

INITIATIVE POUR LA SECURITE ROUTIERE AU SENEGAL *SENEGAL ROAD SAFETY INITIATIVE (SEN-RSI)*

CORRUPTION ET GENRE DANS LE SECTEUR ROUTIER AU SÉNÉGAL

Présentation du projet SENRSI

Initiative pour la sécurité routière au Sénégal ou « *Senegal Road Safety Initiative* » (SENRSI) est un programme qui s'inscrit dans la continuité du programme « *Roadmaps to security In Senegal and Burkina Faso* » devenu « *Sahel Road Safety Initiative* » réalisé dans un premier temps dans les régions de Tambacounda, Kaolack, Thiès (Mbour) et Ziguinchor; puis la deuxième phase a intégré les régions de Saint-Louis, Louga, Diourbel (Touba/Mbacké) et Matam. L'objectif était de « créer ou d'améliorer de façon mesurable la perception du public sur l'intégrité et l'efficacité de la police et de la gendarmerie en matière de sécurité routière au Sénégal et au Burkina Faso, ceci dans le but de faire des progrès concrets dans l'application des lois, la prévention mais aussi d'améliorer les méthodes de communication entre les différents acteurs ». SENRSI vit ainsi une nouvelle phase, diversifiant les cibles afin d'élargir le spectre de la recherche de solutions tout en intégrant de nouvelles approches en vue de la recherche de solutions innovantes pour une gouvernance efficace dans le secteur routier. La présente note est produite sur la base des résultats d'une étude intitulée : Genre et Corruption dans le secteur routier.

INTRODUCTION

Le Sénégal vit depuis quelques années dans une sorte de traumatisme continu du fait de la réalité de l'insécurité routière qui y règne. Ceci pourrait être le fait de plusieurs facteurs, tant conjoncturels que structurels, se conjuguant. Le facteur humain constitue la principale cause de ces accidents : excès de vitesse, imprudence des piétons, indiscipline des conducteurs de véhicules de transport public et de motos-taxis, le non-respect des règles du code de la route, les effets de l'alcool ou des stupéfiants au volant, l'état des routes, la vétusté du parc automobile mais également certaines pratiques déviantes. Parlant de ces pratiques déviantes, il convient d'abord de préciser que la route est un espace de transaction, d'interaction, de communication, de conflit, de collaboration, entre des parties prenantes aux profils très divers. Rappelons dans ce contexte un faible niveau de citoyenneté, une mauvaise interprétation du bien commun qui n'est pas conçu comme le « *bien de tout le monde* », mais plutôt comme le « *bien de personne* ».

Le Bureau régional de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour l'Afrique souligne qu'au Sénégal, vingt-sept mille (27 000) personnes sont victimes d'accidents sur la voie publique chaque année, dont onze mille (11 000) sont enregistrées à Dakar, la capitale sénégalaise. À partir de 2021, selon l'ONG Partners West Africa - Sénégal (PWA - Sénégal), les accidents de la route ont occasionné en moyenne Six cent quarante-quatre (644) décès par an au Sénégal sur une population de plus de 17 millions d'habitants. À titre de comparaison, en France, sur soixante-six (66) millions d'habitants, on a recensé trois cent cinq (305) tués en 2022 sur les routes selon la sécurité routière. Ceci illustre à suffisance la gravité du fléau au Sénégal. D'après les chiffres du ministère sénégalais des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, datés de 2017, l'insécurité routière coûte au moins 163 milliards de FCFA par an au Sénégal, soit 2% de son PIB. L'on pourrait bien évidemment ajouter à ces conséquences néfastes la dimension sociale, la dimension environnementale.

L'Etude sur la perception et le coût de la corruption au Sénégal commandité par l'OFNAC avait montré qu' : " un ensemble de composantes de la société qui initient la corruption, mais à des degrés divers. En effet, de l'avis des interviewés dans le grand public, les personnes riches et puissantes sont celles qui initient le plus la corruption. Elles totalisent un taux de citation de 26,2%. Après les riches, viennent les fonctionnaires. 19% des personnes interrogées les considèrent comme des vecteurs de corruption. Les acteurs politiques sont désignés par 11,9% des Sénégalais parmi les composantes de la société qui tentent le plus de corrompre. D'autres composantes de la société ont été citées par les enquêtés comme faisant partie des initiateurs de la corruption. Il s'agit des acteurs du transport (5,2%), des agents du secteur privé (2,4%), des pauvres (1,4%), des acteurs du secteur informel (1,3%) et des usagers (1,3%)."

À cet effet, cette nouvelle phase du projet de sécurité routière met un accent particulier sur la corruption et le genre dans le secteur routier, base de cette présence note.

Plusieurs pistes de solutions ont été explorées afin de lutter contre l'insécurité routière, notamment la définition d'un cadre juridique et institutionnel, la création de l'Agence nationale de la sécurité routière, la dématérialisation de certaines procédures, les efforts en termes d'infrastructures routières, la création du Train Express Régional, le Bus Rapide Transit (projet en cours), la mise en place d'un cadre préventif, etc. Malgré toutes ces décisions, l'insécurité routière reste un gros défi à relever par les autorités sénégalaises.

1- <https://www.afro.who.int/fr/news/pour-que-les-routes-ne-tuent-plus-au-senegal>

2- https://www.lemonde.fr/afrique/article/2023/01/10/au-senegal-des-mesures-fortes-annoncees-apres-l-accident-tragique-de-kafrine_6157296_3212.html

1. LA CORRUPTION : UN DÉTERMINANT À L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Fort de son positionnement sur la problématique de la sécurité routière et également de plusieurs actions capitalisées dans le secteur routier, l'ONG Partners West Africa - Sénégal, en partenariat avec PartnersGlobal et sur financement du département d'État américain à travers le Bureau international chargé de la lutte contre les stupéfiants et de l'application des lois (INL), a réalisé une étude permettant d'appréhender les comportements des acteurs gravitant autour du secteur routier, sur les pratiques des acteurs de prévention/lutte contre la corruption, les implications de l'intégration des femmes au sein des forces de défense et de sécurité, les effets potentiels que cette intégration pourrait avoir sur la mise en œuvre de l'application de la loi, des décisions de politiques publiques prises, la prévention de tous types trafics le long des corridors routiers, etc. D'ailleurs, "chez les professionnels, les domaines d'activités perçus comme étant les plus prolifiques en matière de corruption, sont le Transport/ Contrôle routier (23,8%) et l'Administration (19,7%)." Cette étude a concerné les régions de Dakar, Diourbel, Fatick, Kaolack, Kédougou, Louga, Matam, Tambacounda, Saint Louis, Thiès et Ziguinchor. Il s'agit d'une étude transversale descriptive alliant des enquêtes quantitatives et qualitatives. L'approche méthodologique a été une méthode mixte prenant en compte la dimension genre basée sur trois dimensions : une documentation auprès de la coordination et des partenaires du projet, une revue documentaire sur la problématique de la corruption et du genre dans le secteur routier et un travail de terrain par le biais d'enquêtes auprès de l'équipe de coordination du projet, des bénéficiaires, des partenaires d'exécution et des parties prenantes. 500 questionnaires et guides d'entretien environ ont été administrés et exploités dans cette présente étude.

1.1. LA PERCEPTION DE LA CORRUPTION

De l'étude, il ressort que :

- ◆ L'insécurité routière est en train de se transmuier en une question de santé publique du fait des effets néfastes, des traumatismes de diverses natures sur les populations au Sénégal ;
- ◆ Les pouvoirs publics, malgré un cadre juridique et institutionnel défini et plusieurs décisions préventives et répressives prises, ne sont pas parvenus à démêler de façon efficiente la problématique;
- ◆ Plusieurs facteurs tant conjoncturels que structurels se conjuguent et expliquent cette insécurité routière ;
- ◆ Parmi les facteurs, il ressort clairement que les comportements déviants impactent très négativement le secteur routier ;
- ◆ De ces comportements déviants, il ressort que les pratiques corruptives sont des déterminants essentiels à l'insécurité routière au Sénégal³ ;
- ◆ Tous les usagers de la route sont concernés par ces pratiques corruptives qui gangrènent ce secteur ;
- ◆ La femme serait perçue comme moins corruptible mais force est de constater que très peu de femmes officient dans le secteur routier ;
- ◆ La dématérialisation serait un outil efficace de prévention/lutte contre la corruption aussi bien dans la délivrance des pièces afférentes à la conduite que dans le contrôle routier.

3 - Etude sur la perception de la perception et le coût de la corruption au Sénégal (OFNAC – 2016-2017), page 51

4 - Ibid. page 55

Ainsi, en affinant autour de ce dernier facteur et en questionnant le rapport de certaines catégories d'acteurs sénégalais à la corruption en général et à la corruption dans le secteur routier, l'on retient que le secteur routier constitue l'un des secteurs voire le secteur le plus affecté par la corruption au Sénégal . Ce lien entre corruption et insécurité routière semble être ignoré par les pouvoirs. En effet, des mesures adoptées en vue de combattre l'insécurité routière, ne visent spécialement pas la prévention/lutte contre la corruption, bien qu'elles soient de nature à neutraliser leur efficacité.

La corruption se présente en Afrique et particulièrement au Sénégal comme systémique : elle s'érige en système et se retrouve à tous les échelons de l'État et serait même culturellement ancrée dans nos mœurs. À titre illustratif, il est courant, pour légitimer certaines pratiques corruptives, de convoquer le « maccaat » ou le « njegu guro » (corruption en wolof), etc. Elle est généralisée aussi bien auprès des gouvernés que des gouvernants : elle serait plus la règle que l'exception. Cette forme endémique constitue sans doute la véritable cause de plusieurs contre-performances dans la mise en œuvre des politiques publiques, de crises dans plusieurs secteurs et donc du sous- développement.

Dans le même ordre d'idées, il ressort de l'étude :

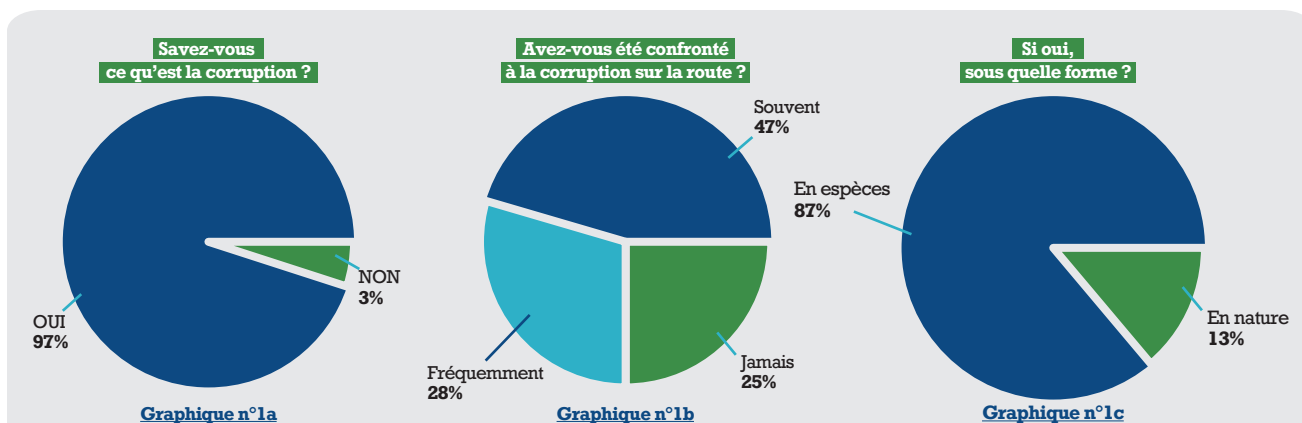
La quasi-totalité des répondants soit 97 % affirment connaître la corruption (graphique 1a) ;

La corruption routière reste, par conséquent, une pratique courante au Sénégal car 47% des répondants affirment avoir souvent été confronté à la corruption alors que 28% l'estiment fréquemment (Graphique N°1b). Ces résultats ne font que confirmer ceux d'enquêtes précédentes mais qui n'étaient pas spécifiques au secteur routier ;

Des dix régions ciblées par l'enquête, il apparaît que les régions les moins affectées sont Ziguinchor, Louga, et Kaolack avec respectivement 48%, 36% et 35% de répondants n'ayant jamais été confrontés à la corruption. Les pratiques corruptives sont plus fréquentes dans un ordre décroissant dans les régions de Matam, Thiès, Diourbel et Kédougou avec respectivement des taux de 59%, 50%, 46% et 45%. On observe que dans toutes les régions le nombre de répondants ayant affirmé avoir subi la corruption est toujours supérieur au nombre de répondants n'ayant jamais été confrontés à la corruption ;

Dans 87% des cas (graphique N°1c), dans les régions considérées, la corruption sur les routes prend la forme d'une remise d'une somme d'argent et dans seulement 13% des cas en nature.

Ci-dessous quelques graphiques qui renseignent sur la réalité et la prégnance de la corruption de manière systémique et également spécifiquement dans le secteur du transport :



Graphique 1 : Perception de la corruption dans le secteur routier par les populations civiles

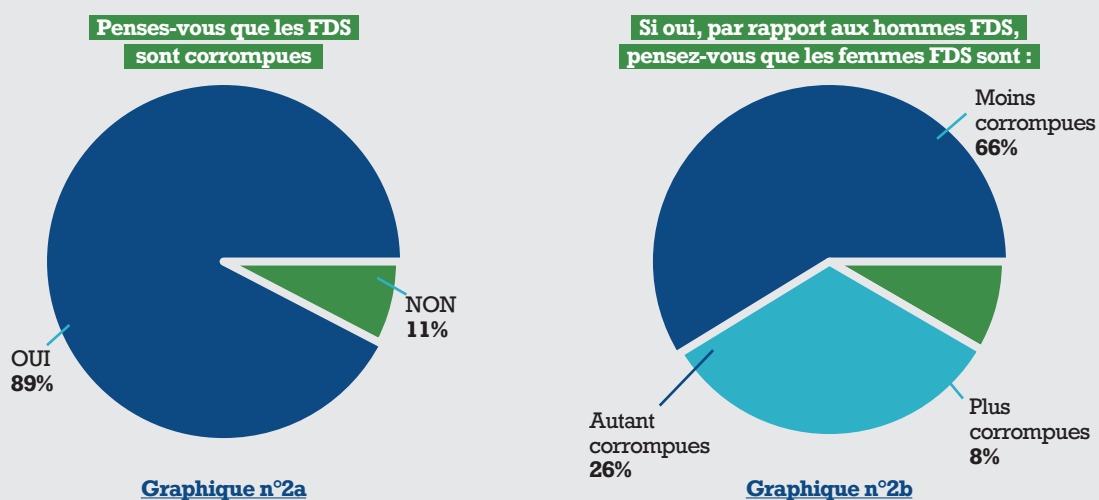
Les principales raisons qui ressortent de l'enquête sont : la faiblesse des salaires, la pauvreté, les conditions de travail ou encore l'absence de volonté politique pour respectivement 26%, 23%, 19% et 17% des répondants.

1.2. L'INTÉGRATION DU GENRE COMME STRATÉGIE DE PRÉVENTION/LUTTE CONTRE LA CORRUPTION.

Dans la recherche de solutions, plusieurs pistes sont explorées, toutefois, la problématique de la sécurité routière reste une « bastille à conquérir ». Les hypothèses testées dans le cadre de l'étude renforcent les perspectives d'une intégration de la dimension genre dans la prévention/lutte contre la corruption qui est un déterminant principal à l'insécurité routière. Cependant, l'intégration du genre va concerner aussi bien le citoyen lambda, que les forces de défense et de sécurité (FDS) si l'on sait que la féminisation de plus en plus des corps habillés est devenue une réalité. En effet, 89% des répondants (Graphique N°2a) considèrent les Forces de défense et de sécurité comme étant corrompues. Toutefois, si l'on adresse la dimension sexo-spécifique dans le cadre de l'étude :

- ◆ pour une forte majorité des répondants, soit 66%, les femmes FDS sont moins corrompues que les hommes FDS. Seuls 8% des répondants pensent que les femmes FDS sont plus corrompues que les hommes FDS (Graphique N°2b);
- ◆ pour 65% des répondants, l'intégration des femmes au sein des FDS peut ainsi constituer une approche efficace de lutte contre la corruption.

Les graphiques présentés ci-dessous permettent de mieux apprécier les réponses :



Graphique 2 : Perception de la corruption des corps habillés par les populations civiles

L'intégration des femmes au sein des FDS pourrait, pour la majorité des répondants des différentes régions du champ de l'étude, constituer une approche efficace de prévention/lutte contre l'insécurité routière.

Exception faite de la région de Louga avec seulement 7% des répondants qui y seraient favorables, la majorité des répondants des autres régions se sont prononcés en faveur de l'intégration des femmes au sein des FDS comme une approche potentiellement efficace de lutte contre l'insécurité routière. Pour les autres régions, le score le plus faible, soit 52%, a été relevé dans la région de Kédougou. Les plus forts taux ont été notés dans les régions de Matam et de Diourbel avec respectivement 85% et 83%.

Tous les instruments internationaux de lutte contre la corruption (Nations Unies (NU), Union Africaine (UA), Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO), etc.) évoquent la participation de la société civile et des médias en insistant sur la mise en place de programmes éducatifs et de formation, mais n'intègrent pas explicitement la dimension genre. Cette perspective est donc à envisager dans la mise en œuvre de ces instruments. Pour combattre la corruption, des initiatives genre devraient être prises en compte car plusieurs études sur le lien entre genre et corruption montrent que le phénomène affecte plus les femmes que les hommes, que le genre détermine bien souvent la monnaie d'échange dans les pratiques corruptrices telles que les extorsions sexuelles. Ces études révèlent aussi que les femmes sont généralement moins corrompues que les hommes et qu'une participation accrue des femmes dans la vie politique entraîne une réduction de la pauvreté.

Concernant le genre et secteur routier, il faut remarquer la sous-représentativité des femmes dans ce secteur qui induit une prise en compte insuffisante de cette composante tant dans la prévention de la sécurité routière, que dans les métiers du secteur avec des stéréotypes de genre qu'il faudra déconstruire. Les informations recueillies dans cette présente étude montrent qu'elles sont également particulièrement affectées dans leurs conditions de femme par les dysfonctionnements actuels du secteur à la fois en termes de / d':



sécurité individuelle, collective (familiale) en tant que fille, femme, future mère, mère avec jeune enfant ou progéniture en bas âge, que professionnel en tant qu'employeur ou agent ou employée dans le secteur formel (conductrices, receveuses, contrôleuses, mécaniciennes professionnelles, etc.) et autres et informel (vendeuse ambulantes, restauratrice dans les zones environnantes, etc.)



protection sociale (précarité, exposition à des inconforts et/ou harcèlements, autres types de violences faites à ces femmes et enfants induits par l'activité concernée et éventuelles extorsions de genre) et

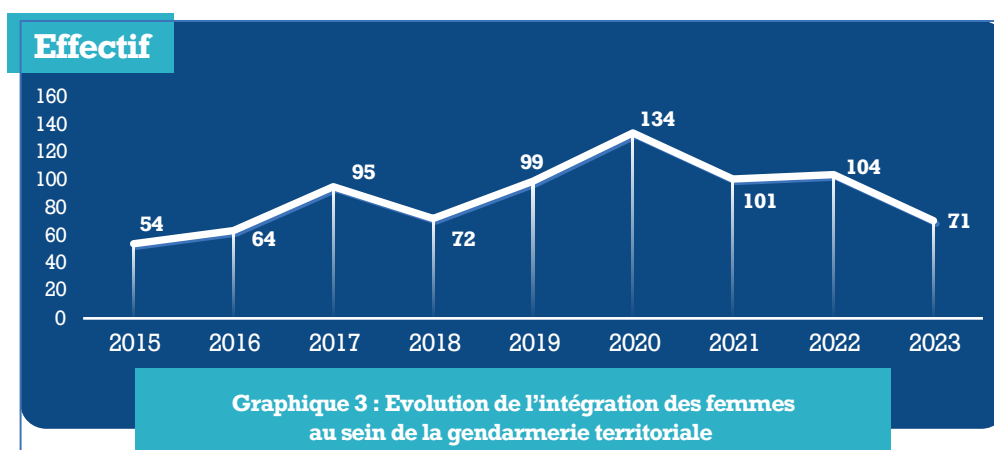


équité : face à l'attribution ou aux opportunités qu'offrent la formation et les métiers relatifs à la route.

En lien avec la corruption, plusieurs études montrent que les femmes gouvernent et gèrent mieux les deniers dans les sociétés de transport, qu'elles excellent dans leurs secteurs d'activité et apparaissent comme très peu corruptibles même dans la perception recueillie auprès des usagers de la route en l'occurrence en ce qui concerne les femmes FDS, même si ces dernières rencontrent des obstacles de genre.

Intégration des femmes dans le secteur routier : l'exemple de la gendarmerie nationale

Même si elle est en « dent de scie », le graphique 3 montre une évolution régulière, de 2015 à 2023, de l'intégration des femmes gendarmes au sein de la gendarmerie territoriale. Bien qu'elle soit l'un des corps à accueillir tardivement les femmes – la Gendarmerie a commencé à intégrer les premières femmes au sein de son personnel en 2006. Si en 2007, le personnel militaire féminin ne représentait que 4% des effectifs de l'Armée, ce pourcentage était en hausse en 2010 où 11% des recrues de la Gendarmerie étaient des femmes. Cette tendance de féminisation de la gendarmerie, qui couvre plus de 70% du territoire national, aurait participé à préserver son image et garder la confiance des citoyens. Il convient de préciser que la gendarmerie territoriale est en charge des aspects relatifs à la sécurité routière.



Cette présence des femmes, que l'on retrouve de plus en plus dans les pelotons de la circulation, participerait à maintenir la perception positive des citoyens, qui considère la gendarmerie comme le corps le moins corrompu dans le secteur routier. Le pic de féminisation est atteint en 2020, année de célébration de l'intégration du genre en son sein. Par la suite, la féminisation souhaitée des missions de maintien de paix expliquerait la baisse de l'effectif féminin, de près de 30 femmes gendarmes en 2023 au Sénégal. Il faut rappeler que le Sénégal a envoyé des contingents avec un taux plus élevé de femmes FDS, afin de nous conformer aux normes onusiennes et participer à la prévention/lutte contre les violences basées sur le genre (VBG). Ce projet de sécurité routière, « Sénégal Road Safety Initiative », a démontré que la prévention de l'insécurité routière englobe tous les types de trafics, la criminalité transfrontalière, les défis de mobilité nationale et régionale, les motocyclettes qui sont de plus en plus utilisées aussi bien pour commettre des forfaits par les organisations d'extrémistes violents (OEV) que pour recruter les jeunes mais également perpétrer des attaques terroristes (rapt de filles, les enfants, les femmes à bord de centaines de motos au Niger, au Nigeria, au Burkina Faso etc.). Pour ce faire, il serait également indiqué de mener un plaidoyer afin de montrer que la lutte contre la corruption permettrait également de juguler les VBG dans ces zones où les routes sont criminogènes et affecteraient plus les femmes et les enfants.

2. SOLUTIONS PRÉCONISÉES

La pleine implication des femmes reste un grand défi pour une gouvernance routière intègre et de qualité, où les politiques et programmes doivent être sensibles au genre.

Il apparaît impératif de mettre la prévention/lutte contre la corruption au sein de la gouvernance routière. Trois axes d'intervention pourraient être retenus dans le cadre de la prévention/lutte contre la corruption dans le secteur routier :

- ◆ Le premier axe concerne la **consolidation du cadre juridique et institutionnel de prévention/lutte contre la corruption au Sénégal**. Un plaidoyer doit être mené pour amener l'État à conformer le cadre institutionnel et juridique de prévention/lutte contre la corruption aux standards internationaux. Cela suppose de convaincre l'État que la corruption ne doit pas être un tabou et qu'elle est de nature à neutraliser toutes les mesures prises pour enrayer l'insécurité routière. Il serait judicieux d'envisager de proposer des projets de lois de transposition des conventions de lutte contre la corruption. Il s'agira également d'insérer des dispositions expresses sur la corruption dans la réglementation routière.

Sur le plan institutionnel, il s'agit d'amener l'État à **réformer le contrôle routier en mettant en place des structures de prévention/lutte contre la corruption dans le secteur routier au sein des forces de défense et de sécurité et de l'administration des transports**. Des brigades mixtes composées de gendarmes, de policiers et de douaniers peuvent être mises en place dans ce cadre. La dématérialisation des procédures et surtout du système de collectes des amendes, à l'image du projet en cours au sein de la gendarmerie, doit être étendue à la police et à la douane. Il s'agit en définitive d'amener l'État à définir une stratégie de prévention/lutte contre la corruption au sein des forces de défense et de sécurité.

- ◆ Le deuxième axe concerne la **sensibilisation des acteurs du secteur routier sur la corruption**. Il s'agira de sensibiliser sur les méfaits de la corruption en montrant en particulier ses conséquences sur l'insécurité routière. L'objectif est d'amener tous les acteurs à développer une certaine résilience face à la corruption. Il s'agit de déconstruire le discours légitimant la corruption. Il s'agit également de vulgariser le cadre institutionnel et juridique de prévention/lutte contre la corruption. L'objectif est ici de **faire connaître les sanctions encourues mais surtout les institutions qui luttent contre la corruption et les voies et moyens de les saisir car la plupart des personnes enquêtées dans le cadre de cette étude affirment n'avoir aucune connaissance des sanctions encourues**. L'école ne devrait pas être négligée dans le cadre de l'éducation routière.

- ◆ Le troisième axe pourrait être la **constitution d'une alliance contre la corruption dans le secteur routier**. Cette alliance devrait regrouper tous les acteurs du secteur routier.

La prévention/lutte contre la corruption étant une œuvre de longue haleine, il serait judicieux d'avoir un cadre pour évaluer de manière régulière l'état de la corruption dans le secteur et de proposer des mesures afin de consolider les acquis et d'envisager des réformes pour inverser la courbe de la corruption dans le secteur. Une alliance régionale ou sous régionale doit même être envisagée dans ce cadre, en raison du caractère transnational de la corruption en général, dans le secteur routier, en particulier.

3. RECOMMANDATIONS

A L'ÉTAT



- ◆ Stabiliser et renforcer l'articulation du cadre institutionnel de la gouvernance routière ;
- ◆ Diligenter la transposition de la réglementation communautaire relative au transport routier ;
- ◆ Diligenter l'application du nouveau Code de la route par l'adoption de tous les décrets d'application ;
- ◆ Mettre la lutte contre la corruption au centre de la gouvernance du secteur routier ;
- ◆ Renforcer la sensibilisation des acteurs du secteur sur les méfaits de la corruption ;
- ◆ Mettre en place des signaux pour alerter et/ou sensibiliser sur les cas d'accidents de la route ;
- ◆ Identifier l'ensemble des acteurs sur la chaîne de valeur et mettre l'accent sur les rôles et responsabilités de chacun ;
- ◆ Consolider le cadre juridique et institutionnel de lutte contre la corruption notamment par :
 - ◆ Le renforcement des moyens financiers humains des corps de contrôle notamment des inspections internes des Ministères intervenant dans la gouvernance routière
 - ◆ La reconnaissance d'un pouvoir de saisine de la justice à tous les corps et autorités investis d'un pouvoir de contrôle
 - ◆ La dématérialisation de la collecte des amendes forfaitaires
 - ◆ L'internalisation diligente des conventions de lutte contre la corruption et les directives communautaires
 - ◆ L'élaboration d'un plan d'action contre la corruption au sein des forces de défense et de sécurité notamment qui prévoit, entre autres, :
 - ◆ Des modules de formation sur l'intégrité et la lutte contre la corruption au niveau des écoles de formation professionnelles
 - ◆ Une cartographie des risques de corruption au sein des forces de défense et de sécurité
 - ◆ Une amélioration des conditions de vie et de travail et revaloriser la rémunération salariale du personnel des forces de défense et de sécurité ;
 - ◆ Un taux des ristournes aux agents verbalisateurs ;
 - ◆ Une rotation accrue des postes vulnérables à la corruption ;
 - ◆ Une sensibilisation des agents des FDS sur les méfaits de la corruption
 - ◆ Une récompense des agents ayant fait preuve d'intégrité
 - ◆ Une force mixte mobile de contrôle et de lutte contre la corruption
 - ◆ Des numéros verts au sein des FDS pour dénoncer les cas de corruption, y compris de manière anonyme
 - ◆ La protection des témoins et dénonciateurs d'actes de corruption spécifiques aux femmes : extorsion sexuelle.
- ◆ Renforcer et stabiliser les ressources financières de la Cellule genre du Ministère des
- ◆ Transports terrestres ;
- ◆ Disposer de données désagrégées par sexe ;
- ◆ Consacrer la compétence du Procureur de la République en cas de saisine par l'Office nationale de lutte contre la fraude et la corruption (OFNAC) à tout le moins lui reconnaître le droit de se constituer partie civile ;

- ◆ Élaborer un plan d'action contre la corruption au sein des forces de défense et de sécurité ;
- ◆ Renforcer les sanctions applicables en matière de corruption ;
- ◆ Renforcer la présence des femmes FDS dans la circulation routière ;
- ◆ Diligenter l'application des mesures adoptées pour renforcer la sécurité routière lors des conseils interministériels de février 2017 et de janvier 2023 ;
- ◆ Moderniser le contrôle routier par la mise en place de capteurs ou de drones pour déceler les actes d'incivisme sur la route ;
- ◆ Diligenter l'application de la stratégie nationale genre dans le secteur routier ;
- ◆ Intégrer l'éducation routière dans les curricula scolaires ;
- ◆ Renforcer la présence des femmes dans tous les segments de l'administration du transport routier, en général dans les postes de décision et de contrôle en particulier ;
- ◆ Renforcer les capacités des femmes par des formations adaptées aux métiers de transport routier ;
- ◆ Faciliter la mise en œuvre du protocole de la CEDEAO sur la corruption et faciliter la mise en œuvre effective des stratégies de prévention et de lutte des Institutions anti-corruption.
- ◆ Favoriser la synergie des actions des différentes structures infra-étatiques en charge des questions de sécurité routière
- ◆ Mettre en place un cadre de concertation entre ces structures infra-étatiques afin qu'elles se réunissent par exemple mensuellement sur cette question commune.

AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES



- ◆ Généraliser l'expérience des Comités de veille installés sous l'égide des autorités administratives dans le cadre de la Phase 1 du projet Sahel Road Safety Initiative;
- ◆ Prévoir le financement de ces comités dans le budget des collectivités territoriales;
- ◆ Favoriser la collaboration entre les collectivités territoriales, les autres services publics en synergie avec les autres acteurs du secteur du transport routier;
- ◆ Favoriser la création de sociétés fourrières pour lutter contre l'occupation anarchique de la voie publique sous la supervision de l'État (FDS);
- ◆ Encourager le portage du plaidoyer et de la sensibilisation par les élus locaux.

À L'AGENCE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ANASER)



- ◆ Tenir compte de la dimension genre dans l'élaboration de ses bases de données ;
- ◆ Développer une approche genre dans ses campagnes de sensibilisation ;
- ◆ Sensibiliser les acteurs sur les méfaits de la corruption en général, son impact sur la sécurité routière en particulier ;
- ◆ Vulgariser le cadre juridique et institutionnel de lutte contre la corruption en général, les procédures de saisine des institutions compétentes en particulier ;
- ◆ Tenir compte du genre dans le cadre du recrutement de son personnel.

A L'OFNAC



- ◆ Intégrer la dimension Genre dans la lutte contre la corruption ;
- ◆ Dérouler une stratégie de décentralisation des activités de l'OFNAC par la mise en place d'antennes régionales de l'OFNAC ;
- ◆ Définir une stratégie nationale de lutte contre la corruption dans le secteur routier.

AUX ACTEURS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE



- ◆ Mettre en place une coalition anti-corruption regroupant tous les acteurs du transport routier ;
- ◆ Mener un plaidoyer pour amener l'État à placer la lutte contre la corruption au centre de la lutte contre l'insécurité routière ;
- ◆ Mener un plaidoyer pour le renforcement de la présence des femmes dans tous les segments de l'administration du transport routier ;
- ◆ Renforcer les capacités des femmes par des formations adaptées aux métiers du transport routier ;
- ◆ Renforcer les campagnes de sensibilisation contre les préjugés liés à la présence des femmes dans le secteur du transport routier ;
- ◆ Sensibiliser les acteurs pour déconstruire le lien entre masculinité et prise de risque dans la conduite chez les hommes ;
- ◆ Sensibiliser pour déconstruire l'adage « femmes sur la route, vie au tournant » et renforcer la confiance des femmes dans leur compétence de conduite ;
- ◆ Considérer les spécificités régionales dans la définition des campagnes de sensibilisation ;
- ◆ Renforcer le plaidoyer pour la mise en œuvre plus diligente de la stratégie nationale genre dans le secteur du transport ;
- ◆ Plaider en faveur de l'inclusion de l'approche genre dans les conventions internationales et régionales de lutte contre la corruption ;
- ◆ Sensibiliser les décideurs sur la manière dont la corruption affecte différemment les hommes et les femmes.

AUX PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS



- ◆ Appuyer la mise en œuvre de la stratégie nationale genre dans le secteur du transport routier
- ◆ Appuyer les politiques et programmes genre au sein des forces de défense sécurité
- ◆ Appuyer la Société Civile dans la mise en œuvre de ses programmes de capacitation des femmes dans le secteur du transport routier
- ◆ Donner de plus de place à la lutte contre la corruption dans le secteur routier dans le cadre du dialogue avec l'État du Sénégal

À L'AGENCE DE GESTION DES ROUTES (AGEROUTE)



- ◆ Intégrer le genre dans les projets et travaux routiers ;
- ◆ Intégrer le genre dans le cadre des orientations à proposer au Ministre de tutelle ;
- ◆ Tenir compte du genre dans l'élaboration du Programme Triennal d'Investissements Publics dans le domaine des travaux routiers ;
- ◆ Tenir compte du genre dans l'élaboration du programme d'entretien routier annuel ;
- ◆ Intégrer le genre dans le cadre du recrutement de son personnel ;
- ◆ Considérer la corruption dans la mise en œuvre de ses activités.

AUX INSTITUTIONS INTERNATIONALES ET REGIONALES (NU, UA, CEDEAO, UEMOA – OSRAO)



- ◆ Élaborer des stratégies pour assurer l'adoption du protocole de la CEDEAO sur la corruption et faciliter la mise en place des Institutions anti-corruption dans les États membres ;
- ◆ Veiller sur l'indépendance des institutions anti-corruption déjà mises en place en les dotant de moyens adéquats pour l'exercice de leurs missions ;
- ◆ Harmoniser le long des corridors routiers, en collaboration avec l'organisation de la sécurité routière en Afrique de l'ouest (OSRAO), la prévention/lutte contre la corruption ;
- ◆ Inciter les États membres à mettre à disposition de ces institutions des lignes budgétaires pour l'adoption de stratégie nationale de prévention/lutte contre la corruption et leurs mises en œuvre effectives ;
- ◆ Favoriser le benchmarking pour inciter les États à s'inspirer des bonnes pratiques et des leçons apprises dans la lutte contre la corruption et la prise en compte effective des femmes dans le secteur routier ;
- ◆ Inciter les partenaires techniques et financiers (PTF) à financer les plan d'actions des stratégies nationales et régionales de prévention/lutte contre la corruption ;
- ◆ Envisager la révision des conventions et Protocoles sur la corruption afin d'y intégrer une approche genre ;
- ◆ Tenir compte du genre dans la définition des stratégies et programmes de sécurité routière ;
- ◆ Tenir compte de la corruption dans la définition des stratégies et programmes de lutte contre l'insécurité routière ;
- ◆ Veiller au respect par les États membres des Principes de Jakarta relatifs aux institutions de lutte contre la corruption ;
- ◆ Consolider les mécanismes de suivi de l'application de la Convention de lutte contre la corruption de l'UA et du Protocole de la CEDEAO contre la corruption.

À LA DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES



- ◆ Intégrer le genre dans toutes ses activités ;
- ◆ Tenir compte du genre dans le recrutement de son personnel et dans la désignation aux postes de responsabilité ;
- ◆ Définir un plan d'action contre la corruption dans le secteur routier ;
- ◆ Faire insérer des dispositions sur la corruption dans la réglementation routière et en assurer la vulgarisation.

AUX MÉDIAS



- ◆ Mettre à contribution l'association des journalistes contre la corruption;
- ◆ Mettre en place une stratégie de communication et de sensibilisation (dessins animés, autres supports et visuels);
- ◆ Initier des sessions de formation pour les acteurs des médias sur la sécurité routière.

AUX USAGERS DE LA ROUTE



- ◆ Se conformer à la réglementation routière ;
- ◆ Prendre conscience des méfaits de la corruption sur la sécurité routière ;
- ◆ Privilégier la sécurité dans l'acquisition du matériel roulant ;
- ◆ Se prémunir des stéréotypes sur les hommes et les femmes en matière de conduite et privilégier la prudence dans la conduite ;
- ◆ Prendre conscience de l'intérêt de l'intégration des femmes dans les métiers du transport.

CONCLUSION

L'insécurité routière est un fléau depuis quelques années au Sénégal. Les réponses institutionnelles proposées n'ont pas encore produit les résultats escomptés. Facteurs conjoncturels et structurels se conjuguent et rendent inefficaces les solutions jusque-là ébauchées. Parmi les déterminants à cette insécurité routière figure la corruption qui traverse plusieurs secteurs et est bien ancrée dans la société sénégalaise. La lutte contre l'insécurité routière abordée sous la perspective genre renseigne sur l'opportunité d'intégrer la dimension genre dans la lutte contre l'insécurité routière et ceci de manière systémique. `

La féminisation des forces de défense et de sécurité, qui va crescendo, reste une dynamique à renforcer si l'on se réfère aux opportunités que cela présente dans le secteur. De même, cette féminisation notamment dans le secteur du transport reste également une opportunité, avec toutefois plusieurs défis qui s'y logent : résistances socio-culturelles, faibles capacités financières, barrières religieuses, etc. Une synergie des acteurs s'impose, de même que l'ébauche de stratégies de long terme si l'on jette un regard attentif sur les données chiffrées relatives aux accidentés de la route et sur les comportements déviants de nature très diverses des acteurs qui gravitent autour du secteur routier.

REMERCIEMENTS

Pour tous les efforts consentis dans l'élaboration de ce policy brief sur la sécurité routière, nous remercions :

- ◆ Les autorités administratives et locales : Gouverneurs, Préfets et Maires des zones cibles;
- ◆ Les services des forces de défense et de sécurité : Gendarmerie, Police, Sapeurs-Pompiers, Douane et Services Militaires ;
- ◆ Les membres du Comité de pilotage du projet SEN-RSI;
- ◆ Les Points focaux et les membres des Comités de veille du projet SEN-RSI;
- ◆ Les consultants de PWA-Sénégal ;
- ◆ Le Département d'Etat américain à travers l'International Narcotics and Laws Enforcement Affairs (INL);
- ◆ Les partenaires: Partners Global, OFNAC et autres ;
- ◆ Tous ceux qui ont d'une manière ou d'une autre participé à la réalisation de ce policy brief.



Pour tous renseignements concernant cette publication, veuillez vous adresser à la Directrice exécutive : Pr Adjaratou Wakha AIDARA NDIAYE par mail : awakha@partnerswestafrica.org



Adresse : Liberté 6 Nord, villa n°08 - BP : 25 887 Dakar-Fann (Sénégal)

Tel : +(221) 33 867 70 98

Site web : www.partnerswestafrica.org

[f](#) [t](#) [i](#) [in](#) [v](#) @PWA_SENEGAL