



PLAN D'ACTION NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE 2025-2030



SOMMAIRE

SIGLES/ACRONYM

ANASER : Agence Nationale de Sécurité Routière

ASACTV : Association des Sociétés Agréées de Control Technique des Véhicules

AVP : Accidentés de la Voie Publique

BAD : Banque Africaine de Développement

BCPR : Brigade de la Circulation et de la Prévention Routières

BGFT : Bureau de Gestion du Fret Terrestre

B.O. T: Build, Operate and Transfer

CEMAC : Communauté économique et monétaire de l’Afrique centrale

CMAT : Conférence des Ministres Africains des Transports

CNPAC : Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation

CNSR : Comité National de Sécurité Routière

COALIROUTE : Coalition des associations nationales de sécurité routière

CONAROUTE : Conseil National de la Route

CRTV: Cameroon Radio and Television

CTD : Collectivité Territoriale Décentralisée

DGSN : Délégation Générale à la Sûreté Nationale

DRSN : Délégation Régionale à la Sûreté Nationale

DRSP : Délégation Régionale de la Santé Publique

DRTP : Délégation Régionale des Travaux Publics

DRT : Délégation Régionale des Transports

DSCE : Document de Stratégie pour la Croissance et l’Emploi

DSRP : Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté

DTR : Direction des Transports Routiers

ECAM : Enquête Camerounaise Auprès des Ménages

ENSTP : École Nationale Supérieur des Travaux Publics

FFOM : Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces

FMI : Fonds Monétaire International

FMO : Forces de Maintien de l’Ordre

FOND SWRW: Foundation Safe Way Right Way

GRVPC : Groupement Régional de la Voie Publique et de la Circulation

GTTC : Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun

IEC : Information, Education et Communication

INS : Institut National de la Statistique

MINAT : Ministère de l'Administration Territoriale

MINCOM : Ministère de la Communication

MINDDEVEL : Ministère de la Décentralisation et du Développement Local

MINEDUB : Ministère de l'Éducation de Base

MINESEC : Ministère des Enseignements Secondaires

MINEPAT : Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire

MINEPDED : Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable Evaluation et actualisation de la Stratégie Nationale de Prévention et de Sécurité Routières 2009-2014

MINFI : Ministère des Finances

MINHDU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain

MINJEC : Ministère de la Jeunesse et de l'Education Civique

MINJUSTICE : Ministère de la Justice

MINSANTE : Ministère de la Santé Publique

MINT : Ministère des Transports

MINTP : Ministère des Travaux Publics

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economiques

ODD : Objectifs de Développement Durable

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

OS : Objectif Stratégique

OSC : Organisation de la Société Civile

PM : Premier Ministre

PPTE : Pays Pauvres Très Endettés

PSR : Prévention et Sécurité Routières

SAMU : Service Aide Médicale Urgente

SED : Secrétariat d'État à la Défense chargé de la gendarmerie nationale

SDPSR : Sous-Direction de la Prévention et de la Sécurité Routière

SMART : Spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporellement défini

SMUR : Système Médicalisé d'Urgence et de Réanimation

SNPSR : Stratégie Nationale de Prévention et de Sécurité Routière

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

LISTE DES PHOTOS

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Les statistiques de la sécurité routière au Cameroun entre 2020 et 2025 montrent une tendance globale à la baisse du nombre de décès officiellement recensés due à des réformes majeures et campagnes de sensibilisation menées. Toutefois les chiffres restent préoccupants. Une analyse de la situation a permis d'identifier les principaux facteurs aggravants de l'insécurité routière :

- L'application des règles de circulation est insuffisante tandis que le respect du code de la route est l'un des principaux efforts stratégiques pour améliorer la sécurité routière.
- L'infrastructure routière au Cameroun est généralement peu sûre. La plupart des routes sont à chaussée unique sans terre-plein central, ce qui entraîne de nombreuses collisions frontales. En plus la plupart des routes manquent d'aménagements pour les usagers non motorisés
- Les normes de conduite au Cameroun ne sont pas conformes aux normes internationales.
- Plusieurs véhicules ne font pas l'objet d'inspections de routine pour vérifier leur aptitude à circuler sur les routes.
- Les conducteurs de motocyclettes, communément appelés « Bend skin » sont des délinquants routiers.

Par ailleurs, La sécurité de toutes et tous sur nos routes demeure une préoccupation constante du Gouvernement camerounais. c'est ce qui justifie l'élaboration du plan d'action de sécurité routière pour la période **2025-2030** qui s'inscrit dans la mise en œuvre de la **Stratégie Nationale de sécurité routière adoptée en 2021**, de la **Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30)** et de la deuxième Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière. L'objectif majeur de ce plan est de réduire d'au moins **50 %** le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route d'ici 2030.

Ce Plan d'action en sécurité routière 2025-2030 axé sur cinq piliers, prévoit la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et la mobilité, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et les soins post accidents. Il comporte des mesures visant à sécuriser les déplacements des usagers de la route, notamment les plus vulnérables, et à améliorer la qualité des vies socioéconomiques des citoyens. Concrètement ce plan d'action permettra d'agir sur les principaux axes suivants :

- Structuration Institutionnelle : Création de l'Agence nationale de sécurité routière pour coordonner les actions.
- Réglementation et Contrôle : Renforcement des contrôles de vitesse et d'alcoolémie, et projet d'introduction du permis à points.

- Infrastructure et Véhicules : Réhabilitation des axes stratégiques (ex: Yaoundé-Douala) et rajeunissement du parc automobile avec des incitations fiscales.
- Sensibilisation : Campagnes ciblées sur les comportements à risque (vitesse, alcool, téléphone).
- Soins après l'accident : Les interventions d'urgence visant à éviter les décès et les handicaps évitables et à limiter la gravité des blessures.

Une évaluation à mi-parcours analysera l'avancement des activités, la pertinence du plan d'action et le suivi des mesures correctives pour garantir l'atteinte des objectifs. Un plan d'action détaillé pour la mise en œuvre des activités se trouve en annexe.

La sécurité routière étant transversale, la mise en œuvre de ce plan d'action sera basée sur une approche multisectorielle impliquant **toutes** les parties prenantes en matière de sécurité routière. Mais elle ne produira les résultats escomptés que si les ressources financières et humaines sont allouées de manière continue pour l'exécution des interventions techniques prioritaires, et si l'entité de coordination générale veille sur la mise en œuvre effective des orientations stratégiques et opérationnelle élaborées.

CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC DE LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERES

I- Situation de la Sécurité routière au niveau mondial

Chaque année dans le monde, les accidents de la circulation causent près de 1,19million de décès évitables et un nombre de traumatismes estimé à 50 millions ; cela fait des accidents de la circulation les premiers tueurs d'enfants et de jeunes à l'échelle mondiale. Ils restent la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans en provoquant plus de deux décès par minute et plus de 3200 par jour¹.

Dans l'état actuel des choses, on estime qu'au cours de la prochaine décennie, les accidents de la circulation causeront 13 millions de décès et 500 millions de traumatismes supplémentaires et entraveront le développement durable, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Cinquante-trois pour cent (53%) de tous les décès dus aux accidents de la route concernent des usagers de la route vulnérable, notamment : les piétons (23 %) ; les conducteurs de deux-roues et de trois-roues motorisés tels que les motocyclettes (21 %) ; les cyclistes (6 %) ; et les usagers d'engins de micro-mobilité comme les trottinettes électriques (3 %).

La mortalité parmi les occupants de voitures et d'autres véhicules légers à 4 roues a légèrement diminué pour s'établir à 30 % des décès dans le monde. Ces nombres inacceptables, en termes absolus et relatifs, sont restés inchangés ces 20 dernières années, malgré les efforts laborieux déployés par les Nations Unies et d'autres partenaires concernés par la sécurité routière.

L'approche du système sûr sous-tend tous les aspects d'un système efficace de gestion de la sécurité routière. Elle est fondée sur le principe que personne ne devrait être tué ou gravement blessé lors de l'utilisation du réseau routier.

L'approche du système reconnaît que :

- les humains sont faillibles et feront des erreurs
- le système routier doit être conçu en tenant compte de ces erreurs et vulnérabilités afin que les usagers de la route puissent éviter des blessures graves ou décès
- les êtres humains, les véhicules et l'infrastructure routière doivent interagir de manière à garantir un niveau élevé de sécurité.

¹ Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

•

C'est ainsi que Le plan d'action de la Décennie d'action propose un cadre à cinq piliers pour la sécurité routière. Ces cinq piliers sont les suivants : (1) gestion de la sécurité routière, (2) conception de routes plus sûres, (3) véhicules plus sûrs, (4) usagers de la route plus sûrs et (5) soins après l'accident Le plan africain de la sécurité routière a ajouté un 6^e pilier « **Questions transversales** »

II - La situation de la sécurité routière au Cameroun

La sécurité routière au Cameroun est confrontée à plusieurs défis. Le pays connaît un taux élevé d'accidents de la route, souvent attribué à des facteurs tels qu'une mauvaise infrastructure routière, une application inadéquate du code de la route, un manque d'entretien des véhicules et le non-respect des règles de sécurité. En outre, des problèmes tels que la surcharge des véhicules, les excès de vitesse et le manque d'infrastructures pour les piétons ont contribué aux préoccupations générales en matière de sécurité routière.

Pour relever ces défis, le gouvernement camerounais et les différentes parties prenantes se sont efforcés d'améliorer la sécurité routière par des initiatives telles que le développement de l'infrastructure routière, des campagnes de sensibilisation et une application plus stricte du code de la route. En outre, des efforts visant à améliorer les systèmes d'intervention d'urgence et les soins médicaux pour les victimes d'accidents sont en cours pour atténuer l'impact des accidents de la route.

II.1 Le cadre politique, institutionnel et juridique

II.1 .1 Cadre politique

La stratégie nationale de la sécurité routière et le présent Plan d'Action National de la Sécurité Routière (PANSR) 2025-2030 s'inscrivent dans la cadre de la Stratégie Nationale de Développement-Cameroun 2030 (SND30)², qui constitue le nouveau cadre de référence pour son action de développement au cours de la prochaine décennie. Elle articule les engagements internes et internationaux du pays au plan économique, social et environnemental. Cette stratégie s'appuie sur les leçons de la mise en œuvre du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) dont elle prend le relais jusqu'en 2030, dans la perspective de l'accomplissement des objectifs de la Vision 2035 qui ambitionne de

² https://minepat.gov.cm/wp-content/uploads/2022/01/SND30_Strategie-Nationale-de-Deveppement-2020-2030.pdf

faire du Cameroun « un pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité ». La SND30 comporte quatre (4) piliers dont celui de « La transformation structurelle de l'économie nationale »

II.1 .2 Cadre Institutionnel

L'efficacité de la mise en œuvre du Plan national d'action de Prévention et de Sécurité Routières est tributaire de l'appropriation par chacun des organes décrits ci-dessous, de leurs rôles et responsabilités. En effet, plusieurs acteurs interviennent au plan institutionnel en matière de prévention et de sécurité routières. Ainsi, l'on distingue les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques.

A- LES ACTEURS ETATIQUES IMPLIQUES DANS LA SECURITE ROUTIERE AU CAMEROUN

Types d'acteurs	Aspects de la prévention et de la sécurité routières traités
Conseil National de la Route (CONAROUTE)	<ul style="list-style-type: none"> - Émet des avis concernant la prévention et la sécurité routières, ainsi que l'aménagement, la construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier national ; - Coordination des interventions des structures impliquées
Ministère des Transports (MINT)	<ul style="list-style-type: none"> - Conception, élaboration et suivi de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de transport terrestre ; - Élaboration et suivi de l'application des programmes de formation à la conduite automobile ; - Organisation et régulation de la circulation sur le réseau routier ; - Suivi de la formation des conducteurs ; - Délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules et des engins des missions diplomatiques et/ou en admission temporaire ; - Renouvellement des permis de conduire ; - Définition des conditions d'accès à la profession de moniteur, en liaison avec les administrations concernées ; - Définition des règles d'équivalence des permis de conduire ; - Organisation de la prévention et de la sécurité routière ; - Etablissement des normes d'homologation des véhicules ; - Étude des dossiers de demande d'agrément et du contrôle des centres d'homologation et des centres de visite technique ; - Etablissement des normes et des règles de contrôle technique des véhicules ; - 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 ; - Analyse régulière des problèmes de sécurité sur le réseau routier, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines ; - Participation à la définition des normes de sécurité des véhicules automobiles y compris leurs équipements, en liaison avec les administrations concernées ; - 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 ; - Suivi du respect de la réglementation en matière de circulation routière ; - Concours à la surveillance du trafic sur le réseau routier ;

Types d'acteurs	Aspects de la prévention et de la sécurité routières traités
Ministère de la Santé Publique (MINSANTE)	<ul style="list-style-type: none"> - Organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif, d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain le plus proche possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté ; - Veille à la mise en place d'une couverture complète sur le territoire national des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des moyens de transport sanitaire.
Ministère des Affaires Sociales (MINAS)/ Centre National de Réhabilitation des Personnes Handicapées Cardinal Paul Emile LEGER (CNRPH)	<ul style="list-style-type: none"> -Prise en charge psychosociale des personnes handicapées, des suites d'un accident de la route ; - Prise en charge des personnes victimes de traumatisme des suites d'un accident de la route ; - Réinsertion sociale des personnes handicapées et victimes de traumatisme des suites d'un accident de la route.
Secrétariat d'État à la Défense chargé de la Gendarmerie Nationale (SED)	<ul style="list-style-type: none"> - Surveille et facilite la circulation routière ; - Constate les infractions et dresse les procès-verbaux ; - Assure le contrôle routier en rase campagne ; - Collecte les données sur les accidents ; - Exerce une mission d'assistance et de sauvetage en cas d'accident ; - Participe comme membre au jury des permis de conduire et aux commissions de retrait des permis de conduire.
Délégation Générale à la Sûreté Nationale (DGSN)	<ul style="list-style-type: none"> - Opère au sein des agglomérations urbaines des contrôles routiers ; - Constate les infractions et dresse les procès-verbaux - Collecte les données sur les accidents ; - Constate les infractions en matière de circulation routière interurbaine et dresse les procès-verbaux qui sont transmis au parquet compétent. - Participe comme membre au jury des permis de conduire et aux commissions de retrait des permis de conduire.
Pouvoir Judiciaire/ Ministère de la Justice (MINJUSTICE)	<ul style="list-style-type: none"> -Veille au respect des lois et de la réglementation en matière de circulation routière ; - Assure la répression des infractions au code de la route ; - Juge en instance, en appel et en cassation les infractions, notamment celles qui constituent des facteurs de risque reconnus, ou qui ont généré un accident corporel de circulation ; - Participe comme membre aux commissions de suspension et de retrait des permis de conduire.

Types d'acteurs	Aspects de la prévention et de la sécurité routières traités
Ministère de l'Éducation de Base (MINEDUB) et Ministère des Enseignements Secondaires (MINESEC)	<ul style="list-style-type: none"> - Plaidoyer pour l'intégration des programmes d'éducation et de sécurité routière dans l'enseignement scolaire.
Ministère de la Communication (MINCOM)/ (Médias)	<ul style="list-style-type: none"> - Contribution à la formation de la culture citoyenne et au développement de la conscience nationale à travers les médias en liaison avec les administrations concernées ; - Suivi des activités des médias ; - Assistance aux autres départements ministériels dans la mise en œuvre de leur stratégie de communication - Couverture médiatique des campagnes de prévention et de sécurité routières ; - Diffusion des messages de sensibilisation et d'éducation sur la sécurité routière ; - Reportage des cas d'accidents.
Fonds Routier	<ul style="list-style-type: none"> - Financement des actions à partir des 1.5% du budget affectés aux activités de prévention et de sécurité routières
Comité National de Sécurité Routière (CNSR)	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration du plan national de sécurité routière ; - Examen et adoption des plans d'actions annuels et des budgets y afférents ; - Mise en œuvre et suivi de l'exécution des plans d'actions ; - Coordination des interventions des structures impliquées.
Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD)	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation des campagnes de prévention et de sécurité routières de proximité en liaison avec les services déconcentrés compétents de l'État ; - Médiatisation des campagnes de prévention et de sécurité routières ; - Pose et entretien des panneaux de signalisation en liaison avec les services déconcentrés compétents de l'État ; - Délivrance de la licence ordinaire de première catégorie pour le transport urbain et périurbain ; - Délivrance de la licence spéciale de catégorie S2 pour le transport urbain par mototaxis ; - Délivrance des cartes bleues afférentes aux licences susvisées ; - Délivrance par les communautés urbaines et les communes des licences spéciales de catégorie S1 pour le transport public urbain par autobus ainsi que les cartes bleues y afférentes ; - Contrôle de la validité territoriale de la licence spéciale S1 qu'établissent les communautés urbaines.

B : LES ACTEURS NON-ETATIQUES IMPLIQUES DANS LA SECURITE ROUTIERE AU CAMEROUN

Types d'acteurs	Aspects de la prévention et de la sécurité routière traités
Organisations Non Gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> -Sensibilisation des usagers et des partenaires sociaux en matière de prévention et de sécurité routières ; -Formation des usagers et partenaires sociaux en matière de prévention et de sécurité routières ; - Plaidoyer auprès des pouvoirs publics sur la prise en compte de la sécurité routière dans les politiques publiques.
Associations professionnelles et syndicats	<ul style="list-style-type: none"> -Sensibilisation des usagers et des partenaires sociaux en matière de prévention et de sécurité routières ; -Diffusion des informations sur les innovations en matière de réglementation dans leur branche d'activité.
Croix-Rouge	<ul style="list-style-type: none"> - Appuie l'action du gouvernement sur le plan humanitaire ; - Renforcement des capacités opérationnelles des sociétés nationales dans la mobilisation des fonds et de l'expertise pour soutenir les opérations de secours d'urgence.
Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun	<ul style="list-style-type: none"> - Émission des cartes d'assurance ; - Prise en charge financière des sinistres lors des accidents de la circulation routière ; - Compensation des risques au sein des mutualités ; - Contribution au financement des campagnes de préventions routières.
Industrie automobile	<ul style="list-style-type: none"> - Développe, innove avec l'importation et la vente des véhicules qui de plus en plus possèdent des dispositifs de sécurité secondaire (airs back, ceinture de sécurité, pare choc et casques spéciaux pour les deux roues).
Entreprises de vente du matériel pour la prévention routière	<p>Développe et innove par l'importation et la vente des alcootests, des radars...</p>

Tableau 1 : Différents acteurs de la sécurité routière

II.1.3 Cadre Juridique et Normatif en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun

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. : Des textes conventionnels ; législatifs ; réglementaires (des Arrêtés et Décisions) : des Circulaires et Notes de services

II.1.4 Transposition des accords et règlements internationaux

❖ 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 n°2/99/UEAC-CM-654 portant réglementation du transport des marchandises dangereuses par route en UDEAC/CEMAC. 6. Règlement n°040/01 - UEAC 089 - CM - 06 portant adoption du Code Communautaire révisé de la route.

❖ Au niveau 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)
- L'Agenda 2063 de l'Union africaine
- La Charte de la sécurité routière de l'Union africaine

❖ 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) ;

- La Résolution de l'Assemblée générale A/70/L.1 du 25 septembre 2015 relative au Programme de développement durable à l'horizon 2030 ;
- L'Agenda 2030 pour le développement durable ;
- Au niveau mondial, il existe 17 objectifs de développement durable (ODD), 169 cibles et développement durable (SDG), 169 cibles et 232 indicateurs ;
- L'ODD 3.6 appelle à réduire de moitié le nombre de morts et de blessures dus aux accidents de la route d'ici à 2030 et l'ODD 11.2 prévoit l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous, en améliorant la sécurité routière ;
- Le Plan d'action mondial pour la sécurité routière 2021-2030

Le Plan d'action mondial pour la sécurité routière est le principal document d'orientation élaboré par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) avec des partenaires et d'autres parties prenantes pour soutenir la mise en œuvre de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière **2021-2030**.

Il faut préciser que le Cameroun a adhéré à un certain nombre d'instruments internationaux en matière de prévention et de sécurité routières. Il est donc tenu de s'y conformer et d'y arrimer ses priorités.

PLAN MONDIAL

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2021-2030

Le **Plan mondial** décrit ce qu'il faut faire pour atteindre cet objectif et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en œuvre

**UNE APPROCHE INTÉGRÉE
POUR UN SYSTÈME SÛR**



Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période **2021-2030 la Décennie d'action pour la sécurité routière**, avec pour objectif de réduire

D'AU MOINS 50% le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période



Figure 1 : Les objectifs du Plan mondial de la sécurité routière

2.1.1 Evolution des accidents de la circulation enregistrés entre 2016 et 2020

	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Total accidents	11 783	10 872	8 150	9391	8 980	49176
Matériels	6 895	7 085	5642	6069	5759	31450
Corporels	3385	2770	1532	2405	2316	12 408
Mortels	1503	1017	976	917	905	5318
Blessés	7 486	5961	5600	5842	5785	30 674
Décédés	1927	1 481	1407	1172	1366	7 353
Nombre moyen de morts par accident	0,16	0,14	0,17	0,12	0,15	0,15

Source : Accidents de la route au Cameroun 2017-2020 MINT à partir des Données reçues du SED et de la DGSN

Tableau 3 : Evolution des accidents de la circulation enregistrés entre 2016 et 2020

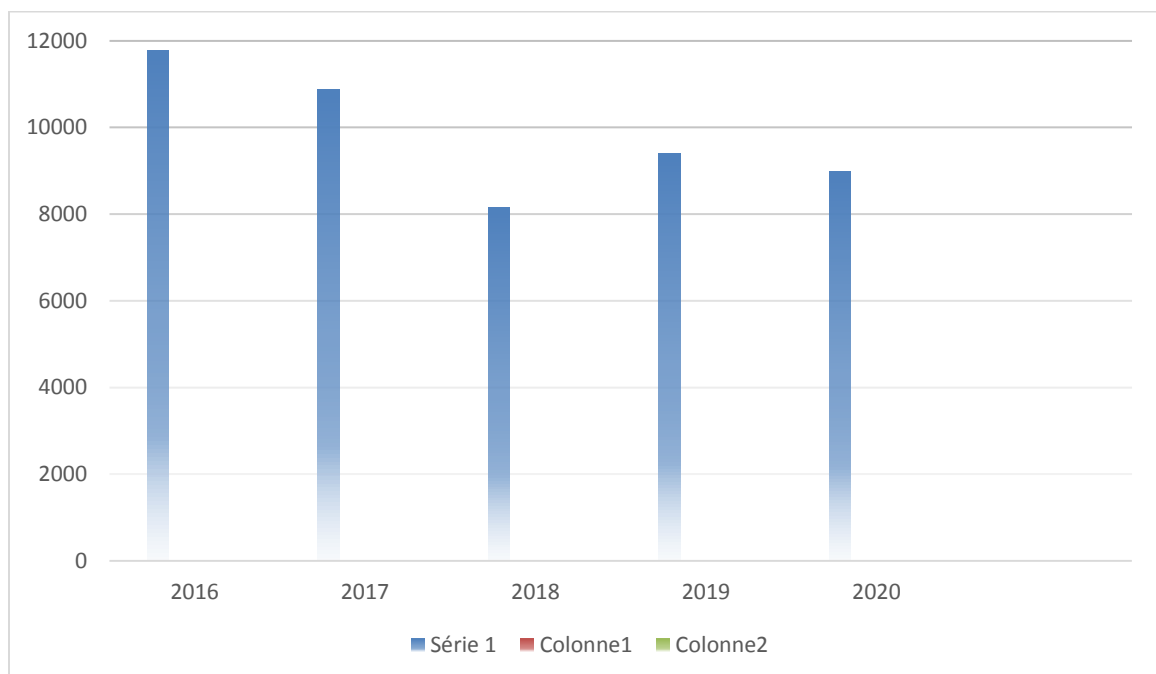


Figure 2: Evolution des accidents de la route (Synthèse DGSN + Gendarmerie Nationale)

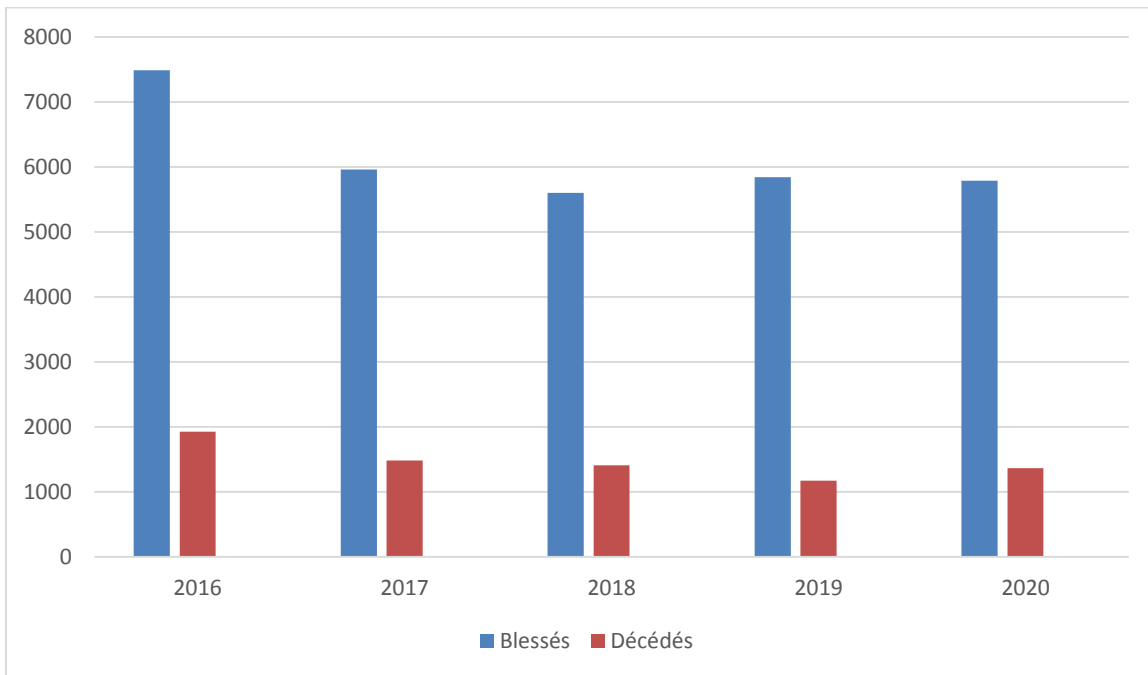
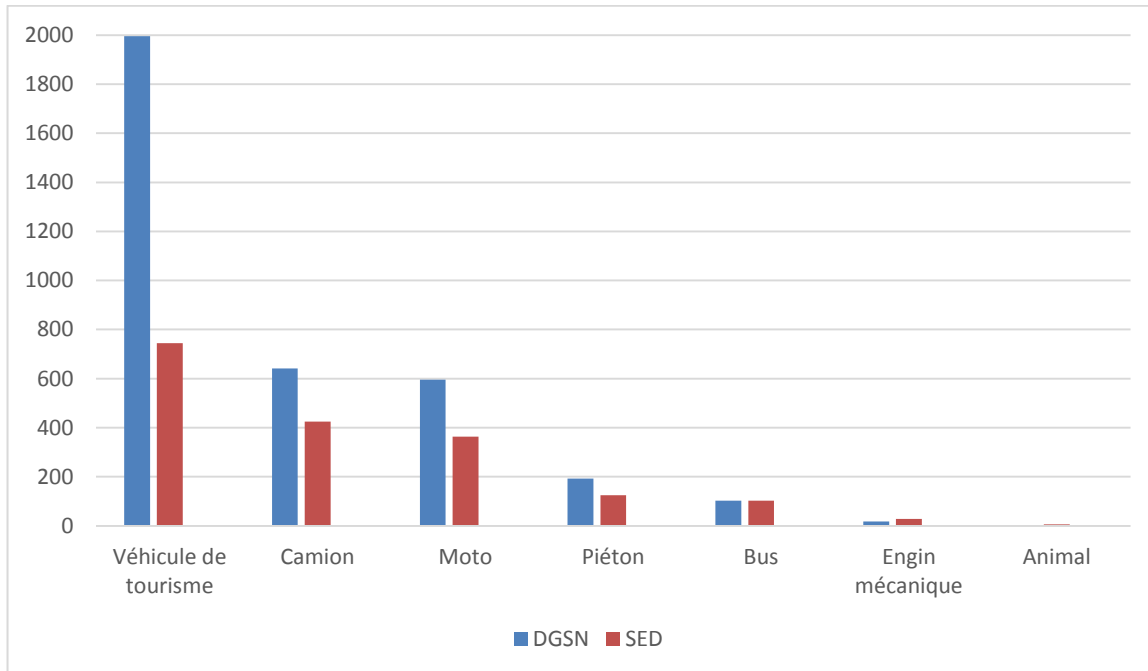


Figure 3: Evolution des victimes des accidents de la route (synthèse DGSN +Gendarmerie Nationale)

Figure 4: Répartition du nombre cumulé d'accidents de la circulation impliquant chaque usager de la route



On constate une évolution à la baisse des victimes et des décès suite aux accidents de la route. En effet, le Cameroun est passé de **11 783 accidents et 1927 décès en 2016** à **8 980 accidents et 1366 décès en 2020**.

Les statistiques de la sécurité routière au Cameroun entre **2020 et 2025** montrent une tendance globale à la baisse du nombre de décès selon les chiffres publiés par le Ministère des Transports. **En 2024** une nette amélioration a été rapportée avec **678 décès** liés aux accidents de la route. Le nombre total d'accidents de la route recensés est tombé à **1 781** contre plus de **3 500** une décennie plus tôt.

Une baisse justifiée par les réformes engagées ces dernières années, notamment la restructuration des équipes de contrôle et l'introduction d'un système intelligent de suivi du transport interurbain des personnes et des marchandises, basé sur l'intelligence artificielle (IA).

2.1.3 : Les causes des accidents de la circulation : Selon les données du SED et la DGSN

Au cours de l'année 2021, les accidents de la circulation constatés par le SED ont été causés, pour la plupart par :

- l'excès de vitesse
- l'usage du téléphone au volant,
- la conduite sans permis
- l'inattention et le non-respect des règles de conduite
- le non-respect des règles de conduite et circulation
- le manque de maîtrise du véhicule par le conducteur

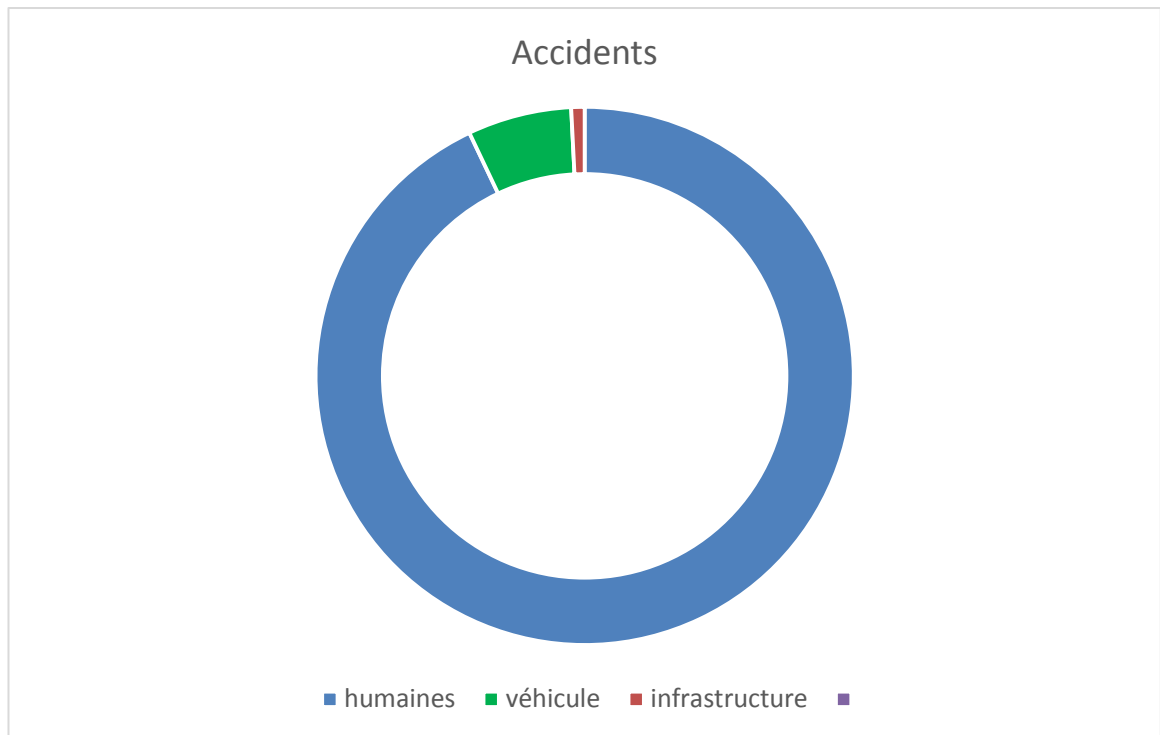


Figure 5: Les causes des accidents de la circulation

En résumé les principales causes des accidents de la route identifiées, sont des causes humaines 75% ; Etat des véhicules 15% et infrastructures routières 10%. Ces chiffres montrent que la grande majorité des accidents est due aux facteurs humains.

Le gouvernement camerounais s'est fixé pour objectif de réduire ces chiffres de **50 % d'ici 2030** via son nouveau plan d'action.

II.2 Les Défis de la sécurité routière au Cameroun

Dans le cadre de l'actualisation de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (SNPSR) plusieurs acteurs ont été interrogés. L'analyse de cette enquête semi structurée a permis de relever les forces et les faiblesses du Cameroun en matière de sécurité routière ainsi que les opportunités et les menaces (FFMO) pour la lutte contre ce fléau. Ces défis sont présentés par pilier.

Tableau 4: Résumé de l'analyse FFOM (SWOT) de la situation de la sécurité routière au Cameroun

<i>PILIER I</i>	<i>FORCES</i>	<i>FAIBLESSES</i>	<i>ADMINISTRATION EN CHARGE</i>
GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engagement politique de haut niveau sur l'importance de la SR ➤ Renforcement des capacités de certains acteurs impliqués dans la SR ➤ Promotion de la participation d'organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes en matière de SR ➤ Mobilisation partielle des ressources pour la mise en œuvre des actions de PSR ➤ Existence des systèmes de données dans certaines administrations ➤ <i>Existence du système de gestion des données SPHYNX</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Agence nationale de gestion de la sécurité routière non créée ➤ Plateforme d'informations sur les accidents de la route, auto-écoles et centres de visite technique non créée ➤ Opérationnalisation du CONAROUTE non effective ➤ Cadre harmonisé de référence des interventions des parties prenantes non élaboré ➤ Absence d'un système harmonisé et intégré de collecte et analyse des données ➤ Faible adhésion aux conventions des Nations unies sur le transport 	<i>MINT</i>

<i>PILIER 2</i>	<i>FORCES</i>	<i>FAIBLESSES</i>	<i>ADMINISTRATION EN CHARGE</i>
ROUTES ET MOBILITE PLUS SURES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Existence de la Politique nationale de mobilité urbaine : Mode de transport de masse par BRT ➤ Transfert aux CTD des compétences d'élaboration des plans communaux d'urbanisme ➤ Projet de mobilité verte à Yaoundé ➤ Programme de modernisation urbaine ➤ Spécifications techniques sur la signalisation verticales et horizontales ➤ Amélioration du financement des infrastructures routières ➤ Prise en comptes des personnes à mobilité réduite, des usagers vulnérables et des véhicules de transport de masse dans les spécifications techniques (par ex : construction des rampes) ➤ Existence d'une stratégie de réduction de vitesse en milieu urbain ➤ Existence d'une stratégie pour utilisation équitable des espaces publiques et des trottoirs ➤ Existence de stratégie pour promouvoir les systèmes de transports de mass ➤ Achèvement de 60 km the autoroute Yaoundé Douala (phase 1) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Problème d'appropriation des compétences transférées aux CTD ainsi que des ressources qualifiées pour la mise en œuvre ➤ Non systématisation des audits et inspections des infrastructures suivant les normes de l'IRAP ➤ Faible application des spécifications techniques sur la signalisation ➤ Faible intégration des couts de la SR dans les projets de construction des routes ➤ Faible application des spécificités techniques pour la protection des usagers vulnérables dans les projets routiers ➤ Faible activation d'un système d'enlèvement systématique des véhicules délaissés et autres obstacles ➤ Faible présence des voies pour motos et vélos ➤ Faible implémentation des activités de transport de masse ➤ Faible implémentation des mesures de réduction de vitesse en milieu urbain 	<p><i>MINT</i></p> <p><i>MINTP</i></p> <p><i>MINDEVEL</i></p> <p><i>MINHDU</i></p>

<i>PILIER 3</i>	<i>FORCES</i>	<i>FAIBLESSES</i>	<i>ADMINISTRATION EN CHARGE</i>
VÉHICULES PLUS SURS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réglementation liée aux centres de visite technique bien existante ➤ Existence d'un réseau intégré des CVT ➤ Existence de Centre de Formation des techniciens de control ➤ Certificats de visite technique obligatoire et opérationnelle pour chaque type de véhicule ➤ Amélioration des procédures de la délivrance du permis de conduire ➤ Dispositions réglementaires liées à l'obligation de la ceinture de sécurité pour toutes les places assises des véhicules ➤ Équipes de prévention sur les routes nationales ➤ infractions réprimées ➤ Vulgarisation des textes promulgués sur la PSR en matière de sécurité des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faible respect de l'obligation de visite technique par les propriétaires des véhicules. ➤ Absence d'une réglementation liée aux garages automobiles ➤ Faible mise en application des dispositions liées à la ceinture de sécurité ➤ Absence des caméras de surveillance dans toutes les compagnies de transport interurbaines de personnes ➤ Absence de limiteurs de vitesse dans la plupart des bus 	<p><i>MINT</i></p> <p><i>MINHDU</i></p> <p><i>GTTC</i></p> <p><i>ASACTV</i></p> <p><i>SECURROUTE</i></p> <p><i>AUTRES OSC</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Existence d'un manuel de procédures de check camion ➤ Existence d'une formation pour les chauffeurs routiers ➤ Existence des politiques et procédures de sécurité des entreprises ➤ Existence de certains équipements et technologies de sécurité -GPS 		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

<i>PILIER 4</i>	<i>FORCES</i>	<i>FAIBLESSES</i>	<i>ADMINISTRATION EN CHARGE</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ , ➤ Existence des programmes scolaires dans certaines écoles ➤ Existence de curriculum et des modules de formation et guide des enseignants ➤ Formation améliorée en transport et logistique dans les universités d'état (FSYP – IPES, ENSTP) ➤ Campagnes de sensibilisation par le MINT, DGSN, SED, ONG et OSC ➤ Existence de législation sur les facteurs de risques : 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Non élaboration d'un Plan de communication, d'information et d'éducation(IEC) sur la Sécurité Routière pour le grand public, milieu professionnels et en milieu scolaire ➤ Faible renforcement de quelques clubs scolaires ➤ Absence de matériel pédagogique de PSR ➤ Absence de formation des enseignants en matière de sécurité routière 	<p><i>MINT</i> <i>MINCOM</i> <i>MINEDUB</i> <i>MINESEC</i> <i>DGSN</i> <i>SED</i> <i>MINJEC</i> <i>MINDDEVEL</i> <i>MINTSS</i></p>

**SECURITE DES
USAGERS DE
LA ROUTE**

- ceintures de sécurité, l'alcool, le port du casque, le surcharge,
- Contrôles de vitesse, taux d'alcoolémie et des drogues et utilisation du téléphone pratiqué périodiquement
- Extension partielle de la vidéo surveillance sur les axes routiers
- Existence de stratégies et procédures pour la protection des travailleurs du secteur du transport routier-Comité d'Hygiène et de Sécurité (CHS) au travail, Convention Collective Nationale des Transports routiers
- Existence des Instituts et universités qui offrent une formation et entreprennent des recherches sur la SR
- Prise en compte de la PSR dans le Programme National d'Education Civique par le Réarmement Moral, Civique et Entrepreneurial (PRONEC-REAMORCE) en définissant des curricula d'encadrement pour les milieux extrascolaires dont font partis les acteurs du secteur routier
- la formation de quelques conducteurs des mototaxis pour une sécurité routière responsable et

- Absence de législation sur les dispositifs de retenues d'enfants
- Les vitesses en zone urbaine sont élevées
- Absence d'interconnexion entre les différentes bases des données
- Absence des préoccupations de la SNPSR dans la mise en œuvre de la stratégie camerounaise d'intégration nationale ?
- Absence de guide d'enseignant pour milieu extrascolaire
- Faible vulgarisation de la stratégie de PSR auprès des populations jeunes, un travail en synergie avec les CTD serait louable.
-

MINESUP

	citoyenne ➤ prise en charge des campagnes de sensibilisation et de l'application de la loi par certaines CTD		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

<i>PILIER 5</i>	<i>FORCES</i>	<i>FAIBLESSES</i>	<i>ADMINISTRATION EN CHARGE</i>
SOINS POST-ACCIDENTS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bonne Evolution du projet SAMU, incluant le Système Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR) et accords de partenariat signés avec l'Etat français ➤ Acquisition imminente des véhicules et la formation du personnel et mise en place des centres de régulation d'appel d'urgence (CRA) ➤ Mise en place de quelques services fonctionnels de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation, ➤ Une centaine de techniciens formés aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction, dans les 10 régions du Cameroun, 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SMUR non opérationnel jusqu'à ce jour, car le projet de loi est encore en cours ➤ Non fourniture de valises médicales d'urgence aux formations sanitaires publiques ➤ Insuffisance des ambulances sur les axes routiers les plus accidentogènes ➤ Absence de formation des personnes non médicales sur les premiers secours ➤ Insuffisance des services fonctionnels de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation, ➤ Insuffisance des techniciens formés aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction ➤ Absence de législation de bon samaritain 	<i>MINSANTE</i> <i>MINAS</i>

SUIVI-ÉVALUATION ➤ **Mise en œuvre des activités de suivi évaluation** ➤ **Absence d'un dispositif opérationnel et fonctionnel de suivi et évaluation**
 ➤ **Renforcement des actions du CONAROUTE en matière de suivi-évaluation de la SNPSR**

OPPORTUNITES	MENACES
<ol style="list-style-type: none"> 1. Soutien des partenaires de développement 2. Participation active des OSC 3. Bonne volonté internationale pour la sécurité routière 4. Meilleures pratiques internationales 5. Des médias actifs et informés 6. Acceptabilité des parties prenantes 7. Disponibilité des informations sur la sécurité routière 8. Accroissement de la recherche en matière de sécurité routière 9. Technologie émergente 10. Possibilités existantes de renforcement des capacités 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Soutien politique insuffisant 2 Défis en matière de durabilité 3 Priorités concurrentes 4 Contre-campagnes 5 Interférence de l'industrie 6 La corruption Interférence politique 8 Faibles adhésions des parties prenantes 9 Effets négatifs imprévus de la technologie 10 Vandalisme des infrastructures de sécurité routière 11 Apparition de catastrophes naturelles 12 Compétences spécialisées insuffisantes 13 Effets négatifs du changement climatique

CHAPITRE 2 : ORIENTATION STRATÉGIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'orientation stratégique du plan d'action en matière de sécurité routière pour les cinq (5) prochaines années est fondée sur des consultations détaillées avec des parties prenantes, l'alignement sur le plan global et africain et les questions identifiées à partir de l'analyse de la situation.

Les résultats obtenus lors des consultations participatives ont permis d'avoir un éclairage sur les choix stratégiques du Cameroun en matière : De gestion de la sécurité routière et de la mobilité ; D'amélioration de la Sécurité des véhicules et des usagers de la route ; De renforcement des services d'urgence et des systèmes de secours aux accidentés ; D'amélioration de la Gouvernance en matière de prévention et de sécurité routière

I- Objectif global

Améliorer durablement la sécurité des usagers et des véhicules sur les axes routiers du Cameroun et **réduire de 50% les décès et les blessés graves dus aux accidents de la circulation d'ici 2030**

I.1 Objectifs et Mesures Clés

- Réduction des Accidents : Une diminution de 25% est visée sur la période 2021-2025 ; -50% d'accidents à l'horizon 2030.
- Agence Nationale de Sécurité Routière : Projet en cours pour structurer la prévention, l'organisation et la gestion de la sécurité routière.
- Contrôles Renforcés : Opérations spéciales ciblant les comportements dangereux (alcool, excès de vitesse, fatigue ; téléphone au volant...) et l'état des véhicules, notamment pour les poids lourds et les transports interurbains.
- Sensibilisation et Éducation : Campagnes ciblées sur la responsabilité des usagers, notamment en milieu scolaire et auprès des transporteurs.
- Modernisation : Amélioration des infrastructures et de la signalisation routières.
- Intervention rapide : Amélioration de la prise en charge des victimes.

I.2 Axes d'Intervention

Le plan d'action de la sécurité routière au Cameroun repose sur plusieurs axes d'intervention :

1. **Réforme Institutionnelle** : Le Cameroun ambitionne de créer une **Agence Nationale de Sécurité Routière** pour centraliser et mieux coordonner la lutte contre les accidents.
2. **Surveillance et Technologie** :

- Mise en place d'un **suivi centralisé par GPS** pour les camions et grumiers depuis fin 2024.
 - Renforcement du contrôle technique des véhicules (boulons, pneus, etc.) et tests d'alcoolémie pour les chauffeurs.
3. **Infrastructures** : Amélioration du réseau avec un objectif d'entretien des routes en terre (93,6% du réseau) et la construction/réhabilitation des **routes**
4. **Prévention et Répression** :
- a. Campagnes de sensibilisation récurrentes (ex: opérations "Rentrée scolaire sans accidents").
 - b. Systématisation des sanctions pour les comportements dangereux, sous l'égide de la Gendarmerie Nationale.

AXES STRATEGIQUES	OBJECTIFS STRATEGIQUES
AXE1 : Gestion de la sécurité routière	Renforcer les capacités institutionnelles pour faire avancer les activités nationales de sécurité routière
AXE 2 : Sécurité des routes et mobilité.	Améliorer la sécurité des réseaux routiers, pour l'ensemble des usagers, notamment les plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes)
AXE3 : Sécurité des véhicules.	Améliorer la sécurité des véhicules en encourageant l'harmonisation des normes mondiales pertinentes et des mécanismes pour accélérer l'utilisation de nouvelles technologies renforçant la sécurité
AXE4 : Sécurité des usagers de la route .	Élaborer des programmes globaux pour améliorer le comportement des usagers de la route
AXE 5 : Soins post-accident	Accroître la capacité des systèmes de santé et autres, offrir aux victimes de la route des traitements d'urgence appropriés et des services de rééducation à plus long terme
Suivi-évaluation	Assurer le suivi-évaluation des actions mises en œuvre.

Tableau 4 : Axes stratégiques du Plan national de sécurité routière

II- Les Piliers –Objectifs et axes stratégiques

Tableau 5 : Mise en œuvre des activités des cinq piliers de l’approche du Système sûr

<p><u>PILIER 1 : GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE</u> <i>Objectif stratégique ; Renforcer les capacités institutionnelles pour faire avancer les activités nationales de sécurité routière</i></p>	<p><u>PILIER 2 : SECURITE DES ROUTES ET MOBILITE</u> <i>Objectif stratégique : Améliorer la sécurité des réseaux routiers, pour l'ensemble des usagers, notamment les plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes)..</i></p>	<p><u>PILIER 3 : SECURITE DES VEHICULES</u> <i>Objectif stratégique : Améliorer la sécurité des véhicules en encourageant l'harmonisation des normes mondiales pertinentes et des mécanismes pour accélérer l'utilisation de nouvelles technologies renforçant la sécurité</i></p>	<p><u>PILIER 4 : LA SECURITE DES USAGERS DE LA ROUTE</u> <i>Objectif stratégique : élaboration des programmes globaux pour améliorer le comportement des usagers de la route</i></p>	<p><u>PILIER 5 : SOINS POST ACCIDENT</u> <i>Objectif stratégique : Accroître la capacité des systèmes de santé et autres, offrir aux victimes de la route des traitements d'urgence appropriés et des services de rééducation à plus long terme.</i></p>
<p>Objectif 1 : Créer et Renforcer les capacités de l’agence en charge de la prévention et de la sécurité routière Objectif 2 : Mobiliser des ressources pour la mise en œuvre des actions de PSR Objectif 3 : Mettre en place une base des données nationale et améliorer la gestion des données sur la sécurité routière Objectif 4 : Renforcer les partenariats et la collaboration Objectif 5 : Ratifier les</p>	<p>Objectif 1 Renforcer les capacités : Objectif 2 Évaluer et analyser les risques (Audit et inspection des routes) Objectif 3 Protéger les usagers vulnérables de la route (UVR) Objectif 4 Entretien et réparer les infrastructures Objectif 5 Entretien la Signalisation et marquage de sécurité routière Objectif 6 Mettre à niveau et améliorer des infrastructures Objectif 7 Dégager de la</p>	<p>Objectif 1 Améliorer le cadre réglementaire Objectif 2 Renforcer le système de control technique des véhicules Objectif 3 Mettre en œuvre des initiatives visant à promouvoir des pratiques d'entretien régulières et à résoudre les problèmes de sécurité liés aux véhicules plus anciens. Objectif 4 Sensibiliser et éduquer les consommateurs Objectif 5 Inspecter et entretenir les véhicules Objectif 6 Collecter et</p>	<p>Objectif 1. Adopter et faire appliquer une législation sur la sécurité routière Objectif 2. Renforcer les règles de circulation et l’obligation de détenir un permis pour conduire Objectif 3 Renforcer les efforts pour traiter les excès de vitesse et déterminer les limites de vitesse appropriées Objectif 4 Développer une formation et sensibilisation ciblée à la sécurité routière pour les motocyclistes Objectif 5 Promouvoir des</p>	<p>Objectif 1 : Mettre un système en place pour déclencher l’intervention après un accident : Objectif 2 : Acquérir de véhicules d'ambulance et les kits d'urgence pour améliorer l'accès aux soins médicaux d'urgence sur place Objectif 3 : Renforcer les moyens d’action parmi les intervenants non-médical : Objectif 4. : Renforcer les soins par des professionnels de santé : Objectif 5. : Définir des</p>

conventions internationales sur la sécurité routière	route	analyser les données Objectif 7 Coordonner et suivre	programmes d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière Objectif 6 Renforcer l'application des lois et règlements relatifs à la circulation et à la sécurité routière Objectif 7 Poursuivre la réforme sur la formation des conducteurs et la délivrance des permis de conduire Objectif 8 Renforcer l'application du code de la route Objectif 9 Assurer des transports publics plus sûrs Objectif 10 Promouvoir des modes de transport alternatifs Objectif 11 Protéger des travailleurs Objectif 12 Suivre et évaluer	impératifs pour mener des enquêtes multidisciplinaires à la suite d'accidents Objectif 6 : Élaborer un plan type de préparation et gestion de catastrophe et planifier et mener des formations médicales en cas de catastrophe, y compris des exercices de simulation
------------------------------------------------------	-------	----------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SUIVI-EVALUATION

Objectif stratégique : *Assurer le suivi-évaluation des actions mises en œuvre*

Objectif 1 : Elaborer le dispositif de suivi évaluation

Objectif 2 : Définir les indicateurs

III- Processus d'élaboration du Plan D'action

Le présent plan d'action basé sur la stratégie nationale de sécurité routière au Cameroun a été élaboré en définissant par une approche participative les **Objectifs SMART**, les engagements internationaux, les mandats politiques et juridiques et l'analyse de la situation de la sécurité routière.

En effet, les consultations avec les différents acteurs de la sécurité routière ont été organisées. Deux (2) réunions ont été tenues :

- La première a eu lieu le 13 juin 2024. Cette réunion avait comme objectif de présenter le projet d'élaboration du plan d'action et de recueillir les avis des participants sur leurs visions concernant l'élaboration du plan. Elle a aussi servi de plateforme pour la distribution des questionnaires destinés à faire un état des lieux de la mise en œuvre des activités de la stratégie nationale de prévention et sécurité routière 2021-2025.
- Elaboration d'une première mouture du document par un groupe restreint avec l'appui technique des personnes ressources mises à disposition par différents partenaires;
- La deuxième réunion a été tenue le 19 août et avait comme objectif la restitution et la validation du document. Le document a été présenté, discuté et validé par le biais d'engagements des parties prenantes.
- Amélioration de la première mouture par la prise en compte des préoccupations des différents acteurs et bénéficiaires en y insérant les indicateurs objectivement vérifiables (IOV) et les coûts
- Validation technique du PANSR 2025 -2030 suite aux échanges et amendements effectués par l'ensemble des acteurs, des bénéficiaires et des partenaires en matière de sécurité routière

IV- Présentation du Plan national de sécurité routière 2025-2030

Le principal défi à relever par le Cameroun est de **faire de la sécurité routière une cause nationale** et de la traduire en politique publique, permettant ainsi de mobiliser la communauté nationale et les partenaires techniques et financiers autour de l'atteinte des objectifs du pays en la matière. Le Ministère des Transports vise une réduction de 50 % des accidents, après une baisse de 34 % enregistrée en 2024 par rapport à 2020. Les chiffres officiels montrent une baisse des accidents, passant de 3 525 en 2011 à 1 781 en 2024.

Le plan d'action national de sécurité routière, adopté en Aout 2024, ambitionne de réduire les accidents de 25 % d'ici 2025 et de 50 % d'ici 2030. Elle repose sur le renforcement des contrôles, la sensibilisation accrue, la modernisation des infrastructures et la création prochaine d'une Agence Nationale de Sécurité Routière pour coordonner les actions. Le plan d'action détaillé est présenté ci-dessous

PLAN NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE 2025-2030

AXE1 : GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE

Objectif stratégique : Renforcer les capacités institutionnelles pour faire avancer les actions nationales en matière de sécurité routière ;

Actions	Indicateurs	Période	Responsables	Partenaires	Coût prévisionnel(en millions fcfa)
Créer et Renforcer les capacités d'un organisme national chef de file					
Créer et Renforcer les capacités d'un organisme national chef de file (l'agence / Office / autorité nationale) en charge de la prévention et de la sécurité routière Plaidoyer pour la signature du décret de création	Décret de création signé	2025	PRC SPM MINT	MINT PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIER	50
Opérationnaliser la structure autonome de gestion de la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Décret de création signé • Responsables nommés • E x i s t e n c e d'infrastructures et de moyens opérationnels mis à la disposition de la structure 	2026	PRC SPM MINT		4000
Opérationnaliser le CONAROUTE, le CNSR et	•Décrets de réorganisation signés				50

des structures institutionnelles en charge de la PSR	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réunions tenues (10) • Nombre de décisions prises • Rapports des sessions 	2025-2030	SPM MINT	TOUS LES PRINCIPAUX PARTENAIRES	
Établir un budget spécifique pour la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Budget spécifique pour la SR établi 	2026	MINT	MINFI MINEPAT	20 000
Mobiliser les ressources pour la mise en œuvre des actions de PSR					
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	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelles procédures de décaissement de ressources financières élaborées et fonctionnelles • Pourcentage des fonds prévu effectivement décaissé 	2025	MINT FONDS ROUTIER	MINFI	200
Identifier et sanctionner les conducteurs en infraction	<ul style="list-style-type: none"> - Installer 300 caméras de vidéo verbalisation sur les routes nationales et urbaines - Sensibiliser les conducteurs et les usagers de la route sur les avantages du système. 	2026-2028	MINT	MINT FONDS ROUTIER PARTENAIRES FINANCIERS	15000
Améliorer la sécurité routière et réduire les accidents	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter le taux de respect du code de la route de 30% d'ici 2030 	2026-2030	MINT	MINT FONDS ROUTIER	5000
Optimiser la gestion des	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un système de gestion des 	2026-	MINT	MINT	3000

amendes et des sanctions	<p>infractions routières efficace et transparent</p> <p>- Former les agents de police et les magistrats sur l'utilisation du système</p> <p>-Mettre en place un système de traitement des infractions et de gestion des amendes</p>	<p>2030</p> <p>2026-2030</p>	MINT	<p>FONDS ROUTIER</p> <p>PARTENAIRES FINANCIERS</p> <p>MINT</p> <p>DGSN</p> <p>GENDARMERIE</p>	
Affecter 10 % du financement de l'infrastructure à la sécurité routière	Pourcentage du projet de nouvelles infrastructures ayant consacré 10% à la SR	2025-2030	MINTP	MINT MINFI BANQUE MONDIALE	
Créer un fonds pour la sécurité routière	Fonds spécial de sécurité routière créé	2026	MINT MINFI MINHDU	MINFI FONDS ROUTIER PTF PARTENAIRES FINANCIERS	50 000
Affecter 5 % des ressources d'entretien des routes à la sécurité routière	% des projets d'entretien ayant consacré 5% à la SR	2025-2030	MINTP MINHDU	MINT MINFI MINEPAT PTF	1500
Faciliter le financement de la sécurité routière par les partenaires techniques et financiers (PTF)	Nombre de projets SR financés par les PTF	2025-2030	MINT MINEPAT	MINTP MINHDU	
Organiser un atelier de mobilisation des ressources pour la SR	Rapport de l'atelier Montant des fonds mobilisés	2026	MINT	MINFI MINEPAT PTF FONDS ROUTIER	100

				TOUS LES AUTRES PARTENAIRES	
Accroître les effectifs des agents en charge de la PSR					
Réaliser un inventaire des besoins en personnel	Existence d'un inventaire des besoins en personnel	2025	MINT	TOUS LES PRINCIPAUX PARTENAIRES	50
Recruter/ redéployer du personnel pour la SR	Nombre de personnel recruté/redéployé	2025-2026	MINT	MINFI MINDDEVEL MINFOPRA SED DGSN MINJEC	1000
Renforcer les capacités des acteurs en vue de la mise en œuvre et du suivi évaluation de la SNPSR					
Elaborer mettre en œuvre les plans de formation pour le renforcement des capacités techniques des acteurs	Plans de formation disponibles	2025-2026	MINT	TOUS LES PRINCIPAUX PARTENAIRES	200
Former les acteurs de la SR Le renforcement des capacités à travers la formation des ressources humaines impliquées dans la gestion de la sécurité routière ;	100 acteurs formés les agents de police et les magistrats sur l'utilisation du système	2025-2027	MINT	ENSTP MINTP MINSANTE DGSN SED MINCOM	350
Promouvoir la recherche en matière de SR					
Mettre en place un programme de recherche et de développement en matière de sécurité routière et d'un mécanisme d'externalisation	25 bourses de recherche accordées et budget alloué	2025-2030	MINT UNIVERSITE	MINESUP AUTRES INSTITUTIONS	500

des initiatives de recherche					
Objectif 2 : Mettre en place une base de données nationale et améliorer la gestion des données					
Evaluer le système de collecte actuel et identifier les sources de collecte	Etat de lieu d système de collecte des données disponible	2026	MINT	ENSTP MINTP MINSANTE SED DGSN ASSURANCES	85
Mettre en place un groupe technique de travail multisectoriel	Groupe technique de travail mis en place et fonctionnel	2026	MINT	TOUS LES ACTEURS	100
Améliorer la collecte, la gestion et la transmission des données par les principales parties prenantes de la sécurité routière : le Ministère des transports, le Ministère de la santé publique, le SED, la DGSN, les hôpitaux et les assurances.	Dispositif de collecte et de transmission des données établi % de données transmis	2025-2030	MINT	MINTP INS MINHDU	500
Renforcer les capacités nationales de gestion des données sur la sécurité routière	Nombre de personnel formés	2026-2027	MINT		2500
Fixer des objectifs et indicateurs de performance de la sécurité routière	Existence et dissémination des indicateurs de performance	2026	MINT	INS ENSTP SED DGSN	100
Renforcer/harmoniser le système de données sur les traumatismes pour les formations sanitaires	Système des données des hôpitaux harmonise	2026	MINSANTE	MINT SED DGSN	100

/hôpitaux					
Utiliser les outils et de techniques de pointe pour la gestion (stockage et analyse) des données	Outils de gestion définis et adoptés	2025	MINT	INS DGSN SED MINSANTE ENSTP	500
Créer des portails/observatoires régionaux de gestion des connaissances sur la sécurité routière La mise en place d'un système de collecte des données relatives aux accidents et aux usagers de la route	Existence des portails de gestion des données	2026	MINT	MINT L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE	3000
Mettre en place de rapports obligatoires avec utilisation de données standardisées L'analyse systématique de ces données afin d'orienter les politiques publiques ;	Rapports disponibles	2025- 2030	MINT	TOUS LES PARTENAIRES	500
Objectif 3 : Renforcer les partenariats et la collaboration					
Elaborer/Fournir un cadre clair pour les partenariats public-privé	Cadre de partenariat public-privé élaboré et validé plateforme de collaboration créée	2026	MINT		30
Elaborer/fournir un cadre	Cadre de collaboration				

clair de collaboration pouvoirs publics-société civile	pouvoirs publics-société civile élaboré et validé	2026	MINT	MINJUSTICE SECTEUR PRIVE	30
Elaborer/fournir un cadre clair de collaboration entre les administrations et les chercheurs ainsi que les universités	Cadre de collaboration entre les administrations et chercheurs/universités élaboré et validé	2026	MINT	MINJUSTICE MINESUP	30
Élaborer un Plan de renforcement des capacités des acteurs impliqués dans la PSR	Plan de renforcement des capacités élaboré	2025- 2026	MINT	TOUS LES PARTENAIRES	50
Mettre en œuvre le plan de renforcement des capacités	Nombre d'activités de renforcement des capacités réalisées Nombre d'acteurs renforcés/formes	2026- 2028	MINT	TOUS LES PARTENAIRES	500
Partager les bonnes pratiques à travers le développement de partenariats avec d'autres pays et Institutions internationales	Nombre de partenariats développés • Nombre de protocoles d'accords signés • Nombre de voyages d'échange effectués	2025- 2030	MINT	MINEPAT	100
Promouvoir la participation d'organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes en matière de SR	Nombre de programmes avec participation des OSC et les organisations privées	2025- 2030	MINT	MINJEC OSC ONG	
Structurer et Renforcer le fonctionnement de la Coalition des associations de sécurité routière	Termes de référence élaborés et validés	2026	MINT	COALIROUTE	30

(COALIROUTE)					
Ratifier et mettre en œuvre des instruments juridiques	Ratification et mise en œuvre de la Charte africaine de la sécurité routière - Ratification de l'accord intergouvernemental sur les normes et standards des autoroutes transafricaines (TAH), en mettant l'accent sur l'annexe relative à la sécurité routière ; - Ratification et mise en œuvre des conventions des Nations unies sur la sécurité routière	2025-2026	MINT	MINREX	
Décentraliser la gestion de la SR					
Mettre en place et opérationnaliser des comités de sécurité routière dans les régions. Départements et communes	Nombre des régions avec comite SR Nombre de départements avec Comite SR Nombre de communes avec Comites SR TDR des comite SR élaborés et valides Nombre de réunions des comités tenues	2025-2027	MINT MINDDEVEL MINHDU	MINAT SED, DGSN OSC ONG	5000
Renforcement du transfert des compétences et des moyens aux CTD en matière de PSR	• Nombre de CTD ayant bénéficiées de l'appui technique du MINT en matière de PSR Nombre de formations en matière de SR pour les	2026-2028	MINT MINDDEVEL	CTD	2000

	CTD réalisées • Rapports d'activités				
Communication sur la sécurité routière pour une information des différents acteurs concernés pour action à mener	La dissémination des informations issues des analyses auprès des acteurs concernés pour une meilleure prise de décision.	2026-2030	MINT TOUS LES ACTEURS	MEDIA POINTS FOC AUX	100
Suivi et évaluation des performances					
Définir des indicateurs clés de performance (ICP)	Indicateurs clé définis	2026	MINT	TOUS LES PRINCIPAUX PARTENAIRES	50
Etablir une situation de référence en matière de sécurité routière	Situation de référence établie	2025	MINT	TOUS	50
- Procéder à des évaluations et à des examens réguliers du plan de gestion de la sécurité routière	Nombre de rapports annuels de suivi	2025-2030	MINT		200
	Evaluation à mi-parcours	2027	MINT	INS	100
	Evaluation finale	2030/31	MINT	INS	100

AXE 2 : Sécurité des routes et mobilité.

objectif	Actions	Indicateurs	Période	Responsables	Partenaires	Coût Prévisionnel
Renforcement des capacités :	Former les ingénieurs aux normes IRAP	1 000 ingénieurs formés aux normes IRAP.	2026-2030	MINTP	MINT ENSTP MINESUP	1000
	Organiser des stages et/ou voyages d'études dans les pays avec une bonne expérience	Nombre de stages organisés 3 et 6 personnes par voyage	2026-2028	MINTP	MINT MINESUP	300
	Créer des filières de sécurité routière dans les universités et autres institutions de l'enseignement supérieure	Nombre d'institutions offrant une filière SR	2026-2030	MINESUP MINT MINTP	UNIVERSITES GRANDES ECOLES	1000
Évaluation et analyse des risques	Étudier et mettre à jour la législation et les normes de conception qui prennent en compte les fonctions de la route et les besoins de tous les usagers, pour des zones spécifiques.	Copie de la législation mise à jour	2026–2030.	MINTP MINT	MINJUSTICE	600
	Élaborer des lignes directrices pour l'audit et l'inspection des routes (nouvelles et existantes)	Document de lignes directrices	2026–2030.	MINTP MINHDU	MINT	50
	Systématiser les audits des nouvelles infrastructures routières suivant les	Pourcentage des nouvelles routes	2026	MINTP MINHDU	MINT	

	normes de l'IRAP	auditées				
	Identifier et entreprendre les Interventions globales dans les corridors et les zones urbaines à haut risque	Nombre de corridors à haut risque améliorés Nombre de routes urbaines à risque améliorées	2025-2030	MINTP MIHDU	CTD PTF MINDDEVEL	100
Protection des usagers vulnérables de la route (UVR)	Construire des routes ou modifier des routes existantes en incluant des dispositifs pour 1) créer des espaces dédiés aux UVR- de voies piétonnes et bornes de protection pour délimiter les zones piétonnes (2) Réduction de la vitesse l'installation de dos-d'âne, de panneaux de signalisation 3) Bonne visibilité et éclairage	Nombre des routes avec réduction appropriée de la vitesse Nombre/% des routes avec espaces dédiés aux UVR	2025-2030	MINTP MINHDU	MINTP PARTENAIRE S TECHNIQUE S ET FINANCIERS	600
Audit et inspection des routes	Audit de sécurité de tous les nouveaux projets de construction de route Audit de conformité des nouvelles routes avant la mise en services Inspections biennuelles des routes existantes pour identifier les points accidentogènes et le niveau de service de la route y compris la signalisation		2026-2030	MINTP/ MINHDU	CONAROUTE	250

Mise en œuvre de la sécurité routière en zone rurale.	Entreprendre des audits de sécurité routière en milieu rural	% des Audits de sécurité routière sur les routes non bitumées	2025-2030	MINTP	MINDDEVEL CTD	
	Mettre en place des limitations de vitesse adaptées à la fonction de chaque route		2025-2030	MINTP MINHDU	MINDDEVEL CTD	30
Entretien et réparation des infrastructures**	Élaborer un calendrier pour l'entretien régulier et la réparation des routes, y compris le comblement des nids-de-poule, le scellement des fissures et le surfacage.	Copie du calendrier de réparation des routes	2025	MINTP MINHDU	CTD	50
	- Veiller à la réparation rapide des glissières de sécurité, de la signalisation et des feux de signalisation endommagés afin de maintenir les normes de sécurité routière.	Nombre de routes (km) réparés		MINTP MINHDU	CTD	5000
Protection du patrimoine routier	Systématiser les sanctions liées aux infractions de dégradation du patrimoine routier	Nombre d'usagers sanctionnés	2025-2030	MINT-MINTP	MINJUSTICE MINT-MINTP	300
Signalisation et marquage de sécurité routière	Évaluer la visibilité et l'efficacité de la signalisation et du marquage routier existants.	Nombre de routes évaluées Nombre de kilomètres de route évalués	2025-2030	MINTP MINHDU	MINDDEVEL CTD	100
MOBILITE MULTIMODALE						

Objectif	Actions	Indicateurs	Période	Responsables	Partenaires	cout
Mettre en œuvre des politiques qui favorisent un aménagement urbain compact	Elaborer et déployer un manuel de conception des rues urbaines	Guide de conception et de la voirie urbaine. Décret portant classement de la voirie urbaine et son niveau de service.	2026	MINHDU/ MINTP/MINT/ CU/CA	MINTP PARTENAIRES TECHNIQUE ET FINANCIERS	50
Promouvoir dans les grandes villes, le développement axé sur les transports en commun pour concentrer les développements urbains et commerciaux autour des nœuds de transport en commun	Mettre en œuvre le projet de mobilité verte dans les grandes villes : 1) mise sur pied d'un système de transport de bus rapide (BRT) à haut niveau de service 2) procéder au remodelage des centres-villes de Yaoundé (et autres grandes ville par la création de corridors verts passages piétons sécurisés avec refuges 3) modernisation des services de taxis jaunes partagés par la création des zones organisées de collecte et de dépôt.	Les lignes de bus créées Km de rues réaménagées, km ² d'îlots de fraîcheur créée, km de passage piéton créé, les conditions de circulation qui profite à tous	2028	MINHDU/ CU/ CA	AFD/UE/GI BANQUE MONDIALE SFI	1000
	Créer des zones piétonnes dans les centres villes					150
Construire (ou reconstruire les réseaux de transport	1) Décourager l'utilisation de	Mise en zone 30		MINT/		300

existants) des réseaux de transport afin de garantir que les modes non motorisés soient aussi sûrs que les modes motorisés et, surtout, qu'ils répondent aux besoins de tous les âges et de toutes les capacités	véhicules privés dans les zones urbaines à forte densité 2) Créer les pistes pour les piétons, cyclistes et pour les motos 3) Élaboration et mise en œuvre d'un mécanisme global d'intervention sur les corridors et zones à haut risque	créée Km de pistes piétonnes, cyclables et pour moto créées	2026	MINHDU/ CU/CA	MINT	
	3) Améliorer la sécurité aux carrefours : améliorer la sécurité des infrastructures aux carrefours dangereux	Nombre de Carrefour réaménagé	2026	MINHDU/CU/ CA		1000
	4) Restreindre la circulation des poids lourds dans les zones urbaines à certaines heures de pointe où la fréquentation des piétons et des cyclistes est élevée et développer des itinéraires recommandés pour les poids lourds	Actes administratifs signés	2025-2030	MINAT/MINT/ CU/CA DGSN GENDARMERIE	MINJUSTICE	300

AXE 3 : VEHICULES

Objectif	Actions	Indicateur	Période	Responsable	Partenaires	Cout (en million CFA)
Amélioration du cadre réglementaire	Mettre en place un groupe technique de suivi de la préparation et de la révision des textes sur la sécurité routière	Texte de création du groupe technique	2026-2027	MINT	MINTP, MINHDU, DGSN, SED, MINJUSTICE	100
	Examiner et renforcer les réglementations et normes existantes en matière de sécurité des véhicules afin de s'assurer qu'elles sont à jour et conformes aux meilleures pratiques internationales. (3 étoiles au moins)	Copie du document de normes actualisées	2025	MINT	ANOR MINJUSTICE ASACTV MINESUP/UNIVERSITES	50
	Mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité de haute qualité pour les véhicules, telles que la résistance aux chocs, la protection des occupants, la sécurité des piétons et le contrôle électronique de la stabilité	Document des normes de sécurité Nombre des véhicules respectant les normes de sécurité (sécurité passive)	2025-2030	MINT	ANOR MINT	100
Renforcer le système de	Etendre les centres de contrôle technique sur tout le territoire national	Nombre de départements				

control technique des véhicules	(niveau des départements) et centraliser le système dématérialisé de délivrance du certificat de visite technique	avec CTV	2025-2030	MINT	ANOR	
	Réglementer la formation des contrôleurs des centres de visite technique ;	Règlementation de la formation des contrôleurs élaboré et validé	2025	MINT		
	Exiger un contrat de maintenance des machines de contrôle et des accessoires d'entretien	Nombre de contrats de maintenance signes	2025-2030	MINT		
Mettre en œuvre des initiatives visant à promouvoir des pratiques d'entretien régulières et à résoudre les problèmes de sécurité liés aux véhicules plus anciens.	Réglementer le secteur des garages automobiles	Document de réglementation des garages automobiles élaboré et validé	2026	MINT	MINJUSTICE	
	Appliquer des sanctions prévues pour l'usage des véhicules ne remplissant pas les conditions de sécurité	Nombre de sanctions appliquées	2025-2030	MINT	DGSN SED MINJUSTICE	
	Instituer la prime à la casse pour tous véhicules	Modalités de prime à la casse élaborées et validées	2026	MINT	MINT MINFI	1000
	Encourager l'adoption de technologies de sécurité telles que le freinage d'urgence automatique, l'assistance au maintien de la trajectoire et les systèmes de détection des angles morts.	Nombre de véhicules avec les technologies de sécurité	2025-2030	MINT	DGSN SED ASACTV COALIROUTE	
	Développer et rendre opérationnel un	Nombre des bus		MINT	DGSN	500

	ystème de surveillance numérique pour les bus et autobus	et autobus avec surveillance numérique	2025-2030		SED ASACTV	
Sensibilisation et éducation des consommateurs	Mener des campagnes de sensibilisation du public pour éduquer les consommateurs sur l'importance de choisir des véhicules sûrs et de comprendre les dispositifs de sécurité.	Nombre de campagnes menées	2025-2030	MINT	DGSN SED ASACTV GTTC COALIROUTE	600
	Encourager l'utilisation des cotes de sécurité des véhicules de 3 étoiles au moins dans les décisions d'achat et promouvoir les avantages des choix de véhicules plus sûrs.	Document de référence des cotes de sécurité des véhicules disponible Proportion des véhicules rendant aux normes	2026-2030	MINT	ANOR ASACTV ONG	
Inspection et entretien des véhicules	Mettre en place des programmes d'inspection régulière des véhicules pour s'assurer que les véhicules en circulation répondent aux normes de sécurité et sont correctement entretenus	Nombre d'inspections entreprises Nombre de véhicule non conformes	2025-2030	MINT	DGSN SED ASACTV ANOR GTTC	250
Collecte et analyse des données	Revoir/Améliorer l'Annuaire Statistique sur les Accidents de la Route au Cameroun	Annuaire statistique revue et amélioré	2025-2030	MINT	DGSN SED MINSANTE INS ENSTP	100
	Utiliser les données pour contrôler l'efficacité des mesures de sécurité des	Données sur la sécurité des	2025-2030	MINT	INS	50

	véhicules et ajuster les stratégies si nécessaire	véhicules disponibles et analysées				
Coordination et suivi	Mettre en place un organe ou un groupe de travail chargé de coordonner les initiatives en matière de sécurité des véhicules et de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de sécurité.	Texte de création du groupe de travail	2025-2026	MINT	MINISTERES CONCERNES/ SECTEUR PRIVEE/SOCIETE CIVILE/ EXPERTS/PREMIER MINISTERE	750
	Examiner et mettre à jour régulièrement le plan d'activités pour l'adapter à l'évolution des priorités en matière de sécurité routière et aux progrès technologiques.	Existence du plan de travail	2026-2030	MINT	MINISTERES CONCERNES/ SECTEUR PRIVEE/SOCIETE CIVILE/ EXPERTS/PREMIER MINISTERE	100

AXE 4 : USAGERS SURS

.Elaborer un Plan de communication, d'information et d'éducation (IEC) sur la Sécurité Routière

Objectif	Actions	Indicateur	Période	Responsable	Partenaires	Cout
Revoir/réviser législation sur les facteurs de risque :	1.1. Fixer/revoir des limites de vitesse à ne pas dépasser selon le type et la fonction des routes.	Texte sur le limites de vitesse revu et disponible	2026	MINT	MINJUSTICE	30
	1.2 Définir/revoir des limites de concentration d'alcool dans le sang pour prévenir une conduite en état d'ébriété (conduire sous l'emprise d'alcool et de drogue) avec des dispositions particulières pour les conducteurs débutants et les conducteurs professionnels	Texte adoptant le taux d'alcoolémie de 0,05g/l	2026	MINT	MINJUSTICE	30
	1.3 Rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de sécurité (ceinture de sécurité pour tous les passagers, dispositifs de retenue pour enfants et casques pour les motocyclistes et cyclistes).	Taux de compliance (% des véhicules conformes)	2025-2030	MINT DGSN SED	MINJUSTICE	100
	1.4. Restreindre l'utilisation de dispositifs électroniques tenus à la main tout en conduisant.	Taux de conducteurs non conforme	2025-2030	MINT DGSN SED	MINJUSTICE	200
2. Renforcer les	2.1 Définir et mettre à jour régulièrement des règles de circulation et des codes de conduite	% de conducteurs en règle	2026	MINT		30

règles de circulation et l'obligation de détenir un permis pour conduire	à l'intention des usagers de la route.					
	2.2 Fournir des informations et éduquer sur les règles de circulation	Nombre de documents élaborés Et distribués	2025-2030	MINT	MINCOM MINJEC	150
	Fixer pour les conducteurs des limites minimales d'âge et d'acuité visuelle.	Textes élaborés/revus disponibles	2026	MINT	MINSANTE	
	Mettre en place des tests d'aptitude à la conduite pour l'obtention du permis de conduire et adopter un permis de conduire progressif pour les conducteurs débutants	Textes appropriés élaborés et appliqués	2026-2030	MINT	AUTO ECOLES	250
	Rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de sécurité (ceintures de sécurité pour tous les passagers, dispositifs de retenue pour enfants et casques pour les motocyclistes et cyclistes).	% des passagers conformes	2025-2030	MINT DGSN SED	MINT DGSN SED MINJUSTICE	250
	Maximiser le processus de délivrance de permis de conduire en ligne	Procédure de délivrance établie et fonctionnelle	2026-2030	MINT	MINT PARTENAIRES TECHBIQUES	500
	Fixer une limite de temps de conduite à ne pas dépasser et imposer un temps de repos minimal pour les conducteurs professionnels.	Cahiers de charge des conducteurs élaborés/revus	2026	MINT DGSN SED	GTTC SYNDICATS	
	Renforcer l'application la	% de véhicules non	2025-2030	MINT	ASSUREURS	150

	règlementation qui rend obligatoire une assurance responsabilité civile pour les conducteurs de véhicules motorisés	conformes		DGSN SED	MINJUSTICE	
3. Renforcer les efforts pour traiter les excès de vitesse et déterminer les limites de vitesse appropriées	Organiser une sensibilisation contre l'excès de vitesse	Nombre de campagne contre l'excès de vitesse	2025-2030	MINT DGSN SED	ASACTV GTTC COALIROUTE	250
	Revoir/réviser la réglementation sur les limitations de vitesse en zone urbaine-adopter la vitesse limite de 30km/h dans les zones urbaines	Nombre de zone 30 créées	2026	MINT	MINT	150
	Acquérir de cameras de vitesse et autres outils de control pour les agents de la brigade de prévention du MINT, la police et la gendarmerie	Nombre de cameras déployés	2025-2030			2000
	Elaborer une réglementation sur les limiteurs de vitesse numériques en place	Règlementation disponible	2026			150
	Promouvoir la mise en place de limiteurs de vitesse numériques dans les véhicules de transport des passagers et les véhicules de	Nombre de véhicule dotés de limiteur de vitesse	2025-2030			300

	transport de marchandises					
	Renforcer les contrôles en zone urbaine	Nombre de contrôle mensuels	2025-2030			
4. Développer une formation et sensibilisation ciblée à la sécurité routière pour les motocyclistes	Elaborer des modules de formation et de sensibilisation des motocyclistes -	Document contenant les Module conçu, édité et publiée	2026-2028	MINT	MINEFOP/ SYNDICATS	200
	Organiser des camps de formation pour les motocyclistes	Nombre de camps organisés Nombre de motocyclistes formés	2025-2030	MINT	MINJEC	500
	Mettre en œuvre des programmes de promotion du port du casque	Nombre de campagnes de promotion de port de casques organisés Nombre de cyclistes participants	2025-2030	MINT	MINJEC	150
	Sensibiliser sur la nécessité du permis de conduire de catégorie A	% des motocyclistes détenteurs du permis A				500
5. Promouvoir des programmes d'éducation et de sensibilisation à la sécurité	Élaborer et mettre en œuvre des campagnes d'éducation pour sensibiliser à l'importance d'un comportement sûr des usagers de la route, y compris sur des sujets tels	Nombre de rapport de campagne de sensibilisation Nombre de village, quartiers, écoles,	2025-2030	MINT	MINCOM ONG MEDIAS MINDEVEL CTD OSP	150

routière	que la vitesse, la distraction au volant, le port de la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété.	gare routière sensibilisés Nombre de réunions de sensibilisation réalisées avec les conducteurs automobiles				
	Désigner un champion national de la sécurité routière	Liste des noms de champion établie et publiées	2026	MINT	MINCOM ONG OSP MISEP MINJEC	35
	Développer des modules d'enseignement pour les différents groupes les plus vulnérables. Piétons, motocyclistes	Nombre Document didactique édités par groupe cible		MINT	MINCOM ONG MINESEC/MINED UB/ OSP	150
	Organiser des événements annuels sur la sécurité routière	Arrêté du ministre des transports portant organisation du comité d'organisation d'un évènement de sécurité routière ainsi que la désignation des membres du comité Rapport final du déroulement de l'évènement annuel de la SR publie	2025-2030	MINT	MINCOM/MINTP/ MINEDUB/COAL IROUTE/ OMS/ BAD/BM/GIZ/CO NAROUTE/MINS ANTE/SED.DGSN /SAPPEUR POMPIER/PROTE CTION CIVILE/ ENTREPRISES PRIVEES	500
	Instituer une rencontre annuelle	Rapports des	2025-2030	MINT	OSP	

	entre transporteurs et les autorités en charge de la SR	rencontres				
	Créer ou renforcer les clubs de sécurité routière dans les écoles	Nombre de club créés Nombre de rapport d'activités reçus	2025-2030	MINT MINEDUB MINESEC	MINT ONG OSP MINESUP/MINEDUB/MINESEC	20
	Développer et rendre opérationnel le programme de sécurité routière pour les écoles primaires et secondaires	Document Référentiel de programme d'enseignement de la SR conçu, édité et publié	2026	MINT MINEDUB MINESEC	MINT ONG COALIROUTE/FOUNDATION SAVE RIGHT WAYS/ MINESUP/MINEDUC/MINESEC	50
	Organiser des formations de formateurs (enseignants) dans le domaine de l'éducation à la sécurité routière.	Nombre de session réalisée avec un rapport d'activité	2025-2030	MINT MINEDUB MINESEC	MINT ONG MINESUP/MINEDUC/MINESEC	500
	Utiliser différents supports tels que la télévision, la radio, les médias sociaux et les événements communautaires, y compris les événements sportifs, pour diffuser des messages sur la sécurité routière auprès d'un large public	Nombre de support audio et vidéo conçus et diffusé Nombre de rapport d'écoute	2025-2030	MINT	MINCOM/ MEDIAS PUBLIC ET PRIVÉS / MINPOSTEL MINSEP	1000
	Elaborer un Plan de communication, d'information et d'éducation (IEC) sur la Sécurité	Plan de communication et IEC élaboré	2025-2030	MINT MINCOM		1000

	Routière				MINCOM	
	Mettre en œuvre du Plan de communication, d'information et d'éducation (IEC) sur la Sécurité Routière	nombre de séances IEC réalisées	2025-2030	MINT MINCOM	MINJEC ONG OSC	1000
5. Renforcer l'application des lois et règlements relatifs à la circulation et à la sécurité routière	Améliorer les moyens de contrôles (sur le plan de la logistique- achat des motos, radars, moyens de balisage, cônes etc.,)	Nombre de point de vidéo surveillance installés	2025-2028	MINT	MINT DGSN GENDARMERIE	5000
	Etendre le système de vidéosurveillance sur les axes routiers ; Mettre en place l'interconnexion entre les bases de données du Ministère des transports et le système de vidéosurveillance de la police pour poursuivre les contrevenants	Nombre de matériels de contrôle déployés % de personnes contrôlées en règle Nombre d'agent de MINT, de police et gendarmes mobilisés par rapport à l'année précédente Nombre d'axes avec vidéo surveillance publication périodique des données synchronisées de la police et la, gendarmerie	2025-2030	DGSN SED	MINT	
	Renforcer les Contrôles aléatoires de- l'alcoolémie port de la ceinture de sécurité, port du casque) en zones urbaines	Nombre de contrôles effectués	2025-2030	DGSN SED MINT	DGSN SED MINT	

	et interurbaines					
		Taux de port de ceinture de sécurité	2025-2030	DGSN SED MINT		500
		Proportion de conducteurs avec taux d'alcoolémie normale	2025-2030	DGSN SED MINT		
		Taux de port de casque	2025-2030	DGSN SED MINT		
	Utiliser des technologies telles que les radars, les caméras aux feux rouges et les points de contrôle de la sobriété pour dissuader les comportements à risque et améliorer le respect du code de la route.	Nombre de radars déployés Nombre d'infraction relevée par mois	2025-2030	MINT	SED/DGSN	500
	Augmenter le nombre de personnel du MINT et de la brigade de prévention routière,	Nombre de personnel recrute/affecte	2025-2030	MINT		500
	Organiser la formation spécialisée du personnel du MINT, de la police de la circulation et de la gendarmerie	Nombre de personnel forme	2025-2030	MINT DGSN SED	PARTENAIRES TRECHNIQUES ET FINANCIERS	50
	- Augmenter le nombre de personnel de police et de gendarmerie formés	Nombre de personnels recrute/affecte	2025-2030	DGSN SED		

Poursuivre les réformes du processus de délivrance du permis de conduire	Mettre à jour et vulgariser le Code communautaire de la route CEMAC	Edition et publication de l'édition mis à jour du code de la route CEMAC	2026	MINT MINT	EXPERTS/MINEF OP MINT / CEMAC / MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES	100
	Fixer les conditions de sante concernant l'éligibilité pour l'obtention de permis de conduire	Document fixant les conditions de sante disponible et publié	2025	MINSANTE	MINT	150
	Soumettre obligatoirement à la visite médicale d'aptitude, les personnels navigants des compagnies et organismes exerçant dans le transport	Nombre de conducteurs examinés	2025	MINT	MINSANTE/FOR MATIONS SANITAIRES	
	Améliorer la qualité des programmes de formation des conducteurs pour mettre l'accent sur les pratiques de conduite sûres, les techniques de conduite défensive et la connaissance du code de la route.	Nombre de centre de formation à la conduite défensive crée	2025-2030	MINT AUTO- ECOLES	MINT	50
	Elaborer une législation rendant obligatoire le recyclage des conducteurs professionnels	Législation élaborée et validée	2026	MINT	MINJUSTICE	20
	Recycler obligatoirement chaque année les personnels navigants, des compagnies et organismes exerçant dans le transport	Nombre de personnel recyclés	2025-2030	MINT	Auto-Ecoles Experts	250
	Renforcer l'évaluation pratique et le recyclage des conducteurs des bus et autobus ainsi que les	Guide d'évaluation pratique et de recyclage des	2025	MINT	AUTOECOLES	

	camions	conducteurs élaboré et valide				
	Renforcer les effectifs et les compétences des moniteurs	nombre des moniteurs formes	2025	MINT	AUTO ECOLES	
	Introduire le système de points de pénalité	Nombre de conducteurs pénalisés	2026	MINT	MINJUSTICE	
Des transports publics plus sûrs	Mettre en œuvre des mesures de sécurité dans les systèmes de transport public, telles que le port de la ceinture de sécurité dans les bus, des programmes de formation des conducteurs et des contrôles réguliers de l'entretien des véhicules.	Nombre de bus dotés de ceinture de sécurité	2025-2030	MINT	CONAROUTE/ MINEFOP/ EXPERTS	100
	Sensibiliser les passagers à un comportement sûr lorsqu'ils utilisent les transports publics, notamment en restant assis, en s'accrochant aux mains courantes et en suivant les procédures d'urgence.	50 séances de sensibilisation organisées Taux de complaisance	2025-2030	MINT	OSP MINJEC CTD	250
Promotion des modes de transport alternatifs	Encourager l'utilisation de modes de transport plus sûrs, tels que les transports publics, le vélo, la marche et le covoiturage, afin de réduire le nombre de véhicules sur la route et de minimiser les embouteillages.	Pourcentage des usagers qui adoptent des modes de transport alternatifs	2025-2030	MINT	ENTREPRISES PRIVEES/SYNDI CATS	
Protection des travailleurs et	Renforcer les capacités des membres des Comités d'Hygiène et	Nombre de 'activités de renforcement				250

personnes	de sécurité (CHS) au travail en matière de SR Sensibiliser les travailleurs sur les comportements sains en matière de SR Assurer la sécurité du transport des travailleurs par les employeurs	entreprises Nombre de travailleurs sensibilisés Nombre d'employeurs avec procédures standards, checklists sur le transport des travailleurs	2025-2030	MINTSS	MINT	
	Fixer une limite de temps de conduite à ne pas dépasser et imposer un temps de repos minimal pour les conducteurs professionnels.	Nombre de sociétés de transport avec règlement imposant limite de temps de conduite et le temps de repos	2025	MINTSS MINT	ENTREPRISES PRIVEES GTTC	
	Renforcer l'application de la réglementation qui rend obligatoire une assurance responsabilité civile pour les conducteurs de véhicules motorisés	Pourcentage de véhicules en circulation ayant une assurance appropriée	2025-2030	MINT	DGSN/SED/ ASAC	
Suivi et évaluation	Contrôler régulièrement le comportement des usagers de la route par des enquêtes, des observations et la collecte de données afin d'évaluer l'efficacité des interventions en matière de sécurité routière.	Nombre de rapport réalisés	2025-2030	MINT	CHERCHEURS/ SED /DGSN/ CONAROUTE	500
TOTAL						

AXE 5 : SOINS POST-ACCIDENT

Objectif	Actions	Indicateurs	Période	Responsables	Partenaires	Coût prévisionnel
1. Mettre un système en place pour déclencher l'intervention après un accident	<ul style="list-style-type: none"> • Unique numéro de téléphone d'urgence avec couverture nationale. 	Numéro unique disponible	2025	MINSANTE CAMTEL MNPOST MINAT	MINT MINDEF DGSN ENSTP	
	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositif de coordination pour répartir les interventions (pompiers, police, ambulance) 	Dispositif de coordination élaboré et validé	2025	MINSANTE MINAT MINDEF DGSN SED		5000
2. Acquérir de véhicules d'ambulance pour améliorer l'accès aux soins médicaux d'urgence sur place	<ul style="list-style-type: none"> Spécifications techniques des ambulances élaborés et valides Commandes effectuées 	Dix (10) Ambulances acquis	2025	MINSANTE PTF	MINFI MINEPAT	45850
3. Renforcer les moyens d'action parmi les intervenants non-médicaux :	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une formation de base aux professionnels n'appartenant pas au secteur de la sante comme les chauffeurs de taxi et les conducteurs de véhicules de transport public, la police, les pompiers, etc. 	Manuel de formation élaboré/revue Nombre de premiers intervenants	2025-2030	MINSANTE	MINJEC CROIX ROUGE	1000
	Établir une certification formelle		2025-2030	MINSANTE	MINESUP	

	pour les prestataires de soins pré hospitaliers à différents niveaux				CROIX ROUGE	
	Adopter des lois de protection des « Bons Samaritains » pour assurer la protection juridique des intervenants non-médecins	Loi disponible/	2026	MINSANTE MINAT	MINJUSTICE	
4. Renforcer les soins par des professionnels de santé :	• Créer/ réintroduire des registres des victimes de la route dans les formations sanitaires pour rassembler les informations sur la cause des traumatismes et sur les interventions cliniques.	Disponibilité des registres Taux de complétude des registres	2025	MINSANTE	MINESUP	500
	• Renforcer les moyens d'action des services pré hospitaliers, hospitaliers et de réadaptation et instaurer un ensemble de base de services de soins d'urgence à chaque niveau du système de santé	Normes de soins d'urgences actualisées Disponibilité des Kits d'urgence Disponibilité des services d'urgences/plateaux technique Selon les normes	2025	MINSANTE	SED DGSN MINAS PTF CROIX ROUGE MINAT	10 000
	• Assurer un accès 24 h sur 24 (que la personne ait les moyens de payer ou non) à des services opérationnels de soins essentiels dotés de personnel et de matériel.	Directive disponibles Temps de réaction des ambulances Effectivité de la PEC en urgence	2025 2025-2030	MINSANTE	FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE	10000
	Offrir des services de réadaptation et de relèvement pour prévenir un	Création/Mise à niveau des centres	2025-2030	MINSANTE MINAS	PTF	

	handicap permanent	de Réhabilitation				
5. Définir des impératifs pour mener des enquêtes multidisciplinaires à la suite d'accidents :	Rendre obligatoires des enquêtes sur les accidents ayant entraîné des morts et des blessés graves pour éclairer les stratégies de prévention et lancer une action judiciaire efficace au profit des victimes et de leurs familles.	Disponibilité des outils Nombre d'investigations menées jusqu'à leur terme	2025	MINSANTE SED DGSN ENSTP	MINESUP UNIVERSITE INS	1500
	Mettre en place des dispositifs de coordination des enquêtes menées après un accident et de partage des informations par les secteurs concernés.	Nombre d'enquêtes menées	2025-2030	MINSANTE	MINESUP DGSN GENDARME RIE	500
6. Assurer la protection des victimes des accidents	Instaurer les dispositifs de financement nécessaires, comme des régimes d'assurance pour les usagers de la route (par exemple l'assurance au tiers obligatoire). Apporter un soutien social, judiciaire et, le cas échéant, financier aux familles en deuil et aux survivants	Effectivité du Fonds de Garantie Automobile	2026-2027	MINFI	MINSANTE MINT MINJUSTICE DGSN SED ASSUREURS	3000
7. Élaborer un plan type de préparation et gestion de catastrophe et planifier et mener des formations médicales en cas	S'assurer que le plan national de SR répond à un incident majeur/catastrophe identifiée, 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	Plan du sous-secteur élaboré et valide	2026	MINSANTE MINAT	PTF	50

de catastrophe, y compris des exercices de simulation	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	Nombre de simulations effectuées	2025-2030	MINSANTE	MINAT CROIX ROUGE PTF	50
	Élaborer et diffuser un modèle de plans hospitaliers en réponse à un afflux massif de victimes	Modèle de plan hospitalier disponible	2026-2027	MINSANTE	MINSANTE MINAS	50
	créer un mécanisme pour la vérification centrale des plans hospitaliers en réponse à un afflux massif de victimes	Mécanisme de vérification élaboré et validé	2026	MINSANTE	MINSANTE	
	Mettre en place un mécanisme de veille et d'alerte sur les pathologies de la route	Mécanisme de veille en place •Nombre de pathologies détectées et réparées sur	2026-2030	MINSANTE	MINT MINSANTE	1000
	Améliorer le transport d'urgence (véhicules ambulances)	Améliorer le transport d'urgence (véhicules ambulances) 10 ambulance dans chaque Hopital régional	2026-2028	MINSANTE	MINSANTE PARTENAIR ES FINANCIERS	45850

ACTIVITES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALEMENT DECENTRALISEES

Objectif	Actions	Indicateurs	période	Responsables	Partenaires	Coût
1. Mettre en place des unités de sécurité routière dans les CTD	<p>1) Créer les unités de SR dans les CTD</p> <p>2) Elaborer et valider TDRs des unités SR</p> <p>3) Fournir les Ressources nécessaires pour le fonctionnement disponible</p>	<p>Décision de création des unités SR</p> <p>TDRs des unités SR élaborés et valides</p> <p>Ressources nécessaires pour le fonctionnement disponible</p>	2025	CTD	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	
2. Évaluer et planifier la sécurité routière	Procéder à une évaluation approfondie des problèmes de sécurité routière au sein de la communauté, notamment en identifiant les zones à haut risque et en analysant les données relatives au trafic.	Document de l'évaluation	2025	CTD MINHDU	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	
	Élaborer un plan local de sécurité routière qui définit les domaines d'amélioration prioritaires, fixe des objectifs et des cibles spécifiques et identifie les principales mesures à prendre pour relever les défis en	Plan local de SR disponible	2025	CTD MINHDU	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	

	matière de sécurité routière.					
3. Améliorer les infrastructures pour Assurer une utilisation équitable des espaces publics et des trottoirs sur les voies urbaines pour la sur la sécurité des piétons	Identifier les zones nécessitant des mesures pour Améliorations de l'infrastructure, telles que le réaménagement des routes, l'installation de mesures de modération du trafic, le marquage de la chaussée et l'amélioration de la signalisation. •	Document d'identification des zones d'amélioration	2025	CTD	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	
	Mettre en œuvre des améliorations de l'infrastructure pour renforcer la sécurité routière, améliorer la visibilité des piétons et des cyclistes et réduire le risque d'accident dans les zones à forte circulation	Nombre d'améliorations des infrastructures réalisées	2025-2030	CTD	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	
	Promouvoir les systèmes de transport de masse pour favoriser la préférence transports en commun aux voitures particulières ;	Nombre de CTD avec système de transport de masse	2025-2030	CTD MINHDU	MINT MINDDEVEL MINAT CVUC	
	• Créer des voies réservées aux vélos et aux motos ;	Nombres de villes avec voies réservées aux vélos et motos	2025-2030	CTD MINHDU		
4. Diriger au	- Travailler en étroite collaboration	Nombre de	2025-2030	CTD		

niveau local la prise en charge des campagnes de sensibilisation et de l'application de la loi.	avec les forces de l'ordre locales et Déployer des ressources. pour intensifier les efforts de contrôle, pour faire respecter le code de la route et les réglementations, notamment les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et la distraction au volant.	contrôles des facteurs de risques effectués		MINHDU		
	- Collaborer avec les écoles locales, les organisations communautaires et les médias pour sensibiliser la population aux questions de sécurité routière et promouvoir un comportement responsable parmi les usagers de la route.	Nombre de séances d'éducation sur les facteurs de risque Nombre de campagnes de sensibilisations menées	2025-2030	CTD	MINEDUB MINESEC MINJEC	
Mettre en œuvre un Programme d'itinéraires sûrs vers les écoles	Améliorer les infrastructures en adoptant des mesures de modération du trafic.	Nombre d'écoles avec amélioration des infrastructures de SR	2025-2030	CTD MINHDU		
	- Collaborer avec les écoles, les parents et les élèves pour promouvoir des comportements de déplacement sûrs, Mettre en place des bus scolaires et identifier des itinéraires sûrs pour encourager le transport actif (marche,	Nombre de séances éducatives des élèves sur des déplacements sûrs Nombres	2025-2030	CTD	MINEDUB MINESEC	

	vélo)	d'écoles avec bus et carte des itinéraires sûres identifiés				
Engagement communautaire et partenariats	Faire participer les parties prenantes locales, y compris les résidents, les entreprises, les organisations communautaires et les groupes de défense, aux initiatives de sécurité routière et aux efforts de planification.	Nombre de rencontres organisées	2025-2030	CTD	OSC ONG OSP	
	Établir des partenariats avec les principales parties prenantes afin de tirer parti des ressources, de l'expertise et du soutien nécessaires à la mise en œuvre efficace des projets et campagnes de sécurité routière.	Nombre de partenariats signés Pourcentage des ressources mobilisées	2025-2030	CTD		
Collecte et analyse des données	Mettre en place un système local de collecte de données sur la sécurité routière afin de suivre les incidents de la circulation routière, d'analyser les tendances et de contrôler l'impact des initiatives en matière de sécurité routière.	Existence d'un système local de collecte et analyse des données	2025-2026	CTD MINHDU	MINT	
	Utiliser les données pour évaluer l'efficacité des interventions en matière de sécurité routière, identifier les domaines à améliorer et prendre	Rapports d'analyse des données disponibles	2025-2030	CTD MINHDU	MINT	

	des décisions éclairées pour renforcer la sécurité routière dans la communauté.					
Évaluation et rapports	<p>Contrôler et évaluer régulièrement les résultats des initiatives de sécurité routière,</p> <p>Mesurer les progrès accomplis par rapport aux objectifs et aux cibles, et rendre compte des principaux indicateurs de performance.</p>	Rapports de suivi évaluation	2025-2030	CTD	MINT	
	- Partager les idées et les résultats avec les parties prenantes, les membres de la communauté et les décideurs afin de démontrer l'impact des efforts en matière de sécurité routière et de faciliter les améliorations continues.	Nombre de rapports de SR inscrits dans les conseils des CTD		CTD		

V- Quelques actions menées



Photo 5 : Actions de sensibilisation/repression par le Ministère des Transports



Photo 6 : Sensibilisation des élèves aux mesures de sécurité routière et à la création des clubs de sécurité routière



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



Photo 8 : Contrôle surveillance – répression par la Gendarmerie

CHAPITRE 3 : DISPOSITIF DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN

3.1. COMPOSITION ET DESCRIPTION DU CADRE DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN NATIONAL DE PRÉVENTION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES

3.1.1 Approche pour un système sûr

Ce plan d'action national pour la sécurité routière est basé sur l'approche la plus adoptée au niveau mondial : l'approche pour un système sûr, recommandée par la 2e Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations unies.

L'approche pour un système sûr prend en compte les cinq(5) éléments d'un système de transport sûr :- usagers de la route sûrs, véhicules sûrs, vitesses sûres, routes tolérantes et soins après l'accident. Un système sûr ne peut être mis en place sans que ces cinq (5) éléments ne fonctionnent en synergie. Pour ce faire, il faut le partage des responsabilités parmi les différentes agences gouvernementales et l'implication, par le biais de processus consultatifs, d'autres parties prenantes, y compris le public, la société civile et le secteur privé, à l'amélioration de la sécurité routière dans le pays.

3.1.2 Hiérarchie des interventions : L'exécution efficace de ce plan d'action nécessite une orientation claire et une hiérarchisation réfléchie des interventions. L'examen des performances a recommandé que les mesures visant à améliorer la situation tiennent compte non seulement des aspects opérationnels liés à la triade homme-véhicule-route, mais aussi de l'absorption des dysfonctionnements qui ont ralenti la mise en œuvre et diminué les résultats des actions précédentes.

Il est proposé que ce plan soit mis en œuvre en deux phases :

3.1.2.1 Phase I : La première phase s'étend de 2025 à 2027. Au cours de cette phase, l'accent doit être mis sur le renforcement des organisations, des systèmes et des procédures afin de permettre aux organisations et partenaires nationaux de s'attaquer plus efficacement aux problèmes de sécurité du pays. Les activités principales de cette phase consisteront à :

- Renforcer la sensibilisation des décideurs des agences, organisations et institutions concernées en soulignant que la sécurité routière est un problème croissant multisectoriel, qui nécessite des actions coordonnées et urgentes ;
- Mettre en place le fonctionnement des dispositifs de gestion et de coordination pour la sécurité routière y compris un organisme chef de fil de la sécurité routière ;
- Mettre en place un système de financement durable pour la sécurité routière ;

- Développer et mettre en œuvre un système global, intégré, de la collecte, de la transmission, de l'analyse, de l'exploitation et la communication des données relatives aux accidents de la route
- Renforcer les capacités des principales organisations et personnes qui doivent être impliquées dans l'amélioration de la sécurité routière à long terme par la formation et les voyages d'étude ;
- Identifier et mettre en œuvre les projets de démonstration sur les différents piliers.
- Réviser /Elaborer la législation renforcée concernant les différents piliers qui sera mise en place à temps pour soutenir les phases de mise en œuvre ultérieures
- Elaborer un cadre solide de gestion des performances pour l'agence de sécurité avec des programmes ciblés.

3.1.2.2 Evaluation à mi-parcours : Cette évaluation est prévue en 2027. Elle permettra d'apprécier la mise en œuvre des activités de la phase I. Les résultats des activités de cette phase permettront aux professionnels nationaux d'aborder les problèmes de sécurité routière auxquels le pays est confronté de manière satisfaisante. En effet,

- Des données sur les accidents doivent être disponibles pour toutes les administrations et agences clés;
- Un mécanisme de coordination (tel qu'un comité national de la sécurité routière) doit être actif et efficace pour mener à bien les activités de sécurité.
- Un système communication, d'éducation et sensibilisation de différents usagers de la route sera mis en place
- Un parrainage accru devrait être obtenu auprès des députés de l'Assemblée nationale, l'industrie locale de l'assurance, les grandes compagnies pétrolières et les chambres de commerce ou d'autres agences commerciales.
- Les ministères doivent investir dans la sécurité routière et l'inclure dans le cadre de leurs budgets,

3.1.2.3 Phase II : 2028-2030 : Les résultats et leçons tirés de l'évaluation à mi-parcours vont permettre un réajustement et la mise à échelle des interventions pour la phase II.

3.1.3 Coordination

Le Ministère des Transports est l'organe global responsable de la formulation de la politique, de la législation, de la planification stratégique, l'établissement de normes, la réglementation, la supervision, la coordination des parties prenantes, la recherche et développement, de la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des questions de sécurité routière dans le pays.

Le ministère met en œuvre des actions de sécurité routière par l'intermédiaire de la Direction des Transports Routiers (DTR). Le Ministère des Transports assure la

coordination générale du plan. Les agences de mise en œuvre désignent un point focal. Les points focaux constituent un comité de coordination.

Le plan d'action national pour la sécurité routière sera mis en œuvre dans un délai de six ans et des examens réguliers seront effectués afin d'évaluer l'état d'avancement de sa mise en œuvre. Il est proposé d'entreprendre une évaluation à mi-parcours en 2027 afin de faire des ajustements nécessaires pour atteindre l'objectif global en 2030.

La mise en œuvre de la PNSR sera assurée par plusieurs organes, agissant au niveau politique et stratégique et au niveau opérationnel

3.1.4 Orientation politique de la prévention et de la sécurité routières au Cameroun

L'orientation politique et stratégique de la prévention et de la sécurité routières sera assurée par le Conseil National de la Route (CONAROUTE), instance d'orientation et de pilotage, placée sous l'autorité du Premier Ministre, Chef du Gouvernement et agissant en tant que prescripteur de la mise en œuvre de la Stratégie. Conformément au Décret n° 2005/155 du 09 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du Conseil National de la Route, ce dernier est une instance de consultation, de concertation et de coordination des opérations, projets, programmes et politiques relatifs au secteur routier, placée sous l'autorité du Premier Ministre, Chef du gouvernement, et regroupant en son sein les représentants du secteur public, du secteur privé et des usagers de la route.

Il est à ce titre chargé d'émettre des avis sur les questions concernant le développement, l'aménagement, la construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier national, ainsi que sur la protection du patrimoine routier, la prévention et la sécurité routières, les documents de planification routière et les critères de classification du réseau routier.

La composition du CONAROUTE telle que prévue par son Décret de création est de nature à assurer la coordination et le pilotage de la Stratégie Nationale de Prévention et de Sécurité Routières. En effet, il est composé non seulement de l'ensemble des acteurs du secteur public représentés au plus haut niveau, mais également des représentants du secteur privé. Par ailleurs, l'alinéa 2 de l'article 3, permet au CONAROUTE d'associer à ses travaux des représentants des organisations de la société civile impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ainsi, le Consultant recommande que le CONAROUTE s'approprie effectivement ces importantes missions, et soit l'instance de pilotage de la mise en œuvre du PANSR.

3.1.5. Encadrement technique de la mise en œuvre de la PANSR

Conformément au décret n°99/724/PM du 25 août 1999 portant création du Comité National de la Sécurité Routière, le CNSR est chargé de :

- L'élaboration du plan national de prévention et de sécurité routière ;
- L'examen et de l'adoption du plan d'action annuel de prévention et de sécurité routières ;
- L'examen et l'adoption du budget de la prévention et de sécurité routière ;
- La mise en œuvre et le suivi de l'exécution du plan d'action de la prévention et de la sécurité routières ; La coordination d'actions des différentes structures intervenant dans la prévention et la sécurité routière.

Les conclusions de la phase d'évaluation de la SNPSR 2009-2014 ont révélé que le **CNSR n'a pas été rendu opérationnel depuis sa création**. En se basant sur les recommandations mondiales et africaines ainsi que les expériences du Mali et du Maroc, le Consultant **recommande que la structure opérationnelle de mise en œuvre du PANSR soit une agence nationale de sécurité routière à créer**. Ainsi, les missions et les compétences précédemment dévolues à la CNSR pourraient être enrichies et transférées à l'agence nationale de sécurité routière.

Ces missions pourraient ainsi inclure :

- La définition des règles en matière de circulation et de sécurité routière et veiller à en assurer le respect ; le contrôle du maintien des véhicules routiers en bon état technique ;
- La contribution à l'application des normes d'exploitation des véhicules routiers ;
- L'exploitation optimale et sécurisante des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- La réalisation de toutes études nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière ;
- La réalisation des actions de formation, d'information, de communication et de sensibilisation des usagers de la route ;
- La gestion de la banque des données de la sécurité routière ;
- La rédaction des rapports annuels sur la sécurité routière

3.1.6. Dissémination des actions de prévention et de sécurité routières au niveau local

Au travers de la mise en œuvre Plan d'Action Nationale de la Sécurité Routière, il est question de faire de la sécurité routière une cause nationale. Cela implique que le citoyen, quel que soit le lieu où il se trouve, doit développer et intégrer les réflexes utiles visant à limiter les accidents sur les routes camerounaises. Pour y arriver, des actions de sensibilisation s'avèrent importantes, afin de constituer une masse critique de citoyens engagés dans la prévention et la lutte contre les accidents de la route au Cameroun. Ceci

nécessite l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan d'Information, d'Éducation et de Communication (IEC) en matière de prévention et de sécurité routières.

3.2. RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES ORGANES DE MISE EN ŒUVRE DE LA PANSR

L'efficacité de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de Prévention et de Sécurité Routières est tributaire de l'appropriation par chacun des organes décrits ci-dessus, de leurs rôles et responsabilités.

3.2.1. Rôle et responsabilités du Comité de Pilotage (CONAROUTE)

Compte tenu du caractère transversal de la prévention et de sécurité routière, la mise en œuvre de la PANSR doit être appréhendée selon une approche interministérielle. A cet effet, il est souhaitable que la coordination et la supervision soient assurées par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement. En effet, ce dernier est conformément à la Constitution chargé de « la mise en œuvre de la politique de la Nation telle que définie par le Président de la République ». Le CONAROUTE, présidé par le Premier Ministre, constitue ainsi l'instance naturelle chargée du pilotage du PANSR'

3.2.2. Rôle et responsabilités de l'agence d'exécution (ComNSR/NSDPSR/Agence de PSR)

Le Consultant recommande la mise en place d'une agence nationale de sécurité routière, laquelle serait chargée, sous l'autorité du Ministre des Transports, de l'exécution de la politique nationale en matière de prévention et sécurité routières. En attendant la mise en place d'une telle structure, il est fortement recommande que Le Comité National de la Sécurité Routière soit réactivé et joue pleinement son rôle comme prescrit par le Décret du Premier Ministre³. Dans l'immédiat la Sous- Direction chargée de la Prévention et de la Sécurité Routière (SDPSR) au MINT, continue de porter de manière opérationnelle les préoccupations relatives à la sécurité routière au Cameroun, en liaison avec les autres acteurs concernés.

3.2.3. Rôles et responsabilités des comités régionaux de la Sécurité Routière

Il est proposé la création des Comités Régionaux de sécurité routière. (CRSR) placés sous la présidence des gouverneurs avec les Délégués régionaux des Transports comme rapporteur, ces comites auront des rôles suivants :

- Coordination de la mise en œuvre du plan d'action national au niveau des régions.
:Formuler et recommander des politiques et des stratégies de sécurité routière au gouvernement provincial ;

³ Décret n° 99/724/PM du 25 aout 1999 portant création du comité national de sécurité routière.

- Collecte et analyse des données : Recueillir et analyser les données relatives à la sécurité routière, y compris les statistiques sur les accidents, afin d'identifier les tendances et les domaines nécessitant une amélioration ;
- Campagnes de sensibilisation du public : Élaborer et mettre en œuvre des campagnes d'éducation du public pour sensibiliser aux questions de sécurité routière, notamment aux pratiques de conduite sûres et à l'importance de la ceinture de sécurité et du casque ;
- Collaboration avec les parties prenantes: Travailler avec diverses parties prenantes, notamment les forces de l'ordre, les autorités locales, les écoles et les organisations communautaires, pour promouvoir les initiatives en matière de sécurité routière ;
- Suivi et évaluation : Contrôler l'efficacité des programmes et initiatives de sécurité routière, en évaluant leur impact sur la réduction des accidents et l'amélioration de la sécurité ;
- Financement et affectation des ressources : Identifier les possibilités de financement et allouer des ressources aux projets et initiatives de sécurité routière ;
- Formation et renforcement des capacités : Organiser des programmes de formation pour les forces de l'ordre et les autres parties prenantes afin d'améliorer leur capacité à faire respecter les mesures de sécurité routière ;
- Coordination des interventions d'urgence : Collaborer avec les services d'urgence pour garantir la mise en place de stratégies d'intervention efficaces en cas d'incidents de la circulation routière ;
- Engagement de la communauté : S'engager auprès de la communauté pour recueillir les réactions et l'impliquer dans les initiatives de sécurité routière, en favorisant une culture de la sécurité.

3.3. CONDITIONS DE RÉUSSITE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PANSR

La réussite de la mise en œuvre de la PANSR dépend de la combinaison de plusieurs facteurs favorables et d'un certain nombre de risques à maîtriser à chaque niveau d'intervention.

3.3.1 : Principaux facteurs de réussite du plan

Les principaux facteurs qui détermineront la réussite du plan sont :

- Une volonté politique ferme et clairement manifestée ;
- La construction d'un consensus national autour de la sécurité routière, cause nationale ;
- La mise en place d'une agence nationale de PSR opérationnelle dotée de ressources financières, matérielles et humaines correctement dimensionnées ;

- L'appropriation par les acteurs de leurs responsabilités ; L'allocation aux acteurs clés, de ressources financières, matérielles et humaines en adéquation avec les objectifs à atteindre.

3.3.2 : Hypothèses, conditions préalables et risques

Afin d'assurer la mise en œuvre efficace de la SNPSR il est important de tenir compte des hypothèses ci-après :

- i) La qualité des ressources humaines chargées de la mise en œuvre de la SNPSR ;
- ii) La disponibilité des ressources humaines, financières et matérielles suffisantes ;
- iii) La mise en œuvre de la stratégie dans une approche de gestion axée sur les résultats (GAR) ;
- iv) L'obligation de rendre compte.

Quant aux risques à maîtriser, ils portent sur :

- i. La poursuite de la tolérance administrative en matière de sécurité routière
- ii. Les lenteurs administratives et l'inertie ;
- iii. La complaisance dans les actions de contrôle ;
- iv. La faible coordination des actions au niveau national et local ;
- v. L'absence de suivi-évaluation

Chapitre 4 : DISPOSITIF DE SUIVI-ÉVALUATION DU PLAN

4.1. CADRE INSTITUTIONNEL DE SUIVI-ÉVALUATION DU PLAN D'ACTION

Le dispositif de suivi-évaluation du Plan d'Action Nationale de Prévention et de Sécurité Routières est articulé autour du suivi systématique d'une part et des évaluations périodiques d'autre part.

➤ Suivi systématique

Il s'agit d'un processus continu de collecte et de traitement des informations et des données, qui permet d'évaluer le niveau d'avancement de la mise en œuvre des actions, de repérer des anomalies en cours d'exécution, d'apporter des corrections à la gestion de l'action et la réorientation technique nécessaire pour atteindre les objectifs.

En l'absence d'une Agence chef de fil, le Comité National de la Sécurité Routière et la Sous-Direction de la Prévention et de la Sécurité Routières assurera le suivi de la mise œuvre de la stratégie. Cette dernière travaillera en étroite collaboration avec les responsables des administrations et des structures concernées.

Le CNSR /SDPSR sera ainsi chargée :

- D'élaborer le rapport annuel de suivi de la mise en œuvre de la PANSR ;
- D'organiser la collecte et l'analyse des données liées à l'exécution des actions prioritaires
- De mesurer l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions prioritaire ;
- De participer aux différentes évaluations du PANSR ;
- De proposer et d'assurer à temps les réajustements nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

➤ Évaluations périodiques

Sous l'autorité du Ministre chargé des Transports, une évaluation à mi-parcours et une évaluation finale de la PANSR devront être menées.

Il est proposé de mener une évaluation à mi-parcours en 2027. Les résultats de l'évaluation permettront de mesurer le niveau d'atteinte des résultats et éventuellement de réorienter les interventions de l'État pour atteindre l'objectif de REDUIRE DE 50% LES DECES et BLESSES GRAVES DUS AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE EN 2030.

4.2. MISE EN PLACE D'UN SYSTEME D'INFORMATION DE SUIVI-EVALUATION DU LAN

Le suivi-évaluation du Plan D'Action Nationale de Prévention et de Sécurité Routières doit donner lieu à la mise en place d'un système d'information des acteurs concernés, mais également du public, sur les résultats obtenus.

Ce système d'information, bien au-delà des rapports de suivi-évaluation de la stratégie, doit être axé sur le cadre de résultats et des ressources, présenter le niveau d'évolution ou de progression vers l'atteinte des cibles, sur la base des indicateurs définis à cet effet. Le système d'information et de suivi-évaluation doit être consultable à tout moment et doit pour cela utiliser les technologies de l'information et de la communication. La dynamique observée dans le développement d'applications relatives à la prévention et la sécurité routières doit pouvoir être capitalisée pour la mise en place d'un tel système

— : dispositif de pilotage et de mise en œuvre de la stratégie nationale de prévention et de sécurité routières

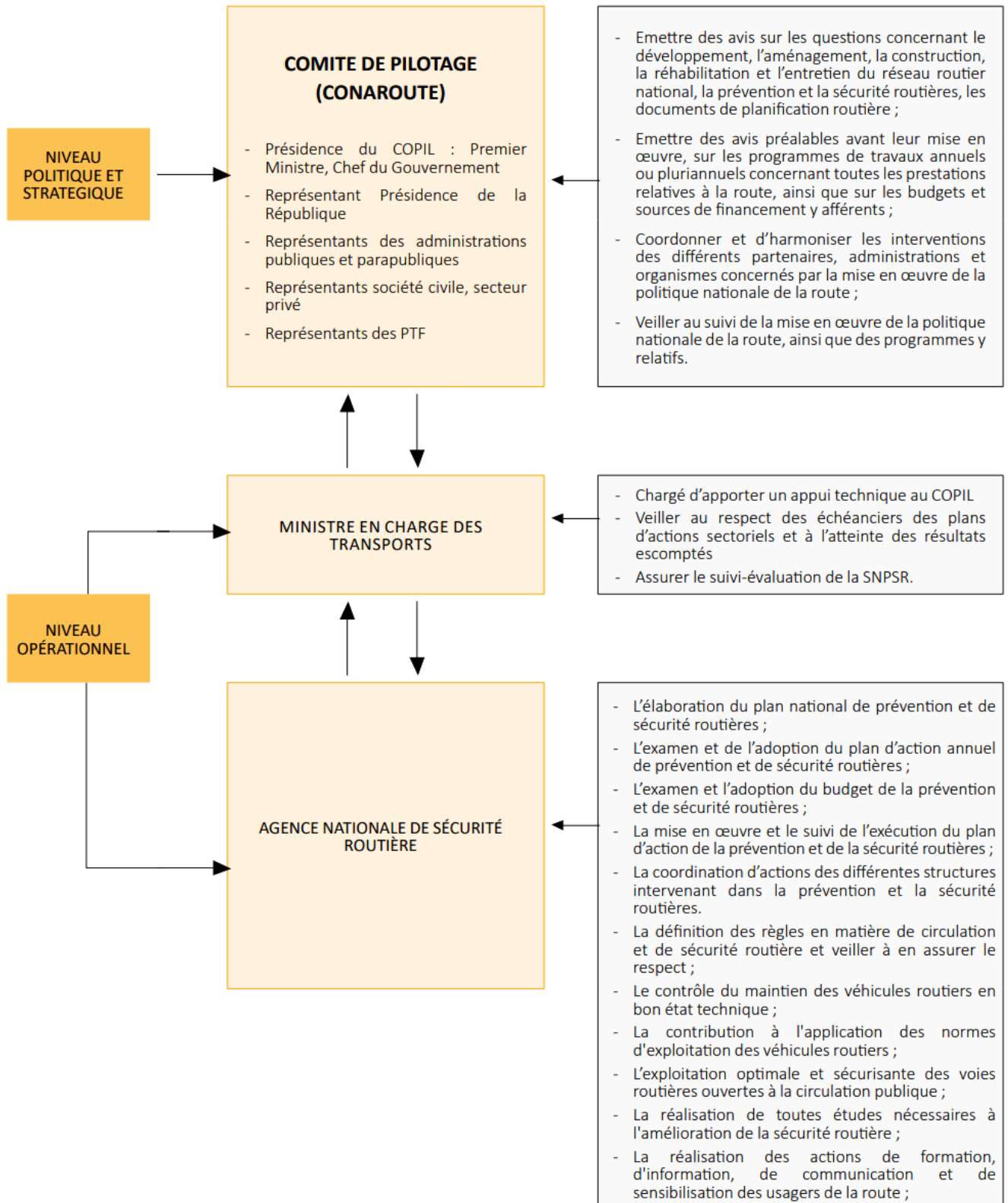


Figure 6 : Dispositif de pilotage et de mise en œuvre du PANSR

ANNEXE 1

SUIVI-EVALUATION

LE SUIVI-EVALUATION :

La qualité des résultats attendus selon le document du plan sera l'indicateur du développement de la sécurité routière.

Les mesures à prendre et les efforts à déployer pour assurer la sécurité routière dans le document du plan afin d'atteindre les buts et les objectifs et de réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés graves causés par les accidents de la circulation d'ici 2030, ont été organisés en cinq piliers et la performance et l'application des interventions et des mesures ont été stipulées dans chaque groupe.

A. DOMAINES PRIORITAIRES :

Trois domaines d'intervention principaux évalués comme étant le facteur principal dans la survenue des accidents de la circulation et efficaces dans la perte de vies par rapport à d'autres ont été identifiés dans ce domaine :

1. Lutte contre la vitesse excessive et insuffisante,
2. Protection des usagers vulnérables, de la route
3. Amélioration des points noirs d'accidents identifiés et prévention des pertes de vie dans les points noirs d'accidents par des contrôles efficaces, cohérents et intensifs.

B. DOMAINES D'INTERVENTION DANS LE CADRE DE L'APPROCHE POUR UN SYSTEME SUR :

Les interventions et les mesures à prendre dans ce domaine ont été déterminées sur la base de l'analyse des accidents survenus au Cameroun avec les méthodes déterminées par les efforts scientifiques et les interventions et mesures ont été examinées sous 5 sous-titres :

1. Gestion de la sécurité routière,
2. Infrastructure : Routes et paramètres routiers,
3. Véhicule,
4. Formation, information et campagnes de sensibilisation pour les usagers de la route,
5. Intervention, soins et réhabilitation après l'accident.

Il est nécessaire de contrôler les objectifs mesurables et durables, les performances institutionnelles et sectorielles identifiées dans ces sous-rubriques afin de mesurer l'évolution de la sécurité routière. Parmi les conditions essentielles de l'applicabilité

progressive du document du plan, la mise en place d'un mécanisme de suivi sérieux, planifié et ordonné a été jugée importante.

Dans cette optique, il est important que l'Agence nationale de sécurité routière soit créée et qu'elle poursuive sa mission dans les bonnes conditions et s'acquitte activement de ses tâches en termes de notification, de suivi, de rapport et d'évaluation des activités menées par les institutions et les organisations parties prenantes à la sécurité routière dans le cadre du document du plans d'action.

C. MECANISMES DE SUIVI :

Le mécanisme de suivi périodique devra être mis en place pour mesurer les performances de la sécurité routière et il est reconnu comme un mécanisme de suivi important que les institutions parties prenantes rapportent régulièrement leurs activités et informent le Comité National de la Sécurité Routière (CNSR) (ou L'Agence Nationale de Sécurité Routière [ANSR]) pour suivre et évaluer le développement institutionnel et sectoriel dans le document du plan.;

1. Mécanisme d'évaluation et de suivi annuel :

Des réunions d'évaluation annuelles seront organisées pour réaliser les objectifs annuels dans le cadre des objectifs cibles spécifiés dans les plans d'action sectoriels basés sur le document du plan. L'objectif est de discuter et de diffuser le rapport d'évaluation annuel à toutes les parties prenantes lors de la réunion d'évaluation qui se tiendra au début de l'année civile suivante, et de contrôler la mise en œuvre du plan.

2. Évaluations intermédiaires :

Les objectifs intermédiaires seront contrôlés en réunissant le CNSR une fois tous les six mois pour passer en revue les activités des six mois écoulés et revoir les activités à mener au cours des six mois suivants. Par conséquent, il est extrêmement important de ne pas avoir de problèmes dans ce mécanisme de suivi qui doit être mené sous la coordination du Ministère des Transports dans le cadre de ce plan pour atteindre ses objectifs.

3. Évaluations trimestrielles :

Il est prévu de communiquer au CNSR les rapports couvrant les périodes de trois mois entre les réunions semestrielles et de maintenir les objectifs et les activités actifs grâce aux suivis trimestrielles. Le CNSR transformera les "rapports de suivi trimestriels" soumis par les institutions parties prenantes en un seul rapport et les soumettra pour information à toutes les parties prenantes concernées.

Trois types d'indicateurs seront utilisés pour suivre les activités menées dans le cadre du plan d'action

1. Indicateurs de résultats finaux
2. Indicateurs de résultats intermédiaires, (performance du système)
3. Intrants/interventions du système.

D. INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les indicateurs seront évalués dans le cadre de trois groupes d'indicateurs de sécurité routière. Ces indicateurs sont les suivants

1. Indicateurs des résultats finaux ; ils montrent où nous en sommes en termes de politiques, de buts et d'objectifs.
2. Indicateurs de résultats intermédiaires : ils montreront notre performance sur les principaux facteurs de risque pour la sécurité routière au Cameroun. Ils devraient montrer l'efficacité des efforts déployés par le Cameroun pour influencer sur les facteurs de risque pertinents afin d'améliorer la sécurité routière.
3. Indicateurs sur les intrants du système : ils montreront les progrès réalisés dans la mise en œuvre d'interventions et politiques spécifiques.

1. Indicateurs des Résultats Finaux

- le nombre de morts et de blessés graves,
- les accidents concernant certains usagers de la route (piétons, motocyclistes, etc.) ou certains types d'accidents (intersection, collision frontale, etc.),
- les taux d'accidents (accidents par rapport à la population, aux immatriculations de véhicules ou au nombre de déplacements, par exemple).

2. indicateurs de résultats intermédiaires

Résultats intermédiaires : Les indicateurs de performance en matière de sécurité peuvent inclure des mesures comportementales telles que

- la vitesse moyenne des véhicules,
- la conduite en état d'ivresse,
- le taux de port du casque,
- le port de la ceinture de sécurité,
- des informations issues d'enquêtes sur les attitudes ;
- les notes de sécurité des véhicules ;
- les mesures d'infrastructure, y compris les notes de sécurité routière,
- le pourcentage de routes à grande circulation et à vitesse élevée qui sont divisées par une médiane,
- le pourcentage de routes où les piétons sont présents avec des voies piétonnes adéquates ;
- et les indicateurs de soins après l'accident tels que les délais d'intervention des véhicules d'urgence.

3. Les indicateurs de processus/mise en œuvre peuvent inclure

- les politiques,

- plans ou programmes qui ont été mis en œuvre et les détails de cette mise en œuvre (par exemple,
 - ❖ campagnes de promotion du port de la ceinture de sécurité,
 - ❖ heures supplémentaires de contrôle de la vitesse,
 - ❖ investissement dans des infrastructures routières sûres,
 - ❖ nombre de nouvelles ambulances).

Il existe plusieurs indicateurs de résultats qui seront utilisés pour mesurer le changement de comportement assuré pour atteindre les indicateurs de résultats. Ce tableau montre quelques suggestions. Toutefois les cibles définitives seront arrêtées lors d'un atelier regroupant les parties prenantes majeures.

Tableau : Exemple des cibles pour le suivi évaluation du plan

INDICATEURS DE RÉSULTATS	OBJECTIFS 2030
1. Pourcentage de véhicules respectant les limitations de vitesse	95
2. Pourcentage de port de la ceinture de sécurité	100
3. Pourcentage de port du casque	100
4. Pourcentage de systèmes de protection des enfants	100
5. Pourcentage de conducteurs ne conduisant pas sous l'influence de l'alcool ou de substances narcotiques	95
6. Pourcentage de conducteurs n'utilisant pas de téléphone portable au volant	95
7. Le pourcentage de performance des contrôles planifiés et ciblés	100
8. Durée entre l'avis d'accident et l'arrivée de l'ambulance sur le lieu de l'accident	15 minutes
9. Le pourcentage de véhicules âgés de plus de 5 ans	60
10. Le pourcentage de routes ayant fait l'objet d'une inspection de sécurité de l'infrastructure en son sein	90

3. SOURCES DES DONNEES

La pratique efficace reconnaît qu'aucune base de données unique sur les accidents de la route ne fournira suffisamment d'informations pour donner une image complète des accidents de la route ou pour comprendre pleinement les mécanismes sous-jacents des accidents. Les sources des données sont variées et comprennent.

- ❖ **Données nationales sur les accidents déclarés par la police et la gendarmerie :**
La police et la gendarmerie sont bien placées pour recueillir des informations sur les accidents, car elles sont souvent appelées sur les lieux. Elles peuvent aussi recevoir des informations sur l'accident après l'événement. La présence sur les lieux de l'accident permet de recueillir des informations détaillées qui sont utiles pour identifier les causes de l'accident et les solutions possibles. Données sur les infrastructures routières

- ❖ **Données hospitalières :** Les données hospitalières sont utilisées pour identifier les niveaux de sous-déclaration ou pour obtenir de meilleures informations sur les blessures, en particulier lorsque les données des rapports de police ne sont pas disponibles ou sont inadéquates. L'IRTAD (2011) suggère qu'en raison de la sous-déclaration des données d'accidents, les données hospitalières devraient également être collectées et constituent la deuxième source d'information la plus utile pour les statistiques d'accidents.

- ❖ **Données de l'état civil** peuvent être utilisées comme source d'information sur la mortalité routière. Ces informations proviennent des certificats de décès remplis par les médecins, qui indiquent la cause du décès.
- ❖ **Données sur l'infrastructure routière**
- ❖ **Données sur les véhicules**
- ❖ **Données à partir des rapports des différentes parties prenantes**
- ❖ **Les données des enquêtes**

SUVI-EVALUATION DU PLAN DETAILLE

1 MECANISMES DE SUIVI EVALUATION

Le cadre de suivi et évaluation de la mise en œuvre de ce plan d'action sera axé sur les résultats en s'appuyant sur les organes prévus dans le document afin de garantir une bonne harmonisation

et une coordination efficace. Le suivi et l'évaluation s'appuieront sur un système intégré d'information sur les accidents de la circulation. La structure du dispositif de suivi évaluation, le dispositif d'évaluation, les outils de suivi et le circuit de l'information sont proposés.

1.1 Le dispositif de suivi

La structure de coordination de la mise en œuvre du PANSR est le Comité National de la Sécurité Routière (CNSR). Il travaillera en étroite collaboration avec les autres administrations et partenaires pour la remontée des données relatives de la sécurité routière. La Délégation Régionale des Transports assurera la centralisation des données régionales sur la sécurité routière. Toutes les fiches de collecte de données seront intégrées dans le système d'information qui sera mis en place. Les données seront envoyées au CNSR pour analyse et diffusion. En attendant cette mise en place les rapports des différents partenaires devront être transmises à la DRT pour compilation. Ceci permettra de développer un système de transmission, de stockage et de diffusion des informations.

1.2 Les structures du dispositif de suivi-évaluation par niveau

Tableau

NIVEAU	INSTANCE DE SUIVI	METHODOLOGIE	FREQUENCE
	CONAROUT E	Réunion de plaidoyer Coordination Réunions et ateliers	Annuelle
CENTRAL	Comité National de sécurité routière	Réunions de coordination	Annuelle
		Analyse des données	
		Ateliers	
		Réunion de plaidoyer	
		- Arrêté ministériel - Réunions et ateliers	une fois (au lancement)
REGIONAL	Comité Régional de la	Réunions et ateliers	Annuelle

	sécurité routière	Réunions et ateliers	Trimestrielle
		Réunions et ateliers	Mensuelle (au début) Trimestrielle
		Réunions et ateliers	Trimestrielle

1.3 Les outils de suivi

1.4 Le circuit de l'Information sur la qualité

Les données partiront des différentes administrations partenaires qui assurent la collecte au niveau primaire, vers le niveau central en passant par le niveau régional. A chaque niveau, des outils de rapportage sont utilisés, un support de transmission mis à disposition et une fréquence d'envoi définie.

Le flux comprend deux niveaux :

- Le niveau de base comprend les structures publiques les structures scolaires, les entreprises et les OBC. Les responsables qui opèrent à ce niveau travaillent sur les registres et les fiches pour collecter les données et transmettent leur rapport mensuel au niveau supérieur le Département
- Le niveau département compile toutes les données venant du niveau de base et les transmettent mensuellement par des supports appropriés au niveau supérieur la Délégation Régionale du Transport.
- Le niveau régional compile et analyse toutes les données/informations venant des différents départements qui composent la DRT puis, après validation, les transmettent mensuellement au niveau central, via des supports appropriés.
- Le niveau central assure la triangulation des données en provenance des régions pour en garantir la qualité. Les données ainsi traitées sont soumises à validation du DTR, avant d'être disséminées et utilisées par le Comité National de Sécurité Routière.

1.5 Le dispositif d'évaluation

Tableau 6 : Le dispositif d'évaluation

NIVEAU	ACTIVITES	ACTEURS DE MISE EN ŒUVRE	PERIODICITE	OUTILS
CENTRAL	Revue nationale des performances de la sécurité routière.	CONAROUTE, CNSR	Annuelle	Rapports, Bases de données
	Évaluation a mi-parcours de la sécurité routière.	Consultant/Structure indépendante	2027	Protocole et Grille d'évaluation
	Etude impact	Consultant/Structure indépendante	2030	Protocole et Grille d'évaluation
REGIONAL	Revue régionale des performances de la sécurité routière	Gouverneurs, DRT, comités régionaux de SR	Semestrielle	Rapports, Bases de données
DEPARTEMENTS	Revue des performances de la sécurité routière au niveau des départements	Comités départementaux de sécurité routière	Trimestrielle	Rapports, Bases de données

ANNEXE 2:

***APPROCHE DE FINANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE
PLAN D'ACTION NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE***

1. APPROCHE FONDAMENTALE DU FINANCEMENT.

Les activités de sécurité routière sont souvent en concurrence de fonds avec d'autres activités du sous-secteur routier comme la construction et l'entretien des routes. Traditionnellement, la sécurité routière n'est pas prioritaire lorsqu'il s'agit de l'allocation des fonds. La réalisation des objectifs de ce plan dépendra d'une stratégie globale de mobilisation des ressources. Pour que les objectifs de sécurité routière soient atteints, il faut des mécanismes de financement durables. Le plan sera utilisé pour plaider en faveur d'un financement supplémentaire de la part du gouvernement, des partenaires de développement, des organisations de la société civile et du secteur privé.

Un nombre croissant de pays, en Afrique comme ailleurs, reconnaissent que le transport est un service économique et non social, et adoptent la commercialisation comme concept de base pour la gestion et le financement du secteur.

Le trafic routier et le transport devraient, au moins en principe, couvrir les coûts résultant de leur demande d'infrastructures et de services par le biais de redevances d'utilisation proportionnelles aux coûts imposés et, en outre, compenser l'impact négatif du trafic routier sur l'environnement et le reste de la société. Sur cette base, les usagers de la route seraient économiquement responsables de tous les investissements et services particuliers nécessaires pour atteindre le niveau souhaité de sécurité routière

Les questions clés dans ce contexte sont les suivantes :

(i) quels sont les investissements et les services spécifiques qui devraient être couverts par des redevances prélevées sur les usagers de la route, et

(ii) quels sont les instruments directs et indirects qui pourraient être utilisés pour faciliter le paiement de ces redevances ?

(iii) qui est responsable d'autres actions et services moins spécifiques, importants pour la sécurité routière, et comment leur assurer un financement adéquat.

2. LES SOURCES :

2.1. Le Trésor

. Toutes les activités de base liées à la législation et à la réglementation et à la fourniture d'infrastructures routières de base, l'éducation et l'application de la loi pour assurer le respect des lois et des règlements peuvent être considérées comme faisant partie des services publics de base et devraient, en tant que tels, être financées par le budget de l'État. Il en va de même pour les soins médicaux d'urgence et la collecte de données de base sur les accidents par l'intermédiaire des agences routières publiques et de la police et la gendarmerie

Il n'y a cependant aucune raison évidente pour que les gouvernements soient impliqués dans les domaines suivants les dépenses liées aux permis de conduire et aux véhicules, si ce n'est dans un rôle de supervision.

2.2. Frais d'utilisation.

Les usagers de la route sont, au moins en principe, obligés de couvrir tous les coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure routière et de la gestion du trafic par le biais de droits d'usage proportionnels aux coûts imposés.

Dans le contexte de la sécurité routière, ce concept peut être appliqué comme suit ; Permis de conduire et immatriculation des véhicules. Les coûts associés à la délivrance des permis de conduire et des véhicules, ainsi que des contrôles périodiques nécessaires pour maintenir les normes, devraient être couverts par des frais de permis appropriés.

La responsabilité de l'octroi des permis de conduire et des véhicules doit rester avec l'agence gouvernementale,

2.3. Tarif pour les usagers de la route.

Les véhicules routiers paieraient un « tarif routier » pour l'accès et l'utilisation du réseau routier financerait au moins l'entretien et la gestion du système routier et, de plus en plus, les investissements nécessaires pour faire face à l'augmentation du volume du trafic et à la demande d'amélioration des normes. Ce « tarif » (par exemple, une redevance annuelle et une taxe sur les carburants) devrait implicitement couvrir toutes les dépenses nécessaires pour maintenir les normes de sécurité des infrastructures routières convenues, et, de plus en plus, les investissements nécessaires pour satisfaire aux exigences de sécurité imposées.

2.4. Taxe sur les primes d'assurance des tiers.

Un certain nombre de pays ont introduit des exigences législatives pour les assureurs de responsabilité civile obligatoire pour les dommages corporels, d'investir dans la sécurité routière. Une redevance pour la sécurité des usagers de la route prélevée par le biais d'une surtaxe sur les primes d'assurance responsabilité civile obligatoire semble être une excellente idée en accord avec le concept de commercialisation. Au Cameroun il faudra lier les primes d'assurance aux coûts des accidents de la route. Ce serait logique d'utiliser une partie des primes pour améliorer la sécurité routière et faciliter ainsi la réduction du coût total des accidents et des assurances. Dans ce cas, la prime d'assurance va refléter généralement le profil de risque de chaque conducteur. La prime et une redevance de sécurité inciteraient de conduire prudemment.

Toutefois, pour que ce concept soit efficace et accepté par les usagers de la route, il faudrait que l'assurance obligatoire ne comporte aucune exception notamment pour les véhicules de l'État.

Le produit d'une redevance de sécurité pourrait financer la coordination, les campagnes d'information et de sensibilisation, les initiatives visant à améliorer la sécurité routière pour les enfants et d'autres groupes spéciaux,

Elle peut aussi renforcer d'autres efforts si nécessaire, par exemple la surveillance et la gestion du trafic, car les budgets publics sont souvent limités.

2.5. Une « redevance de sécurité routière » et un « fonds de sécurité routière »

Devraient être légalisés par une loi parlementaire. Les aspects importants à inclure dans une loi sont les spécifications des objectifs de la « redevance » et de la structure de gestion du « fonds ».

L'option recommandée est la suivante : de confier la gestion à un conseil d'administration autonome composé de représentants des parties prenantes.

2.6. Entreprises du secteur privé et organisations non gouvernementales.

Les entreprises privées contribuent à la sécurité routière par des dons en espèces et en nature à des programmes menés par le gouvernement, et par un soutien à des organisations non gouvernementales.

Les fournisseurs du secteur, tels que les compagnies pétrolières, les concessionnaires de véhicules, les compagnies d'assurance et les entreprises de transport, peuvent promouvoir la sécurité routière dans leur propre intérêt financier. Il est très probable qu'il existe des possibilités inexploitées de soutien de la part du secteur privé, en particulier dans le cadre de campagnes de promotion pour leurs propres produits. Si les contributions financières des organisations non gouvernementales peuvent être insignifiantes, elles sont souvent en mesure d'exercer des pressions politiques importantes et un soutien à des programmes spécifiques.

2.7. Prêts et subventions au développement.

La Banque mondiale, d'autres institutions multilatérales de prêt et les donateurs ont, dans le passé, contribué à la sécurité routière par le biais de prêts, de subventions et d'assistance technique.

Les prêts et les subventions ont été principalement utilisés pour financer l'infrastructure et l'équipement, tandis que l'assistance technique (AT) a été utilisée pour financer la sécurité routière.

Il est probable que les institutions multilatérales de prêt et les donateurs augmenteront leur attention à la sécurité routière et qu'ils seront prêts à consacrer davantage de ressources à cet aspect dans les années à venir.

. Ils pourraient en particulier s'intéresser aux mesures de sécurité ciblant les piétons et les transports non motorisés. Il est toutefois très probable que l'assistance à un degré plus élevé qu'auparavant sera conditionnée à la présence d'un environnement qui facilite un impact significatif et durable des transports en commun.

L'aspect clé serait probablement **l'engagement démontré du gouvernement par le biais de politiques et des objectifs déclarés, un cadre institutionnel facilitant, y compris un organe de coordination efficace, et la mobilisation des ressources locales** par le biais d'instruments durables.

2.8 D'autres mécanismes de financement durable

À apprécier et à mettre en œuvre par le gouvernement du Cameroun sont présenté ci-dessous

2.8.1 Structurer des programmes de sensibilisation à la sécurité routière préliminaires des grands projets d'infrastructure et de sensibilisation au profit des communautés d'accueil

2.8.2 Regrouper les principales interventions en matière de sécurité routière et d'infrastructure pour un financement mutuel, par exemple regrouper les améliorations des points noirs sur un grand projet d'amélioration des routes dans la même zone de projet.

2.8.3 Accroître la sensibilisation du public et du privé pour soutenir les interventions du gouvernement ;

2.8.4. Plaidoyer et lobbying auprès du gouvernement pour élargir le plafond du CDMT des MDA

2.8.5. Les activités de sécurité routière - et donc le financement de la sécurité routière - devraient être dans les organisations et les procédures de financement concernées. Ce n'est pas encore le cas.

Et par conséquent, sources de financement spécifiques pour la sécurité routière doivent être identifiées.

3. Estimation du budget

L'estimation du budget PANSR 2024-2030 sera réalisée à partir de la détermination des types des activités opérationnelles et l'estimation des coûts unitaires pour chaque type d'activité opérationnelle. Pour l'estimation des coûts unitaires pour chaque type d'activité opérationnelle, les coûts historiques des activités opérationnelles mises en œuvre par les différents partenaires seront utilisés. Tous les types d'activités opérationnelles nécessaires pour mettre en œuvre chaque activité stratégique de PANSR 2024-2030 seront ainsi déterminés. Les différents types d'activités opérationnelles recensées sont :

- Les Réunions techniques (coordination, plaidoyer, statutaire, etc.) qui correspondent au regroupement de 5 à 20 personnes dans un lieu précis sur une thématique bien précise. Elles peuvent durer plusieurs jours et sont organisés à tous les niveaux et dans les CTD ;
- Les Ateliers techniques (revue/planification, élaboration des outils, etc.) qui correspondent au regroupement de 10 à 50 personnes, voire un peu plus, dans un lieu précis et pendant plusieurs jours (2 à 5 jours), pour réfléchir ou travailler en

groupe sur une thématique bien précise. Ils sont organisés à tous les niveaux de et dans les CTD ;

- Les Formations (Ateliers/Séminaires de formation) correspondant au regroupement de 5 à 50 personnes, voire un peu plus, dans un lieu précis et pendant plusieurs jours (5 à 30 jours, voire plus), pour leur transmettre des connaissances et compétences ou renforcer leurs capacités sur une ou plusieurs thématique(s) bien précise(s). Elles seront organisées à tous les niveaux de la et dans les CTD ;
- Les Missions qui correspondent aux voyages des acteurs du niveau central, régional ou périphérique pour faire la supervision ou organiser d'autres types d'activités dans leurs lieux de destination pendant plusieurs jours ;
- Les Campagnes de sensibilisation qui correspondent aux descentes des individus dans leur communauté de résidence, au sein des OBC/OSC, dans les lieux publics ou en porte-à-porte, pour faire des animations de groupe ou des causeries éducatives. Pour ces activités, les éléments budgétaires sont le transport et la collation des équipes ;
- Les Cérémonies qui correspondent au regroupement d'un grand nombre de personnes (50 à 500 personnes, voire plus) pour manifester ou lancer une activité d'envergure ou un projet en rapport avec la mise en œuvre de la PANSR 2024-2030 ;
- La Production des documents qui correspond au travail d'imprimerie des documents en plusieurs exemplaires à distribuer à large échelle ;
- La diffusion des documents qui correspond à la distribution ou à la mise à disposition des documents produits auprès des utilisateurs à tous les niveaux de la pyramide sanitaire ;
- Le Matériel informatique qui correspond aux ordinateurs et autres accessoires informatiques (imprimantes, Smartphone, Modems pour le personnel impliqué dans la mise en œuvre de la PANSR à tous les niveaux de la pyramide sanitaire y compris les CTD ;
- L'Assistance technique qui correspond au recrutement d'Experts/Consultants pour appuyer les acteurs de mise en œuvre de la PANSR 2024-2030 dans l'élaboration des documents stratégiques et techniques ou la mise en œuvre de certaines activités ;
- Les Etudes qui correspondent à l'analyse des rapports d'activités ou la revue documentaire ainsi que la collecte des données pour rechercher des réponses à certains questionnements en rapport avec la mise en œuvre de la PANSR 2024-2030 ;
- Les frais de fonctionnement qui correspondent à la dotation octroyée pour appuyer le fonctionnement des sous-bénéficiaires de la mise en œuvre de la PANSR 2024-2030 à tous les niveaux.

En appliquant les différents coûts historiques de ces différents types d'activités opérationnelles, le budget estimatif total de la PANSR sera calculé. Le détail de ce budget

par Axe d'intervention et par année sera présenté dans un tableau qui présentera la ventilation de ce budget par niveau de mise en œuvre de PANSR et par année.

Lors des consultations avec les points focaux ainsi que lors de l'atelier de restitution et de validation les participants ont clairement exprimé la nécessité d'avoir plus de temps avec d'autres collègues de leurs administrations pour pouvoir budgétiser de façon réaliste les couts des activités planifier. Ils ont cité les cas des projets d'infrastructures qui demandent des études a réaliser et des détails sur les activités de renforcement des capacité qui nécessitaient l'implication de plusieurs autres collègues avec qui ils n'ont pas encore eu le temps de discuter. **Il est donc fortement recommandé de tenir un atelier d'appropriation et de budgétisation de 3-4 jours qui regrouperait tous les points focaux ainsi que les partenaires au développement. Toutes les administrations devraient tenir au préalable, des réunions internes d'appropriation et de cadrage budgétaires des activités retenues.**

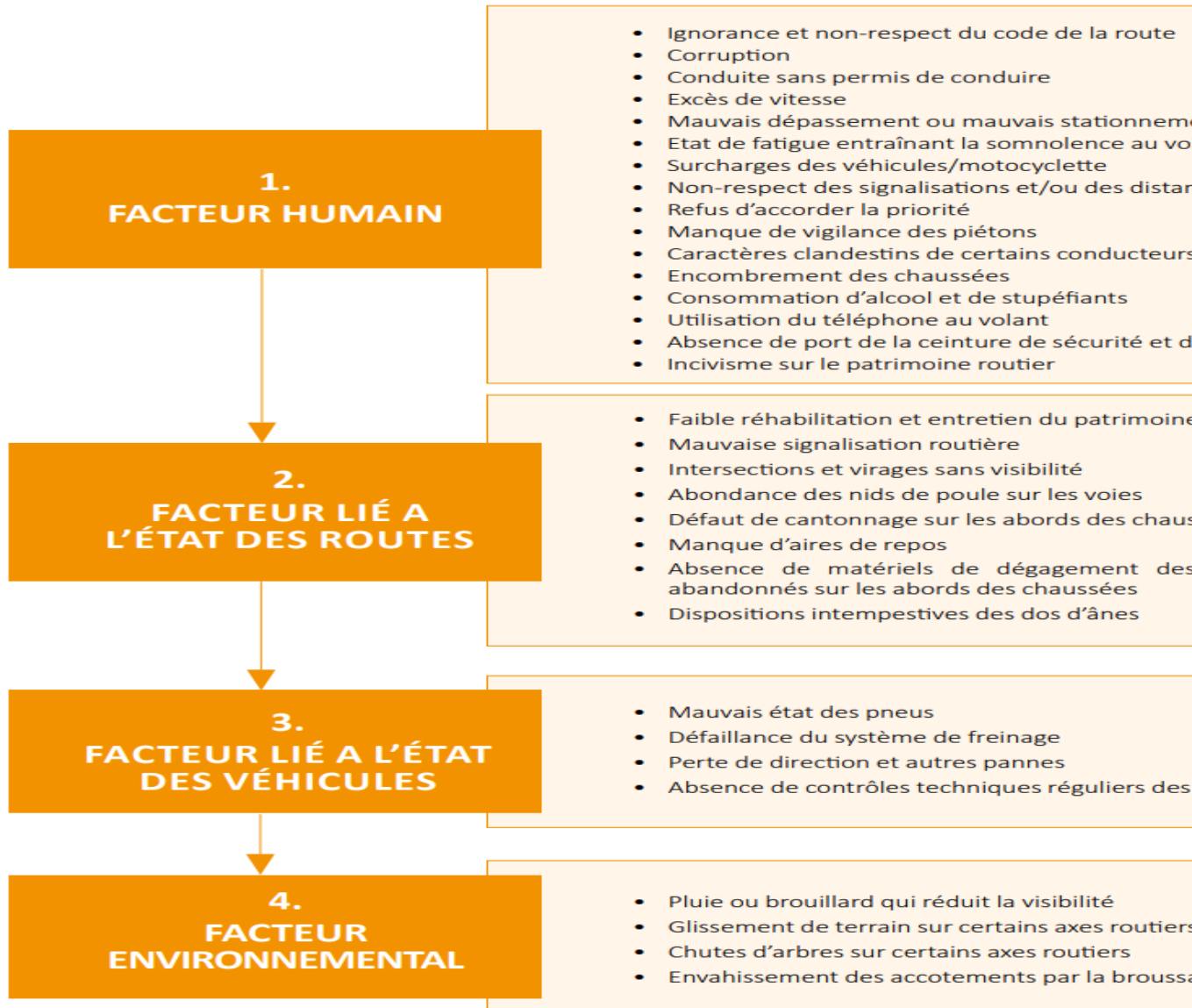
Table 1. Road Safety Activities and Funding Sources: Examples

Safety Activities	Funding Sources. (Categories may overlap)						
	Agency Budgets	User Fees			Insurance Premium Fees	Private Sector Contribution	Development Loans & Donors
		Road User	Driver Licence	Vehicle License			
Legislation & Regulations	V						TA
Safety Coordination					V		TA
Road Infrastructure	V	V					V
Traffic Management	V				V		V
Driver & Vehicle Licensing			V	V			V
Education & Information	V				V	V	TA
Enforcement & Inspection	V				V		V
Accident data & Studies					V	V	V
Emergency & Medical Care	V				V	V	V

Reference: Thor Wetteland and Stein Lundebye. *Financing of Road Safety Actions Third African Road Safety Congress Pretoria, South Africa, April 14 - 17, 1997, World Bank Washington D.C., USA*

ANNEXE 3: FACTEURS D'ACCIDENTS

ANNEXE : FACTEURS D'ACCIDENTS



ANNEXE 4 :

TEXTES JURIDIQUES ET REGLEMENTAIRES

Droit applicable

Une abondance de textes encadre la prévention et la sécurité routières au Cameroun. Il s'agit :

A. Des textes conventionnels

1. Convention de Vienne sur la circulation routière 1968 ;
2. Résolution de l'Assemblée générale A/70/L.1 du 25 septembre 2015 relative au Programme de développement durable à l'horizon 2030 ;
3. Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021 – 2030 ;
4. Charte africaine sur la sécurité Routière ;
5. Acte uniforme OHADA du 1er janvier 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;
6. Règlement n°040/01 - UEAC 089 - CM - 06 portant adoption du Code Communautaire révisé de la route ;
7. Décision n°12/06-UEAC-160-CM-14 portant création d'un comité de coordination et de suivi de la mise en œuvre du programme régional de facilitation des transports et du transit en zone CEMAC ;
8. Cadre de la politique de transports (Livre Blanc), septembre 2016
9. Acte n°596 - UDEAC - 612 - CE – 31 portant réglementation des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-état de marchandises diverses ;
10. Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses de 1996 ;
11. Convention Cameroun-Tchad sur le transport des marchandises ;
12. Convention Cameroun-RCA sur le transport des marchandises ;
13. Déclaration du Forum de Marrakech sur la Sécurité Routière de 2018.

B. Des textes législatifs

1. Loi N°96/06 du 18 juin 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972 modifiée et complétée par la Loi N°2008/001 du 14 avril 2008 ;
2. Loi N°2022/007 du 17 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national,
3. Loi N°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers ;
4. Loi N°2005/007 du 27 juillet 2005 portant Code de Procédure Pénale ;
5. Loi N°2016/007 du 12 juillet 2016 portant Code Pénal ;

C. Des Décrets

1. Décret n°79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986 ;
2. Décret n° 99/724/PM du 25 août 1999 portant création du Comité national de Sécurité routière, modifié et complété par le décret n°2004/0606/PM du 17 mars 2004 ;
3. Décret n°99/708/PM du 2 août 1999 portant organisation du Conseil national des Transports routiers
4. Décret n° 2022/8801/pm du 10 oct 2022 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers ;
5. Décret n°2005/155 du 9 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du Conseil National de la Route
6. Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012 ;
7. Décret n° 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux ;
8. Décret n°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement ;
9. Décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du ministère des transports.

D. Des Arrêtés

1. Arrêté n° 82/705/a/MINT du 09 octobre 1982 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automobiles ;
2. Arrêté n°158/86/CU/YDE du 15 janvier 1987 portant interdiction de circuler dans la journée pour certains types de véhicules ;
3. Arrêté n°890006/A/MINTPT du 17 mars 1989 portant immatriculation particulière des véhicules des services des postes et télécommunications ;
4. Arrêté n°003959/A/MTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation de l'aménagement de l'exploitation des véhicules de transport en commun des personnes et des véhicules de transports mixtes ;
5. Arrêté n°003960/A/MTPT du 23 juillet 1991 fixant les spécifications des dispositifs d'éclairage, de signalisation et de freinage des véhicules à moteur ;
6. Arrêté n°003962/A/MTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation de l'immobilisation et de la mise en fourrière des véhicules ;
7. Arrêté n°003964/A/MINTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation du permis de conduire, modifié et complété par l'arrêté n° 1013/A/MINT/DTT du 3 août 1993 ;
8. Arrêté n°003965/A/MTPT du 10 Mai1993 portant réglementation du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules automobiles ;
9. Arrêté n°010/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement ;
10. Arrêté n°009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transport routier des marchandises dangereuses ;
11. Arrêté n°011/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de la visite technique automobile ;
12. Arrêté conjoint n°2528/MINTP/MINT du 30 aout 1999 relatif à la localisation et modalités de fonctionnement des barrières de pluie ;
13. Arrêté n°00406/A/MINDT/DTT du 28 avril 2000 portant réglementation du permis de conduire et des auto-écoles ;
14. Arrêté n°00184/MINT du 16 février 2006 fixant les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport urbain et périurbain de personnes ;

15. Arrêté n°00181/MINT du 16 février 2006 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport mixte par véhicules dont le poids total en charge autorisé est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
16. Arrêté n°00188/MINT du 16 février 2006 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux du service de transport mixte par véhicules dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3,5 tonnes ;
17. Arrêté n°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 autocars ou autobus de 11 places assises au moins ;
18. Arrêté n°188/CUY/06 du 13 Octobre 2006 portant réglementation de l'implantation des terminaux privés de transport interurbain dans la ville de Yaoundé ;
19. Arrêté n°03/CUD/SG/2012 du 21 février 2012 portant délimitation des zones de circulation des motocycles à exploitation commerciale dans la ville de Douala.

ANNEXE 5 :

LES NORMES TECHNIQUES

La politique de prévention et de sécurité routières repose sur des normes de sécurité routière dans la construction des infrastructures routières, dans la mise en circulation des véhicules et dans la formation des usagers de la route.

Normes de sécurité dans la construction des infrastructures routières :

La construction des infrastructures routières de qualité est fondamentale dans la lutte contre les accidents de la circulation. Afin d'assurer la prise en compte de la prévention et de la sécurité routières dans le budget alloué à la construction des routes, le Fonds Routier consacre systématiquement 3 % de ses ressources au financement d'activités de sécurité routière. En outre, le Gouvernement du Cameroun a pris l'engagement de prendre la sécurité routière en compte au moins à hauteur de 10% dans le coût de la construction des routes.

Plus spécifiquement, la construction, la réhabilitation et l'entretien des routes obéit aux normes techniques ci-après :

Les normes de servitudes : il s'agit de la largeur de la chaussée, des accotements (qui délimitent la chaussée en permettant l'évacuation des eaux et en assurant la circulation des piétons et le stationnement des véhicules en panne ou au repos) et trottoirs (leurs largeurs varient entre 1 à 3 mètres), de l'emprise de la route (au moins égale à 30 m pour les routes et comprise entre 70-10m pour les autoroutes) ;

Les infrastructures de protection : il s'agit (i) des glissières de sécurité qui permettent de lutter contre le dérapage des véhicules en virage ou en zone de remblais ; (ii) des ralentisseurs de vitesse qui sont des dispositifs que l'on place sur la chaussée pour densité, de traversée de chaussée à l'instar des écoles, des hôpitaux ou, des obstacles modifiant le tracé et la largeur de la chaussée, exemple un pont ; (iii) des garde-fous ou garde-corps qui sont construits sur les ouvrages d'art (ponts et dalots) pour assurer la sécurité des piétons et des véhicules pour qu'en cas d'accident, les véhicules ne tombent pas dans les ravins ou alors ne causent pas davantage de victimes ;

Les caractéristiques géométriques : il s'agit (i) du tracé en plan qui définit la position de la route sur le terrain. Son objectif est d'assurer la stabilité des véhicules pour des catégories de routes différentes, en fonction de la vitesse de référence ; (ii) du profil en long qui est la ligne de la route qui montre les déclivités de la route, les pentes et les rampes. Au Cameroun, il est fixé à un maximum de 7% pour les rampes et pour les pentes ;

La signalisation routière qui est un ensemble de signaux conçus par les constructeurs ou les ingénieurs de génie civil et mis à la disposition des usagers. Il existe quatre types de signalisations routières : (i) la signalisation manuelle, (ii) la signalisation lumineuse, (iii) la signalisation verticale qui est l'ensemble des panneaux et idéogrammes qui se trouvent le long de la chaussée pour régler la circulation (les signaux de danger, les signaux de prescription ou l'ordre, les signaux de route à caractère prioritaire, les panneaux stop et enfin les signaux d'indication ; (iv) la signalisation horizontale ou marquage routier permet de régler la circulation, avertir ou guider les usagers de la route (les lignes longitudinales, les lignes transversales et les marques complémentaires).

Ces normes de conception routière ont pour objectif de réduire les accidents de la circulation. Cependant, pour les accompagner dans leur rôle et leur permettre d'atteindre les objectifs souhaités, des normes de mise en circulation des véhicules ont été élaborées.

Les normes de mise en circulation des véhicules et les mesures de sécurité routière

Suivant la Loi N°96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, l'usage des axes routiers ouverts à la circulation est réservé aux conducteurs de véhicules déclarés conformes aux textes en vigueur. Ces normes de mise en circulation des véhicules permettent d'assurer une utilisation sûre de ceux-ci afin de garantir la sécurité des usagers. Les nouveaux modèles de véhicules étant 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 donc, 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, etc

Ces normes visent la sécurité des usagers. Si elles sont mises en application et respectées, elles permettront de protéger les usagers au cours de la survenance d'un accident. Les

mesures de prévention mises en place, pour assurer la conformité de cette norme sont constituées :

Du contrôle technique des véhicules : opération qui s'applique aux véhicules destinés à la circulation.

Elle permet l'inspection de l'ensemble des composantes du véhicule (émission de gaz, mécanique, direction, suspension, éclairage, transmission etc.) .

Il est à noter qu'en ce qui concerne les motocycles, la procédure de visite technique, conformément au décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux n'est pas encore effective à ce jour. La visite technique constitue l'une des innovations apportées au décret N°95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. Toutefois, la mise en place des infrastructures nécessaires n'est pas encore opérationnalisée.

Des plaques d'immatriculation des véhicules à moteur : l'arrêté n°0094/MINT/DTT du 24 Novembre

2000 portant spécifications des dispositifs de signalisation des véhicules à moteur réglementent l'immatriculation des véhicules. Cet arrêté stipule ainsi, en son article 2, que tout véhicule à moteur doit être muni d'un triangle de pré-signalisation réglementaire et de deux plaques d'immatriculation à fond réfléchissant (les plaques à fond réfléchissant sont utiles pour détecter les véhicules dans le noir). Le règlement n°04/01-UEAC-089-CM-06 portant adoption du Code Communautaire révisé de la

CEMAC prévoit en son chapitre II article 75 que « tout véhicule à moteur, engins de travaux publics ou de manutention, tracteur agricole, toute remorque autre qu'une remorque légère, toute semi-remorque, doit être immatriculée par l'autorité compétente chargée des Transports ». L'article 76 alinéas 3 quant à lui poursuit en spécifiant que « la plaque portant le numéro d'immatriculation doit être plate et fixé dans une position horizontale et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ».

Les normes de sécurité routière liées à la conduite des véhicules

Elles se résument à l'application du Code de la Route à travers la formation des conducteurs et à des actions de sensibilisation des usagers. Pour faire face aux accidents liés à la mauvaise formation des conducteurs, le gouvernement a engagé une réforme du

permis de conduire dans laquelle il oblige tout postulant à se former dans une auto-école et à passer l'examen devant un jury. Ainsi, il est prévu que l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur s'effectue dans les établissements dénommés « auto-écoles ». Cet apprentissage ne peut être dispensé que par des personnes titulaires d'un Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de la Conduite des Véhicules Automobiles (CAPEC).

L'examen concourant à l'obtention du permis de conduire comporte à la fois une épreuve théorique et une épreuve pratique. Cet examen se déroule devant un jury dont la composition, le fonctionnement et la désignation des membres sont arrêtés par un texte particulier du Ministre en charge des Transports. La mise en application de ces normes de sécurité routières est l'œuvre des institutions en charge des transports et du dispositif juridique qui l'encadre

TABLE DES MATIERES