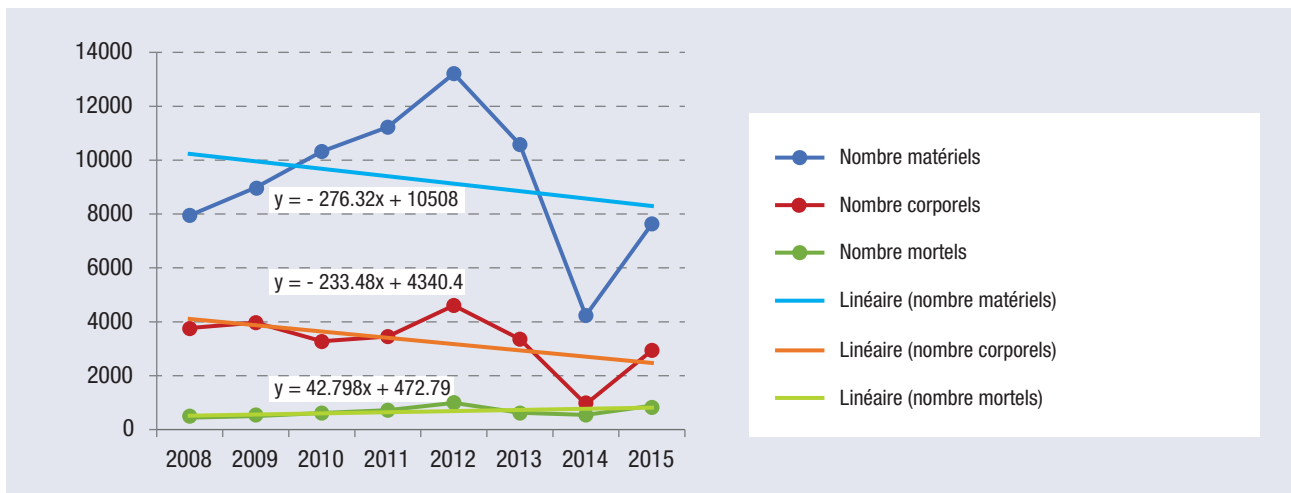
Évolution de l'accidentalité urbaine de 2008 à 2014

Typologie des accidents urbains

La distribution des accidents urbains suivant leur typologie met en évidence le fait que les accidents matériels

représentent près de 70 % de l'ensemble, alors que les accidents corporels et mortels représentent respectivement environ 25 % et 5 %. Les droites d'ajustement obtenues des courbes de tendance sur la période 2008-2014 indiquent clairement une baisse des accidents matériels et corporels, et montrent une tendance à la hausse des accidents urbains mortels.

Figure 4. Histogramme de fréquence des accidents urbains de 2008 à 2016.



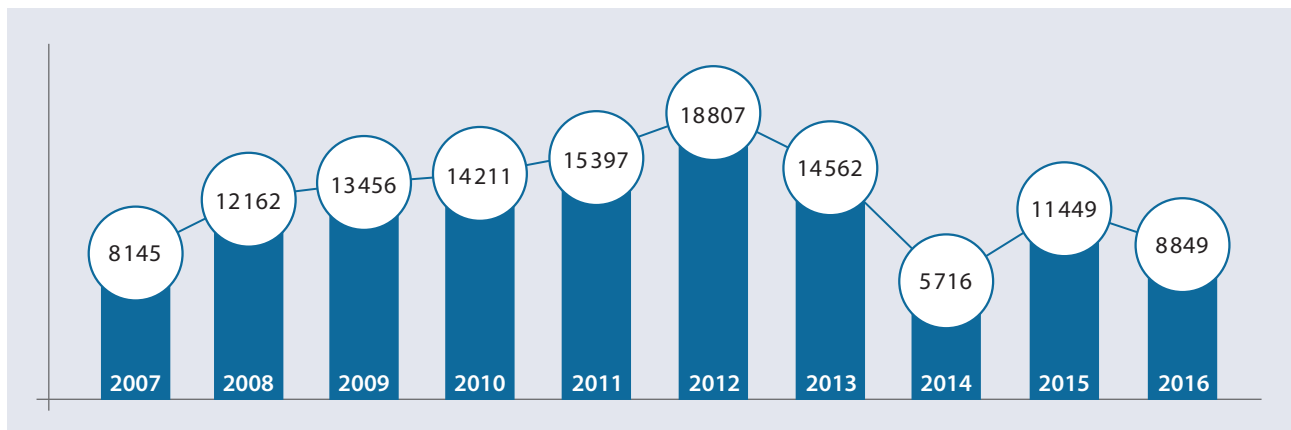
Évolution du nombre d'accidents urbains entre 2008 et 2014

L'analyse de l'histogramme des fréquences incluant la période 2008-2014 fait ressortir le fait que les accidents urbains ont connu un accroissement moyen annuel de près de 14 % à partir de 2008 pour atteindre un pic de 18 807 accidents en 2012, avant d'amorcer une baisse en 2013. La valeur de 5 716 accidents relevée en 2014, qui indique une diminution de près de 70 % des accidents entre 2012 et 2014 (sur deux ans), mérite d'être prise

avec précaution car elle apparaît comme une valeur aberrante.

En effet, bien que l'hypothèse de la baisse du nombre d'accidents sur la période 2008-2014 semble établie, l'insertion du nombre d'accidents de 2015 comme donnée de triangulation fait ressortir une hausse de 100 % entre 2014 et 2015 (sur un an), juste après un infléchissement de plus de deux tiers, ce qui présente de ce fait une situation atypique. Il en résulte que la réduction de 46,75 % qui se dégage de la comparaison des chiffres de 2014 et de 2008 ne traduit pas forcément une diminution nette de cette envergure du nombre d'accidents urbains sur la période.

Figure 5. Histogramme de fréquence des accidents urbains de 2008 à 2016.



Source : DGSN, Yaoundé.

Évolution de l'accidentalité interurbaine

Évolution des données globales des accidents interurbains

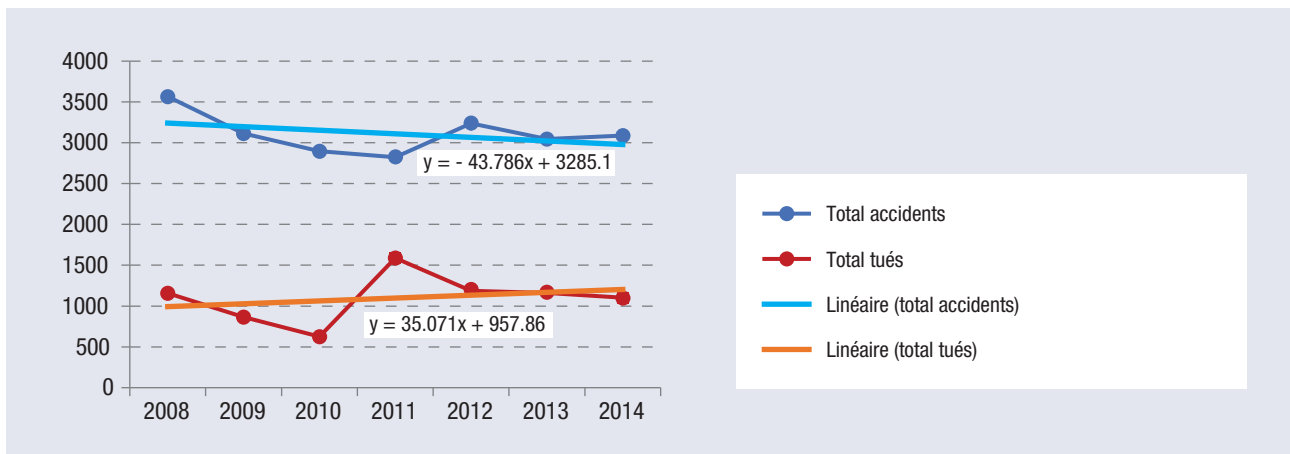
Le Cameroun a enregistré en moyenne 3 110 accidents avec 1 088 personnes décédées par an sur cette période.

De manière globale, le nombre d'accidents survenus sur les routes interurbaines a connu une réduction de près de 13,40 % sur la période 2008-2014, passant de 3 566 accidents en 2008

à 3 088 accidents en 2014, soit une baisse de l'ordre de 2,23 % en moyenne par an.

Une constance se dégage des données aussi bien de la zone interurbaine que de la zone urbaine. Les multiples efforts engagés ont permis de réduire le nombre d'accidents, mais les taux de sévérité se sont accrus et sont restés très élevés ; c'est ce qui explique la situation paradoxale où l'on a en même temps une diminution du nombre d'accidents et une augmentation du nombre de personnes décédées.

Figure 6. Évolution du nombre d'accidents et de personnes décédées sur les routes interurbaines de 2008 à 2014.



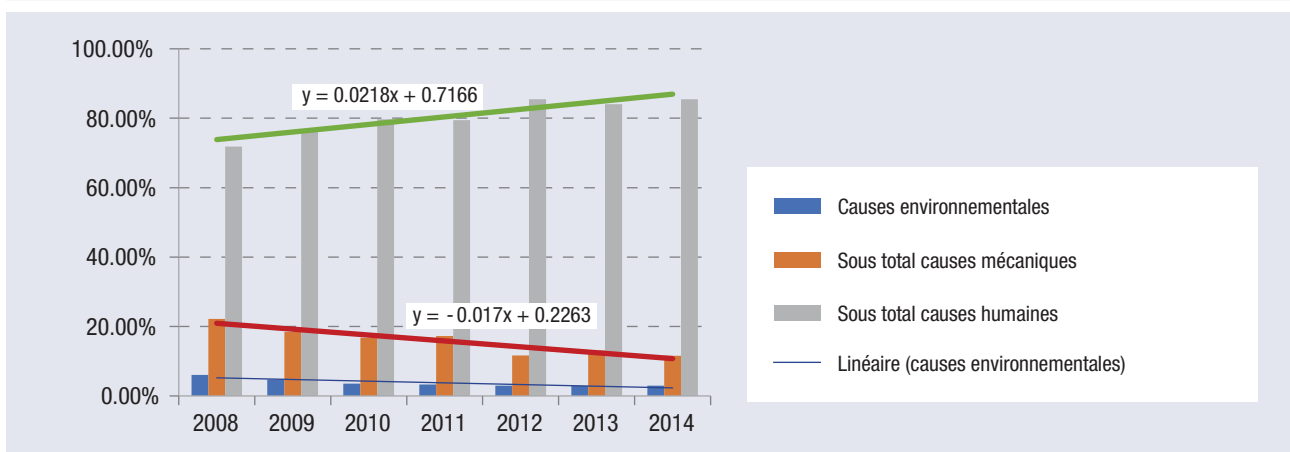
Évolution de la typologie des causes des accidents interurbains

Dans l'ensemble, les accidents en zones interurbaines de la période 2008-2014 sont dus pour 3,64 % aux causes environnementales, pour 15,39 % aux causes mécaniques (liés au mauvais état des véhicules), et pour 80,97 % aux causes humaines. Trois causes humaines majeures sont à elles seules à l'origine de près de 70 % des cas d'accidents constatés dont : l'inattention et la distraction des conducteurs (30,67 %), l'excès de vitesse (19,97 %) et le défaut de maîtrise des conducteurs (18,53 %). Ces premières causes sont suivies par :

- les piétons (causes humaines) : 3,60 % ;
- les dépassements dangereux : 3,15 % ;
- les pneus défectueux : 2,80 % ;
- les manœuvres dangereuses sur la chaussée : 2,34 % ;
- le mauvais état de la route : 2,20 %.

Les causes d'accidents liées à l'inattention et à la distraction des conducteurs, ainsi que celles liées au défaut de maîtrise des conducteurs sont souvent associées à la consommation d'alcool au volant.

Figure 7. Évolution des causes des accidents interurbains de 2008 à 2014.



Coût des accidents de la route

Les estimations faites dans le cadre de l'étude d'Élaboration de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (2009) évaluent les pertes économiques subies par le Cameroun du fait des accidents de la route à près de 100 milliards de francs CFA par an, soit l'équivalent de 1 % du PIB de cette période. Comparées aux urgences de développement qui s'imposent au Cameroun, ces pertes représentent, en termes de réinvestissement perdu, l'équivalent d'environ :

- 10 000 salles de classe équipées (en deux salles jumelées) d'une moyenne de 20 000 000 francs CFA par an pour couvrir l'essentiel des besoins du pays en salles de classe en deux ans ;
- plus de 250 kilomètres de routes bitumées construites d'une moyenne de 40 milliards de francs CFA par 100 kilomètres qui sont sacrifiés chaque année ;
- huit hôpitaux de référence dotés d'un investissement moyen de 12,5 milliards tous les ans pour l'équipement, de quoi doter toutes les régions du pays en hôpitaux de référence en deux ans.

Chapitre 1 – Gestion de la sécurité routière

1.1 Cadre stratégique et plans d'action – Données historiques

Les préoccupations relatives à la sécurité routière ont été intégrées par le Gouvernement du Cameroun qui a commandé une première étude (par un cabinet d'étude néerlandais) à partir de 1983, jetant ainsi officiellement les bases de nouvelles activités en faveur de la sécurité routière au Cameroun. Par la suite, un plan d'action a été élaboré en 1994 à la demande du Ministère des transports (par un cabinet norvégien). L'intérêt pour la sécurité routière s'est renforcé au fil des années, et c'est ainsi qu'une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (assortie d'un plan d'actions prioritaires) a été élaborée par le Ministère des transports, laquelle a été validée par l'ensemble des parties prenantes en 2009 pour servir de cadre de référence de la programmation en matière de sécurité routière pour le pays.

L'objectif global retenu par la stratégie nationale de 2009 était d'améliorer durablement la sécurité des usagers et des véhicules sur les routes du Cameroun, au moyen d'une réduction de 30 % des accidents et des pertes subies sur la période 2009-2014.

La Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières adoptée en 2009 au Cameroun a défini des objectifs en parfaite cohérence avec ceux du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, dont elle intègre les cinq piliers. Ces objectifs sont également en accord avec les documents d'orientation stratégique en matière de sécurité routière aux niveaux régional et national, et notamment : le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, les ODD des Nations Unies, la Vision Cameroun 2035, le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) du Cameroun, et la Stratégie sectorielle des transports, révisée en 2010. Cette situation montre que le Cameroun, déjà engagé dans une bonne direction, voit ses activités renforcées et consolidées par le Plan mondial.

1.2 Évaluation du cadre légal et administratif pour la sécurité routière

1.2.1 Cadre légal national pour la sécurité routière

Au Cameroun, la sécurité routière est régie par une abondante réglementation qui passe par des lois, des décrets, les arrêtés

et des circulaires, rassemblés dans un « Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun ». On distingue ainsi les textes adoptés sur le plan national et la transposition des accords et règlements internationaux.

1.2.1.1 Sur le plan national

Les principales réglementations nationales sont :

- la loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national ;
- la loi du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et auxiliaire des transports routiers ;
- le décret no 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière modifié et complété par le décret no 86/818 du 30 juin 1986 ;
- le décret no 98/162 du 26 août 1998 fixant les modalités de fonctionnement du Fonds routier ;
- le décret no 99/724/PM du 29 septembre 1999 portant création du Comité national de sécurité routière, modifié et complété par le décret no 2004/0606/PM du 17 mars 2004 ;
- le décret no 2005/155 du 9 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du Conseil national de la route ;
- le décret no 2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des transports ;
- l'arrêté no 009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transport des marchandises dangereuses ;
- l'arrêté no 010/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement ;
- l'arrêté no 011/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de la visite technique automobile ;
- l'arrêté no 00406/A/MINT/DTT du 28 avril 2000 portant réglementation du permis de conduire et des auto-écoles ;
- l'arrêté no 00184/MINT du 16 février 2006 fixant les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport urbain et périurbain de personnes ;
- l'arrêté no 00181/MINT du 16 février 2006 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport mixte par véhicule dont le poids total en charge autorisé est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

- l'arrêté no 00188/MINT du 16 février 2006 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport des marchandises dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3,5 tonnes ;
- l'arrêté no 00185/MINT du 16 février 2006 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport interurbain de voyageurs par autocar ou autobus de 11 places assises au moins.

À l'analyse, on note que le paysage réglementaire a connu des améliorations importantes avec la signature et la publication de nombreux textes à partir de 1998, offrant ainsi une bonne base pour la gestion des actions de prévention et de sécurité routière. Cependant, certains de ces textes devraient être réaménagés, voire actualisés, pour permettre de mieux répondre à leurs objectifs compte tenu des évolutions actuelles. C'est par exemple le cas du port de la ceinture de sécurité qui, dans les textes actuels, n'est exigé que pour le conducteur et le passager avant.

Cette observation n'enlève rien à la solidité de l'arsenal juridique en place, certes avec quelques faiblesses, des faiblesses facilement corrigibles.

1.2.1.2 Transposition des accords et règlements internationaux

1.2.1.2.1 Au niveau de la sous-région

On peut citer entre autres :

- le Code communautaire de la route CEMAC ;
- le Traité de la CEMAC sur le régime de transit ;
- la Convention du 13 avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun ;
- la Convention de transports terrestres de marchandises du 22 décembre 1999 entre la République centrafricaine et la République du Cameroun ;
- le règlement no 2/99/UEAC-CM-654 portant réglementation du transport des marchandises dangereuses par route en UDEAC/CEMAC.

1.2.1.2.2 S'agissant de l'Afrique

Les principaux instruments transposés sont :

- la Charte africaine sur la sécurité routière ;
- l'Harmonisation des normes et standards sur le transport, les infrastructures intercontinentales et interrégionales (TAH) ;
- l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) ;
- la Convention inter-États des transports routiers de marchandises diverses (CIETRMD).

1.2.1.2.3 Sur le plan mondial

Quelques instruments mondiaux sont également exploités :

- La Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 ;
- la Convention de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED).

1.2.2. Institutions impliquées

La sécurité routière au Cameroun, comme dans plusieurs pays, implique beaucoup d'acteurs institutionnels, notamment le Ministre des transports, les autres administrations publiques, le secteur privé et des ONG.

1.2.2.1 Ministère des transports

D'après le décret n° 2012/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du Ministère des transports, ce dernier est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière. À travers la Direction des transports routiers (DTR), qui a une Sous-Direction de la prévention et de la sécurité routières, le Ministère des transports a, entre autres, plusieurs missions :

- la conception, l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière ;
- l'élaboration et le suivi de l'application des programmes de formation à la conduite automobile ;
- l'organisation et la régulation de la circulation sur le réseau routier ;
- le suivi de la formation des conducteurs ;
- la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules et des engins des missions diplomatiques et/ou en admission temporaire ;
- le renouvellement des permis de conduire ;
- la définition des conditions d'accès à la profession de moniteur d'auto-école, en liaison avec les administrations concernées ;
- la définition des règles d'équivalence des permis de conduire ;
- l'organisation de la sécurité routière et la prévention ;
- le suivi de la mise en œuvre et de l'application du Schéma national de prévention et de sécurité routière ;
- l'analyse des risques et des causes des accidents ;
- la définition et la promotion des actions de sensibilisation et d'information des usagers ;
- le suivi de l'ensemble des actions de sécurité des usagers, en liaison avec les administrations et les organisations concernées ;

- l'établissement des normes d'homologation des véhicules ;
 - l'étude des dossiers de demande d'agrément et du contrôle des centres d'homologation et des centres de visites techniques ;
 - l'établissement des normes et des règles de contrôle technique des véhicules ;
 - l'adaptation des normes de sécurité, d'équipement et de signalisation sur les infrastructures routières, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines ;
 - l'analyse régulière des problèmes de sécurité sur le réseau routier, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines ;
 - la participation à la définition des normes de sécurité des véhicules automobiles, notamment leurs équipements, en liaison avec les administrations concernées ;
 - l'élaboration de la réglementation en matière de transport urbain, en liaison avec les organisations professionnelles, les associations d'usagers, les collectivités territoriales décentralisées et les administrations concernées ;
 - le suivi du respect de la réglementation en matière de circulation routière ;
 - le concours à la surveillance du trafic sur le réseau routier ;
 - la conduite des activités opérationnelles de sensibilisation et de contrôle des usagers de la route en liaison avec les administrations concernées ;
 - la conception du Schéma national de la prévention et de la sécurité routière en liaison avec les services déconcentrés.
- Ces attributions du Ministère des transports font de cette institution la principale autorité chargée de la gestion de la sécurité routière au Cameroun, avec la collaboration d'autres institutions.
- le Ministère de la justice, qui participe à l'élaboration et à l'application de la réglementation en matière de sécurité routière ;
 - les ministères en charge de l'éducation nationale (enseignements primaire, secondaire et universitaire), qui sont des maillons essentiels pour l'éducation des jeunes et pour la diffusion des messages de sécurité routière ;
 - les ministères en charge de l'administration territoriale et de la décentralisation, qui jouent le rôle de tutelle des mairies avec des responsabilités plus élargies dans divers secteurs d'activités du transport routier dans les centres urbains ;
 - le Ministère de la santé publique, qui assure la mise en œuvre de la politique de santé publique, et conséquemment la prise en charge des victimes d'accidents de la route ;
 - le Ministère des finances, qui assure la mobilisation des financements prévus pour les activités de sécurité routière, et la tutelle du Fonds routier ;
 - le Ministère de la communication, qui assure la tutelle des médias d'État et qui participe à la sensibilisation des populations et à la diffusion des messages de sécurité routière ;
 - le Ministère de la défense à travers le Secrétariat d'État chargé de la gendarmerie nationale, qui assure la surveillance du réseau routier interurbain, réprime les infractions aux règles de la circulation routière, constate les accidents de la route et élabore les procès-verbaux ;
 - la DGSN (la police), qui assure la surveillance du réseau routier urbain, réprime les infractions aux règles de la circulation routière, constate les accidents de la route et élabore les procès-verbaux ;
 - le Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT), qui assure l'élaboration des orientations générales et des stratégies de développement à moyen et à long terme.

1.2.2.2 *Autres administrations publiques*

D'autres administrations publiques sont concernées par la sécurité routière :

- le Ministère des travaux publics, en charge de la construction et de l'entretien des routes interurbaines et de leurs équipements ;
- le Ministère du développement urbain et de l'habitat (MINDUH), qui participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transport urbain au niveau national, à l'étude des plans de transports des zones urbaines, à l'organisation du trafic urbain, à la planification des différents modes de transport, ainsi qu'à l'établissement des documents de planification en matière d'urbanisme et d'occupation des sols ;

Ces structures de niveau ministériel sont accompagnées dans leurs missions par des structures consultatives dont le CNSR rattaché au Ministère des transports et le Conseil national de la route (CONAROUTE) rattaché au Premier Ministre, qui assistent l'État dans la coordination des activités et donnent des avis motivés sur les questions relatives à l'organisation et à la gestion de la sécurité routière.

1.2.2.3 *Secteur privé*

1.2.2.3.1 *Assureurs*

Les assureurs jouent un grand rôle dans la prévention des risques d'accidents en apportant une contribution importante au développement de celle-ci soit par des conseils aux assurés sur la prévention des accidents grâce à une conduite

responsable, au moment de la souscription du contrat, soit par le financement des campagnes de prévention (opérations Coup de poing), soit enfin, en cas d'accident, par l'indemnisation des victimes conformément au code de la Conférence interafricaine des marchés d'assurance (CIMA).

1.2.2.3.2 Fondation Safe Way Right Way

La fondation Safe Way Right Way, regroupement d'une dizaine d'entreprises privées parmi les plus importantes, a pour mission principale de développer la prévention en veillant au respect, par les entreprises membres, des normes internationales en matière de sécurité routière. Elle intervient régulièrement auprès des pouvoirs publics pour faire des propositions visant à améliorer la sécurité routière et, au niveau des usagers, pour la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière.

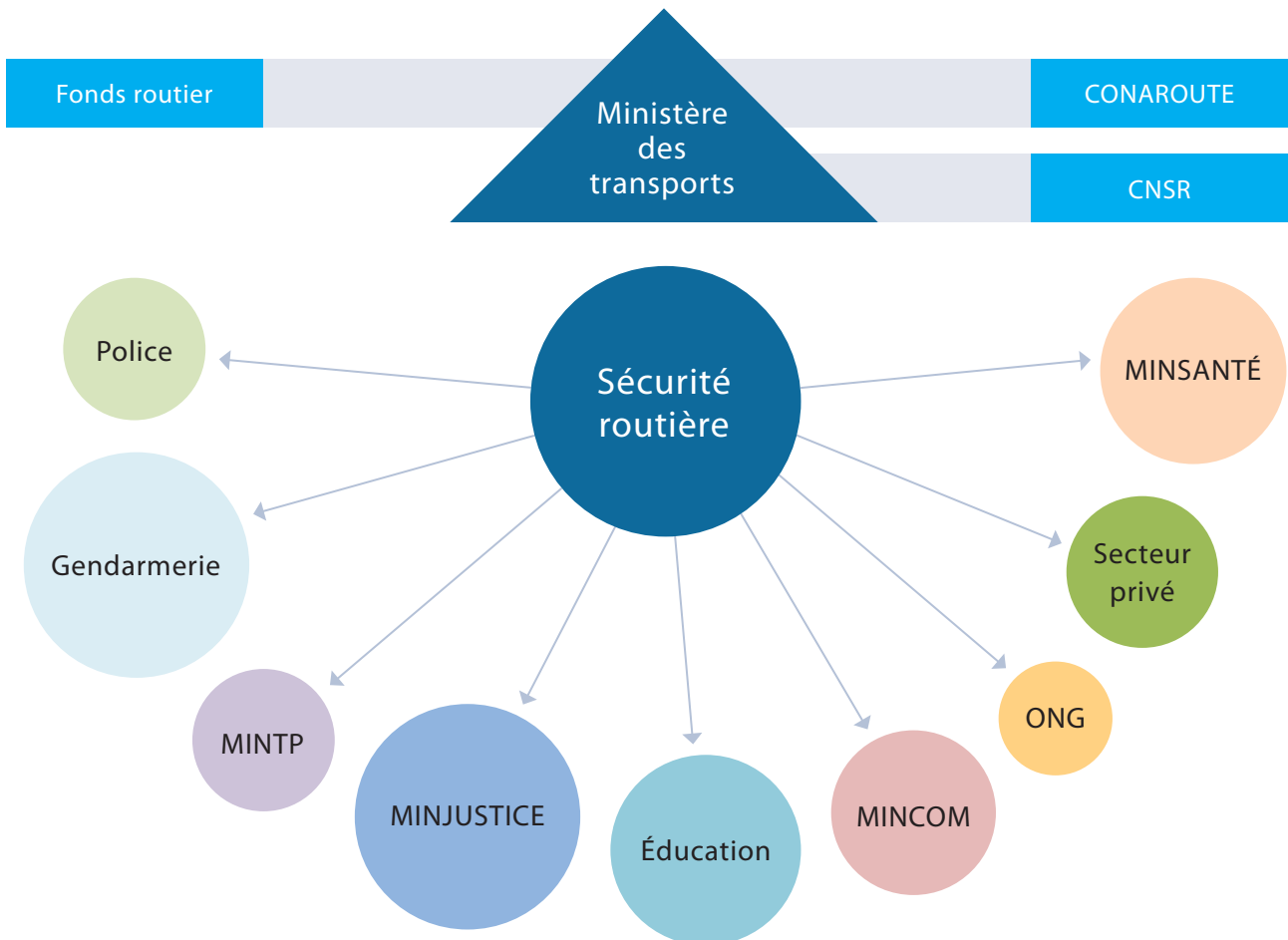
1.2.2.4 Organisations non gouvernementales

Les ONG œuvrent pour la sécurité routière par un travail de sensibilisation au problème des accidents de la circulation, s'emploient à trouver des solutions efficaces, contestent les politiques inefficaces et forment des coalitions pour faire pression en faveur d'une amélioration de la sécurité sur la route. COALIROUTE, un regroupement d'une trentaine d'associations, en est un bon exemple.

1.2.2.5 Dispositif institutionnel de la sécurité routière au Cameroun

Le dispositif institutionnel de la sécurité routière au Cameroun est représenté à la figure 8.

Figure 8. Dispositif institutionnel en matière de sécurité routière au Cameroun.



1.2.3 Collecte, production et gestion des données sur la sécurité routière

1.2.3.1 Système de collecte et fiabilité des données disponibles

Plusieurs projets de mise en place d'une base de données ont existé au Ministère des transports, mais sont restés sans suite après leur démarrage, notamment le projet d'informatisation des certificats d'immatriculation des véhicules engagés en 1982, la mise en place d'une banque de données par le cabinet SNC/LAVALIN en 1998, l'introduction du « Bulletin d'analyse des accidents de la circulation » (BAAC) par le cabinet BETA Consult en 2002 ou la mise en place d'un système de collecte et de gestion des données sur la sécurité routière par le cabinet CARTES.

Entre les taux de déperdition élevés, la disparité des formats et les déficits dans le système de collecte, il est difficile au stade actuel d'obtenir des données consolidées sur la sécurité routière au Cameroun dans des délais raisonnables. Bien que les données collectées par la gendarmerie nationale pour les accidents survenus en milieu interurbain semblent les plus complètes et tiennent lieu de statistiques nationales, elles sont très insuffisantes pour fournir des données nécessaires à l'évaluation des actions mises en œuvre, et surtout pour renseigner de nombreux indicateurs. C'est ainsi que, dans son rapport de 2013, l'Organisation mondiale de la Santé estime le nombre de morts sur les routes au Cameroun à 3 933 alors que les statistiques émanant du système officiel au Cameroun annoncent 1 170 personnes décédées.

Le Cameroun ne possède pas pour l'heure de bases de données fiables sur les accidents de la circulation, ni de système intégré d'information approprié, permettant de procéder à une centralisation de données complètes sur la sécurité routière.

Cette situation pourra connaître une évolution notable avec le nouveau projet en cours de mise en place d'une base de données, qui est entrepris par le Gouvernement avec l'appui de la Banque africaine de développement et l'Union européenne. Ce dernier met en place un système interconnecté entre le Ministère des transports, la police, la gendarmerie et le Ministère de la santé publique.

Sont impliqués dans le processus de collecte, de traitement et d'analyse des données sur les accidents :

- le Centre d'analyse des données sur les accidents de la circulation établi à l'ENSTP ;
- la police en milieu urbain pour la collecte des données et la transmission au centre d'analyse ;
- la gendarmerie en milieu interurbain pour la collecte et la transmission au centre d'analyse ;
- les hôpitaux pour la collecte des données sur les accidentés et la transmission au centre d'analyse ;

- le Ministère des transports en tant que destinataire des analyses faites par le Centre d'analyse des données sur les accidents de la circulation.

1.3 Évaluation de la mise en œuvre du pilier 1 du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

L'évaluation de la mise en œuvre du pilier 1 (des mesures en ce qui concerne la gestion de la sécurité routière) selon le Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, se présente telle que résumée dans le tableau 2.

Pour conclure sur l'évaluation du pilier 1 sur la gestion de la sécurité routière, on peut retenir que le Cameroun a mis en œuvre cinq recommandations et deux l'ont été en partie, sur les 12 prévues sur ce volet par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Le taux de réalisation est donc de 41,66 %.

1.4 Recommandations pour l'accélération des mesures sur la gestion de la sécurité routière (pilier 1)

À la lumière des résultats du diagnostic de la situation actuelle et du niveau de performance atteint par le Cameroun dans la mise en œuvre des mesures sur la gestion de la sécurité routière, il est impératif que des dispositions soient prises pour améliorer la situation dans les meilleurs délais, afin que les résultats du Cameroun s'approchent de ceux fixés par le Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. L'étude recommande à cet effet :

- a. d'accélérer la mise en place et l'opérationnalisation d'un organisme autonome de gestion de sécurité routière ;
- b. de rendre opérationnel le fonctionnement du système de collecte et de gestion des données de sécurité routière dans les administrations bénéficiaires du projet en cours et notamment : le Ministère des transports, le Ministère de la santé publique, le SED, la DGSN, les hôpitaux et les assurances. En interconnectant les bases de données sur l'immatriculation des véhicules, sur les permis de conduire, sur les accidents, etc., l'action gagnerait en efficacité ;
- c. d'adapter les procédures de décaissement des ressources financières de la sécurité routière dans le cadre de la mise en place d'un Fonds routier de deuxième génération ;
- d. d'élaborer, d'établir et de mettre en œuvre les plans de formation pour le renforcement des capacités techniques des acteurs ;
- e. d'intensifier l'utilisation des nouvelles techniques de l'information et de la communication dans la collecte et la diffusion des données de sécurité routière.

Tableau 2. Mise en œuvre du pilier 1 sur la gestion de la sécurité routière.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	Établir/renforcer l'organisme national de la sécurité routière par des mesures d'appui en matière juridique, financière et ressources humaines	Loi sur la création d'une agence de sécurité routière élaborée et transmise au Premier Ministre, mais non encore promulguée	Conclusion : recommandation non suivie
2	Élaborer et adopter une police/stratégie de sécurité routière	Élaboration de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières en 2009-2014 assortie d'un Plan d'urgence par le Ministère des transports et adoptée par toutes les parties prenantes. Ce plan d'action est en cours d'actualisation	Conclusion : recommandation suivie
3	Faire de la sécurité routière un élément clé des plans de développement	La sécurité routière a inscrit dans le plan d'émergence du Cameroun à l'horizon 2035 : « Sécurité routière, levier de développement » Le Cameroun a inscrit la sécurité routière comme un élément clé dans ses documents d'orientation stratégique en matière de développement et de lutte contre la pauvreté (Cameroun, Vision 2035, DCSE, SST) Toutefois, la volonté politique devrait être renforcée et plus manifeste	Conclusion : recommandation suivie
4	Recherche des financements propres pour la sécurité routière	Le Cameroun a mis en place un système d'adossment du financement d'une bonne partie des activités sécurité routière sur le budget Fonds routier, ce qui constitue un début de mobilisation Pour les ressources propres et pérennes, le secteur privé, les groupements interprofessionnels et le Fonds de garantie automobile (FGA) doivent contribuer au financement de la sécurité routière	Conclusion : recommandation suivie en partie
5	Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la sécurité routière	Le Fonds routier est passé d'un taux de 1,5 % de son budget à 4 % pour le financement des projets de prévention et de sécurité routière Les ressources humaines, quant à elles, restent très insuffisantes	Recommandation suivie en partie
6	Affectation d'au moins 10 % des investissements dans l'infrastructure routière à la sécurité routière	Les différents montants mobilisés, bien que non négligeables, restent loin de la cible de 10 % des montants consacrés aux infrastructures routières	Conclusion : recommandation non suivie
7	Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route	Le logiciel de collectes des données des accidents est créé à l'ENSTP avec l'appui de la BAD et de la Banque mondiale, en coopération avec toutes les administrations concernées par la sécurité routière (transports, police, gendarmerie, santé, etc.)	Conclusion : recommandation suivie
8	Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes	Le système d'immatriculation des véhicules est harmonisé et sécurisé Chaque véhicule a deux plaques d'immatriculation avec le logo CEMAC inscrit (CMR) : une plaque à l'avant, une plaque à l'arrière et une vignette collée sur le pare-brise	Conclusion : recommandation suivie
9	Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la sécurité routière	Institut national de la statistique Implantation du logiciel de collecte de données à l'ENSTP Exécution non opérationnelle	Conclusion : recommandation non suivie
10	Création/renforcement et harmonisation des systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route	Un système est en place dans les grands hôpitaux pour l'enregistrement des blessés, qui ne se fait pas dans le cadre d'un processus préparé et partagé par les différents acteurs Suivi du système ainsi que les transferts des accidentés entre centre non assurés, avec l'absence d'un dispositif intégré de gestion. Le manque d'harmonisation pose un problème de format pour la production des données de synthèse Le nouveau système de collecte de données à l'ENSTP intègre les données des hôpitaux	Mise en œuvre de la recommandation amorcée à moins de 20 % Les résultats seront très mitigés si des mesures ne sont pas prises pour revisiter le système et l'inscrire dans un cadre concerté Conclusion : recommandation non suivie
11	Placer la composante sécurité routière dans tous projets connexes financés par les partenaires internationaux	D'après le Ministère des travaux publics, tous les projets d'infrastructures financés par les partenaires internationaux (Banque mondiale) prennent en compte l'aspect sécurité routière pour des routes plus sûres	Conclusion : recommandation suivie
12	Promouvoir la participation d'organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes en matière de sécurité routière	Pas de cadre permettant l'assistance des ONG dans leur mission	Conclusion : recommandation non suivie

Chapitre 2 – Sécurité des routes et mobilité

2.1 État des lieux du réseau routier camerounais

Dans le cadre de la mise en œuvre du pilier 2 du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, le Cameroun a entrepris le bitumage progressif des routes. Selon un rapport de 2015 de la Direction des études, des normes et de la planification (DENP) du Ministère des travaux publics, le réseau routier national compte environ 121 424 kilomètres de routes, dont 21 973 kilomètres de routes sur le réseau principal et près de 100 241 kilomètres de routes dans le réseau rural. Le réseau principal compte 6 110 kilomètres de routes bitumées en 2017 (contre 4 061 kilomètres en 2013) et 15 863 kilomètres de routes en terre. Les infrastructures routières existantes desservent actuellement les dix régions et nombre de localités du Cameroun.

Malgré ces efforts d'amélioration des infrastructures routières pour la réduction des accidents de la route, le diagnostic des routes camerounaises par rapport à la mise en œuvre du Plan mondial et du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 n'est pas reluisant. En effet, le réseau routier du pays souffre, parmi d'autres problèmes, d'un déficit de signalisation et de traçage, de fissures, de nids de poule, d'une mauvaise évacuation des eaux de pluies, d'absence de trottoirs et de pistes cyclables, et de désordre en ce qui concerne le stationnement.

De grandes insuffisances sont constatées s'agissant de l'état du réseau. D'après une étude réalisée par le MINTP, au premier semestre 2016, le réseau des routes nationales n'est en bon état que sur 26 % de son linéaire. Les routes départementales sont les plus dégradées, avec seulement 4,7 % du réseau en bon état. Quant aux routes provinciales, leur état est équilibré avec 50,8 % du réseau en mauvais état et 49,2 % du linéaire jugé acceptable, dont 10,2 % en bon état et 39 % dans un état moyen. Pour sortir le Cameroun de cet enclavement, le Gouvernement camerounais a institué « des contrats à niveau de service » pour des travaux réalisés sur les grands axes bitumés et les voiries structurantes.

Plusieurs facteurs expliquent le mauvais état des routes au Cameroun : l'absence de cadre institutionnel, la surcharge, la corruption, une gestion irrationnelle et approximative du réseau, un défaut d'entretien, et la présence d'obstacles et de véhicules en panne sur les routes.

2.2 Absence d'agence de coordination pour la construction routière

Sur le plan institutionnel, une multitude d'institutions étatiques interviennent dans la gestion des infrastructures routières nationales. En plus du Ministère des travaux publics, d'autres structures sont parties prenantes, à des degrés divers, en fonction de leurs domaines de compétences. Nous pouvons citer, entre autres, le Ministère de l'habitat et du développement urbain, le Ministère des transports, le Ministère de la décentralisation, le Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire, le Ministère des finances, le Ministère de l'administration territoriale, le Ministère des marchés publics, l'Agence de régularisation des marchés publics, le Fonds routier et les collectivités territoriales décentralisées.

2.3 Normes de construction des infrastructures routières

Les normes techniques et le cadre réglementaire de réalisation des projets d'infrastructures routières en vue de l'amélioration de la performance et de la gouvernance technique dans les différentes phases d'élaboration des études technique et d'exécution des travaux routiers sont fixés par le décret n° 2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures. Cependant, l'on constate que l'absence d'agence de coordination pour la construction routière fait que ces normes ne sont pas appliquées, chaque intervenant appliquant les normes relevant de sa compétence, d'où des différences entre celles-ci.

2.4 Signalisation routière

Bien que le Code de la route de la CEMAC en vigueur au Cameroun prescrit les principaux signaux routiers à appliquer et qui sont tous inspirés de la Convention des Nations Unies relative à la signalisation routière, le Cameroun n'a pas formellement adhéré à ladite Convention des Nations Unies.

On observe ainsi des signalisations aberrantes qui peuvent induire le conducteur en erreur. De même, l'actualisation de la signalisation routière n'est pas faite régulièrement. Des inspections routières sur le réseau existant auraient permis de corriger et d'actualiser la signalisation.

Beaucoup de villages inexistantes lors de la construction de l'axe routier Yaoundé-Douala, par exemple, sont nés aux abords de ladite route après le début de son exploitation. Aucune signalisation indiquant ces nouveaux villages n'existe car, lors de la construction, ces villages n'existaient pas. Les passages piétons ou les traversées aériennes ne sont pas prévus. Beaucoup de piétons sont ainsi mortellement heurtés par des véhicules qui traversent ces villages sans réduire la vitesse (absence de signaux de réduction de la vitesse), surtout des jeunes enfants qui doivent traverser la route pour aller à l'école.

2.5 Séparation des voies pour les usagers vulnérables

Le Gouvernement a réalisé un projet pilote dans la ville d'Édéa, entre Yaoundé et Douala, en créant des pistes cyclables et des routes pour piétons. Malheureusement, ces espaces aménagés pour les usagers vulnérables de la route ne sont pas utilisés par ces derniers qui continuent à emprunter la route normalement réservée aux automobiles. Finalement, ces pistes cyclables servent davantage de parking pour les véhicules.

De plus, il n'y aucune promotion des zones piétonnes dans les centres commerciaux. Aucune zone exclusivement

pour piéton n'est disponible. En revanche, à Yaoundé, la communauté urbaine (mairie) fait des efforts au centre-ville pour protéger les trottoirs par les grilles de séparation et pour éviter ainsi aux piétons d'être heurtés par les véhicules, et surtout par les motos.

2.6 Réalisation des inspections routières et des audits de sécurité routière

Les routes existantes n'avaient pas fait l'objet, lors de leur construction, d'audit de sécurité routière. C'est une des raisons qui expliquent les nombreux accidents. Pour corriger les défauts constatés sur ces routes, des inspections routières sont menées progressivement à travers des contrats avec des cabinets spécialisés. À ce jour, les axes routiers Yaoundé-Douala, Yaoundé-Bafoussam, Douala-Bafoussam ont fait l'objet d'inspection. Une inspection est en cours sur le corridor de transit Douala-Bangui-N'Djamena. Les travaux de correction ont été menés sur l'axe routier Yaoundé-Douala avec par exemple le dédoublement des voies par endroits et le renouvellement de la signalisation (photo 1).



Photo 1. Réaménagement (dédoublage de la voie) amorcé avec l'appui de la Banque africaine de développement et de l'Union européenne sur la route nationale 3 de l'axe routier Douala-Yaoundé, à l'issue de l'inspection routière réalisée.

Toutefois, la qualité des inspections (audits menés) reste questionnable en l'absence de réelles expertises nationales.

2.7 Enlèvement des obstacles et des véhicules en panne sur la route

La route est souvent encombrée et rétrécie à certains endroits par des obstacles (chutes d'arbres, etc.) ou par des véhicules en panne et abandonnés sur la chaussée, qui constituent de véritables risques et sont à l'origine de nombreux accidents, surtout la nuit.

Le Gouvernement, au moyen du Fonds routier, a commencé à acquérir des engins d'enlèvement de ces obstacles. Cependant, leur mise en service gérée par le Ministère des

transports semble inefficace malgré l'assistance technique d'un organisme d'État spécialisé en matériels de travaux publics, le MATGENIE.

Il conviendrait d'envisager la concession de la gestion de ce système d'enlèvement des obstacles au secteur privé.

2.8 Évaluation de la mise en œuvre du pilier 2 sur la sécurité des routes

Cette évaluation est résumée dans le tableau 3.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	Des ingénieurs spécialistes de la sécurité aux organismes de sécurité routière pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière	Insuffisance de qualification en sécurité routière, d'où le problème de formation et de renforcement de capacité Nécessité de créer une école de sécurité routière ou d'introduire la sécurité routière à l'ENSTP	Conclusion : recommandation non suivie
	Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de sécurité routière aux échelons régional et continental	Intégration progressive des audits de sécurité routière dans les projets routiers : Un cahier des charges élaboré par le MINTP Des actions notamment d'audit de sécurité sont entreprises de plus en plus en intégrant de longs itinéraires, à l'instar de celui qui est y en cours sur le corridor Douala-Kousséri.	Conclusion : recommandation suivie en partie
3	Créer des espaces sécurisés pour les piétons cyclistes et usagers vulnérables en milieu urbain/suburbain	Les routes n'ont pas toujours de trottoirs pour les déplacements des piétons, encore moins des voies pour les autobus et/ou les taxis, ainsi que des pistes cyclables. Très peu d'arrêts taxi sont matérialisés	Conclusion : recommandation non suivie
4	Tenir compte des aspects de sécurité routière dans la construction des routes	Élaboration du cahier de charges pour la prise en compte des aspects de sécurité routière, de signalisation routière verticale et horizontale, de glissières, dès la conception lors de la construction de nouvelles routes financées par certains bailleurs de fonds, dans le but de réduire les effets collatéraux de ces projets	Conclusion : recommandation suivie
5	Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors	Intégration progressive des audits de sécurité routière dans les projets routiers Des actions notamment d'audit de sécurité routière sont entreprises de plus en plus en intégrant de longs itinéraires, à l'instar des inspections menées sur les axes routiers Yaoundé- Douala, Yaoundé-Bafoussam et Douala-Bafoussam, et celle qui est en cours sur le corridor Douala-Kousséri	Conclusion : recommandation suivie
6	Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors à haut risque	Projet de facilitation sur les corridors Douala-Bangui, Douala-N'Djamena, avec une prise en compte complète de la sécurité routière	Conclusion : recommandation suivie

Pour conclure sur l'évaluation du pilier 2 sur la sécurité des routes et la mobilité, on peut retenir que le niveau des résultats atteints par le Cameroun reste en deçà des attentes. Le Cameroun a mis en œuvre trois recommandations et en partie une sur les six prévues sur ce volet par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Le taux de réalisation est donc de 50 %.

L'évaluation du pilier 2 sur la sécurité des routes appelle les observations suivantes sur la formation des ingénieurs, la protection des usagers vulnérables, les audits de sécurité routière, les réaménagements routiers.

2.8.1 Formation des ingénieurs spécialistes de la sécurité

Les ingénieurs travaillant dans le domaine des infrastructures routières ont peu de qualifications en matière de sécurité

routière. Il manque en effet une véritable école spécialisée dans ce domaine. Les ingénieurs chargés de la conception et de la construction des routes ne mettent l'accent que sur les normes de conception, de servitude, et sur les infrastructures de protection telles que les glissières de sécurité, les ralentisseurs de vitesse, les garde-fous et les ouvrages d'art. Il est ainsi urgent :

- de renforcer la capacité des ingénieurs de travaux publics par des séminaires de formation à la sécurité routière pour une bonne prise en compte de ces notions dans les futurs projets de construction ou de réhabilitation des routes, et pour la conduite des audits ;
- de créer une école spécialisée ou une filière en sécurité routière dans les grandes écoles existantes afin de former un grand nombre de spécialistes en sécurité routière.

2.8.2 Mieux protéger les usagers vulnérables de la route

Dans les villes du Cameroun, le phénomène des motos-taxis, une profession qui s'est développée avec le chômage des jeunes, constitue un véritable défi. Certains jeunes en recherche d'emplois se sont lancés dans ce type de transport public sans posséder de formation en conduite et sans permis de conduire approprié. En conséquence, ils ne respectent pas les lois prescrites et conduisent dangereusement, en mettant leurs vies et celles des autres usagers de la route en danger. Ils sont à la fois la cause et les victimes de nombreux accidents de la route.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, la nécessité de créer un espace pour la circulation de ces usagers et des routes piétonnes pour protéger ces usagers vulnérables de la route s'impose. Les actions entreprises dans ce sens doivent être accompagnées d'une meilleure sensibilisation des usagers concernés, voire de sanctions. Une baisse du nombre de décès par accident passe inévitablement par une politique de protection des usagers vulnérables de la route et par une réflexion sur la façon dont les véhicules et les individus se partagent la route.

2.8.3 Audits de sécurité routière

La mise en place de mesures de sécurité lors de la conception des projets d'infrastructure routière peut permettre d'améliorer sensiblement la sécurité de tous les usagers.

Au Cameroun, les nouvelles routes en construction font l'objet d'audits de sécurité routière et de suivis réguliers à partir d'un cahier des charges élaboré par le Ministère des travaux publics. L'accent doit être maintenant mis sur la qualité des audits. L'infrastructure routière existante devrait aussi faire régulièrement l'objet de vérifications en termes de sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur les zones accidentogènes, sur la suppression des points noirs, sur l'enlèvement des obstacles et des véhicules accidentés et abandonnés sur les principaux axes routiers. La méthode éprouvée d'audit telle que la méthode de l'International Road Assessment (IRAP) est recommandée.

2.8.4 Réaménagements routiers

Des réaménagements routiers afin de réduire la vitesse des véhicules et un renforcement des contrôles de vitesse sur les routes existantes peuvent être efficaces pour la réduction des accidents, avec un impact important sur le plan socioéconomique. Les voies à double sens (séparation des voies) sont présentées comme un élément positif de lutte contre les accidents de la route. Un réaménagement amorcé avec l'appui de l'Union européenne sur la route nationale 3 de l'axe routier Douala-Yaoundé⁸ doit s'étendre sur tout le réseau routier, notamment pour l'axe routier à trafic très intense qui relie le Cameroun au Tchad et à la République centrafricaine ainsi que sur tous les grands axes routiers du pays qualifiés de « triangle de la mort ». Un accompagnement en termes de sensibilisation et de formation des conducteurs est nécessaire pour éviter des effets pervers des réaménagements routiers tels que celui présenté sur la photo 1 ci-dessus où l'on voit un camion se retrouver sur le terre-plein de séparation des deux voies.

2.9 Recommandations du pilier 2

Afin de garantir des routes plus sûres et une mobilité plus sécurisée, nous faisons les recommandations suivantes :

- a. systématiser les audits et les inspections des infrastructures suivant les normes de l'IRAP de manière périodique ;
- b. améliorer le financement des infrastructures routières (construction et entretien) ;
- c. intégrer les spécifications techniques tenant compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux infrastructures routières ;
- d. construire des routes tenant compte des usagers vulnérables et des véhicules de transport de masse ;
- e. doter les routes des signalisations verticales et horizontales aux normes internationales ;
- f. activer le système d'enlèvement systématique des véhicules délaissés et autres obstacles ;
- g. accélérer le projet de construction d'une autoroute entre Yaoundé et Douala ;
- h. adhérer aux conventions des Nations Unies sur la signalisation routière.

⁸ L'exécution du 9^e Fonds européen de développement.

Chapitre 3 – Sécurité des véhicules

3.1 État du parc automobile

Le Cameroun ne dispose pas d'usine de fabrication de véhicules automobile. Tous les véhicules en circulation sont importés. Les développements économique et démographique ont conduit à l'accroissement du nombre de véhicules sur les routes du pays. Le parc automobile est passé de 210 000 véhicules en 2010 à 675 000 véhicules en 2014. Cependant, il faut reconnaître que l'absence de système de transport urbain de masse depuis 1995 après la fermeture de la société d'État de transport urbain SOTUC à Yaoundé et à Douala a encouragé l'acquisition de véhicules individuels. La plupart des Camerounais dispose d'un pouvoir d'achat qui ne leur permet pas de s'offrir des véhicules neufs. Ils acquièrent alors des véhicules d'occasion, essentiellement en provenance d'Europe, par ordre d'importance les marques japonaises (Toyota, Nissan), françaises (Peugeot, Renault) et allemandes (Mercedes, Volkswagen). Quatre-vingts pour cent de ces véhicules sont âgés de plus de dix ans par rapport à leur première mise en circulation. Ces véhicules sont parfois dépourvus de kits de sécurité tels que ceinture de sécurité, airbag, et ont des taux de pollution de l'environnement non conformes aux normes acceptables (norme Euro 2 généralement).

Par ailleurs, l'acquisition de véhicules personnels reste affaire d'élite (fonctionnaires et commerçants) car il faut au moins l'équivalent de 5 000 euros pour avoir un véhicule de 15 ans d'âge. Une bonne partie de la population se contente de motos dont le coût d'achat neuf est d'environ 400 euros. Là aussi, bien que ces motos soient généralement acquises neuves et soient d'origine asiatique (Chine), elles ne remplissent pas les normes antipollution et de sécurité.

Moins de 5 % des véhicules sont acquis neufs auprès de concessionnaire locaux représentant les principales marques européennes, asiatiques et américaines.

Des mesures réglementaires et techniques ont néanmoins été introduites pour assurer une meilleure sécurité des véhicules, entre autres l'homologation préalable des types de véhicules, le contrôle technique périodique des véhicules en circulation, les incitations fiscales pour les véhicules neufs, le contrôle d'âge des véhicules, ainsi que des réglementations spécifiques sur les motos et les véhicules de transport de marchandises dangereuses.

3.2 Homologation préalable de tout nouveau type de véhicule

La commercialisation et la mise en circulation de tout nouveau type de véhicule au Cameroun sont soumises à l'homologation

préalable, conformément à l'arrêté n° 010/A/MINT du 23 février 1998. C'est une opération technique effectuée par le Ministre des transports, en liaison avec la société d'État spécialisée, le MATGENIE. Pour cela, un prototype du véhicule est présenté par le concessionnaire qui veut commercialiser le nouveau type de véhicules. Ce prototype est inspecté sur le plan de sa conformité aux normes de sécurité selon le code de la route CEMAC et les autres textes en vigueur. Un certificat d'homologation est alors délivré si toutes les conditions sont satisfaites. À défaut, le nouveau type de véhicule est rejeté et ne peut être mis en circulation. Par exemple, la norme d'homologation n'exige la ceinture que pour les places avant du véhicule. Ainsi, notamment, les bus ne disposent pas de ceinture pour les nombreux passagers en dehors de celui assis à l'avant.

3.3 Contrôle technique des véhicules

Le contrôle est réglementé par l'arrêté n°011/A/MINT du 23 février 1998 qui rend obligatoire le contrôle technique pour tous les véhicules et fixe la périodicité par catégorie de véhicule comme suit :

- trois mois pour les véhicules de transport public de personnes et les véhicules d'auto-écoles ;
- six mois pour les camions et les véhicules de transport de marchandises dangereuses ;
- 12 mois pour les véhicules à usage personnel, les engins agricoles et de génie civil.

Pour cette opération, 32 centres modernes de contrôle technique ont été construits par les opérateurs privés et sont homologués par le Ministère des transports. Le nombre de centres ainsi créés reste insuffisant par rapport à la taille du parc automobile. Ces centres permettent de mettre hors de la circulation des véhicules en mauvais état. Cependant, on assiste malheureusement à de nombreux cas de fraude dans la délivrance des certificats de contrôle technique, du fait des contrôles de complaisance pour certains de ces centres. Par ailleurs, les statistiques de ces centres dénombrent que plus de la moitié du parc automobile n'est pas soumis à cette exigence réglementaire et technique. La souplesse des contrôles routiers favorise également l'inobservation de la réglementation.

L'entretien et le rééquilibrage périodique des centres de contrôle technique, bien que dotés d'équipements modernes, ne sont pas effectifs. De même, les personnels, dans ces

centres, chargés d'effectuer les tests des véhicules ne sont pas suffisamment qualifiés et ne suivent pas régulièrement de formation de recyclage. Enfin, les technologies utilisées dans les centres techniques diffèrent d'un centre à l'autre et ne garantissent pas le même degré de fiabilité. Il conviendrait de trouver une interface d'interconnexion entre tous ces centres pour un meilleur suivi. Au-delà, lorsque les centres de contrôle technique dépistent des défauts sur un véhicule, la réparation faite par les garages n'est pas toujours fiable car le secteur de la réparation automobile reste artisanal, sans organisation appropriée et sans responsabilité clairement définie.

Il est à noter que le Cameroun, avec les arrêtés de 1998 sur le contrôle technique et sur l'homologation préalable des types de véhicules, avait déjà identifié la sécurité des véhicules comme un facteur de réduction des accidents de la route, cela avant le lancement du Plan mondial pour la Décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies.

3.4 Incitations fiscales

Pour rendre les véhicules plus sûrs, le Gouvernement camerounais, dans la loi de finances n° 2016/018 du 14 décembre 2016, encourage l'importation des véhicules de moins de 10 ans d'ancienneté avec un abattement de 30 % et une exemption des droits d'accise, et pénalise par une fiscalité plus lourde l'importation des véhicules anciens.

Tous les véhicules de tourisme de 10 ans ou moins sont exempts du droit d'accise. Tous les véhicules utilitaires légers ou lourds, les engins, les remorqueurs, les tracteurs ainsi que les véhicules de transport en commun de moins de 15 ans bénéficient également des avantages similaires. **A contrario**, tous les véhicules de tourisme de plus de 11 ans sont soumis aux droits d'accise au taux de 12,5 %. Ladite taxe est également payée par les véhicules utilitaires légers ou lourds, les engins, les remorqueurs, les tracteurs ainsi que les véhicules de transport en commun de 16 ans et plus.

3.5 Contrôle de l'âge des véhicules

Avant les années 1990, l'ancienneté des véhicules à l'importation était limitée à trois ans pour les véhicules de tourisme et cinq ans pour les véhicules lourds. Avec la crise économique dans les années 1990, le critère d'âge a été levé pour favoriser le contrôle technique dans le pays d'origine avant l'importation. Cette mesure a montré ses limites. Le processus de limitation de l'âge des véhicules à l'importation est de relancé au niveau du Ministère des transports et du Ministère du commerce. Par ailleurs, une étude pour l'institution d'une prime à la casse en faveur de ceux qui décident de changer leurs anciens véhicules pour des véhicules neufs est en chantier.

3.6 Réglementation spécifique concernant les motos

L'utilisation des motos comme moyen de transport à titre professionnel s'est largement développée au Cameroun et le Gouvernement a dû prendre une série de réglementations, dont le décret du Premier Ministre du 31 décembre 2008 qui exige entre autres que chaque moto soit dotée de deux casques et soit soumise au contrôle technique automobile. Par ailleurs, la détention du permis de catégorie « A » correspondant à la conduite de moto est obligatoire.

3.7 Réglementation du transport des marchandises dangereuses

Le Ministre des transports, par l'arrêté n° 009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transport routier des marchandises dangereuses, a institué un agrément préalable pour le transport de marchandises dangereuses.

Cet agrément vise à s'assurer que sont prises des mesures de sécurité relatives aux marchandises dangereuses à transporter. L'arrêté reprend une classification des produits dangereux conforme à la nomenclature internationale, et les conditions de sécurité pour les différents types de produits sont clairement énoncées.

Il faut ajouter à ces mesures le contrat de performance que doit passer la société de transport des marchandises dangereuses avec son employé, pour une conduite responsable en vue de la protection des populations riveraines des différents corridors et de la sécurité des autres usagers de la route. À cette réglementation nationale s'ajoute, au niveau sous-régional, le règlement n° 2/99/UEAC-CM-654 portant réglementation du transport des marchandises en UDEAC/CEMAC dont le Cameroun est partie.

Même si la réglementation camerounaise s'en inspire, le Cameroun n'a pas formellement adhéré au Règlement type des Nations Unies relatif au transport des marchandises dangereuses.

L'évaluation de la mise en œuvre des mesures en ce qui concerne la sécurité des véhicules (pilier 3) est résumée dans le tableau 4.

Pour conclure sur l'évaluation du pilier 3 sur la sécurité des véhicules, on peut retenir que le niveau des résultats atteints par le Cameroun est appréciable. En effet sur les cinq activités recommandées par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, trois ont été réalisées, une réalisée en partie et une seule non réalisée, soit un taux de réalisation de 80 %.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	Rendre obligatoire l'inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée	La visite technique des véhicules est réglementée au Cameroun par l'arrêté n°011/A/MINT du 23 février 1998 qui rend obligatoire la visite technique pour tous les véhicules terrestres à moteur et fixe la périodicité par catégorie de véhicule : un an pour les véhicules de tourisme ; six mois pour le transport de marchandises et trois mois pour le transport public	Conclusion : recommandation suivie
2	Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements	Les nouveaux modèles de véhicules sont homologués par le Ministère des transports d'après l'arrêté n° 010/A/MINT du 23 février 1998 portant règlement de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement Ainsi, les véhicules mis en circulation doivent respecter les normes de sécurité liées à la réduction de l'agressivité du véhicule vis-à-vis des usagers externes « vulnérables », posséder des équipements en dispositifs de sécurité passive tel que la ceinture de sécurité, l'airbag, le casque pour les deux roues Toutefois, le contrôle de la mise en application de cette norme reste très timide et essentiellement sur les axes routier interurbains	Conclusion : recommandation suivie en partie
3	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	Acte ministériel en cours limitant l'âge des véhicules d'occasion à 7 ans pour les voitures de tourisme et 10 ans pour les camions et les gros porteurs. Réduction de 30 % de la douane pour des véhicules plus neufs. La circulaire n° 371/MINFI/DGD du 23 décembre 2016, précisant les modalités d'application des dispositions de la loi n° 2016/018 du 14 décembre 2016 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2017, énonce la nouvelle taxation des véhicules et autres matériels roulants, qui vise davantage les véhicules anciens	Conclusion : recommandation suivie
4	Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses	L'arrêté n° 009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transports routier des marchandises dangereuses soumis à l'agrément préalable du Ministère des transports Règlement no 2 /99/UEAC-CM-654 portant réglementation du transport des marchandises dangereuses par route en UDEAC/CEMAC. Contrôle sur les routes des pièces suivantes : le certificat d'agrément de véhicule ; la lettre de voiture pour le transport des marchandises dangereuses ; le bordereau d'expédition ; la fiche de sécurité ; le certificat de formation du conducteur ; le certificat d'agrément à la profession de transporteur routier	Conclusion : recommandation suivie
5	Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques	Absence de législation sur les bonnes pratiques, par conséquent non-application de cette activité	Conclusion : recommandation non suivie

3.8 Recommandations du pilier 3

Au regard des bons résultats s'agissant de ce pilier, les recommandations portent essentiellement sur l'amélioration de la qualité du contrôle technique et sur l'âge des véhicules :

- a. assainissement du processus de délivrance de la visite technique et mise en réseau des centres de contrôle technique afin d'éliminer la fraude ;
- b. réglementation du secteur des garages automobile ;
- c. réglementation de la formation des contrôleurs des centres de visite technique ;
- d. exigence d'un contrat de maintenance des machines de contrôle et des accessoires d'entretien ;
- e. institution de la prime à la casse pour tous véhicules ;
- f. application des sanctions prévues pour l'usage des véhicules ne remplissant pas les conditions de sécurité ;
- g. dispositions pour rendre la ceinture de sécurité obligatoire pour toutes les places assises dans tous les véhicules de tourisme et les bus.

Chapitre 4 – Sécurité des usagers de la route

4.1 Contexte

Tout accident de la circulation est le résultat d'un dysfonctionnement du système « homme-véhicule-infrastructure ». Toutefois, l'analyse des accidents de la route montre que, des trois éléments du système, l'amélioration des aptitudes et du comportement de l'homme, usager de la route, constitue le premier moyen de progresser en matière de sécurité routière.

Les auteurs et les victimes de ces accidents sont en effet les usagers de la route – conducteurs automobiles, promoteurs d'auto-écoles, de centres de visite technique, promoteurs de sociétés de transport, agents de contrôle routiers, passagers des véhicules – et particulièrement les usagers vulnérables que sont les piétons, les enfants, les jeunes élèves, les motocyclistes, les cyclistes, les riverains des axes routiers, les personnes âgées et les personnes handicapées.

Pour ces usagers, la sensibilisation et la formation aux règles de sécurité routière doivent être menées d'une manière permanente et continue afin que des comportements sécuritaires soient adoptés pour mieux vivre avec la route. Divers moyens de formation, d'éducation, d'information et de sensibilisation sont utilisés, y compris des campagnes de proximité, des campagnes médiatiques (télévision, radio et téléphone), la presse et l'affichage.

4.2 Amélioration de la formation des conducteurs automobile

La conduite de tout véhicule automobile est soumise à la détention d'un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule. La conduite sans permis de conduire, synonyme de l'ignorance et du non-respect des règles de sécurité essentielles (signalisation routière, code de la route) par le conducteur, représente un danger si élevé qu'il est sanctionné par la loi camerounaise comme un délit (crime) passible d'un emprisonnement. Pour cela, il faut renforcer les règles et normes applicables à la formation des automobilistes, et à la délivrance de permis de conduire. L'amélioration de la formation des conducteurs agit à trois niveaux, à savoir pour les auto-écoles, et en ce qui concerne l'examen du permis de conduire et la présentation du permis de conduire.

4.2.1 Auto-écoles

La formation dans une auto-école est obligatoire pour se présenter à l'examen du permis de conduire. Néanmoins, cette

responsabilité confiée aux auto-écoles a souvent été déviée par ces dernières, devenant une simple formalité, un moyen de collecter des recettes sans dispenser vraiment de formation. Le Ministère des transports a procédé à un audit des auto-écoles puis à la fermeture de celles qui n'offraient pas une formation conforme aux normes réglementaires. Cet assainissement du secteur des auto-écoles visait tous les aspects de la formation à la conduite automobile : la qualification des formateurs, la conformité des véhicules d'auto-écoles, le matériel didactique (rétroprojecteur, vidéo) et le programme de formation théorique, ainsi que la pratique incluant les gestes de premiers secours en cas d'accident.

Pour un meilleur suivi, toutes les auto-écoles en règle sont inscrites dans une base de données connectée au Ministère des transports, avec un code spécifique qui leur permet d'inscrire les candidats en ligne pour l'examen de permis de conduire. Chaque candidat inscrit est également suivi à travers un livret de formation qui atteste que tous les modules ont été acquis. Un minimum de 40 heures de cours théorique et de 20 heures de cours pratique est requis.

4.2.2 Examen du permis de conduire

L'examen est désormais codifié, avec des questions à choix multiples pour la partie théorique. Un processus est en cours pour passer à un examen automatisé sur ordinateur. De même, pour la phase pratique, des ateliers spécifiques sont exigés, notamment la circulation, le parking du véhicule, l'entretien du véhicule, etc.

4.2.3 Présentation du permis de conduire

Le permis de conduire en carton a été remplacé par les permis en PVC sur format carte de crédit, sécurisé selon la norme internationale. L'insertion d'un code QR est effective dans la version récente du permis de conduire pour faciliter les contrôles routiers. Le processus de délivrance du permis de conduire est complètement informatisé. La base de données constituée permet de disposer de toutes les informations sur chaque détenteur du permis, ce qui constitue une base solide pour l'introduction d'un futur système de « permis à points ».

4.3 Sensibilisation des différents usagers de la route

La sécurité des usagers de la route, et notamment les plus vulnérables d'entre eux, passe par la sensibilisation et la formation aux règles sécuritaires pour mieux s'adapter à l'environnement de la route.

4.3.1 Sensibilisation des usagers vulnérables

La sensibilisation des usagers vulnérables de la route est faite par tous les acteurs de la prévention routière : le Ministère des transports et ses campagnes de sensibilisation, la police et la gendarmerie, le secteur privé et les ONG :

- le Ministère des transports effectue depuis 2009 des campagnes de sensibilisation à destination des usagers vulnérables de la route par la mise en œuvre de programmes de prévention et de sécurité routières dans les localités et les établissements scolaires riverains des axes routiers, la formation de ces derniers aux gestes de premiers secours en cas d'accident et la création des clubs de sécurité routière dans les établissements scolaires (plus de 130 clubs de sécurité routières sont déjà opérationnels dans les écoles). Les principaux thèmes abordés sont la traversée de la route, la sécurité du piéton, le téléphone en marchant ou le port des casques MP3. Ces campagnes se déroulent à travers les médias (radio, télé, presse), à travers aussi les opérateurs de téléphonie mobile par l'envoi de messages groupés sur des thèmes précis, mais surtout par une approche de proximité où des ONG sont sélectionnées et déployées dans les écoles et les villages riverains des axes routiers, grâce au financement du Fonds routier ;
- la police dans les milieux urbains, dans le cadre du maintien de l'ordre et de la régulation de la circulation, participe à la sensibilisation de ces usagers vulnérables. Par exemple, aux heures de pointe où la circulation est dense (sortie de classe, sortie des bureaux, etc.), les agents de police facilitent la traversée de la route aux élèves ;
- la gendarmerie, dans le cadre du projet « surveillance, contrôle, répression », assure la sécurité des riverains dans les campagnes en luttant contre les excès de vitesse, en mettant en avant le respect de la limitation de vitesse en agglomération, et en utilisant des radars de contrôle de vitesse. La sanction systématique des véhicules en excès de vitesse par le paiement sur le lieu de l'infraction d'une amende de 25 000 francs CFA (environ 40 euros) a permis de réduire de près de 25 % les accidents sur l'axe Douala-Yaoundé au cours des cinq dernières années ;
- les ONG spécialisées dans la sensibilisation de proximité jouent un rôle important dans la formation des populations aux comportements sécuritaires à adopter sur la route. Au Cameroun, plus de 30 ONG de sécurité routière sont regroupées au sein d'une entité dénommée COALIROUTE. Ces associations appuient le Gouvernement dans la lutte contre l'insécurité routière, grâce à des campagnes permanentes pendant la rentrée scolaire, les fêtes religieuses et civiles, les événements spéciaux. La plupart de ces ONG font néanmoins face

à des difficultés de financement et des besoins de renforcement des capacités ;

- le secteur privé contribue à la sensibilisation des usagers vulnérables de la route à travers la formation de leurs propres conducteurs aux règles de bonnes pratiques (la courtoisie sur la route, le respect du Code de la route), au moyen également de primes de bonne conduite pour les meilleurs conducteurs, et même un partenariat avec les ONG pour la sensibilisation de proximité des différents usagers de la route. Le partenariat Safe Way Right Way-COALIROUTE permet par exemple aux ONG d'obtenir de la fondation Safe Way Right Way des financements et des prospectus de sensibilisation.

4.3.2 Sensibilisation des conducteurs automobile

La sensibilisation des conducteurs automobiles répond aux facteurs de risque observés et liés aux comportements sur la route, à savoir les excès de vitesse, l'alcool au volant, l'absence du port de la ceinture de sécurité, la fatigue au volant, la surcharge, etc. Elle est menée par les équipes du Ministère des transports, la police, la gendarmerie et les ONG pendant les périodes de grande circulation.

Pour l'éducation et l'information des conducteurs, le Ministre des transports a élaboré et distribué un guide simplifié des différentes infractions à la sécurité routière et des principales sanctions. La gendarmerie dispose également d'un guide similaire.

4.3.3 Sensibilisation des conducteurs de motos-taxis

Les conducteurs de motos exploitées à titre professionnel, les motos-taxis, constituent la partie des conducteurs pour laquelle l'éducation au civisme et à la sécurité routière doit être particulièrement accentuée. Ce secteur d'activité né du chômage des jeunes et de l'absence des transports publics fonctionne presque en marge de la réglementation, pourtant bien existante. Les conducteurs de motos-taxis n'ont reçu aucune formation sur la conduite du motorcycle. Ils ne détiennent pas en général de permis de conduire de la catégorie A. Ils sont la cause de nombreux cas d'accidents de la route, ne connaissent pas ou refusent de mettre en pratique les règles de sécurité routière. Le changement de comportement de cette catégorie d'usagers de la route doit porter sur le temps et sur les facteurs de risques suivants : la formation à la conduite en moto, l'obtention du permis approprié pour sa profession, le port de casque, la maîtrise de la vitesse et les questions de surcharge. Parfois même, ces conducteurs, plutôt que de porter les casques qui leur ont été offerts par les donateurs, les accrochent simplement aux motos et évoquent la chaleur comme raison de ne pas les porter.

La faiblesse des campagnes de sensibilisation menée auprès des usagers est liée à l'absence d'évaluation de l'efficacité



Photo 2. Transport de jeunes élèves en moto-taxi. La surcharge est une mauvaise pratique érigée en règle par les conducteurs de motos-taxis.

de celles-ci. Aucun état des lieux de départ n'est établi avant de lancer une campagne et, après les campagnes, aucune évaluation de l'impact n'est réalisée.

4.4 Systématisation des sanctions

Le changement de comportements des usagers de la route ne passe pas seulement par la formation, la communication ou la sensibilisation ; elle concerne aussi et surtout la répression. La mise en application des sanctions prévues par la législation peut conduire rapidement à l'adoption de comportements sécuritaires par les différents usagers de la route. Malheureusement, sur les routes du Cameroun, les usagers adoptent des comportements à risque et violent la réglementation sans être systématiquement sanctionnés.

Toutefois, des sanctions existent, telles que les amendes pour les excès de vitesse détectés par les radars, l'immobilisation du conducteur et de lourdes amendes si ce dernier est positif au test d'alcoolémie. Le Ministère des transports déploie chaque année au moins 100 000 de ces tests. De même, des retraits de permis sont effectués en cas d'infraction.

Le dispositif de sanction est en train d'être renforcé par le Ministre des transports qui déploie maintenant des radars fixes sur l'axe routier Yaoundé-Douala, à côté des radars mobiles de la gendarmerie. La police dispose d'un système de vidéosurveillance dans les principales villes. Ce système permet de visualiser dans une salle de contrôle toutes les situations de circulation sur les principaux lieux de congestion (carrefour) et d'interpeller les contrevenants.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	Établir/renforcer les clubs scolaires de sécurité routière	Mise en œuvre des programmes de prévention et de sécurité routière dans les établissements scolaires riverains des axes routiers. Création de clubs de sécurité routière dans les établissements scolaires des grands axes routiers	Conclusion : recommandation suivie
2	Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière	Campagnes de sensibilisation par le MINT, campagne, contrôle, surveillance, répression par la gendarmerie et contrôle routier par la police, les ONG et le secteur privé	Conclusion : recommandation suivie
3	Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires	La sécurité routière est enseignée au Cameroun dans le cadre du cours sur la citoyenneté et non comme une matière à part entière	Conclusion : recommandation non suivie
4	Renforcer les règles et les normes applicables à la formation des automobilistes pour la délivrance du permis de conduire	Audit des auto-écoles et fermeture des auto-écoles non conformes aux normes réglementaires, ou lorsque la qualification des moniteurs et les véhicules ne répondent pas aux normes, ou si ces écoles ne disposent pas du matériel moderne (rétroprojecteur, vidéo) et d'un programme de formation théorique et pratique incluant les gestes de premiers secours en cas d'accident	Conclusion : recommandation suivie
5	Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs	Inobservation de cet indicateur car les transports commerciaux relèvent du secteur privé et le contrat de travail est négocié entre l'employeur et son préposé	Conclusion : recommandation non suivie
6	Établir et faire appliquer la législation sur les limitations de vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque pour motocyclistes et le port de la ceinture de sécurité	Législations existantes mais application timide par les forces de maintien de l'ordre	Conclusion : recommandation suivie partiellement
7	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 liées à l'alcoolémie	Le taux d'alcoolémie admis reste encore élevé, de 0,08 g/l, par rapport à la norme internationale de 0,05 g/l dans la plupart des pays avancés en matière de sécurité routière	Conclusion : recommandation non suivie

Pour conclure sur l'évaluation du pilier 4 qui concerne la sécurité des usagers de la route, on peut retenir que le niveau des résultats atteints par le Cameroun est en deçà des attentes. En effet, sur les sept activités recommandées par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, trois sont réalisées, trois ne sont pas réalisées, et une est réalisée en partie, soit un taux de réalisation de 42,85 %.

4.5 Recommandations du pilier 4

Les recommandations liées au pilier 4 portent sur les aspects suivants :

- a. l'amélioration des moyens de contrôles (sur le plan de la logistique, de la formation, etc.) en exploitant le système de vidéosurveillance de la police ;
- b. l'extension du système de vidéosurveillance sur les axes routiers ;
- c. l'interconnexion entre les bases de données du Ministère des transports et le système de vidéosurveillance de la police pour poursuivre les contrevenants ;
- d. le renforcement des capacités de tous les acteurs impliqués dans la sécurité routière, y compris la population elle-même ;
- e. l'amélioration et l'application de la réglementation de la part des motos-taxis ;
- f. l'institution de la réglementation relative au permis à point ;
- g. la systématisation de la sanction, en rendant celle-ci plus sévère ;
- h. l'élaboration d'une législation rendant obligatoire le recyclage des conducteurs professionnels ;
- i. le financement des initiatives porteuses issues des associations et des ONG de sécurité routière.

Chapitre 5 – Soins médicaux après accident

5.1 Introduction

Les statistiques officielles des accidents de la circulation au Cameroun montrent que, de 2006 à 2008, un total de 4 790 morts sur les routes, dont 1 059 décès sont survenus entre le lieu de l'accident et le séjour des blessés à l'hôpital. Cela représente 22 % des cas de décès liés à la mauvaise prise en charge après accident.

La réduction de la morbidité et de la mortalité des accidents de la voie publique repose sur des soins urgents effectifs et efficaces sur les lieux même de l'accident, au cours du transport vers un centre sanitaire puis au sein de celui-ci, et sur une rééducation qui doit être aussi précoce que possible. Les soins urgents administrés sur les lieux de l'accident et au cours du transport vers un centre de soins correspondent à la prise en charge préhospitalière, ceux administrés dans un centre hospitalier constituent la prise en charge hospitalière, et ceux administrés après le traumatisme relèvent de la prise en charge post-traumatique.

5.1.1 Prise en charge préhospitalière

Lorsqu'un accident survient, ce sont en général les populations riveraines du lieu de l'accident ainsi que les conducteurs et passagers des autres véhicules de passage qui interviennent dans un premier temps, avant même l'arrivée de la police et des ambulances médicales. Les accidentés sont entre-temps extraits du véhicule par des personnes qui n'ont que leur volonté de sauver la vie mais qui manquent d'expérience et d'expertise. Le déclenchement de l'alerte de l'accidenté vers les rares services spéciaux reste assez lent. Les ambulances disponibles, en faible nombre, arrivent généralement deux à trois heures après l'accident. En raison de ce déficit, les accidentés sont transportés par des véhicules inappropriés, souvent même à moto, ce qui minimise la chance de survie des victimes.

Toutefois, il faut reconnaître que de nombreuses actions ont été menées par les pouvoirs publics en vue de promouvoir la prise en charge préhospitalière, à savoir :

- la création du SAMU en 2001 avec deux bases situées respectivement à Yaoundé et à Douala ;
- la mise en place d'un système d'appels d'urgence avec un nombre réduit de deux ou trois chiffres qui permet de faire une alerte par tout témoin de l'accident sans frais. Les numéros d'appels d'urgence gratuits sont :
 - la police : 17 (depuis un téléphone fixe) et 117 (depuis un téléphone portable) ;

- la gendarmerie nationale : 13 (depuis un téléphone fixe) et 113 (depuis un téléphone portable) ;
- les pompiers : 18 (depuis un téléphone fixe) et 118 (depuis un téléphone portable) ;
- le SAMU : 19 (depuis un téléphone fixe) et 119 (depuis un téléphone portable) ;
- les urgences : 112 ;
- le numéro vert du Ministère des transports : 1876.

Cette multiplicité des numéros d'appel ne favorise pas toujours les choses. Il serait plus efficace de convertir tous ces numéros en un seul numéro.

5.1.2 Prise en charge hospitalière

Le secours d'urgence, lorsqu'il est prompt et réalisé suivant les règles de l'art, peut sauver des vies humaines et limiter les conséquences des accidents de la route. D'après une étude diagnostique des services d'urgence et d'assistance aux victimes des accidents de la circulation au Cameroun (BAD-MINTP) sur l'axe chargé Douala-Yaoundé, sur les quatre hôpitaux de district répertoriés, aucun de ces centres ne disposait ni d'un service, ni du matériel spécifique pour les urgences, ni d'un moyen de transport et de communication fiable. L'absence des structures de secours d'urgence et des insuffisances du personnel formé en soins d'urgence ne permet pas une couverture des secours d'urgences appropriés et efficaces sur les différents axes routiers et les corridors régionaux. Néanmoins, les efforts des pouvoirs publics ont permis :

- la création à la faculté de médecine et des sciences biomédicales de l'Université de Yaoundé 1 d'un cycle de formation des personnels en médecine d'urgence et de catastrophes ;
- la création de nombreuses formations hospitalières dotées de structures d'urgence ;
- la création du centre d'urgence de référence à Yaoundé (CURY).

De même, l'obligation d'assurance automobile est en vigueur au Cameroun depuis 1965. Elle a été introduite par la loi n° 65/LF/9 du 22 mai 1965. C'est une obligation d'assurance de responsabilité civile qui couvre les dommages matériels et corporels causés par des automobilistes à des tiers. Cette assurance concerne l'ensemble des véhicules en circulation. En cas de défaut d'assurance, la sanction est une amende de 25 000 francs CFA et la mise en fourrière du véhicule. Cette assurance devrait permettre la prise en charge des accidentés à l'hôpital.

Le problème résulte de la production tardive des procès-verbaux de constats d'accidents par la police et la gendarmerie, puisque les assureurs attendent ces procès-verbaux pour déclencher la prise en charge des victimes.

Par ailleurs, certaines victimes d'accident évitent les hôpitaux parce qu'elles ne sont pas assurées. C'est le cas des victimes des motos-taxis, qui préfèrent se rendre chez les guérisseurs traditionnels ou dans les centres de santé informels pour leurs soins par manque de moyens financiers.

La mise en œuvre du Fonds de garantie automobile, pour l'instant en chantier, qui serait chargé de prendre en charge les victimes de la route dont les véhicules impliqués ne sont pas assurés, est devenue une urgence.

C'est généralement le Gouvernement qui, dans les cas d'accidents ayant fait plusieurs victimes, prend en charge sur le budget de l'État les soins d'urgence des victimes.

5.1.3 Prise en charge post-traumatique

Le Cameroun dispose d'un Centre national de réhabilitation des personnes handicapées à Yaoundé, chargé de la rééducation des victimes des accidents de la route.

Au même titre que les centres des urgences, ce centre de Yaoundé devrait être intégré dans le système national de sécurité routière et éligible aux financements disponibles pour la sécurité routière et aux programmes de formation.

5.1.4 Comité interministériel de suivi des accidentés de la route

Le Premier Ministre a mis en place, depuis le lancement de la Décennie, un Comité spécifique sur la question de prise en charge des accidentés de la route. Ce comité est présidé par le Ministre de la santé publique et regroupe les administrations impliquées (Ministère des transports, police, gendarmerie), les hôpitaux situés le long des axes routiers, les centres d'urgence, les organisations de transporteurs, les sociétés d'assurance et les représentants des usagers de la route.

Ce comité a engagé des réflexions très importantes et a entre autres :

- développé une procédure d'alerte en cas d'accident, pour une meilleure prise en charge ;
- inventorié les équipements et les ressources humaines disponibles ;
- élaboré un état de besoin et un plan d'action ;
- mis sur pied une fiche de procédure pour la prise en charge rapide.

Les réalisations du comité doivent être mises à profit afin de réduire le nombre de victimes qui meurent des suites d'une prise en charge insuffisante et trop tardive.

Rendre les soins d'urgence accessibles aux accidentés de la voie publique constitue un important challenge, disposer de soins de qualité en est un autre. Les victimes gravement blessées doivent être évaluées rapidement et avoir un accès rapide aux tests diagnostiques et aux traitements essentiels. Les prestataires de soins d'urgence (des médecins et des infirmiers formés) doivent donc être physiquement présents sur le site et entièrement dédiés aux soins d'urgence, d'où la nécessité d'une véritable prise en charge préhospitalière, d'une prise en charge hospitalière dans des centres de soins (*trauma center*) humainement et matériellement bien équipés, et d'une rééducation post-traumatique et d'une réinsertion sociale. Tout cela constitue des éléments de mise en œuvre du pilier 5.

5.2 État des lieux des soins d'urgence pour les accidentés de la voie publique

L'état des lieux du système des soins d'urgence actuel au Cameroun, présenté ici, découle d'une évaluation réalisée en octobre 2017 par le MINSANTE en collaboration avec l'OMS et la African Federation of Emergency Medicine. Il sera présenté selon les composantes essentielles du système des soins d'urgence : organisation et gouvernance, financement, données de soins d'urgence, amélioration de la qualité, soins sur site, transport et transfert, soins d'urgence hospitaliers, réhabilitation pour les situations d'urgence, et préparation aux incidents majeurs et aux catastrophes.

5.2.1 Organisation, gouvernance et financement du système

Il n'existe pas au Cameroun de rapports nationaux sur les traumatismes ou sur la sécurité routière.

Alors que les soins d'urgence hospitaliers et préhospitaliers, et les soins chirurgicaux sont intégrés dans le plan national de santé, la mise en pratique de ces soins diffère selon les régions du pays. Les soins d'urgence varient en termes de qualité et de prestation en milieu urbain et ne sont pas adaptés aux besoins de la population. Il y a peu ou pas de soins d'urgence disponibles en milieu rural. Le Cameroun n'a pas de législation rendant obligatoire l'accès aux services de soins d'urgence.

On ne compte pas de bureau ou d'agence désigné au sein du Gouvernement (par exemple au sein du Ministère de la santé publique) responsable des soins d'urgence. Les situations d'urgence – y compris les interventions en cas de catastrophe – sont traitées de manière plutôt peu coordonnée entre deux directions du Ministère de la santé publique (Direction de l'organisation des soins et de la technologie sanitaire et la Direction de la lutte contre la maladie, les épidémies et les pandémies) et une Direction du Ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation (Direction de la protection civile).

Le Cameroun ne dispose pas d'un système de financement dédié aux soins d'urgence, lié à l'immatriculation des véhicules, à la fiscalité ou autre. Il n'y a pas de système de rétribution pour les personnes blessées au travail (système d'indemnisation des travailleurs). Le manque de financement public dédié aux soins d'urgence – par l'intermédiaire de plusieurs mécanismes – est un obstacle majeur à la prestation des soins.

5.2.2 Collecte de données et amélioration de la qualité des soins d'urgence

Certaines données sur les soins d'urgence (c'est-à-dire sur les conditions d'urgence, les prises en charge et la suite de celles-ci) sont recueillies auprès de sources multiples, mais elles le sont de manière incohérente ; il n'y a pas de collecte systématique de données cliniques, en particulier en ce qui concerne la présentation des données et leur devenir. Lorsque les données sont collectées, il n'y a pas de lien entre les sources ; elles ne sont ni analysées pour les tendances ou les estimations de besoin, ni utilisées par les décideurs pour la planification du système. Sans de tels efforts coordonnés, l'amélioration de la qualité restera difficile.

En ce qui concerne les dossiers cliniques, on ne trouve pas d'exemples de dossiers médicaux électroniques utilisés pour les soins d'urgence. Les notes cliniques d'unité d'urgence sont collectées de manière spécifique à la formation sanitaire, sans standardisation. L'archivage des notes cliniques, une tendance très ad hoc, avec de nombreuses insuffisances dans les dossiers médicaux. Lorsque des systèmes préhospitaliers existent, ils n'ont pas de dossiers médicaux standardisés et la documentation de l'information clinique est médiocre. Il y a un besoin urgent d'une cartographie clinique améliorée (et standardisée).

Les données cliniques sont utilisées pour l'amélioration de la qualité, mais seulement dans des centres sanitaires individuels et isolés. L'importance de telles initiatives de qualité a été largement reconnue. Lorsque des problèmes de qualité sont identifiés, des stratégies correctives peuvent être utilisées, mais celles-ci ont tendance à ne pas être documentées et vérifiées. Il n'y a pas de programmes d'amélioration de la qualité à l'échelle du système.

5.2.3 Soins sur site, transport et transfert

Plusieurs numéros d'accès aux services d'urgence non liés (police 17/117, sapeur 18/118, SAMU 19/119 et numéros verts en cas d'incidents majeurs) existent, mais ils ne couvrent pas l'ensemble du pays. On estime que seule une minorité de la population a connaissance de ces numéros et peut s'en rappeler en cas d'urgence. Ces numéros aident au déploiement des intervenants sur les lieux, mais ces intervenants ne sont pas assez nombreux et n'ont qu'une formation minimale. Occasionnellement, des conseils cliniques de base peuvent être donnés aux secouristes. Le système d'appel d'urgence permet de donner un certain nombre de directives médicales aux prestataires préhospitaliers, mais cela reste sporadique. Un

suivi automatisé de localisation de l'appelant par téléphone existe pour une minorité d'appels.

Le Cameroun ne dispose pas de législation obligeant les compagnies de téléphonie fixe ou mobile à fournir une connexion gratuite à un numéro d'accès aux services d'urgence, ni de législation pour protéger les personnes qui portent une aide aux personnes gravement malades ou blessées (la loi du bon samaritain).

Il existe des cours de formation aux gestes de premiers secours, non réglementés pour les profanes, dispensés de manière non coordonnée par des groupes indépendants, et qui ne sont pas accessibles à grande échelle. Cette formation n'est pas intégrée dans les structures officielles d'administration ou d'accréditation des soins généraux d'urgence et de traumatologie. Certains profanes sont formellement désignés comme secouristes en soins d'urgence, mais ils ne disposent pas de trousse de base pour les soins d'urgence.

Aucun processus de formation et de certification d'ambulanciers n'existe au Cameroun, ni par conséquent d'ambulanciers officiellement formés et certifiés. Il n'y a pas de système d'ambulance préhospitalier officiel : les sapeurs-pompiers fournissent des ambulances et des soins dans certaines parties du pays et ont tendance à être mieux dotés que SAMU. Les ambulances des sapeurs-pompiers sont gratuites pour le public, ce qui n'est pas le cas pour celles du SAMU. Les soins préhospitaliers sur les lieux et pendant le transport ne sont pas réglementés. Il n'y a presque pas d'ambulances, et les véhicules existants ressemblent davantage à des véhicules de transport qu'à des espaces d'administration de soins. En ce qui concerne le transfert interhospitalier, on trouve quelques ambulances qui restent nettement insuffisantes pour les besoins de la population. Il n'existe pas de réglementations de transport par ambulance exigeant à la fois un conducteur et un prestataire de soins, ni de réglementation ou de politique concernant l'équipement préhospitalier.

Un système de communication entre les centres sanitaires est en place, mais la communication sur les transferts se fait de manière non coordonnée, sur la base de décisions individuelles. Les critères de transfert ne sont pas utilisés. Les patients sont transférés entre les centres sanitaires en fonction de décisions individuelles telles que la préférence du patient ou du soignant. Il n'existe pas de protocoles de transfert préhospitalier des sites aux centres sanitaires (c'est-à-dire un processus requis lorsqu'un prestataire préhospitalier amène un patient dans un centre de soins).

5.2.4 Soins d'urgence hospitaliers

Des unités d'urgence existent dans les hôpitaux de premier et troisième niveaux, mais elles ne sont pas accessibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans de nombreux hôpitaux de premier niveau. Aux deux niveaux, les patients sont tenus de payer avant le traitement. À l'exception d'un nouveau centre d'urgences, il n'y a pas de triage officiel (il n'y a pas non plus

de réglementation sur un système de triage), les patients étant vus dans l'ordre d'arrivée. Le personnel des services hospitaliers fait un roulement dans l'unité d'urgence en des intervalles limités (par exemple un mois), et les soins d'urgence ne sont généralement pas fondés sur des protocoles. Il n'y a pas de délai de séjour officiel dans un service d'urgence.

La plupart des unités d'urgence sont insuffisamment équipées. Le matériel et le personnel – en particulier le personnel formé – sont plus limités dans les zones rurales. Il n'y a pas de système d'accréditation pour les unités d'urgence. Cette approche mal coordonnée des soins d'urgence est également considérée dans la planification des congés, où aucune documentation structurée n'existe.

Moins de 25 % des patients blessés nécessitant une intervention chirurgicale urgente ont accès à des soins chirurgicaux dans un bloc opératoire doté de personnel dans les deux heures suivant une blessure. Aucune évaluation de la capacité des centres sanitaires pour fournir des soins d'urgence n'a été réalisée. À l'exception du VIH, les patients ne font pas l'objet d'un dépistage systématique dans les services d'urgence s'agissant des maladies comme le diabète, la tuberculose, ainsi que la violence et la maltraitance des enfants ou la toxicomanie.

En ce qui concerne la formation, l'anesthésie et les soins intensifs existent sous la forme de spécialités certifiées au Cameroun, mais il n'existe pas de programme de spécialisation en médecine d'urgence, ni en chirurgie traumatologique et en soins d'urgence pour les infirmières (par exemple un master en traumatologie ou en soins infirmiers d'urgence). Aux deux niveaux hospitaliers, les prestataires (infirmiers, prestataires de niveau intermédiaire et médecins) qui prennent régulièrement en charge les patients en urgence ne sont pas tenus de suivre une formation spécifique en soins d'urgence dans le cadre de la certification initiale ou continue.

5.2.5 Réadaptation/réhabilitation pour les conditions d'urgence

La réadaptation a été négligée dans le système de santé au Cameroun.

Les services de réadaptation de base (par exemple la physiothérapie) sont disponibles seulement dans quelques hôpitaux (moins de 25 %) de district et des hôpitaux de troisième niveau. Alors que certains hôpitaux de troisième niveau offrent des services de réadaptation, peu (moins de 25 %) ont des services de réadaptation, des lits d'hospitalisation pour réadaptation ou des centres de réadaptation. On estime que la proportion de la population ayant accès aux services de réadaptation est inférieure à 25 %. Quelques centres spécialisés privés fournissent des soins de réadaptation pour les conditions orthopédiques et les accidents vasculaires cérébraux ; cependant, ceux-ci ne sont pas bien répartis géographiquement pour assurer un accès équitable pour l'ensemble de la population.

Les guérisseurs traditionnels sont largement présents sur l'ensemble du territoire et pourraient constituer une main-d'œuvre utile pour les interventions de réhabilitation.

Il n'existe aucun service de réadaptation communautaire ou à domicile, ni d'initiatives de réadaptation (telles qu'un bureau ou une agence de réadaptation au sein du Gouvernement, un plan d'action national pour la réhabilitation, une allocation spécifique du financement gouvernemental pour la réhabilitation, un mécanisme de suivi et de documentation des services de réadaptation). Aucune évaluation des besoins et de la capacité de réadaptation actuels n'a été effectuée.

5.2.6 Préparation aux incidents majeurs/catastrophes

La capacité du système de soins d'urgence à mobiliser les ressources (humaines et matérielles) pour répondre aux catastrophes, aux épidémies et autres situations d'urgence à grande échelle ne fait pas l'objet d'évaluation régulière.

Il existe un plan d'intervention d'urgence impliquant plusieurs agences, coordonnées de manière centralisée. Cependant, il n'y a pas d'exigence pour une évaluation périodique par des exercices de simulation.

Le système ne dispose pas de plan (national ou régional) de gestion des événements extraordinaires qui puisse identifier de manière spécifique la stratégie de communication alternative et les sources des équipements supplémentaires nécessaires.

Les plans d'urgence pour les formations sanitaires à tous les niveaux restent inexistantes, de même que les plans préhospitaliers ou hospitaliers de sécurité protégeant le personnel, les patients et les infrastructures contre une quelconque violence.

5.3 Actions prioritaires de la mise en place d'un système national de soins d'urgence efficaces dédiés aux accidentés de la voie publique

Des résultats de l'évaluation du système des soins d'urgences du mois d'octobre 2017, réalisée par des experts provenant de diverses administrations camerounaises, il ressort un certain nombre d'actions prioritaires pour la mise en place d'un système national de soins d'urgence efficaces.

5.3.1 Organisation, gouvernance et financement du système

Les actions suivantes doivent être développées :

- créer une ou des structure(s) gouvernementale(s) désignée(s) pour la coordination centrale des soins d'urgence préhospitaliers et hospitaliers ;

- développer un rapport de situation national sur les soins d'urgence ;
- élaborer une loi permettant de créer un système de financement pour les soins d'urgence (par exemple l'immatriculation des véhicules, les frais d'assurance, la taxe sur le service de téléphonie mobile) ;
- créer une ligne de financement dans le budget national dédié aux soins préhospitaliers et hospitaliers ;
- élaborer une loi garantissant l'accès aux soins d'urgence sans obligation de paiement au préalable.
- établir une flotte d'ambulances nationale adéquate, avec des antennes réparties pour desservir les populations urbaines et rurales ;
- créer des cadres réglementaires et politiques, et des protocoles régissant la dotation, l'équipement et l'utilisation des ambulances ;
- élaborer des protocoles standardisés pour les transferts de patients entre les centres sanitaires, y compris les indications cliniques et les procédures de communication.

5.3.2 Collecte de données et amélioration de la qualité des soins d'urgence

Les actions suivantes doivent être développées :

- mettre en œuvre des dossiers cliniques standardisés (modèle de l'OMS) pour les consultations en urgence, intégrant les données cliniques essentielles ;
- établir des registres de soins d'urgence (plateforme de l'OMS) dans les hôpitaux de district et de niveau supérieur ;
- désigner un point focal pour l'amélioration de la qualité dans chaque unité d'urgence et élaborer un programme simple d'amélioration de la qualité axé sur ce point focal ;
- désigner un point focal pour l'amélioration de la qualité des soins d'urgence préhospitaliers et élaborer un programme simple d'amélioration de la qualité au fur et à mesure que le système évolue ;
- créer un mécanisme d'utilisation systématique des données par les décideurs pour la planification du système et des ressources.

5.3.3 Soins sur site, transport et transfert

Les actions suivantes doivent être développées :

- établir un numéro d'accès universel unique avec couverture nationale, assurant un appel fixe/mobile gratuit ;
- créer un instrument juridique permettant de protéger ceux qui viennent en aide aux personnes gravement blessées ;
- établir un réseau formel de prestataires communautaires de soins d'urgence (y compris le plan de formation standardisé et les procédures opérationnelles standardisées) ;
- élaborer un guide national de référence pour les formations aux gestes de premiers secours ;
- établir un centre pour la régulation centralisée et coordonnée des prestataires préhospitaliers ;
- élaborer un curriculum de formation avec certification dédié aux prestataires de soins d'urgence préhospitaliers ;

5.3.4 Soins d'urgence hospitaliers

Les actions suivantes doivent être développées :

- mettre en place dans tous les hôpitaux de district (et hôpitaux de niveau supérieur) des unités dédiées aux soins d'urgence avec un personnel travaillant 24 heures sur 24 et un système de triage officiel ;
- créer un système central de vérification des unités d'urgence au niveau des hôpitaux de district et de niveau supérieur, sur la base des normes de l'OMS ;
- élaborer un protocole standardisé du système pour les principales conditions d'urgence avec formation, diffusion et stratégie pour inciter à plus de conformité ;
- élaborer un protocole simple et structuré de sortie des patients pour les unités d'urgence ;
- former le personnel des unités d'urgence en « soins d'urgence de base de l'OMS » ;
- élaborer des programmes de formations spécialisées en médecine d'urgence pour les médecins et les infirmières ;
- élaborer une stratégie de dépistage des principales conditions de santé publique dans les unités d'urgence.

5.3.5 Réadaptation/réhabilitation pour les conditions d'urgence

Les actions suivantes doivent être développées :

- mettre en place une formation simple en « techniques de base en physiothérapie » pour les guérisseurs traditionnels, les autres prestataires communautaires et les prestataires de soins primaires ;
- augmenter le nombre de prestataires spécialisés en réadaptation ;
- procéder à une évaluation nationale des besoins en réhabilitation.

5.3.6 Préparation aux incidents majeurs/ catastrophes

- Les actions suivantes doivent être développées :

- s'assurer que le plan national de réponse à un incident majeur/catastrophe identifié, en cas de besoin, une source d'approvisionnement en ressources sanitaires : ressources humaines, communication, équipements, espaces de traitement et transport pour les victimes et les intervenants ;
- créer un mécanisme pour assurer des exercices de simulations périodiques et réguliers dans le cadre du plan national/régional de réponse à un incident majeur/catastrophe ;
- élaborer et diffuser un modèle de plans hospitaliers en réponse à un afflux massif de victimes ;
- créer un mécanisme pour la vérification centrale des plans hospitaliers en réponse à un afflux massif de victimes.

Tableau 6. Mise en œuvre du pilier 5 sur les soins après accident.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	Étendre la couverture des secours d'urgence à toutes les zones urbaines et aux corridors régionaux	Faible nombre d'équipes de secours d'urgence pour accidentés de la route par rapport à la population totale	Conclusion : recommandation non suivie
2	Instaurer une assurance automobile qui couvre les soins d'urgence et la rééducation pour les accidentés de la route	L'obligation d'assurance automobile en vigueur depuis 1965 au Cameroun a été introduite par la loi n° 65/LF/9 du 22 mai 1965	Conclusion : recommandation suivie
3	Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques	Pas de centre d'urgence équipés sur les axes routiers accidentogènes	Conclusion : recommandation non suivie
4	Mettre en place un système d'appels d'urgences à 3 chiffres	Les numéros d'urgences du Cameroun sont : la police : 17 (depuis un téléphone fixe) et 117 (depuis un téléphone portable) ; la gendarmerie nationale : 13 (depuis un téléphone fixe) et 113 (depuis un téléphone portable) ; les pompiers : 18 ; MINT : 1876	Conclusion : recommandation suivie
5	Formation « du personnel d'urgence » (agents de la circulation, pompiers, chauffeurs de transports publics et commerciaux) aux premiers soins d'urgence	Formation de quelques personnels d'urgence aux gestes de premiers secours lors des campements sur les axes routiers Les personnes formées n'accèdent pas à la pratique	Conclusion : recommandation suivie en partie
6	Vulgariser et appliquer les directives de l'OMS sur l'amélioration des soins post-traumatiques	Pas d'ambulances entièrement équipées en fournitures médicales nécessaires et en matériel d'extraction et de sauvetage	Conclusion : recommandation non suivie
7	Mettre en place des services de rééducation Former des techniciens aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction	Insuffisance des centres de rééducation des victimes d'accident de la circulation et manque de personnels qualifiés	Conclusion : recommandation suivie en partie

Pour conclure sur l'évaluation du pilier 5 concernant les soins après accident, on peut retenir que le niveau des résultats atteints par le Cameroun reste en deçà des attentes. En effet, sur les sept activités recommandées par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, trois ne sont pas réalisées, deux ont été réalisées et deux ont été réalisées en partie, soit un taux de réalisation de 28,57 %.

5.4 Recommandations du pilier 5

Les recommandations liées au pilier 5 portent sur les aspects suivants :

- mettre en place une organisation, une gouvernance et un financement du système ;
- collecter les données et améliorer la qualité de soins d'urgence aux accidentés ;
- administrer effectivement et efficacement des soins sur site et au cours du transport et du transfert ;
- renforcer les soins d'urgence hospitaliers ;
- mettre en place des moyens pour la réadaptation/réhabilitation des victimes d'accidents ;
- se préparer aux incidents majeurs/catastrophes routiers.

Chapitre 6 – Questions transversales

6.1 Introduction

Le transport en milieu rural est une des questions transversales introduites dans le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, l'idée étant de s'assurer que les populations rurales sont également sensibilisées à la sécurité routière. En Afrique, en effet, c'est le milieu rural qui compte le plus grand linéaire de routes.

Une autre question transversale d'importance capitale est celle du transport public en zone urbaine où la population est de plus en plus nombreuse, avec des problèmes importants de sécurité liés à la mobilité.

6.2 Sécurité routière en milieu rural

S'agissant du transport rural, trois activités sont recommandées aux États africains dans le plan d'action concernant la sécurité routière : la prise en compte de la sécurité routière lors de la construction des routes rurales, la sensibilisation des populations à la sécurité routière et la réalisation des audits de sécurité routière sur les routes rurales.

6.2.1 Prise en compte des aspects de sécurité routière lors de la conception et de la construction des routes rurales

Le Ministère des travaux publics développe un programme spécifique concernant les routes rurales qui représentent 71 % du réseau national. Il s'agit du Programme national de réhabilitation et de construction des routes rurales (PN2R) contenant un minimum de dispositifs de sécurité routière.

Toutefois, ces routes rurales ne sont pas revêtues et la signalisation notamment horizontale n'est pas prise en compte car les marquages routiers ne se prêtent pas à ce type de route. Même les panneaux de signalisation verticale placés sont généralement couverts de poussière ou de boue selon les saisons, ou se retrouvent cachés par la brousaille

et sont par conséquent invisibles. Ces panneaux font parfois l'objet d'enlèvement par les populations riveraines qui utilisent les matériaux desdits panneaux (l'acier) pour fabriquer des ustensiles de cuisine tels que des marmites.

Un besoin d'accompagnement des ingénieurs dans la recherche des matériaux de stabilisation des routes rurales en terre, pour leur signalisation, reste nécessaire. Dans ce sens, le CONAROUTE a identifié de nouveaux matériaux et une nouvelle technologie qui est en cours d'expérimentation.

Les populations doivent aussi être éduquées à la protection du patrimoine des routes rurales. Parfois, même lorsque la route est bitumée, ces habitants utilisent la chaussée comme espace de séchage pour leurs produits agricoles (café, cacao, maïs, etc.) induisant ainsi de grands risques d'accidents. En effet, d'une part la chaussée se trouve rétrécie à cause de son encombrement, d'autre part les personnes qui procèdent à ce séchage sur la route s'exposent aux véhicules qui circulent sur la chaussée.

6.2.2 Sensibilisation des populations rurales à la sécurité routière

Une grande partie des campagnes de sensibilisation menée par le Ministère des transports dans le cadre des financements du Fonds routier s'effectue dans la zone rurale à travers le projet dénommé « Campagne de proximité auprès des populations et des établissements scolaires riverains des axes routiers ».

Chaque année, une à deux campagnes sont menées dans au moins une dizaine de villages. Cette opération devrait être poursuivie.

6.2.3 Audits de sécurité sur les routes rurales

Les audits de sécurité ne s'opèrent jusqu'ici que sur les routes bitumées. Or, en zone rurale, en dehors des sections de routes interurbaines qui les traversent, toutes les routes sont non revêtues.

Tableau 7. Mise en œuvre du pilier 6 sur la sécurité routière en zone rurale.

N°	Activités	Mise en œuvre de l'activité	Suivi/évaluation
1	S'assurer que la sécurité est prise en compte lors de la conception et de la construction des routes	PN2R du MINTP	Conclusion : recommandation suivie partiellement
2	Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière	Sensibilisation des riverains à la sécurité routière et aux gestes de premiers secours	Conclusion : recommandation suivie
3	Entreprendre des audits de sécurité routière en milieu rural	Audit de sécurité routière sur les routes non bitumées	Conclusion : recommandation suivie partiellement

Un renforcement des audits sur les routes rurales non bitumées et des échanges d'expériences avec d'autres pays africains sont ainsi fortement recommandés.

Pour conclure sur l'évaluation de la sécurité routière en zone rurale, on peut retenir que le niveau des résultats atteints par le Cameroun reste en deçà des attentes. En effet, sur les trois activités recommandées par le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, une seule a été réalisée et deux l'ont été en partie, soit un taux de réalisation de 33,33 %

6.3 Transport urbain public

Les statistiques des accidents de la route au Cameroun montrent qu'au cours de la dernière décennie le nombre de victimes est devenu plus important dans la circulation urbaine que dans la circulation en milieu rural. Il y a donc un réel intérêt à étudier la problématique des transports urbains en rapport avec la sécurité routière.

6.3.1 État des lieux des transports urbains

Le transport urbain public est caractérisé au Cameroun, depuis une vingtaine d'année, par l'absence de systèmes de transport urbain de masse après la fermeture de la Société de transport urbain du Cameroun (SOTUC), société d'État qui assurait le transport public avec un parc d'environ 400 grands bus. Le Gouvernement a autorisé, en remplacement de ces grands bus, l'exploitation par des opérateurs privés de minibus de capacité de 10 à 20 personnes, ainsi que l'exploitation des motos comme moyen de transport public, sous l'appellation de motos-taxis, en plus des taxis de ville qui sont des petits véhicules de cinq places.

L'exercice d'une activité de transport urbain est subordonné à l'obtention d'une licence de transport délivrée par le Ministère des transports. Toutefois, dans le cadre de la décentralisation de l'État, la délivrance des licences pour l'exploitation des motos comme moyens de transport public a été transféré aux mairies, même si, dans la pratique, c'est encore le Ministère des transports qui continue de délivrer les licences.

Selon les estimations des services statistiques du Ministère des transports du Cameroun, globalement, 69 515 véhicules exercent une activité dans le secteur du transport urbain des personnes, dont environ 49 % de taxis et de minibus, soit 33 367 véhicules de ce type.

On en déduit qu'au Cameroun les taxis jouent un rôle essentiel dans le système de mobilité urbaine. En effet, ils permettent de transporter quotidiennement un nombre important de passagers, avec une grande flexibilité et capacité d'adaptation.

Un chauffeur du taxi peut être propriétaire ou simplement employé pour le compte d'un tiers. Dans ce dernier cas, il dépend d'une entreprise ayant à sa tête le propriétaire d'un

ou plusieurs taxi(s). En réalité, la plupart des taxis sont détenus par des propriétaires individuels qui ont en général un ou deux véhicules au maximum. Le secteur des transports se trouve ainsi très atomisé, sans qu'existent de véritables sociétés de taxis.

L'un des avantages des taxis reste la tarification. Il existe deux types de tarification, connus sous les noms de « ramassage », où les passagers se partagent un taxi, à des coûts avantageux de 250 francs CFA (moins de 0,40 euro) par trajet et par personne, et de « dépôt » ou « course ». Le dépôt ou course, qui coûte plus cher, permet d'avoir le taxi pour soi et d'être conduit sans détours à destination. Dans les deux cas, il est toujours possible de négocier et d'annoncer un prix plus bas (pour un trajet court par exemple) ou plus haut (si le trajet est long ou si l'on est pressé).

On observe que ces taxis respectent très peu les mesures de sécurité, notamment le port de la ceinture de sécurité et les règles de circulation, les zones de ramassage et le nombre maximal de personnes à transporter.

Cette situation, devenue chaotique avec une proportion d'accidents plus élevée et des accidents plus meurtriers en zone urbaine qu'en zone rurale, a poussé les pouvoirs publics à relancer la promotion des transports urbains de masse par bus. À Yaoundé, un opérateur privé a mis de nouveaux bus en circulation dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé. L'expérience devrait être étendue à d'autres villes, notamment à Douala et surtout aux villes moyennes en croissance pour éviter que celles-ci n'atteignent le niveau de désordre des grandes villes.

Les bus, les minibus, les taxis, les motos-taxis, tous ces modes de transport urbain se développent sans véritable ligne directrice et en l'absence d'une autorité organisatrice.

Des études de plan de déplacement ont été menées pour les villes de Douala et de Yaoundé et ont révélé d'importants besoins de mobilité ainsi que des pertes de compétitivité conséquentes dues au temps d'attente trop long pour avoir un moyen de déplacement sécurisé autre que la moto, et également des temps de parcours assez long du fait des embouteillages et d'une organisation non optimale de la circulation sur le réseau assez limité de la voirie urbaine.

6.3.2 Pistes d'amélioration des transports urbains

L'organisation du transport urbain à titre transitoire, en attendant la concrétisation des transports de masse par grands bus ou par trains urbains, peut se faire autour des taxis et minibus qui constituent la plus grande partie de l'offre disponible.

Les modèles d'organisation en sociétés collectives disposant d'un parc plus grand et présentant des garanties de viabilité et de rentabilité, nécessaires pour investir en matière de sécurité routière et de confort des voyageurs, sont connus.

L'exemple du Sénégal pourrait faire école au Cameroun. En effet, au Sénégal, la politique et les orientations en matière de transport urbain se sont traduites, entre autres, par la création du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), le renforcement du cadre financier avec la mise en place d'un Fonds de développement des transports urbains (FDTU), la restructuration des transports collectifs (bus, cars rapides et trains) et le développement des ressources humaines.

On trouve un autre exemple en Afrique du Sud, qui pourrait être également expérimenté au Cameroun : les propriétaires de taxis se sont organisés en groupe puis le Ministère des transports a encouragé les propriétaires de taxis à former des associations provinciales de propriétaires de taxi dans l'objectif de faciliter les négociations et les discussions entre acteurs.

Ainsi, trois grands axes peuvent être adoptés : 1) la mise sur pied des régulations et mesures de contrôle (licences d'accès à l'activité, normes et standards sur les conditions de travail et l'état des véhicules à adopter, mesures de sécurité et taxes à collecter ou générées de ce secteur) ; 2) la mise en place des structures institutionnelles (assainissement du secteur et la création d'une seule association des propriétaires/employés afin avoir un interlocuteur fiable, et un organe de formation) ;

et 3) la définition des types d'assistance économique à fournir aux professionnels des taxis.

Les résultats attendus d'une telle réorganisation sont : 1) à titre principal, une augmentation de la sécurité routière et des véhicules adéquate ; 2) le paiement des taxes par les propriétaires des regroupements des taxis ; 3) le recensement de tous les taxis et/ou travailleurs dans ce secteur dans l'optique de disposer de fichiers modernes pour le suivi ; et 4) une meilleure disponibilité des informations sur le secteur (des taxis) et l'amélioration de l'image dudit secteur.

Il conviendrait que le Cameroun adopte une véritable politique pour un transport urbain plus sûr et moins polluant, à mettre en place par une ou plusieurs autorités organisatrices.

En particulier, nous recommandons de mettre en œuvre l'approche systématique développée par le Programme des politiques de transports en Afrique (SSATP), connu sous l'appellation « EASI » (Anable, Avoid, Shift, Improve) qui permet d'envisager que les usagers de motos-taxis se recyclent vers des moyens plus sûrs de mobilité urbaine, en particulier la marche à pied et la bicyclette.

Les photos 3 à 7 illustrent la mise en œuvre des activités du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 par les différentes parties prenantes.



Photo 3. Campagne de sensibilisation de COALIROUTE.



Photo 4. Campagne contrôle-surveillance-répression de la gendarmerie nationale.



Photo 5. Actions de sensibilisation/répression réalisées par le Ministère des transports.



Photo 6. Formation des élèves à la sécurité routière et création de clubs de sécurité routière.



Photo 7. Formation des riverains aux gestes de premiers secours en cas d'accident.

Chapitre 7 – Synthèse de l'évaluation de la sécurité routière et conclusion

7.1 Principaux problèmes identifiés

À partir de l'analyse des actions menées et des résultats obtenus sur la période 2005-2015, on constate que la volonté politique et l'engagement du Gouvernement en matière de sécurité routière sont réels et régulièrement affirmés, de même que dans les documents de politique et de stratégie. Toutefois, cette volonté politique et cet engagement tardent à se traduire en actes forts et concrets pour donner de l'élan aux actions en matière de lutte contre l'insécurité routière au Cameroun.

Par ailleurs, plusieurs problèmes ou faiblesses subsistent, qui constituent un frein majeur pour l'atteinte des résultats fixés dans le cadre du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Parmi ces problèmes, on peut noter :

- aux niveaux organisationnel et opérationnel :
 - une coordination approximative des activités (y compris s'agissant de la prise en charge des victimes) du fait de l'absence d'organisme leader doté de pouvoirs à cet effet ;
 - une mise en œuvre parcellaire, approximative et avec peu de cohésion de la stratégie nationale et du plan d'actions prioritaires de sécurité routière adoptées, que les acteurs ne sont pas appropriés ;
 - une structuration fragile et une implication insuffisante des organisations privées et de la société civile dans les actions de lutte contre l'insécurité routière (absence d'un cadre de référence pour les interventions) ;
 - des faiblesses dans l'identification et dans la planification des actions opérationnelles à conduire ;
 - une faible mise à profit des acquis des expériences due au manque de suivi et à l'instabilité des personnels aux postes dans l'administration ;
 - l'absence d'un dispositif et l'inexistence des activités de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des programmes retenus ;
 - une faible collaboration et des initiatives communes insuffisantes avec les autres pays ;
- s'agissant de la collecte et de la gestion des données de sécurité routière :
 - une faible maîtrise de l'accidentalité et de l'accidentologie ;
 - une non-prise en compte de l'outil statistique pour la planification et la gestion des activités de prévention et de sécurité routières ;
 - une déficience du dispositif de collecte, d'analyse et de gestion des données sur les accidents de la route (y compris la prise en charge des victimes) et sur la sécurité routière en général (absence d'un dispositif fiable de collecte et d'analyse) ;
 - l'absence de recherche opérationnelle sur la sécurité routière ;
 - la faiblesse des outils d'aide à la décision, et particulièrement la pénurie d'informations pertinentes nécessaires à l'orientation, à la gestion et au suivi d'évaluation des activités liées à la sécurité routière ;
 - l'absence d'indicateurs fondamentaux sur les différents aspects de la sécurité routière qui devraient permettre de fixer des objectifs sur la base des occurrences des causes d'accidents.
- s'agissant de la réglementation :
 - une insuffisance voire absence de réglementation de certains aspects tels que les sièges pour enfants et l'accès obligatoire aux services de soins d'urgence ;
 - la non-réglementation des activités des conducteurs professionnels, doublée de l'absence d'un dispositif de suivi de leurs activités ;
 - une application parcellaire voire un non-respect des textes législatifs et réglementaires existants ;
 - des retards importants dans l'application des décrets et autres textes, qui bloquent la mise en œuvre des derniers ;
 - une diffusion et une vulgarisation insuffisantes des textes réglementaires ainsi que des bonnes pratiques en matière de sécurité routière ;
- s'agissant des moyens humains, matériels et des financements :
 - des financements insuffisants dédiés et pérennes ;
 - une faible consommation des crédits mobilisés alors qu'il y a immensément d'activités à planifier et à mettre en œuvre ;

- le faible niveau d'identification et de mobilisation des ressources pour la sécurité routière ;
- un personnel en nombre insuffisant (y compris les prestataires de soins) dédié à la sécurité routière ;
- la faiblesse des capacités techniques sectorielles de la grande majorité des acteurs ;
- l'absence de politique et de plan de formation et de fidélisation des personnels aux postes ;
- un accès très faible aux ressources financières et humaines des organismes internationaux spécialisés.

7.1.1 Effets des dysfonctionnements

De l'analyse des divers dispositifs organisationnel, réglementaire, infrastructurel, analytique, opérationnel, sociologique, ainsi que s'agissant de la mobilisation et de l'affectation des ressources, il ressort que les faiblesses et les dysfonctionnements décrits ci-dessus ont des implications sur les résultats des actions, avec entre autres :

- un manque de représentativité, de cohérence et d'exhaustivité des données sur les accidents de la circulation routière, avec des taux de déperdition très élevés ;
- des faiblesses notables dans l'identification et la planification des actions pertinentes à mener pour lutter contre le fléau ;
- un pilotage à vue et une faible cohérence dans les activités conduites ;
- une exécution approximative des activités et des programmes retenus ;
- un manque de suivi des résolutions et une faible capitalisation des acquis ;
- quantitativement et qualitativement, des moyens logistiques, en matériel et humains insuffisants pour les services en charge de la mise en œuvre des activités.

7.1.2 Faiblesse des capacités techniques sectorielles des acteurs

La pénurie de ressources humaines qualifiées à tous les niveaux constitue à l'heure actuelle l'un des problèmes majeurs de la sécurité routière au Cameroun, du point de vue de l'administration comme de la société civile.

Il est évident que même l'application des solutions idoines identifiées ne peut donner que des résultats mitigés car se pose un problème de fond qui porte sur la capacité technique des personnels chargés de la mise en œuvre de ces solutions.

La situation est aggravée par l'instabilité des personnels dans les administrations, qui empêche toute mise à profit des acquis d'expériences pouvant aider tout au moins les plus anciens à faire valoir les enseignements qu'ils ont tirés du terrain.

Cela constitue un facteur de blocage pour la mobilisation des partenaires, dans ce sens que ces derniers veulent bien s'assurer, avant de s'engager, que les projets bénéficiant de leurs financements seront bien montés et exécutés de manière efficace et efficiente.

Dans le même ordre d'idée, les nominations et le renouvellement aux postes de responsabilité dans différents départements ministériels ne tiennent pas compte du fait que la mise à profit des acquis est un aspect extrêmement important en matière de sécurité routière. C'est ainsi que les renouvellements successifs de personnels engendrent d'éternels recommencements et, par conséquent, des ruptures constantes de la chaîne des opérations.

Cette situation explique la faible appropriation, par les principaux acteurs, des objectifs du Plan d'action africain et de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières. Une sous-consommation des financements dégagés par le Fonds routier résulte également de cette faiblesse.

C'est la raison pour laquelle une considération importante doit être accordée au renforcement des capacités techniques sectorielles des acteurs impliqués (personnels du MINT et des autres administrations, agents chargés des contrôles routiers, responsables des associations et organisations socioprofessionnelles de transport, entre autres), pour permettre à ces derniers d'être plus opérationnels et plus efficaces.

7.1.3 Matérialisation insuffisante de l'engagement et de la volonté politiques

Un important retard est accusé dans la traduction de l'engagement du Gouvernement en actes concrets et forts. De nombreuses actions qui ne demandent pas de ressources financières particulières n'ont pas été exécutées, sans que cela fasse l'objet d'une interpellation des responsables en charge.

Le Comité national de sécurité routière, par exemple, n'est pas opérationnel dix-huit ans après sa création par un décret présidentiel. De plus, de nombreuses recommandations pertinentes d'études et de séminaires sont restées sans suite.

Le fonctionnement de ce comité aurait permis de favoriser l'implication des autres acteurs dans les activités, notamment les sociétés d'assurance, les grandes entreprises, les ONG, les organisations socioprofessionnelles, et par conséquent d'amorcer un début de solution à l'épineux problème de financement qui revient de manière récurrente comme l'une des causes de la non-exécution des actions envisagées.

7.1.4 Longueur et lourdeur des procédures de l'administration et des mécanismes institutionnels

La façon dont les différents ministères fonctionnent aujourd'hui ne peut pas permettre d'agir de manière efficace

en matière de sécurité routière. En effet, le schéma de décision comprend une longue chaîne d'acteurs [bureau, service, sous-direction, direction, direction générale, Secrétariat général du Ministère, ministre, conseiller technique, ministre (décision)]. Beaucoup d'intervenants dans cette chaîne ne s'occupent pas de manière spécifique de la sécurité routière, et par conséquent ne peuvent rien apporter à la substance de la décision à prendre. Il faut parfois compter des semaines pour qu'une lettre de convocation pour une réunion soit signée, et certaines décisions sont prises tardivement ou apparaissent même souvent déconnectées des réalités de terrain.

7.1.5 Inadaptation des structurations des organismes chargés de la mise en œuvre des actions

Le fait que les organes en charge de la conception et de la mise en œuvre des actions de sécurité routière dépendent directement des ministères constitue un sérieux handicap pour leur fonctionnement dans les structurations actuelles. Non seulement les procédures de décision et de gestion sont longues et lourdes, mais également le personnel affecté à la sécurité routière n'est pas forcément compétent ou assez proche des problématiques de sécurité routière.

En l'absence d'un organisme central leader, se pose le problème de la coordination des activités qui sont dispersées dans différents ministères, empêchant une vision concertée sur les actions à mener et sur les résultats à atteindre. Même si des mesures pertinentes susceptibles de produire des résultats rapides et concrets sont prises par un ministère, il n'est pas possible de les étendre aux autres parties prenantes du fait des lourdeurs administratives.

7.1.6 Faible appropriation par les différents acteurs des objectifs de la Stratégie nationale et du Plan d'action africain

En analysant la situation, on se rend compte que très peu d'intervenants de la chaîne se sont appropriés la Stratégie nationale et le Plan d'action africain dont les objectifs ne sont ni compris, ni maîtrisés.

Du fait de l'absence de suivi, de nombreuses études qui ont abouti à des recommandations très pertinentes pour l'amélioration de la sécurité routière dans le pays ont été réalisées mais ces recommandations, dont certaines demandent juste de la volonté pour être mises en œuvre, sont rangées dans les tiroirs dès la réception des rapports. Rien n'est fait pour le suivi alors que les problématiques qui ont prévalu à l'initiation de ces études restent d'actualité.

7.1.7 Points positifs

De nombreux points positifs existent cependant, parmi lesquels on peut citer :

- la réforme de fond en cours du permis de conduire ;

- l'institution effective du contrôle technique automobile ;
- l'existence d'une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières assortie d'un plan d'actions prioritaires ;
- la disponibilité des ressources du Fonds d'entretien routier pour l'exécution des activités ;
- l'inclusion progressive des audits et des inspections routières et sanitaires ;
- le démarrage du projet de mise en place d'une base de données sur les accidents de la route, qui est en cours ;
- les projets de textes en cours pour la création d'un organisme autonome de sécurité routière ;
- la mobilisation et le regroupement des ONG ;
- la mise en place d'un comité de suivi des accidents de la route.

7.1.8 Axes d'orientation des mesures

Au regard des résultats de l'évaluation, du diagnostic et des tendances, les mesures d'amélioration de la situation à court et à moyen terme devraient prendre en compte la résorption des dysfonctionnements qui ont handicapé la mise en œuvre et les résultats des actions antérieures, notamment : le renforcement des capacités techniques sectorielles des acteurs, la concrétisation de l'engagement et de la volonté des pouvoirs publics, la réduction des lourdeurs des procédures de l'administration et des mécanismes institutionnels, l'adaptation des structurations des organes chargés de la mise en œuvre et de la coordination des activités de sécurité routière. Les actions prioritaires pour la période 2018-2020 sont décrites ci-dessous.

7.1.9 Actions prioritaires de la période 2018-2020

1. Mettre en place des organes indépendants de gestion et de coordination de la sécurité routière. Ces organes peuvent reposer sur trois articulations dont un comité interministériel de coordination (organe politique), un comité de pilotage (comité d'experts) et un office de sécurité routière (agence d'exécution). Le Ministère des transports jouera le rôle de tutelle.
2. Ratifier les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière.
3. Ratifier la Charte africaine sur la sécurité routière.
4. Actualiser les actions en recentrant les axes d'intervention de la période 2018-2020 sur les actions les plus susceptibles de donner des résultats rapides et concrets, en tenant compte des aspects de faisabilité et des contraintes.
5. Utiliser rationnellement et efficacement les ressources du Fonds routier.

6. Mobiliser le secteur privé pour le financement de la sécurité routière (par exemple Pool TPV, Fonds de garantie automobile, GICAM, etc.).
 7. Renforcer les capacités techniques des principaux acteurs impliqués en matière de planification, de gestion et de suivi, et évaluation des projets de sécurité routière.
 8. Renforcer le plaidoyer et la communication politique en s'appuyant sur une analyse comparative des coûts et des avantages du financement de la sécurité routière.
 9. Établir la situation de référence en matière de sécurité routière, afin de disposer des indicateurs les plus appropriés pour le suivi de la mise en œuvre des actions, et l'évaluation des impacts du plan d'ici à 2020.
 10. Élaborer et mettre en place des cadres de partenariat pour permettre au secteur privé et à la société civile de s'engager davantage dans les actions.
 11. Accélérer le projet de mise en place de la base de données qui est en cours, ainsi qu'un système efficace de collecte des données pour son alimentation.
 12. Mettre sur pied un dispositif des services urgents pour la prise en charge des accidentés de la voie publique sur les différents axes routiers.
 13. Accélérer la production des procès-verbaux d'accident de circulation pour permettre aux assureurs d'accélérer l'indemnisation des victimes d'accidents de circulation.
 14. Signer une convention entre le centre des services d'urgence et les assureurs pour une prise en charge directe par le système du tiers payant des premiers soins des victimes d'accident de la circulation.
- Les actions retenues pour la période 2018-2020 sont présentées dans le tableau 8.

Tableau 8. Actions prioritaires de la période 2018-2020.

Logique d'intervention	Activités par rapport à l'objectif	Périodes	Indicateurs objectivement vérifiables
Établir/renforcer les agences principales, améliorer la coordination	Améliorer le financement de la sécurité routière	Janvier 2019	Augmenter le taux de financement du Fonds routier à 5 % Rechercher d'autres sources de financement.
	Évaluer l'utilisation efficace et efficiente des activités de sécurité routières financées par le fonds routier	Juillet-décembre 2018	Changer les comportements des usagers cibles de la route
	Mobiliser le secteur privé dans la lutte contre les accidents de la route	Mars-décembre 2018	Conventions de partenariat signées
	Ratifier les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et la Charte africaine sur la sécurité routière	Janvier-juillet 2018	Décrets publiés
	Créer et mettre en place les structures autonomes chargées de la gestion et de la coordination des actions de sécurité routière	Janvier-juin 2018	Décrets signés Textes d'application signés
	Mettre en place et faire fonctionner les organes de gestion et de coordination créés	Janvier-juillet 2018	Rapports d'activités
	Désigner les points focaux dans les structures impliquées	Septembre 2018	Liste connue
	Élaborer et mettre en œuvre un cadre de référence des interventions des parties prenantes et de la société civile	Juin-septembre 2018	Présence du cadre de référence élaboré
	Développer le partenariat avec les autres pays et Institutions internationales (échanges de données et d'expériences)	2017-2020	Rapports sur la collaboration
	Mettre en place un dispositif de suivi évaluation	Janvier 2018	Texte pour la création du dispositif
	Exécuter le suivi et l'évaluation	2018-2020	Rapports de suivi périodique
	Contractualiser un consultant pour la révision et la préparation des projets de textes	Mars-mai 2018	Contrat consultant Projets de textes élaborés
	Faire signer les textes adoptés	Juin-septembre 2018	Promulgation des textes
	Organiser la vulgarisation des textes signés	Janvier-juin 2019	Rapports
Faire participer une personne connue pour les campagnes de sensibilisation	Janvier 2019	Vedette ou personne de grande renommée	

Tableau 8. Actions prioritaires de la période 2018-2020.

Logique d'intervention	Activités par rapport à l'objectif	Périodes	Indicateurs objectivement vérifiables
	Contractualiser l'assistance technique pour appuyer la préparation et la mise en œuvre des actions sur la période 2018-2020	Juillet-décembre 2018	Contrats de consultants Rapports de consultants
	Mettre en place des sites pour la diffusion et le partage des données et informations sur la sécurité routière au Cameroun	Janvier-juin 2018	Nombre de sites créés
	Évaluer l'utilisation des financements du Fonds routier, et faire le point sur les autres ressources financières mobilisables	Janvier-juin 2018	Rapport d'évaluation Méthodologie de leur mobilisation
	Mettre en place un cadre de mobilisation des ressources additionnelles identifiées	Juillet-septembre 2018	Texte fixant le cadre
	Élaborer un code procédures pour la gestion des projets de sécurité routière en vue de réduire certaines lourdeurs et blocages	Juillet 2018	Code de procédure élaboré
Renforcer les capacités techniques des acteurs impliqués dans la sécurité routière	Élaborer un plan de formation des acteurs (consultant)	Janvier-février 2018	Plan de formation élaboré
	Engager les institutions spécialisées dans la formation diplômante en sécurité routière tels que la Fédération routière internationale, la Banque mondiale, l'IDEP, SITRASS, etc.	Mars-septembre 2018	Rapports formations Nombre de personnes formées
S'approprier et pérenniser le projet base de données domicilié à l'ENSTP et financé par la Banque mondiale	Définir la législation, l'unité de domiciliation et de gestion du logiciel des bases de données à la fin du projet	Mars-décembre 2018	Texte de rétrocession du projet au Ministère des transports
	Former tous les acteurs chargés de la collecte des données au logiciel des bases de données	Février-octobre 2018	Tous les personnels formés
	Centraliser et gérer les données provenant de toutes les structures chargées de la collecte des données	Mars-septembre 2018	Données disponibles Données publiées
	Faire fonctionner le logiciel des bases de données sur l'ensemble du territoire du Cameroun	2018-2019	Formation des acteurs des structures déconcentrées sur le logiciel des bases de données
	Partager les expériences d'autres pays sur le financement durable des bases de données des accidents de la route	Septembre-décembre 2018	Implication de différents organismes gouvernementaux, transport, de police et de santé, ainsi qu'aux départements d'assurance et aux départements universitaires
Mobilisation sociale à l'action gouvernementale de lutte contre les accidents de la route	Signer des protocoles avec les médias représentatifs et exécuter les actions médiatiques audiovisuelles et téléphoniques	Janvier 2018-juin 2018	Rapport d'exécution des campagnes médiatiques
	Plaidoyer permanent pour la promotion de la sécurité routière	2018-2020	Implication du Gouvernement et des parlementaires
	Partager les meilleures pratiques s'agissant de politiques et de législation en matière de sécurité routière	Janvier-décembre 2018	Devenir membre du Forum mondial des législateurs de la sécurité routière
	Mener des campagnes publicitaires soutenues par le Gouvernement de promotion multisectorielle, ainsi que la publicité et la promotion aux niveaux national et local.	Mars-août 2018	Instauration la semaine de la sécurité routière
	Impliquer la jeunesse dans la lutte contre les accidents de la route	Septembre 2018-décembre 2019	Projets de sécurité routière élaborés par les jeunes dans les établissements scolaires

7.1.10 Orientations stratégiques pour la mise en œuvre du plan d'actions prioritaires et pour l'atteinte des objectifs

Pour la réussite de ce programme et pour atteindre les objectifs, il est hautement souhaitable que les recommandations suivantes soient observées :

1. Au regard de l'important travail d'élaboration et de formulation qu'il y a à faire pour le développement des diverses composantes, et compte tenu des problèmes de capacités techniques sectorielles relevées dans le diagnostic, il est important que le Ministère des transports dispose d'une assistance technique dans la mise en œuvre de cet important projet. L'assistance technique jouera en même temps le rôle d'expert *back-office*.
2. En attendant que les organes de gestion et de coordination soient créés et mis en place, un maximum d'autonomie de gestion devrait être accordé à la Direction des transports routiers pour jouer à titre transitoire le rôle de cellule d'animation/exécution du projet, dès que les programmes d'action seront approuvés. Cette mesure paraît indispensable pour faciliter le déploiement et le suivi des activités en éliminant les lenteurs et les blocages inutiles.
3. Le renforcement des capacités des personnels du Ministère des transports et des points focaux des autres ministères impliqués devrait constituer un préalable pour assurer une mise en œuvre harmonieuse des activités et aussi afin que le projet soit conduit par des acteurs aguerris. Il s'agira également de donner des moyens adéquats au Ministère des transports pour lui permettre d'assurer la maîtrise d'ouvrage, en attendant les structures autonomes de gestion de coordination envisagées.
4. L'affectation, la formation et la fidélisation des cadres techniques dans les différentes structures impliquées du MINT devraient constituer une priorité dès le démarrage du projet. Des termes de référence assez clairs devraient être élaborés pour les interventions de ces personnels qui, le cas échéant, pourraient être sollicités dans d'autres départements ministériels au cas où les profils recherchés ne seraient pas disponibles au MINT.
5. Au regard des relations étroites qui existent entre le Cameroun, le Tchad et la RCA, et qui se matérialisent par des trafics importants et réguliers sur les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui, il est impératif de développer une coopération étroite avec ces pays voisins, afin que les conducteurs travaillant sur ces corridors développent les mêmes aptitudes pour l'utilisation du réseau routier camerounais.
6. La mise en place du dispositif de suivi et d'évaluation ne devrait pas être retardée, afin de corriger les insuffisances du passé, compte tenu du fait que le manque de suivi est cité de manière récurrente dans les études comme l'une des causes principales de l'échec des programmes antérieurs.

Conclusion

L'étude a permis de faire le point sur la situation de l'accidentalité, d'analyser les dispositifs organisationnel, réglementaire, de gestion des activités, de collecte et de gestion des données sur la sécurité routière au Cameroun, et d'évaluer le niveau de mise en œuvre des recommandations du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Il ressort de cette étude que le Cameroun a fait d'importants efforts dans la lutte contre le fléau de l'insécurité routière, qui ont conduit à un infléchissement de l'accidentalité à partir de 2012. Ces efforts comprennent entre autres : la mise en place de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières, l'élaboration d'une réglementation assez solide malgré quelques imperfections, la réforme du permis de conduire, l'intensification de la sensibilisation des divers acteurs et cibles de la sécurité routière, le renforcement des opérations de contrôle et de répression des infractions aux règles de la circulation routière.

Les résultats de ces efforts sont encourageants, certes, mais restent en deçà des attentes au regard du nombre de personnes décédées et blessées sur les routes, qui demeure très élevé en proportion du taux de motorisation, du trafic routier et du nombre d'habitants de ce pays. L'évaluation montre que le Cameroun, bien qu'ayant adopté une stratégie de sécurité routière avant-gardiste qui intégrait déjà en 2009 les cinq piliers du Plan mondial de la Décennie, est resté à la traîne dans la mise en œuvre des recommandations du Plan d'action africain dont il est partie prenante.

Dans l'ensemble, de nombreuses actions ont été entreprises, mais de manière parcellaire et isolée par les parties prenantes, sans que ces actions n'entrent dans le cadre d'une réflexion stratégique et d'un plan d'action concertés, avec un cadre de référence et un plan de dépenses à court et à moyen terme.

Ces résultats mitigés s'expliquent en grande partie par un certain nombre de faiblesses et de dysfonctionnements qui caractérisent le dispositif de gestion et de coordination des activités de sécurité routière du pays. Entre autres, on peut citer :

- une coordination approximative des activités, du fait de l'absence d'une structure adaptée en charge, ainsi que d'autres carences organisationnelles ;
- la pénurie des outils d'aide à la décision pour la planification et la conduite des activités ;
- une faible synergie et complémentarité entre les interventions des parties prenantes, avec des activités menées de manière dispersée ;
- de grandes insuffisances dans la conception, la planification, le pilotage, la mise en œuvre et le suivi des actions de sécurité routière, qui ont un impact sur toutes les composantes.

Cette situation est aggravée par de nombreux facteurs contribuant aux mauvais résultats, qui freinent les actions quels que soient les projets et programmes entrepris. Parmi ces facteurs, on peut citer :

- l'inexistence d'un d'organe dédié et doté de moyens juridiques, humains, matériels et financiers pour s'occuper avec une certaine cohésion et à plein temps des problèmes de sécurité routière au Cameroun ;
- la faiblesse des capacités techniques sectorielles de la grande majorité des acteurs impliqués dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des activités de sécurité routière ;
- les lourdeurs des mécanismes institutionnels et des procédures de l'administration qui empêchent la finalisation en temps voulu de nombreux projets ;
- la faible appropriation des objectifs des projets de sécurité routière par les parties prenantes.

Quelques pistes d'actions sont proposées pour améliorer les résultats dans un proche avenir. Il reste à espérer que ces actions seront pilotées de façon adéquate et mises effectivement en œuvre, pour améliorer la sécurité routière, et surtout pour permettre au Cameroun d'améliorer sa performance et d'atteindre son objectif visant à réduire de 50 % le nombre d'accidents d'ici à 2020.

Références bibliographiques

- Association de sécurité et d'assistance collective (ASAC). *Assurances et sécurité*, n° 39, février 2017.
- Code de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).
- Conventions de la CEMAC sur le transport de marchandises dangereuses.
- Déclaration de Brasilia, Seconde Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière : le temps des résultats, Brasilia, 18-19 novembre 2015. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_FR.pdf.
- Djiepmo Ndjoukya G. R. *Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos-taxis à Yaoundé*, Université de Yaoundé (master Économie des transports et logistique des échanges, 2008).
- Organisation de coopération et de développement économiques. *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, Forum international des transports, Paris, 2008.
- Global NCAP (Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures). *Democratizing Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020*. https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020.
- Institut national de la statistique (INS). *Annuaire du Cameroun*, 2011.
- Loi n° 65/Lf/9 du 22 mai 1965 portant assurance automobile obligatoire.
- Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire du Cameroun. Catalogue des routes classées du Cameroun, avril 2011.
- Ministère de la santé publique du Cameroun. Plan intégré de suivi-évaluation (PISE), 2016-2020.
- Ministère de la santé publique du Cameroun. Stratégie sectorielle de santé 2001-2015.
- Ministère des transports du Cameroun. Arrêté n° 00183/MINT du 8 septembre 2015 précisant les conditions d'obtention, de suspension et de retrait du permis de conduire (dans le circuit d'obtention et délivrance du permis de conduire camerounais modifié en 2017 conformément à l'objectif spécifique n° 5 de la Stratégie nationale de sécurité routière).
- Ministère des transports du Cameroun. Arrêté n° 00184/MINT du 8 septembre 2015 portant réglementation des conditions de création, d'ouverture et d'exploitation des établissements de formation à la conduite automobile.
- Ministère des transports du Cameroun. Rapports des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière.
- Ministère des transports du Cameroun. Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun, 2012.
- Ministère des travaux publics, Direction des études, des normes et de la planification du Cameroun (DENP), 2013.
- Minkoumou B. Étude de la circulation des piétons et des deux-roues : cas du Cameroun, Ministère des travaux publics. https://www.piarc.org/ressources/documents/actes-seminaires06/c31-togo06/8734,7-DIAPOS_PRESENTATION_BEKOLO_MINKOU.pdf.
- Nations Unies, Commission économique pour l'Afrique. Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.
- Ngoumbe Z. Bulletin d'analyse des accidents de la circulation (BAAC) : Prise en compte des données spécifiques de sécurité routière dans la construction des routes : cas du Cameroun. https://www.piarc.org/ressources/documents/actes-seminaires06/c31-togo06/8716,session1_Cam_NGOUMBE_Day1.pdf.
- Organisation mondiale de la Santé. *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, Genève, 2015.
- Otou-Essono, A. P. C. Physical Rehabilitation Project Manager ICRC. VII^e Congress – Accidents de la route, cause de handicap et frein au développement. http://congres2013.fatoafrique.org/IMG/pdf/otou_essono_achille_ppt_fr_1_290913.pdf.
- Union africaine. Accord intergouvernemental pour l'harmonisation des normes et standards sur le réseau autoroutier transafricain, 2016.
- Union africaine. Charte africaine sur la sécurité routière, 2016.

Annexes

Annexe 1 – Tableau des activités du Plan d’action africain de la Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020

Résultats attendus	Activités
Pilier 1 – Gestion de la sécurité routière	
Établir/renforcer les agences principales	<p>Établir/renforcer l’Organisme national de la sécurité routière par des mesures d’appui en matière juridique, financière et ressources humaines</p> <p>Élaborer et adopter une police/stratégie de sécurité routière</p> <p>Définir des objectifs réalistes et réalisables</p> <p>Faire de la sécurité routière un élément clé des plans de développement et des actions de lutte contre la pauvreté</p> <p>Promouvoir et soutenir la recherche, et adopter les bonnes pratiques suivies dans d’autres pays</p> <p>Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la sécurité routière</p> <p>Chercher des financements propres</p> <p>Consacrer à la sécurité routière au moins 10 % des investissements de l’infrastructure routière</p> <p>Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la sécurité routière</p> <p>Consacrer 5 % des budgets d’entretien des routes à la sécurité routière</p>
Améliorer la gestion des données	<p>Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route</p> <p>Rendre les données conformes aux normes internationales, et assurer un financement durable</p> <p>Mettre au point un système national d’analyses des accidents de la route et un système d’établissement de rapports</p> <p>Harmoniser les données sur les accidents, conformément aux normes internationales</p> <p>Harmoniser les systèmes d’immatriculation des véhicules et d’enregistrement des automobilistes</p> <p>Renforcer les capacités de gestion des données sur la sécurité routière</p> <p>Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la sécurité routière</p>
Développer/renforcer les partenariats et la collaboration	<p>Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route</p> <p>Établir des données de base sur la sécurité routière</p> <p>Placer la composante sécurité routière dans tous les projets connexes financés par les partenaires internationaux</p> <p>Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes</p> <p>Créer des associations nationales de victimes et de rescapés d’accidents de la route</p> <p>Promouvoir la participation d’organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes de sécurité routière</p>
Pilier 2 – Sécurité des routes et mobilité	
Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route	<p>Missionner des ingénieurs spécialistes de la sécurité et des organismes de sécurité routière pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d’infrastructure routière</p> <p>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</p> <p>Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de sécurité routière aux échelons régional et continental</p> <p>Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors routiers</p> <p>Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors routiers à haut risque</p> <p>Créer des espaces sécurisés pour les piétons, les cyclistes et les usagers vulnérables en milieu urbain et suburbain</p>
Pilier 3 – Sécurité des véhicules	
Homologation des véhicules	<p>Rendre obligatoire l’inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée</p> <p>Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements</p> <p>Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques</p> <p>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</p> <p>Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses</p>

Résultats attendus	Activités
Pilier 4 – Sécurité des usagers	
Des usagers de la route éduqués	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> Réglementer les limites de vitesse Mener des campagnes contre les excès de vitesse
Pilier 5 – Soins après accidents	
Secours d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Production d'un rapport d'évaluation à mi-parcours

Annexe 2 – Matrice des forces et faiblesses des dispositifs au stade actuel

N°	Dispositifs concernés	Forces	Faiblesses
1	Organisationnel	Beaucoup d'intervenants impliqués Possibilités de conflits de compétence limitées Existence d'une structure de coordination (CNSR) bien que non fonctionnelle	Inadaptation de la structure chargée de la coordination Absence de vision concertée sur les projets et actions Faible synergie dans les interventions des parties prenantes Faible complémentarité entre les activités des intervenants Absence de dispositif de suivi et d'évaluation Absence de cadre de référence clarifiant non seulement les interventions, mais également les obligations des parties prenantes par rapport à l'objectif commun Déficit d'opérationnalité de la structure de coordination des interventions (CNSR)
2	Sur le plan managérial	Disponibilité du personnel responsable	Lenteur excessive dans le pilotage et le traitement des dossiers Manque de suivi des résolutions Faible mise à profit des acquis Absence de politique et de plan de renforcement des capacités du personnel et autres acteurs Faible capacité technique de nombreux acteurs Pilotage à vue et faible cohérence dans les activités conduites Non-tenue des réunions du CNSR Faible implication du secteur privé et de la société civile Non-mise en œuvre des recommandations pertinentes des études Lourdeurs et lenteurs des procédures administratives et institutionnelles Faible collaboration avec les autres pays et institutions
3	Dispositif réglementaire	L'essentiel des aspects est réglementé Amélioration du dispositif à partir de 1998	Faible vulgarisation des textes signés Manque d'harmonisation de la lecture des textes avant leur application par les parties prenantes Application des textes pas toujours suivie Faible suivi de la réglementation (textes en vigueur) Insuffisance dans certains textes Non-réglementation de certains aspects
4	Campagnes de prévention routière	Instauration des campagnes permanentes	Manque de moyens logistiques, matériels et financiers pour les services en charge Faible capacité technique de la majorité des acteurs Utilisations d'une approche générique en lieu et place d'une approche différentielle Manque de formation des personnels en charge Lenteur dans l'application des sanctions
5	Collecte, traitement et gestion des données	Existence de quelques sources de données Lancement du projet de base de données de l'ENSTP	Faible dispositif de collecte des données sur le terrain Méthodologie de collecte discutable Manque d'exhaustivité des données collectées Taux de déperdition élevé Non-utilisation des données collectées pour le pilotage des actions de prévention et de sécurité routières Légèreté de la banque des données du MINT Pas de financement autonome du système de collecte et de gestion des données Les données statistiques des accidents ne sont pas disponibles et accessibles Les données ne font pas l'objet de publication Absence de recherche opérationnelle
6	Mobilisation et affectation des ressources	Disponibilité des ressources du Fonds routier et du MINT Possibilité de mobilisation des ressources additionnelles d'autres sources	Manque d'efficacité dans la gestion des moyens mobilisés Insuffisance des moyens logistiques et matériels pour les structures opérationnelles en charge des activités Insuffisance des personnels qualifiés Consommation insuffisante des crédits disponibles au Fonds pour cause de manque de projets éligibles

Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun

Les accidents de la route tuent chaque année plus de 1,2 million de personnes et font 50 millions de blessés à travers le monde. Environ 90 % de tous les accidents de la route surviennent dans des pays à faibles revenus et à revenus intermédiaires.

Malgré le fait que la sécurité routière constitue une question importante de développement durable, elle demeure cependant relativement sous-estimée et largement sous-financée. Conscients du besoin de soutenir les États membres en vue de faire face de manière urgente aux défis en matière de sécurité routière, deux commissions régionales des Nations Unies ont élaboré un projet d'évaluation des performances en matière de sécurité routière afin de venir en aide aux pays africains dans le renforcement de leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière et dans l'amélioration de leurs performances nationales en la matière de sécurité routière.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>