



-----  
**La Commission**  
-----

Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire,  
des Infrastructures, des Transports et des Télécommunications

# **POLITIQUE COMMUNE DE SECURITE**

## **ROUTIERE DES PAYS DE L'UEMOA**

### **Rapport final**

Contrat d'études : N° 09/DAT/99  
Financement : 7 ACP RPR 576

Réalisation :



**Mars 2000**

## Résumé

Des diagnostics de l'action de sécurité routière ont été dressés dans sept pays membres de l'UEMOA (en raison de problèmes socio-politiques, la Guinée-Bissau avait été écartée de cette étude lors de la réponse à l'appel d'offre). La comparaison de ces diagnostics met en évidence des similarités, mais aussi des différences. Dans tous ces pays, la gestion de la sécurité routière est en phase de démarrage et demande à être développée, ce qui implique la mise en place de structures d'étude et de décision, la définition de procédures et le développement de bases techniques et de méthodologies. Cette évolution suppose une mobilisation et un investissement significatifs de la part de chacun des pays concernés.

Vis-à-vis de l'effort demandé, la mise en oeuvre d'une politique commune de l'UEMOA peut apporter une forte valeur ajoutée ; le rôle de l'UEMOA se situe à trois niveaux :

1. Harmonisation des dispositions participant à l'organisation du système de transports et de circulation, en particulier des dispositions règlementaires et éducatives : les échanges entre pays de la sous-région sont importants et une trop grande hétérogénéité des conditions de conduite et d'accès à la conduite, notamment pour les chauffeurs professionnels, tendrait d'une part à créer certaines confusions, d'autre part à encourager les professionnels à faire usage des dispositions les moins contraignantes qui peuvent être aussi les moins favorables à la sécurité.
2. Promotion d'une action de sécurité routière pertinente et efficace : la mise en place d'une politique nationale de sécurité routière se heurte toujours à des difficultés qui ne sont pas uniquement budgétaires mais peuvent être liées à des résistances dans la société, à des conflits de priorités, ou encore à un manque de savoir-faire et de connaissances techniques ; le rôle de l'UEMOA est donc, d'une part de mobiliser les acteurs nationaux (peut-être en créant une situation d'émulation), d'autre part, de leur faciliter la tâche en organisant des études pertinentes vis-à-vis des objectifs d'action, dispensant des recommandations, organisant des échanges dans lesquels les pays les plus avancés dans un domaine donné de l'action de sécurité routière peuvent servir de "pilotes" pour les autres pays. Cette activité demande la définition d'une "doctrine" commune pour la gestion de la sécurité routière.
3. Mise en commun de moyens : quand des actions similaires sont mises en place dans plusieurs pays-membres, une économie d'échelle peut parfois être obtenue par la mise en commun de moyens, qu'il s'agisse de documentation technique, de potentiel d'étude et de recherche, d'outils pédagogiques, de programmes de formation professionnelle, etc.

La mise en oeuvre d'une politique commune de l'UEMOA à ces trois niveaux demande, de toute évidence, la création d'une équipe minimum d'animation et de suivi, dotée des compétences et des moyens adéquats. Le développement des moyens de l'UEMOA en vue de la prévention des accidents de la route est tout-à-fait justifiée par le fait qu'il entre dans les attributions légitimes d'un organisme supranational de contribuer à l'amélioration de la santé publique et à la préservation de la vie humaine dans ses pays-membres.

Le rapport fait brièvement la comparaison des politiques menées dans les pays-membres par domaine d'activité et en examine les développements souhaitables, l'ensemble de ces développements constituant une base de doctrine d'action. A partir de là, nous il est proposé pour l'UEMOA les activités de soutien qui paraissent les plus pertinentes et une définition des structures permettant de les assurer.

Dans les domaines d'action pris en compte pour le diagnostic, la distinction a été faite entre actions "structurelles" ou "de base", qui constituent les fondements du développement d'un système de transport et de mobilité cohérent et sont de nature à en améliorer les performances (dont la sécurité) sur le long terme, et les actions "correctives" de sécurité qui visent à éliminer le plus rapidement possible des problèmes d'accidents bien identifiés.

La constitution des outils essentiels de la gestion de la sécurité routière, tels que les bases de données, ainsi que les structures institutionnelles à mettre en place ont fait l'objet d'une autre partie, fondamentale car, sans données, sans responsabilités bien définies et sans structures de décision efficaces, les politiques de sécurité routière nationales et communautaire ne pourraient que demeurer lettre morte (cette étude devenant alors sans objet).