

**REPUBLIQUE DU BENIN**

Fraternité-Justice-Travail

-----  
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE  
-----

**DÉCRET N° 2019 – 403 DU 11 SEPTEMBRE 2019**

portant transmission à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, de la Charte africaine sur la sécurité routière, adoptée à Addis-Abeba (Ethiopie), le 31 janvier 2016.

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ÉTAT,  
CHEF DU GOUVERNEMENT,**

- Vu** la loi n° 90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- vu** la décision portant proclamation, le 30 mars 2016 par la Cour constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 20 mars 2016 ;
- vu** le décret n° 2019-396 du 05 septembre 2019 portant composition du Gouvernement ;
- vu** le décret n° 2017-586 du 13 décembre 2017 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération ;
- vu** le décret n° 2016-418 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports ;
- vu** le décret n° 2016-425 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de la Justice et de la Législation ;
- sur** proposition conjointe du Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération, du Ministre des Infrastructures et des Transports et du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et de la Législation,
- le** Conseil des Ministres, entendu en sa séance du 11 septembre 2019,

**DÉCRÈTE**

La Charte africaine sur la sécurité routière, adoptée à Addis-Abeba (Ethiopie), le 31 janvier 2016, dont le texte est ci-joint, sera présentée à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, par le Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération, le Ministre des Infrastructures et des Transports et le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et de la Législation qui sont chargés individuellement ou conjointement, d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Monsieur le Président de l'Assemblée nationale,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

La Charte que nous soumettons à votre aimable appréciation et pour laquelle le Gouvernement requiert l'autorisation de ratification porte sur la sécurité routière, une question très importante car elle énonce les règles essentielles de gestion en matière de prévention, de circulation et de sécurité routière. Adoptée le 31 janvier 2016 à Addis Abeba par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, la Charte constitue l'un des instruments importants qui assurent la protection de l'individu en Afrique.

Notre exposé consistera à vous présenter la charte aussi bien dans sa genèse que dans son contenu et à donner les raisons pour lesquelles le Bénin doit la ratifier.

### I- PRÉSENTATION DE LA CHARTE

#### A- Genèse de la Charte

L'idée de rédiger un document établissant des règles essentielles de gestion en matière de prévention, de circulation et de sécurité routière en Afrique a germé avec le taux excessivement élevé des accidents, enregistré sur les routes en Afrique, dont la plupart des victimes sont des piétons, des cyclistes et motocyclistes parmi lesquels les jeunes constituent une forte proportion et dont le coût représente pratiquement 2 % du PIB, soit un lourd tribut avec des effets socioéconomiques défavorables sur le continent.

En effet, selon une étude publiée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 2015, le taux de mortalité routière s'élève à 26,6 pour 100 000 habitants. Elle présente en outre des données essentielles sur la situation de la sécurité routière dans la région africaine notamment : chaque jour, environ 650 décès sont constatés sur les routes africaines. Près d'un quart de million de personnes (246 718) ont été tuées sur les routes de la région en 2013, soit environ un cinquième du nombre total de décès dans le monde. Ceci signifie qu'environ 675 personnes meurent chaque jour sur les routes de la région. En nombre absolu de décès et de véhicules, l'Afrique est surreprésentée en ce qui concerne le nombre de décès dans des accidents de la circulation sur ses routes par rapport à l'étendue de son parc de véhicules : elle enregistre 20 % des décès dus à des accidents de la circulation, mais ne possède que 2,3 % des véhicules dans le monde.

Elle résulte aussi de la Décision des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, lors de leur réunion du mois de juillet 2005 à Sirte, en Libye, d'inclure, dans les Objectifs de Développement pour le Millénaire, les cibles et les indicateurs se rapportant aux transports adoptés au mois d'avril 2005 à Addis-Abeba, en Ethiopie, par les Ministres africains chargés des Transports et des infrastructures, dans le cadre de la réduction de la pauvreté

Plusieurs autres raisons fondent l'adoption de la Charte notamment la mise en œuvre de :

-la résolution 64/255 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 02 mars 2010, proclamant la période 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière ainsi que le plan d'action associé ;

-la Décision Doc.Assembly/AU/Decl.2(XVIII) relative à la Déclaration, adoptée lors de la dix-huitième Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, au mois de janvier 2012

- du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et son plan d'action prioritaire (PAP) ainsi que sur l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) ;

-la Décision EX.CL/Dec.682(XX) adoptée par la vingtième session ordinaire du Conseil exécutif sur le rapport de la seconde session ordinaire de la Conférence des Ministres africains chargés des Transports, approuvant la Déclaration de Luanda et les plans d'actions ;

- la Déclaration de Luanda AU/TPT/MIN/Decl.(II) et son plan d'action africain en faveur de la Décennie 2011-2020 d'action pour la sécurité routière, adoptés par la deuxième session ordinaire de la Conférence des Ministres africains chargés des Transports, au mois de novembre 2011.

C'est dans ce contexte que la Charte africaine sur la sécurité routière a été adoptée lors de la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports tenue à Malabo (Guinée équatoriale) en avril 2014 avec pour objectif de réduire de 50 % le nombre d'accidents mortels de la route à l'horizon 2020. Cette Charte sera adoptée à Addis-Abeba (Ethiopie), par le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, le 31 janvier 2016.

La Charte sert de cadre politique au renforcement de la sécurité routière en Afrique en stimulant les stratégies de sécurité routière au niveau national, en permettant l'élaboration de programmes de sécurité routière nationaux, régionaux et continentaux et en contribuant davantage à la sécurité routière et à la promotion de l'harmonisation des données en matière de sécurité routière.

### *B- Contenu de la Convention*

La Charte est constituée d'un préambule et de trente et un (31) articles répartis suivant six (6) chapitres.

Les objectifs de la Charte africaine de la sécurité routière sont :

- accélérer la mise en œuvre des programmes nationaux, régionaux et continentaux relatifs à la sécurité routière ;
- contribuer à la coordination de la sécurité routière sur le continent ;
- faciliter la formulation de politiques globales de sécurité routière au niveau des pays ;
- renforcer la participation du secteur privé, des organisations de la société civile et des organisations non gouvernementales aux questions de sécurité routière ;

- promouvoir l'harmonisation de la collecte, du traitement et de la diffusion de données de la sécurité routière etc.

Afin de s'assurer d'une bonne gestion de la sécurité routière, la Charte prévoit :

- la création d'organismes directeurs de sécurité routière ;
- le renforcement institutionnel des organismes directeurs de sécurité routière ;
- des stratégies de sécurité routière ;
- un système de gestion des données de la sécurité routière ;
- une collaboration en matière de sécurité routière.

Pour disposer des routes et d'une mobilité plus sûres, les Etats doivent adopter une législation et des politiques exigeant des audits de la sécurité routière dans toutes les phases de conception, de construction et exploitation des infrastructures routières. Les Etats parties doivent s'assurer que les besoins des usagers vulnérables de la route soient pris en compte de manière adéquate dans le cadre de la planification, de la conception et de la réalisation des infrastructures routières.

La Charte recommande que des garanties soient données pour l'adoption de normes minimales des véhicules plus sûrs et de sécurité pour les usagers de la route.

En vue de sa mise en œuvre, les États doivent prendre des mesures appropriées pour la vulgarisation le plus large possible de la Charte. Ils doivent aussi rédiger des rapports annuels sur les progrès accomplis en matière de sécurité routière et tirer les enseignements de la mise en œuvre de leurs programmes de sécurité routière. Une Conférence des Parties est prévue pour évaluer la mise en œuvre de la Charte par les Etats Parties à laquelle le Comité de suivi pour la Charte, les institutions régionales et internationales pourraient être invités.

Par ailleurs, en collaboration avec tous les organismes directeurs africains de sécurité routière, la Conférence des Parties s'attachera à :

- promouvoir / favoriser la mise en œuvre de la Charte ;
- élaborer / soumettre / publier par le truchement de la CUA des rapports adressés aux ministres africains en charge des transports ;
- recommander des mesures pour accélérer la mise en œuvre des programmes de sécurité routière par les États membres

La Conférence des ministres africains en charge des Transports adoptera le règlement de la Conférence des Parties.

## II-INTÉRÊT DU BÉNIN À RATIFIER LA CHARTE

### 1. *Au plan national*

Au Bénin, la route représente le moyen privilégié de transport des marchandises et des personnes. Le transport terrestre y assure plus de 90 % des déplacements. De ce fait, l'usager de la route reste parmi l'ensemble des usagers des modes de transport disponibles, le plus exposé aux accidents. Et comme dans bon nombre de pays africains et en voie de développement, les questions de sécurité routière y revêtent un cachet singulier.

En effet, le trafic routier est influencé par la situation géographique du pays et la qualité de son parc automobile. A côté du rôle de pays de transit qu'il joue au profit des autres États surtout ceux de l'hinterland, la situation intérieure est caractérisée par un parc automobile en forte augmentation du fait de l'importation massive des véhicules d'occasion avec une moyenne d'âge de 10 ans. Le mode de transport fortement individualisé est caractérisé par un très grand nombre d'engins à deux roues dans la plupart des grandes villes où les pistes cyclables sont plutôt rares. Dans un tel contexte où le transport en commun est fortement alimenté par l'usage des deux roues, ce sont les motocyclistes et leurs passagers qui constituent les principales victimes d'accidents dans les grandes villes.

Les problèmes de prévention et de sécurité routière qui en découlent se définissent essentiellement en termes d'accidents de la circulation, de préjudices corporels, matériels, économiques et financiers. Cette situation impressionne l'observateur aussi bien par l'importance des victimes -02 tués chaque jour- que par l'ampleur de leurs conséquences sur l'économie nationale, environ cent dix milliards (110 milliards) de francs CFA de perte économique par an. La lutte contre les accidents de la route se pose désormais donc comme un enjeu de santé publique, une cause d'intérêt national. Le bien-être des communautés et partant, la régression de la pauvreté sont dorénavant assujettis au succès des politiques de prévention et de sécurité routière que nous aurons réussi à mettre en place.

C'est le sens et l'enjeu premier des réformes initiées. Face à la réalité du désastre économique et environnemental qu'induisent les accidents de la circulation au Bénin, il importe que la sécurité routière soit intégrée au cœur des préoccupations nationales que sont le développement durable, la santé pour tous, la qualité de la vie etc.

Cette approche de la question qui irrigue toutes les initiatives actuellement prises par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR), doit être partagée par tous, de sorte que depuis le sommet de la hiérarchie jusqu'au bas de l'échelle sociale, chacun se sente responsable du succès des actions de lutte contre ce fléau inacceptable que constitue la violence routière.

Cet engagement doit se traduire par une active participation au financement de la sécurité routière. La réduction de la pauvreté au Bénin en est fortement tributaire. Assurer une réduction durable des accidents de la route. Si l'on veut réduire les accidents de la circulation routière dans le contexte d'expansion du parc automobile et

du trafic motorisé qu'est le nôtre, il faut introduire des mesures adéquates de prévention à un rythme suffisant pour compenser l'accroissement potentiel des accidents causés par l'augmentation du trafic routier. Un tel dispositif suppose une priorité politique, des moyens financiers et l'élargissement du partenariat Sécurité routière, une priorité politique. L'affirmation et le renforcement de la volonté politique en matière de sécurité routière est une condition fondamentale au succès des actions dans le domaine. Aujourd'hui, l'État, les collectivités territoriales et les acteurs économiques doivent faire face à de multiples besoins pressants de la part des populations, à savoir le développement durable, l'éducation, la santé etc.

## *2. Au plan africain et international*

L'adoption de la Charte Africaine de la Sécurité Routière permet également aux États membres de l'Union Africaine de construire un cadre politique pour améliorer la sécurité routière et un moyen de soutien des décisions de mise en œuvre de la Charte.

En effet, lors de la Deuxième conférence africaine sur la sécurité routière de novembre 2011 organisée conjointement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et l'Union Africaine, un Plan d'action africain pour la sécurité routière 2011-2020 a été formulé, approuvé par la Conférence de l'Union africaine des ministres des transports et enfin, adopté par les Chefs d'États africains à Luanda en janvier 2012.

Le Plan d'action 2011-2020 repose sur les cinq (05) piliers de la Décennie de la sécurité routière en Afrique, à savoir :

- la gestion de la sécurité routière, qui concerne le cadre institutionnel requis pour la mise en œuvre des activités associées à la sécurité routière et sert de référence pour les autres piliers ;

- la sécurité des routes et la mobilité qui a trait au développement des routes, à la sécurité des usagers en particulier les piétons et autres usagers les plus vulnérables ;

- la sécurité des véhicules qui porte sur les critères de sécurité dont l'entrée et la sortie des véhicules des pays ;

- la sécurité des automobilistes et autres usagers de route, qui concerne la formation, les examens, le permis de conduire, la licence, l'application du code de la route, la sensibilisation et l'éducation du public et l'instauration d'une culture de sécurité routière, et

- la réponse après les accidents qui a trait aux secours, au transport et aux services de soins pour les traumatisés.

La ratification de la Charte africaine sur la sécurité routière s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du point 11.2 des Objectifs de Développement Durable (ODD) qui prévoit : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant-

être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées ».

En réalité, la sécurité routière en Afrique est un levier de développement durable.

La Convention entrera en vigueur douze (12) mois après la date du dépôt du quinzième (15<sup>ème</sup>) instrument de ratification ou d'adhésion.

Eu égard à tout ce qui précède, nous avons l'honneur, Monsieur le Président de l'Assemblée nationale, Mesdames et Messieurs les Honorables Députés, de soumettre à l'appréciation de votre auguste Assemblée, la Charte africaine sur la sécurité routière, adoptée à Addis-Abeba (Ethiopie), le 31 janvier 2016, en vue d'obtenir l'autorisation de sa ratification.

Fait à Cotonou, le 11 septembre 2019

Par le Président de la République,  
Chef de l'État, Chef du Gouvernement,



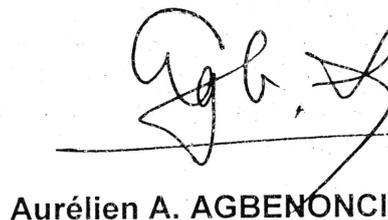
**Patrice TALON**

Le Garde des Sceaux, Ministre de la  
Justice et de la Législation,

Le Ministre des Affaires Étrangères  
et de la Coopération,

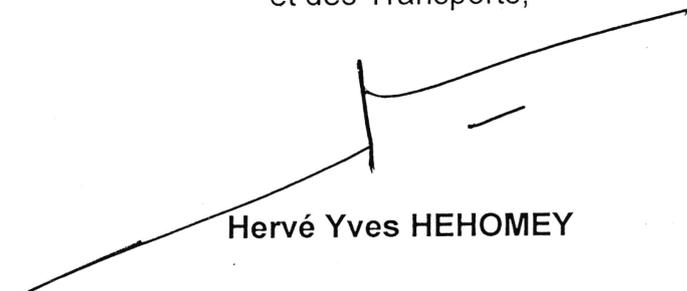


**Séverin Maxime QUENUM**



**Aurélien A. AGBENONCI**

Le Ministre des Infrastructures  
et des Transports,



**Hervé Yves HEHOMEY**