



# MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DOSSIER  
STRATÉGIE NATIONALE POUR  
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
2021-2025

10.08.2021

**# STOP À L'INCIVISME  
SUR LA ROUTE**



# STRATÉGIE NATIONALE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2025

# Mot du Ministre



Suite à la 3ème Conférence Ministérielle Mondiale sur la sécurité routière en février 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la **Déclaration de Stockholm** comme étant la clé pour atteindre ses objectifs de développement durable pour 2030 dans le cadre de sa 2e décennie d'action pour la sécurité routière. Cette déclaration comporte un nouvel enjeu, la **réduction de 50 % du nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici 2030**.

Notre pays, la Côte d'Ivoire, s'est engagé, sous la haute égide du Président de la République, Son Excellence Monsieur **Alassane OUATTARA**, comme l'ensemble des Etats membres de l'ONU, dans l'atteinte de cet objectif à travers la validation par le Ministère des Transports d'une stratégie décennale et l'adoption le 07 juillet 2021 d'une **stratégie quinquennale 2021-2025**.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), nous enregistrons chaque année dans le monde près d'1,3 million de morts dans les accidents de la circulation routière et plus de 50 000 000 blessés ou invalides, en sus des pertes économiques.

La région africaine, avec seulement 2% du parc automobile mondial, enregistre un taux de décès de 26,6 pour 100 000 habitants alors que la moyenne mondiale est de 17,4%.

Même si la Côte d'Ivoire enregistre chaque année un taux moyen de 24 décès pour 100 000 habitants (Source OMS), chiffre en dessous de la moyenne africaine, la situation de la sécurité routière y demeure préoccupante. En effet, au cours des 05 dernières années, il a été dénombré en moyenne par an, plus de 12 000 accidents corporels, plus de 1 200 tués et plus de 21 000 blessés, pour une perte moyenne de 3% du PIB pour l'économie nationale. Les accidents de la circulation constituent la première cause de mortalité des populations âgées de 05 à 29 ans.

Le présent plan quinquennal pour la sécurité routière repose sur 03 piliers :

- **L'efficacité** de la Riposte.
- **L'anticipation** par la mise en oeuvre des nouvelles technologies au service de la sécurité routière.
- **L'engagement** citoyen de tous pour la Sécurité Routière.

**Ce plan se veut précis. Il a pour objectif de produire des résultats rapides.** Il s'appuie sur les causes humaines et matérielles des accidents d'une part, sur les axes routiers les plus meurtriers et les localités où nous enregistrons les accidents les plus graves, d'autre part. Il prévoit également la sensibilisation des usagers de la route, la prise de mesures nouvelles contre l'indiscipline et l'incivisme sur les routes, le déploiement de l'Office de la Sécurité Routière (OSER) et l'installation des Comités Locaux de Sécurité Routière (CLSR) sur l'ensemble du territoire national.

**La grande innovation qui fera de la Côte d'Ivoire la pionnière en matière de lutte contre les accidents de la route en Afrique, sera l'utilisation de la vidéo-verbalisation et la digitalisation des procédures de délivrance des documents et titres de transport.**

La sécurité routière étant l'affaire de tous, cette stratégie engage et met à contribution, aussi bien les acteurs des collectivités décentralisées, les forces de l'ordre, les leaders d'opinion, les professionnels des médias, les ONG, etc.

Je remercie le Ministère d'Etat, Ministère de la Défense, le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité, le Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme, le Ministère de l'Equipe-ment et de l'Entretien Routier, le Ministère de l'Economie Numérique, des Télécom-munications et de l'Innovation, les structures publiques et les partenaires techniques pour leur contribution à l'élaboration de la stratégie 2021 - 2025.

**La sécurité de routière, tous victimes, tous responsables.  
# Stop à l'incivisme sur la route.**

Amadou KONE  
Ministre des Transports



# Introduction

Chaque année, la Côte d'Ivoire enregistre **24 décès pour 100.000 habitants sur les routes** (Source OMS). Si ce chiffre reste en dessous de la moyenne africaine, la situation de la sécurité routière demeure cependant préoccupante. En effet, au cours des 5 dernières années, nous enregistrons en moyenne par an plus de **12.000 accidents corporels, 1200 tués et plus de 21.000 blessés**.



1200 tués

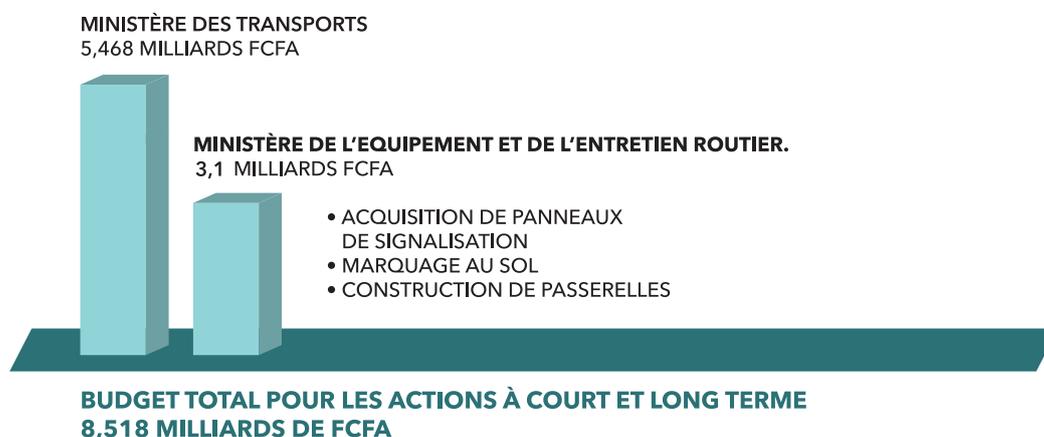


12.000 accidents corporels



21.000 blessés

Le District d'Abidjan, à lui seul, enregistre 41% du nombre de morts sur la route. Face à la gravité de la situation, le Président de la République, son excellence Alasane Ouattara au cours du Conseil des Ministres du 28 avril 2021, a instruit Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, à l'effet d'organiser le comité interministériel en vue d'identifier et mettre en œuvre de façon urgente un plan de lutte s'est réuni le Jeudi 04 juin 2021 et a validé le principe de la mise en œuvre dès le 1er août 2021 du plan proposé. Ce plan témoigne de **l'engagement du Gouvernement à sauver les vies sur nos routes**. La sécurité routière figure en première ligne dans les stratégies globales de développement de la Côte d'Ivoire. **Les besoins financiers du plan quinquennal se chiffrent à 32 milliards fcfa**. Les montants à mobiliser pour les actions à court terme sont estimés à 8,518 milliards de FCFA répartis comme suit.



La mise à disposition des ressources pour le court terme permet de stabiliser et de réduire dans les 24 prochains mois le nombre et la gravité des accidents de la circulation routière. L'ensemble des usagers de la route et les parties prenantes (gouvernement, secteur public et secteur privé) seront mobilisés pour participer activement à la lutte contre ce fléau. **Chacun devra être acteur de sa propre sécurité sur la route, chacun devra s'engager à respecter le code de la route.**

La présente stratégie pour la Sécurité Routière a donc pour objectif de rendre **les routes sûres, des vitesses sûres, des véhicules sûrs** et de rendre **les usagers sûrs, en les responsabilisant**. L'objectif étant de « **Réduire le nombre des décès dus aux accidents de la circulation de 50% à l'horizon 2030** ». Ce plan d'action, où l'engagement de tous est nécessaire, repose sur **3 axes majeurs et 9 mesures fortes**.

Les 3 axes majeurs étant :

- **L'efficacité** de la riposte.
- **L'anticipation** par la mise en oeuvre des nouvelles technologies au service de la sécurité routière.
- **L'engagement** citoyen de tous pour la sécurité routière.



# SOMMAIRE

---

## 01

---

### L'ENGAGEMENT CITOYEN DE TOUS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### MESURE N°1 GESTION RENFORCÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Objectif : Améliorer le cadre institutionnel de gestion et de coordination de la sécurité routière.

#### MESURE N°2, 3 et 4 COMPORTEMENTS ET USAGERS SÛRS

Objectifs : Protéger les usagers vulnérables de la route, notamment les piétons et les utilisateurs de 2 et 3 roues motorisées. Améliorer le comportement des conducteurs et faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de conduire de leurs grandes responsabilités.

## 02

---

### L'EFFICIENCE DE LA RIPOSTE

#### MESURE N°5 SOINS POST ACCIDENTS SÛRS

Objectif : Améliorer la prise en charge des victimes d'accidents

#### MESURE N°6 VÉHICULES SÛRS

Objectif : Améliorer la sécurité des véhicules

#### MESURE N°7 TRANSPORTS ET MARCHANDISES SÛRS

Objectif : Améliorer la sécurité dans les transports en commun de voyageurs et de marchandises

## 03

### L'ANTICIPATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### MESURE N°8 ROUTES ET VITESSES SÛRES

Objectif : Assurer une mobilité sûre dans les zones urbaines et réduire l'accidentalité de certains axes urbains

#### MESURE N°9 L'INSTAURATION D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT (STI)

Objectif : Favoriser le changement progressif des comportements des usagers de la route afin de réduire significativement les pertes en vie humaine.

## 04

### LE RENFORCEMENT DES DISPOSITIONS LÉGALES

#### MESURE N°10 CONSÉQUENCES JURIDIQUES

Objectifs : Assurer les conséquences juridiques des infractions routières pour une meilleure sécurité routière

# 01

## L'ENGAGEMENT CITOYEN DE TOUS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### MESURE N°1: GESTION RENFORCÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Objectif : Améliorer le cadre institutionnel de gestion et la coordination de la sécurité routière.

#### Les Causes :

- Un cadre institutionnel de gestion de la sécurité inadapté
- Une coordination insuffisante des actions des acteurs de la sécurité routière.
- L'obsolescence des dispositions légales et réglementaires.

#### Mesures récentes :

- Mise en place de la commission nationale de sécurité routière avec à son sein toutes les administrations impliquées dans la sécurité routière.
- Améliorer le leadership et la coordination de la sécurité routière.
- Décentraliser la gestion de la sécurité routière.
- Révision de plusieurs dispositions légales et réglementaire.
- Garantir un financement suffisant et durable de la sécurité routière.
- Améliorer le système d'information sur les accidents et les victimes.

### LA MESURE

- **Création** en cours d'un Comité Interministériel Permanent sur la Sécurité Routière (CIPSR) présidé par le Premier Ministre et dont le Secrétariat sera assuré par le Ministère des transports et composé des Ministères et structures publiques intervenant dans la sécurité routière.
- **Mettre en place** des comités régionaux, départementaux et locaux regroupant les représentants de tous les acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière au plan local à l'instar du Comité Interministériel. Création des Comités Régionaux de sécurité routière présidés par les Préfets comprenant les intervenants, les représentants de la société civile et les acteurs du transport routier.
- **Prise du** décret portant transfert de compétence aux collectivités territoriales.
- **Faciliter la mise en place** d'une coordination des associations professionnelles et ONG de sécurité routière.

## LA MESURE

- **Redéfinir et élargir** les missions et attributions de l'OSER (Office de Sécurité Routière). Repositionner l'OSER dans la chaîne décisionnelle.
- **Prendre des mesures d'accompagnement et d'adaptation** à la réforme des examens par la mise à niveau des autoécoles (acquisition de matériels informatiques et de véhicules homologués pour les cours de conduite) à travers une garantie de l'état en vue de préserver des emplois tout en mettant en œuvre l'ensemble de la réforme.
- **Réviser et adapter** la législation et la réglementation afin de durcir les sanctions des infractions de la circulation. Simplifier les procédures et mettre en place une coordination plus efficace entre les pôles de contrôle-répression-sanction (Police-Gendarmerie-Justice).



## MESURE N°2,3 et 4 : COMPORTEMENTS ET USAGERS SÛRS

**Objectif : Protéger les usagers de la route comme les piétons et les utilisateurs de 2-3 roues motorisées. Améliorer le comportement des conducteurs et faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de conduire de l'ampleur de leurs responsabilités.**

**91% des accidents sont liés aux comportements des conducteurs et des usagers de la route.**

Les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes. Depuis 2016, le décret a été publié, instaurant un nouveau code de la route (Décret 2016-864 du 3 novembre 2016)

**Les véhicules particuliers sont responsables de 24% des tués et les 2-3 roues sont responsables de 25% des tués.**

### Les Causes :

- L'insuffisance de la sensibilisation des piétons à la sécurité routière notamment en milieu scolaire.
- La prolifération des motos et tricycles (2 et 3 roues) comme nouveaux modes de transport sans réglementation contraignante de leur utilisation notamment en milieu urbain.
- La vitesse excessive sur les routes.
- La consommation d'alcool et autres stupéfiants pour les conducteurs.
- La corruption dans les examens de permis de conduire.
- La corruption dans le contrôle routier.

## LA MESURE

### Les piétons :

- **Intégrer la sécurité routière** dans les projets d'aménagement urbain.
- **Élaborer** un guide commun pour unifier la signalisation et les aménagements de sécurité en milieu urbain, faire adopter ce guide par le CIPSR et former les municipalités sur le contenu du guide.
- **Construction** de 3 passerelles piétons sur la voie express de Yopougon : 1 zone industrielle et 2 à GESCO.
- **Aménager** les intersections en milieu urbain : cheminement dédié et protégé, passage piéton, plan de feu, temps de sécurité, libération du domaine public.
- **Auditer** les projets urbains en termes d'intégration de la sécurité routière.
- **Mettre en place** des campagnes de sensibilisation ciblées sur les piétons.
- **Inscription** de la Sécurité Routière au programme scolaire des établissements d'enseignement primaire. Améliorer l'éducation des écoliers : former les enseignants du primaire, les IEP et les directeurs de CAFOP sur les aspects de la sécurité routière ; fournir des supports d'éducation routière pour les écoliers ; créer des clubs de sécurité routière dans les écoles.
- **Renforcer** le contrôle routier et forcer le respect de la priorité des piétons.

## Deux-trois roues :

- **Renforcement** de l'éducation et de la sensibilisation des conducteurs des 2 et 3 roues.
- **Immatriculation et visite technique obligatoire** de tous les véhicules motorisés y compris les 2 et 3 roues (quelle que soit la cylindrée dans les grandes agglomérations).
- **Appliquer** l'obligation du permis A.
- **Rendre** obligatoire le port du casque pour les conducteurs des motos et tricycles.
- **Mettre à niveau** les règles de l'homologation des casques.
- **Obligation** de disposer d'une assurance.
- **Identifier** les zones à risques et proposer des solutions adéquates d'aménagement de sécurité.
- **Faciliter** le déplacement plus sûr des 2-3 roues dans le périmètre urbain et interurbain. Adopter et mettre en œuvre un plan de circulation spécifique pour les motos et tricycles avec des panneaux de signalisation adéquats dans le District d'Abidjan.
- **Mettre en place** un projet pilote pour la construction d'une voie dédiée aux 2-3 roues dans une autre ville importante (ex. Yamoussoukro, Ferké).



## TOUS

- **Organisation** de 4 grandes campagnes par an (période de saison sèche, de pluies et des grandes fêtes) de sensibilisation-répression en liaison avec les Ministères en charge de la Défense et de l'Intérieur, sur les principaux axes d'Abidjan et les axes accidentogènes.

### Éduquer et sensibiliser les conducteurs grâce à :

- L'achèvement de la réforme du permis de conduire par la dématérialisation de l'évaluation des candidats et l'assainissement des auto-écoles.
- La préparation et l'aboutissement des textes d'application nécessaires pour la mise à niveau du secteur de l'enseignement de la conduite :
  1. En établissant un Programme National de l'Enseignement de la Conduite (PNEC)
  2. En mettant à niveau l'accès à la profession d'auto-école
  3. En mettant à niveau l'examen pratique du permis de conduire et la formation des examinateurs
  4. En élaborant une nouvelle base de questions pour l'examen théorique du permis de conduire.
- Mise en oeuvre du CACR
- Une campagne de communication et de sensibilisation reposant sur :
  - Le respect des règles de circulation
  - Le port de la ceinture
  - Le risque de l'excès de vitesse
  - La conduite sous l'effet de l'alcool et de la drogue
  - L'interdiction du téléphone au volant
  - Les comportements à risque



## Suivie d'une campagne visant à annoncer la répression des infractions au code de la route jusqu'à fin octobre 2021.

- **En renforçant** la sensibilisation via les réseaux sociaux et la presse, mais aussi par sms.
- **En renforçant** les campagnes de proximité (dans les gares, les communautés, les stations d'essence, avec les compagnies de transport à grande flotte, dans les lieux de culte, dans les établissements scolaires et universitaires).
- **En installant** sur les autoroutes du nord et de Grand Bassam des panneaux d'informations routières à messages variables.
- **En renforçant** la signalisation routière à Abidjan et sur les principaux axes interurbains accidentogènes.
- **En rendant** le port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les sièges arrières des véhicules privés, ainsi que pour tous les occupants d'autres types de véhicules, tels que les taxis, les véhicules de services publics, police, gendarmerie, ambulance, incendies, véhicules de livraison, etc.



# 02

## L'EFFICIENCE DE LA RIPOSTE

### MESURE N°5 SOINS POST-ACCIDENTS SÛRS

**Objectif : Améliorer la prise en charge des victimes d'accidents**

De 2013 à 2019, l'on a observé un accroissement de :

- 21% pour les accidents
- 37% pour les blessés
- 79% pour les tués

#### LA MESURE

- **Réduire** le temps d'intervention après l'accident.
- **Améliorer** les services d'urgence : Établir des protocoles officiels pour la prise en charge des blessés suite à un accident de la circulation.
- **Augmenter** la couverture du SAMU dans le pays.  
**Doter** le SAMU de ressources humaines, matérielles et financières nécessaires pour couvrir les principaux axes accidentogènes (ex. Grand Bassam - Aboisso, Abidjan - Frontière Burkina Faso).
- **Étendre** la couverture du Fonds de Garantie Automobile (FGA) à la prise en charge de toutes les victimes des accidents admises aux urgences des hôpitaux publics.
- **Accélérer** les procédures de dédommagement des victimes des accidents par les assureurs.
- **Annuler** les frais administratifs des démarches d'indemnisation des victimes (GSPM, Police, hôpitaux publics ...).
- **Promouvoir** la sécurité routière : Diffuser des statistiques annuelles des accidents et des points noirs à tous les acteurs concernés.
- **Former** les ONG et associations pour la mise en place de campagnes de communication et sensibilisation.



## MESURE N°6 VÉHICULES SÛRS

**Objectif : Améliorer la sécurité des véhicules.**

*Les piétons et les usagers des 2-3 roues représentent 60% des tués contre 40% pour les passagers des autres véhicules.*

### Les Causes :

- La **vétusté** du parc automobile.
- Les **défaillances** mécaniques des véhicules : 6%
- Les véhicules n'ayant pas effectué de visite technique sont passés de 423 527 en 2013 à 811 317 en 2020 soit un peu plus de 65,7% du parc roulant. Sur la même période, les accidents ont connu une croissance de 21%.
- **L'utilisation illégale** du gaz butane dans les véhicules munis de dispositifs artisanaux et notamment à Yamoussoukro, Aboisso, San Pedro, Bouaké, Anyama et Yopougon.

### Mesures récentes :

- Rajeunissement du parc automobile (décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 et décret n°2017-793 du 06 décembre 2017)
- De 2013 à 2020, le parc est passé de 834 467 à 1 234 844 soit une croissance globale de 48%.

## LA MESURE

- **Renforcer** le contrôle de la visite technique pour les voitures et organiser des contre-visites.
- **Mener** une vaste opération de contrôle des attestations de visite technique à Abidjan et sur les voies accidentogènes.
- **Réviser** les règles d'homologation des véhicules légers et exiger un minimum d'éléments de sécurité active et passive.
- **Sensibiliser** les usagers du transport routier sur l'interdiction formelle de l'utilisation du gaz butane comme source d'énergie dans les véhicules. Rappeler aux structures techniques agréées par le Ministère des Transports la réglementation en vigueur.



## MESURE N°7 DES TRANSPORTS ET MARCHANDISES SÛRES

**Objectif : Améliorer la sécurité des transports en commun et de marchandises**

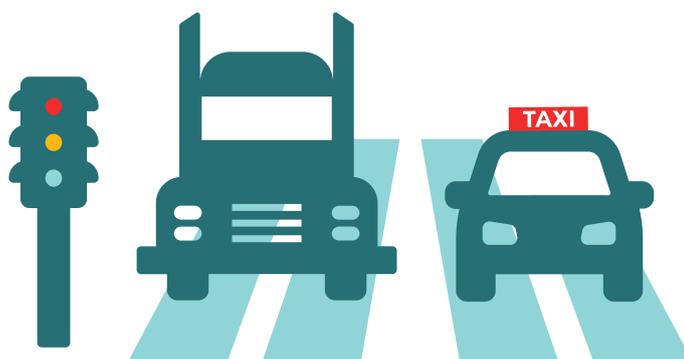
*Les poids lourds sont responsables de 8 % des tués et les minicars et autocars sont responsables de 23% des tués.*

### Mesures récentes :

- L'institution d'une Attestation de Capacité Professionnelle pour les transporteurs et du Certificat d'Aptitude de Conducteur Routier, CACR (Décret 2015-269 du 22 avril 2015 et décret 2016-864 du 3 novembre 2016).
- La formation d'environ 8.000 acteurs du transport routier (gestionnaires et conducteurs) financée par l'Union Européenne et la Banque Mondiale.
- La réinstauration de plages horaires pour les poids lourds.

### LA MESURE

- **Former et recycler** les conducteurs professionnels. Organiser des sessions de formation au profit des professionnels, ciblant 1.000 conducteurs professionnels.
- **Accélérer** la professionnalisation des conducteurs routiers par la détention du Certificat d'Aptitude de Conducteur Routier (CACR), notamment pour les véhicules de transport en commun.
- **Rendre obligatoire** le CACR au 1er janvier 2022 pour les chauffeurs de véhicules de plus de 16 tonnes ainsi que pour les chauffeurs de cars de transport de plus de 22 passagers. Étendre cette obligation à tous les chauffeurs professionnels à compter du 1er janvier 2023.
- **Assainir** le parc automobile en créant des mesures d'incitation (financière, fiscales, etc.) pour la rénovation des véhicules à utilisation professionnelle.
- **Equiper** les infrastructures routières avec des éléments pour les poids lourds.
- **Renforcer** la répression. Renforcer le contrôle du temps de conduite et de la durée de repos. Contrôler le respect des règles de transport.
- **Renforcer** le contrôle de l'état des camions et des véhicules de transport en commun (taxis-compteurs, minibus « gbakas », taxis collectifs « woro-woro »).
- **Durcir** le contrôle technique des véhicules à utilisation professionnelle.



# 03

## L'ANTICIPATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### MESURE N°8 ROUTES ET VITESSES SÛRES

**Objectif :** Assurer une mobilité sûre dans les zones urbaines et réduire l'accidentalité de certains axes urbains.

Les zones fortement accidentogènes concernent 4 principaux axes : Abidjan - Ouangologdougou ; Abidjan - Abengourou ; Abidjan - Bonoua - Noé ; Yamoussoukro - Bouaflé - Daloa.

#### Les Causes :

- **L'insuffisance** de moyens pour les forces de l'ordre dédiées au contrôle routier.
- **L'incivisme** croissant au sein des populations et la persistance de la défiance de l'autorité de l'Etat.
- **La répression insuffisante** des infractions au code de la route contribue à aggraver l'incivisme des usagers.

#### LA MESURE

L'approbation par le Conseil des Ministres de la concession pour la mise en place du Système de Transport Intelligent (Décret 2021-64 du 3 février 2021).

- **Créer et mettre** en place un fonds spécial de sécurité routière (FSSR) permettant la sécurisation des ressources mobilisées et consacrées à la sécurité routière.
- **Renforcer** le contrôle-répression sur les axes les plus accidentogènes. Renforcer les contrôles routiers par les Forces de l'Ordre, à Abidjan et sur les principaux axes interurbains accidentogènes recensés.
- **Renforcer** les contrôles de police sur les chauffeurs de transports en commun (taxis) dans les zones urbaines, ciblés sur : la vérification du permis de conduire et le permis pour l'exercice du service public.
- **Faciliter** l'enlèvement rapide des véhicules en panne ou accidentés par un service de dépannage 24h/24.



## Vitesses

- **Réviser** les limites de vitesse des axes les plus accidentogènes. Adapter la vitesse limite dans les zones identifiées à haut risque : en installant la signalisation verticale et les marquages nécessaires ; en installant des bandes rugueuses et des ralentisseurs de vitesse adéquats.
- **Adopter progressivement** la vitesse limite maximale de 50 km/h dans les zones urbaines.
- **Étendre** le Système de Transport Intelligent (STI) sur les axes interurbains ayant enregistrés des accidents graves.
- **Acquérir** des radars fixes et des radars mobiles embarqués et reliés à un centre de traitement d'informations (Étendre la vidéo verbalisation aux autoroutes et aux routes nationales).
- **Installer** et maintenir 50 radars fixes au niveau des sections à haut risque du réseau routier national.

## Améliorer les infrastructures :

- **Élaborer** et mettre en place un programme pluriannuel pour l'identification et le traitement des points noirs et zones d'accumulation d'accidents.
- **Réaliser** des études de sécurité routière spécifiques des axes interurbains pour identifier les zones à haut risque et proposer des solutions d'aménagement adéquates.
- **Améliorer** la sécurité des infrastructures routières à travers leur conception. Réaliser des audits de sécurité de toutes les nouvelles routes.
- **Améliorer** la sécurité des infrastructures routières existantes. Réaliser des études de sécurité routière spécifiques des axes interurbains pour identifier les zones à haut risque et proposer des solutions d'aménagement adéquates. Protéger les abords de routes (1200 km) par l'enlèvement des obstacles dangereux ou l'installation de barrières de protection.
- **Réaliser** des audits de sécurité routière sur certains axes : Abidjan - Ouangolo (A3), Abidjan - Noé (A100) avec installation de dispositifs de sécurité routière sur lesdits axes (ralentisseurs).



## MESURE N°9 L'INSTAURATION D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT (STI)

**Objectif : favoriser le changement progressif des comportements des usagers de la route afin de réduire significativement les pertes en vies humaines.**

### Les Causes :

La gestion électronique des infractions repose essentiellement sur la lecture automatisée de la plaque d'immatriculation du véhicule et la notification de l'infraction au propriétaire dudit véhicule dont l'identité est mentionnée sur la carte grise.

Il importe donc que la carte grise du véhicule soit effectivement établie au nom du propriétaire et que la plaque d'immatriculation soit réglementaire et lisible.

Il ressort de la phase expérimentale de la mise en œuvre du STI qu'il existe des opérations de mutation de cartes grises qui ne sont pas achevées. Il est à noter également des cas de plusieurs cessions successives (trois, quatre voire cinq) inachevées. Ainsi, des acquéreurs de véhicules cédés continuent d'utiliser la carte grise portant le nom du premier propriétaire qui, la plupart du temps, n'est plus joignable.

On note dans la circulation, la présence d'engins motorisés ne disposant pas de plaques d'immatriculation ou dont la plaque d'immatriculation est altérée, illisible voire non réglementaire.

Cette situation est à mettre certes au compte de la négligence de certains usagers mais aussi à la lourdeur administrative dans les procédures.

### Mesures récentes :

Sanctionner tout contrevenant au décret n°2016-864 du 03 novembre 2016 réglementant l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. Le décret stipule que l'immatriculation est préalable à la mise en circulation des véhicules automobiles, des remorques dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 750 kg ou des semi-remorques.

## LA MESURE

### Mutation des véhicules :

- Accélérer les opérations de mutation et d'édition des cartes grises notamment par : la révision des textes réglementaires sur le processus de mutation par le retrait de l'obligation physique de légalisation des fiches dans les Mairies et de visas des Commissariats qui n'est prévue par aucun texte ; l'interconnexion des administrations publiques intervenant dans les procédures de délivrance des titres de transport en général et dans la procédure de mutation en particulier.
- En ce qui concerne particulièrement les possesseurs de véhicules qui n'ont pas leur nom sur les cartes grises, il s'agira dans le cadre d'une procédure accélérée, de mettre en ligne pour une durée de trois mois, un imprimé de demande de carte grise à renseigner sous leur seule responsabilité, pour l'obtention de cette carte à leur profit. L'imprimé de demande de carte grise prévue mentionnera l'état de la réglementation en cas de fausses déclarations, déclarations mensongères ou de faux.

### Les plaques d'immatriculation :

- En vue d'accélérer la fabrication et la pose des plaques, il est prévu la dématérialisation du processus d'immatriculation des véhicules par la mise en place d'une plateforme digitale d'interconnexion de toutes les structures intervenant dans les opérations d'immatriculation des véhicules ainsi que la réduction du nombre des différentes étapes.

- Aussi, afin de permettre la mise en œuvre effective du STI, un délai de trois mois, à compter du 1er septembre 2021 est accordé à tout automobiliste pour se conformer à la réglementation en vigueur.
- A cet effet, un numéro vert sera ouvert pour recueillir les requêtes des usagers, donner des informations relatives aux opérations de mutation ou de pose des plaques et pour prendre des rendez-vous en vue de la finalisation des opérations en cours.

**Rappel :**

Les Administrations utilisatrices de véhicules automobiles de service ou de fonction peuvent procéder à la double immatriculation des dits véhicules en liaison avec les services compétents de l'Etat et l'apposition de plaques banalisées n'est pas réglementaire.



**MESURE N°10 CONSÉQUENCES JURIDIQUES**

Objectif : Assurer les conséquences juridiques des infractions routières pour une meilleure sécurité routière

**Les Causes :**

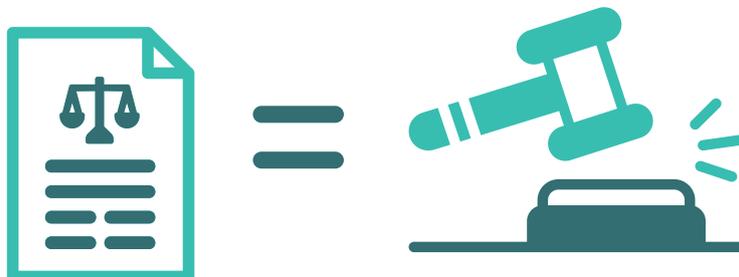
Les poids lourds sont responsables de 8 % des tués, et les minicars et autocars sont responsables de 23% des tués.

La Circulation routière entraîne de nombreuses pertes en vies humaines, endeuille et fragilise ainsi de nombreuses familles. La Circulaire N°2, relative à la répression des homicides et blessures involontaires en matière d'accidents de la voie publique, est décidée le 26 janvier 2017.

**LA MESURE**

- La Circulaire N°3 du 19 juillet 2017 règle la répression des infractions graves commises à l'occasion des accidents de la circulation. Cette circulaire a pour objet d'inviter les Procureurs généraux auprès des Cours d'Appel à veiller à la stricte application de la loi pénale relative à la poursuite et à la répression des infractions graves commises à l'occasion des accidents sur la voie publique. Les chefs des parquets devront, en outre, engager des poursuites, dans les mêmes conditions, contre les propriétaires et/ou les personnes responsables de la mise en circulation des véhicules en cause, du chef de mise en danger d'autrui conformément à l'article 393 du Code pénal, lorsqu'il est avéré que lesdits véhicules sont en état défectueux et ne remplissent pas les conditions techniques pour leur mise en circulation.

ARTICLE 393 : Constitue la mise en danger d'autrui, toute violation manifeste et délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement. Est puni d'un emprisonnement d'un à trois ans et d'une amende de 300.000 à 3.000.000 de francs, quiconque met en danger autrui.



## **Plus de vingt mesures ont été adoptées, afin de renforcer légalement le système de transport intelligent, le STI. Toutes ces mesures ont pour objectif de donner un cadre sécurisant à tous les usagers de la route.**

### **MESURE 11**

Ordonnance portant règles applicables en matière de transport intelligent.

### **MESURE 12**

Décret portant procédure de traitement des infractions détectées par tout système de transport intelligent.

### **MESURE 13**

Décret relatif aux modalités d'application de la loi n°2003\_208 du 7 juillet 2003 portant transfert de compétences de l'État aux Collectivités territoriales.

### **MESURE 14**

Décret réglementant l'usage des motocyclettes, des trycycles et des quadricycles à des fins de transport sur les voies routières ouvertes à la circulation publique.

### **MESURE 15**

Décret relatif à la distribution par les engins à deux roues, de nourriture, colis et autres objets de faible poids.

### **MESURE 16**

CCM sur l'utilisation du gaz butane comme carburant.

A la fin de cette CCM, il sera demandé au CDM d'autoriser le démantèlement des réseaux des installateurs des dispositifs dans les véhicules et des points d'approvisionnement d'autoriser le MT et le MIS et le PEER à procéder à une campagne de sensibilisation des transporteurs. La CCM devra indiquer que pour les villes comme Yamoussoukro, la fin de l'utilisation du gaz butane comme carburant entrainera une augmentation du cout du transport.

### MESURE 17

Décret portant création, organisation et fonctionnement de la nouvelle autorité dédiée à la sécurité routière (en lieu et place de l'OSER).

### MESURE 18

Décret portant homologation des véhicules et équipements de sécurité routière.

### MESURE 19

Décret modifiant l'article du décret n°2016-864 du 03 Novembre 2016 portant réglementation de l'usage des voies routière ouvertes à la circulation publique.

### MESURE 20

Décret instituant une enquête administrative et technique portant sur les accidents graves de la circulation routière.

### MESURE 21

Décret déterminant les conditions et modalités de création et d'exploitation d'auto-école.

### MESURE 22

Communication relative à la procédure de mutation des véhicules automobiles dont les vendeurs sont introuvables et d'immatriculation des véhicules automobiles ne disposant pas de plaques d'immatriculation, ou dont les plaques sont illisibles, détériorées ou fantaisistes.



# Conclusion

---

Ces actions et mesures sont mises en place suivant deux périodes : court terme (2021) et moyen terme (2023). La mise en œuvre des mesures à court terme devrait permettre de stabiliser, puis de réduire le nombre et la gravité des accidents sur nos routes. Car en plus d'être un problème de santé publique, l'insécurité routière constitue un véritable frein au développement socio-économique du pays. Les pertes en vies humaines et les conséquences des accidents de la circulation routière, absorbent environ 3% du PIB de la Côte d'Ivoire, et les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes.

Pour inverser cette tendance, la sécurité routière doit donc figurer en première ligne dans les stratégies globales de développement de la Côte d'Ivoire.

**# STOP À L'INCIVISME  
# SUR LA ROUTE**

# GLOSSAIRE

---

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>AGEROUTE</b> | Agence de Gestion des Routes  |
| <b>ASA-CI</b>   | Association des Sociétés d'Assurances de Côte d'Ivoire              |
| <b>CISR</b>     | Commission Interministérielle de la Sécurité Routière               |
| <b>DGDDL</b>    | Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local |
| <b>DGIR</b>     | Direction Générale des Infrastructures Routières                    |
| <b>DGPN</b>     | Direction Générale de la Police Nationale                           |
| <b>DGS</b>      | Direction Générale de la Santé                                      |
| <b>DFTTC</b>    | Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation   |
| <b>GESACI</b>   | Gestion des Accidents en Côte d'Ivoire                              |
| <b>MDT</b>      | Ministère des Transports  |
| <b>MIE</b>      | Ministère des Infrastructures Économiques                           |
| <b>MSLS</b>     | Ministère de la Santé et de la Lutte contre le Sida                 |
| <b>ODD</b>      | Objectif de Développement Durable                                   |
| <b>OSER</b>     | Office de Sécurité Routière   |
| <b>ONG</b>      | Organisation Non Gouvernementale                                    |
| <b>PSSR</b>     | Police Spéciale de la Sécurité Routière                             |
| <b>SAMU</b>     | Service d'Aide Médicale d'Urgence                                   |
| <b>SICTA</b>    | Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile                 |
| <b>SSATP</b>    | Programme de Politiques de Transport en Afrique                     |
| <b>UEMOA</b>    | Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine                       |

# CONDUIRE C'EST RESPECTER LE CODE DE LA ROUTE



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## # STOP À L'INCIVISME SUR LA ROUTE



@Ministère des Transports



@Stop À L'incivisme Sur La Route

Direction de la Communication  
(+225) 225) 27 20 34 48 80 - 27 20 34 48 69