



Collection Evaluation de projet (Evaluation externe)  
En direct des projets

---

***EVALUATION FINALE DU PROJET : « PROMOUVOIR LA  
PRÉVENTION ROUTIÈRE AU BENIN ET EN PARTICULIER DANS  
LES DEPARTEMENTS DE L'ATLANTIQUE ET DU LITTORAL »***

---

## Auteur

**Dr Ir. Emile N. HOUNGBO**

Socioéconomiste

*Consultant*

05 BP 774 Cotonou (République du Bénin) Tél. (229) 67763722 / 95246102

E-mail : [enomh2@yahoo.fr](mailto:enomh2@yahoo.fr)

## Contributeurs (HI)

Just KLOTUE

Boni YACOUBOU

Souande INOUSSA

Armand AHOUANSOU

Maurice TEMATIO

Clément BAGNOA

Mar POZUELO

## Edition

Humanité & Inclusion

Direction des opérations

## Remerciements

Remerciement à tous les acteurs et partenaires de HI pour les informations qu'ils ont fournies et l'aide qu'ils ont apportée dans le cadre de cette évaluation.

## TABLE DES MATIERES

<b>1. PRESENTATION DU PROJET EVALUE</b> .....	<b>5</b>
1.1. Contexte de l'intervention .....	5
1.2. Objectifs et résultats attendus de l'intervention .....	5
1.3. Activités déployées dans le cadre de l'intervention .....	5
<b>2. PRESENTATION DE L'ÉVALUATION</b> .....	<b>6</b>
2.1 Enjeux et objectifs de l'évaluation .....	6
2.2 Méthodologie utilisée .....	7
2.2.1 Sources des données et informations analysées .....	7
2.2.2 Déroulement de la collecte des données et informations et analyse .....	8
2.2.3 Difficultés rencontrées .....	9
<b>3. RESULTATS</b> .....	<b>9</b>
3.1 Appréciation participative du projet par les acteurs.....	9
3.2. Appréciation par critère d'évaluation du projet.....	10
3.2.1 Pertinence.....	10
3.2.2 Coopération .....	12
3.2.3 Efficacité.....	13
3.2.4 Pérennité.....	15
3.2.5 Changements/effets.....	16
3.3. Commentaire général sur le projet.....	17
3.4. Apports du projet au CSC-Bénin.....	18
<b>4. CONCLUSIONS</b> .....	<b>22</b>
4.1 Conclusion sur les résultats attendus.....	22
4.2 Conclusion liée aux critères d'évaluation .....	22
4.3 Conclusion d'ordre général.....	23
<b>5. RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>24</b>
<b>6. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b> .....	<b>25</b>
<b>7. ANNEXES</b> .....	<b>26</b>
7.1 Matrice d'évaluation : PROJET SR.....	26
7.2 Grilles d'entretien .....	29
7.3 Liste des personnes rencontrées _ Projet SR .....	31

## SIGLES ET ABREVIATIONS

ACNG:	Acteurs de la Coopération Non-Gouvernementale
BAAC:	Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés
CNHU:	Centre National Hospitalier et Universitaire
CNSR:	Centre National de Sécurité Routière
CSC:	Cadre Stratégique Commun
DDASM-Litt:	Direction Départementale des Affaires Sociales et de la Microfinance du Littoral
DFS:	Direction de la Formation et des Stages
DGD:	Direction Générale Coopération au Développement et Aide Humanitaire
DGPR:	Direction Générale de la Police Républicaine
DRH:	Direction des Ressources Humaines
EP:	Équipe de projet
FéNOSÉR:	Fédération Nationale des Organisations de Sécurité Routière du Bénin
HI:	Handicap International/Humanité & Inclusion
MEAL:	Monitoring, Evaluation, Accountability, Learning
OPH:	Organisation de Personnes Handicapées
OSC:	Organisation de la Société Civile
RAPHA:	Réseau des Associations de Personnes Handicapées de l'Atlantique
RAPHaL:	Réseau des Associations de Personnes Handicapées du Littoral
RASÉR:	Réseau des animateurs de la Sécurité Routière
RéJASÉR:	Réseau des Journalistes et animateurs pour la Sécurité Routière
RéNASÉR:	Réseau National des Associations pour la Sécurité Routière
RéPASÉR:	Réseau des Partenaires pour la Sécurité Routière
SR:	Sécurité Routière
TIC:	Technologie de l'Information et de la Communication
UNRSC:	United Nations Road Safety Collaboration
WSM:	We Social Movements

## 1. PRESENTATION DU PROJET EVALUE

Le présent rapport porte sur l'évaluation finale du projet «Promouvoir la prévention routière au Bénin, en particulier dans les départements de l'Atlantique et du Littoral », désigné par Projet Sécurité Routière (SR) initié et mise en œuvre par Handicap International/Humanité & Inclusion (HI) de janvier 2018 à décembre 2021 en partenariat avec le Centre National de Sécurité Routière.

### 1.1. Contexte de l'intervention

En matière de Sécurité Routière, l'analyse de la performance du système de collecte des données d'accidents de la route a révélé un certain nombre de difficultés liées à:

- la gestion des appels d'urgence peu efficace (temps d'intervention exagérément longs);
- la faible médiatisation des données statistiques et stratégie de communication peu développée;
- la mauvaise qualité de l'enregistrement des accidents qui ne permettait pas de disposer de données fiables;
- l'absence de concertation entre les acteurs de la sécurité routière pouvant permettre de prioriser, planifier et organiser efficacement les améliorations du système de collecte et d'exploitation des données d'accidents.

### 1.2. Objectifs et résultats attendus de l'intervention

L'objectif général du projet SR est d'améliorer la situation des usagers de la route à travers une gestion efficace de la sécurité routière au Bénin. De façon spécifique, il s'agit de contribuer à renforcer les capacités organisationnelles et opérationnelles du CNSR dans la mise en œuvre de son plan d'action. Cet objectif spécifique a été décliné en deux résultats:

**Résultat 1** : le CNSR contribue à l'élaboration et à l'adoption du nouveau code de la route et à l'amélioration de la collecte de données sur les accidents de la route;

**Résultat 2** : le CNSR renforce et mobilise les acteurs de la SR autour de la mise en œuvre de plan d'action national de Sécurité Routière.

### 1.3. Activités déployées dans le cadre de l'intervention

Les activités liées au Résultat 1 sont:

- Appui juridique et technique à l'élaboration d'un nouveau corpus de code de la route;
- Appui à l'adoption d'un nouveau code de la route favorisant une mise en œuvre coordonnée des actions de sécurité routière;
- Organisation du concours d'œuvres artistiques et médiatiques d'élaboration d'outils innovants de sensibilisation sur l'excès de vitesse et l'usage du téléphone au volant ;
- Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projets ouvert à la société civile liée à la sensibilisation sur l'excès de vitesse et l'usage de téléphone au volant sur la base des supports issus du concours d'œuvres artistiques et médiatiques ;
- Réalisation d'une étude épidémiologique sur le lien entre accident de la route et handicap dans les villes de Cotonou et d'Abomey-Calavi;
- Appui au renforcement de capacité des autorités à travers l'amélioration du système de collecte de données via l'adoption et la mise en œuvre d'un curriculum de formation SR à l'endroit de la Police Républicaine;
- Appui technique à l'élaboration de la politique nationale de la Sécurité Routière du Bénin.

Les activités liées au Résultat 2 sont:

- Appui technique au CNSR pour la Formation de la société civile sur le nouveau code de la route ;
- Appui au renforcement des capacités des OSC intervenant dans le domaine de la sécurité routière ;
- Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projet ouvert à la société civile liée à la vulgarisation, diffusion et médiatisation du nouveau code de la route;
- Appui au renforcement des capacités des OSC intervenant dans le domaine de la sécurité routière ;
- Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projet permettant la vulgarisation, diffusion et médiatisation des résultats des recherches et la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation liées à la prévention routière et aux différents facteurs de risque au handicap;
- Organisation de visites d'échanges d'expériences dans d'autres pays au profit des partenaires et parties prenantes du projet;
- Capitalisation de l'expérience pilote et participation à des séminaires de capitalisation de bonnes pratiques entre les différents pays de l'accord cadre concernés par la thématique de la Sécurité Routière;
- Participation et représentation de HI au niveau des plates-formes internationales, notamment aux rencontres de l'UNRSC (United Nations Road Safety Collaboration).

## **2. PRESENTATION DE L'ÉVALUATION**

### **2.1 Enjeux et objectifs de l'évaluation**

Au terme de la mise en œuvre du projet Sécurité Routière (relevant de l'accord Programme DGD) au Bénin et conformément au cycle de projet, l'évaluation finale du projet s'impose après

l'évaluation à mi-parcours qui a été réalisée en 2019. La mission d'évaluation finale du projet SR fait un focus sur l'approche coopérative (afin d'apprécier comment les parties prenantes ont contribué à la mise en œuvre du projet), le changement opéré (afin de voir comment les interventions ont impacté les principaux bénéficiaires), la pérennité (pour mesurer la manière dont les acquis du projet pourront servir aux populations et structures bénéficiaires). L'évaluation devrait permettre également d'apprécier la pertinence et l'efficacité du projet. Cette évaluation s'inscrit également dans un cadre de la redevabilité et de l'apprentissage car les résultats et les recommandations seront diffusés et pourront permettre de renforcer d'autres interventions à travers des actions plus spécifiques. La réalisation de cette évaluation finale externe répond donc à plusieurs besoins. Elle répond, d'une part, aux exigences du financement DGD en matière d'évaluation des programmes de plus de 3 ans. D'autre part, elle relève d'une exigence de la démarche qualité et de redevabilité définie par Handicap International dans sa Politique de Suivi et Évaluation (2015) afin de s'assurer que les actions développées contribuent réellement à la mise en œuvre de sa mission sociale. Elle permettra de fournir des constatations et des conclusions fondées sur des preuves solides et transparentes et de vérifier les données du projet dans l'atteinte de ces objectifs. Ces informations permettront de mieux conduire les prochaines interventions dans le cadre du nouveau programme DGD 2022-2026.

L'objectif visé dans cette évaluation est d'apprécier les progrès enregistrés par le projet vers l'atteinte des résultats attendus et les objectifs fixés dans les documents du projet. De façon spécifique, il s'agit :

- ✓ d'apprécier le niveau de réalisation de toutes les activités du projet ;
- ✓ d'apprécier, sur la base des observations directes, des entretiens avec les partenaires et parties prenantes, le niveau d'atteinte des résultats visés ;
- ✓ de dégager des constatations, des conclusions et des recommandations afin d'en tirer des enseignements pour de futures actions.

En somme, il s'agit d'évaluer :

- la qualité de collaboration avec les acteurs du projet à travers le critère «coopération»
- la qualité du management du projet à travers le critère «Efficacité»
- la qualité des bénéfices du projet à travers les critères «Pertinence», «Changements» et «Pérennité»;
- La contribution du projet aux cibles stratégiques du CSC-Bénin comme prévu.

## **2.2 Méthodologie utilisée**

### **2.2.1 Sources des données et informations analysées**

La présente évaluation finale externe a porté sur les différentes catégories d'acteurs du projet, réparties dans les Départements de l'Atlantique et du Littoral. Le cadrage méthodologique

réalisé avec l'équipe du projet de HI et validé le 22/10/2021, a permis de clarifier les concepts et de mieux expliquer l'organisation de la mise en œuvre du projet. Les séances de cadrage ont été aussi marquées par la mise à disposition du Consultant de tous les documents de projet jugés nécessaires pour un bon travail d'évaluation. Par exemple, le rapport de l'évaluation à mi-parcours, le rapport d'étude de base (baseline) du projet SR, le rapport de l'étude épidémiologique sur le lien entre accident et handicap post-AVP, la fiche programme, la fiche synthèse du projet, la base des acteurs, les données actualisées du Cadre Stratégique Commun (CSC) au Bénin et le Référentiel Qualité de Projet de HI ont été mis à la disposition du Consultant. Puis, une feuille de route a été définie pour que le Consultant puisse produire une matrice d'évaluation qui a été validée par l'équipe du projet.

## 2.2.2 Déroulement de la collecte des données et informations et analyse

Le travail a démarré par la revue par le Consultant des divers documents reçus. Cette revue documentaire a permis au Consultant de bien comprendre les exigences de HI en matière d'évaluation en général et d'évaluation finale en particulier. Plus précisément, le référentiel qualité projet de HI a mérité une attention particulière. L'appropriation de ce référentiel a permis de comprendre le choix opéré spécifiquement par HI pour l'évaluation finale externe du projet. Ainsi, l'évaluation s'est limitée à cinq (5) critères d'évaluation: la pertinence, la coopération, l'efficacité, la pérennité et les changements/effets. A chacun de ces cinq critères sont attachées une à trois questions évaluatives à partir desquelles des questions spécifiques ont été élaborées pour la collecte des données auprès des divers acteurs selon leur forme et leur degré d'implication dans le projet. Il s'agit des bénéficiaires, du partenaire et des parties prenantes du projet. Les jeunes de 15 à 29 ans, trois réseaux d'OSC de sécurité routière et la Direction de la Formation et des Stages (DFS) de la Police Républicaine ont été les bénéficiaires du projet. Le CNSR a été le principal partenaire du projet. Diverses parties prenantes ont participé à sa mise en œuvre telles que la mairie de Cotonou, la mairie d'Abomey-Calavi, la Direction Départementale des Affaires Sociales et de la Microfinance du littoral (DDASM-Litt). En plus de celles-ci, on peut aussi citer entre autres l'Institut Régional de Santé Publique (IRSP) de Ouidah comme partie prenante. L'information complète sur la base du déroulement de la collecte des données est précisée dans la matrice d'évaluation en annexe.

Les données et informations ont été collectées au moyen d'enquêtes individuelles par questionnaire et au moyen d'entretiens de groupe réalisés en séances focus groups séparées avec les acteurs institutionnels. Les enquêtes individuelles se sont déroulées du 5 au 11 novembre 2021 et les séances focus groups ont été tenues du 10 au 23 novembre 2021. Le tableau ci-après présente le nombre de personnes enquêtées et le nombre de séances focus groups tenues.

Enquête			Focus groups			
Répondants			Institutions	Participants		
Hommes	Femmes	Total		Hommes	Femmes	Total
46	26	72	CNSR	2	2	4
			DFS/DGPR	4	0	4
			Espace Secours	4	0	4
			<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>12</b>

Les données qualitatives ont été analysées au fur et à mesure de la collecte des données et informations. Les données individuelles issues des enquêtes ont fait l'objet de catégorisation des déclarations et de calculs de fréquences.

### 2.2.3 Difficultés rencontrées

Il n'y a pas eu de difficultés particulières pour la réalisation de cette étude, tant la mobilisation était totale au niveau de HI pour résoudre les diverses difficultés en temps réel et informer les acteurs du passage des enquêteurs et du Consultant. Seulement, il y a eu quelques flottements à conclure rapidement le rendez-vous avec certaines structures où les agents concernés ne sont plus aux postes qui leur avaient permis de participer au projet ou pour d'autres raisons. C'est le cas de la DFS/DGPR et de la DDASM-Litt. Mais, ces difficultés ont été plus ou moins aplanies par la suite.

## 3. RESULTATS

Pour une certaine clarté de présentation et une facilité de lecture, les résultats sont présentés d'abord par l'analyse des idées générales liées aux informations participatives recueillies lors des séances focus groups dans les institutions et organisations partenaires du projet. Celle-ci a été suivie de l'analyse des informations individuelles recueillies par critère d'évaluation du projet exigé, avec les questions évaluatives qui s'y attachent. La perception des acteurs individuels sur les projets par rapport à ces critères est donc relevée sur la base des déclarations recueillies et analysées, avec en appui quelques fréquences. Enfin, un commentaire général est fait sur le projet au regard de son cadre de résultats stratégiques ; ce qui a permis de faire des déductions logiques, puis de dégager des recommandations qui s'imposent.

### 3.1 Appréciation participative du projet par les acteurs

Le CNSR estime qu'avec les nouvelles méthodes d'intervention auxquelles elles ont été formées, les ONG ont acquis de nouvelles techniques d'intervention sur le terrain. Des

chercheurs, dont notamment ceux de l'IRSP, se sont lancés dans le domaine de la sécurité routière à tel point que des colloques scientifiques ont été tenus sur la sécurité routière. La formation des formateurs a été un acquis tant au niveau du CNSR qu'au niveau de la DFS/DGPR. Des ressources humaines expertes en matière de sécurité routière existent désormais dans ces institutions. A défaut de parvenir à une nouvelle loi portant code de la route et à un plan d'actions 2011-2020 validé, le projet a permis d'élaborer «un document de politique nationale de sécurité routière» qui permet aujourd'hui tant au pouvoir public qu'aux acteurs d'avoir une compréhension claire de la formulation de la vision du Bénin en termes de politique publique visant à réduire le nombre de morts et de blessés imputables aux accidents de la circulation au Bénin.

Cependant, la capacité à bien remplir les fiches BAAC existe désormais, mais elle se limite quasiment aux deux Départements couverts par le projet, malgré que des policiers des autres Départements aient participé à certaines sessions de formation. Cette différence de compétence ne permet pas la production fiable d'une bonne cartographie au niveau national. Car, tous les Départements n'arrivent pas à fournir des informations harmonisées. La partie «codification des causes des accidents» n'est bien remplie que dans les deux Départements de l'Atlantique et du Littoral. Pourtant, la limitation du projet à deux Départements n'a pas empêché que des policiers des autres départements participent à certaines sessions de formation. Aussi, faut-il ajouter qu'à ce jour les 4 agents policiers formateurs de la DFS/DGPR qui avaient participé au projet sont déjà tous affectés de cette direction; ce qui atténue la pérennité de l'action. D'où, la nécessité de respecter la clause de départ selon laquelle la Direction des ressources humaines devrait prendre en compte la situation des personnes formées lors de la mutation des agents.

## **3.2. Appréciation par critère d'évaluation du projet**

### **3.2.1 Pertinence**

***Q1\_Le projet répond-t-il aux demandes et besoins des bénéficiaires, et contribuent-ils à l'atteinte des priorités des autres parties prenantes (autorités, partenaires, bailleurs de fonds...)?***

Sur les 69 acteurs interrogés, 95,65% estiment que les actions portées par le projet SR étaient un besoin pour eux. En effet, le projet SR a donné des formations en lobbying-plaidoyer, et en gestion des ONG, répondant aux besoins des acteurs. Il a aidé à mener des démarches que les acteurs ne maîtrisaient pas concernant l'organisation interne des ONG. Il a aidé à la réalisation du nouveau code de la route en cours d'adoption. Grâce à la sensibilisation, les jeunes de 15 à 29 ans ont amélioré leurs comportements dans la circulation. Le rapport sur les connaissances, attitudes et pratiques des usagers indique en effet que les pratiques de l'excès de vitesse par cible ont diminué en moyenne de 38,83% chez l'ensemble des usagers. Ils affirment avoir beaucoup appris sur la sécurité routière et les comportements à avoir en circulation. Ils reconnaissent désormais l'importance du respect du code de la route. La sensibilisation portée par le projet a conduit à la réduction des cas d'accidents de la circulation dus notamment, à

l'excès de vitesse et la surcharge du nombre de personnes sur les motos. Bon nombre des acteurs ont retenu des notions du code de la route, telles que la conduite en agglomération. Un jeune de 15 à 29 ans déclare avoir changé son attitude qui était de porter son casque à l'approche des policiers. La sensibilisation a permis de savoir qu'il faut rouler à 50km/h en agglomération et à 30 km/h à la vue d'un panneau signalant la présence d'une école. Les jeunes touchés savent désormais que l'on ne doit pas dépasser la vitesse normale qui est 50 km/h en agglomération et que l'on doit respecter les panneaux et les feux tricolores. Le projet a permis de prendre conscience de certains dangers et de sensibiliser les proches. D'autres acteurs ont appris le rôle des panneaux de signalisation et comment un piéton doit traverser la route. Pour un autre jeune, il fait plus attention maintenant quand il veut traverser la voie. La sensibilisation des jeunes a permis de connaître les causes des accidents et comment les éviter. Ces jeunes savent maintenant à quoi servent vraiment les dos d'âne et qu'il faut réduire sa vitesse à l'approche. Toutefois, l'étude finale indique que le comportement d'arrêt avant de décrocher n'a connu qu'une faible régression et atteint 46,8% des usagers ciblés. Un répondant déclare avoir commencé à mettre les clignotants lorsqu'il veut virer à gauche ou à droite, et à même arrêter de rouler sur la voie avec les écouteurs dans les oreilles. La réalisation du nouveau code est le véritable besoin dont le projet a surtout répondu. Pour un répondant du CNSR, le projet de loi portant code de la route a pris en compte l'utilisation du téléphone au volant. Le projet a permis l'élaboration du document de politique de sécurité routière du Bénin et a formé les formateurs des policiers. Il a contribué à la formation d'un grand nombre de policiers sur les constats d'accident et le remplissage des bulletins d'analyse des accidents constatés (BAAC) de 2019 à 2020. Le CNSR a pu donc actualiser certains de ses actes et améliorer la collecte des données. Il y a eu le renforcement des capacités des acteurs et des actions de sensibilisation et de communication sur le terrain, répondant au besoin des Organisations de la Société Civile (OSC). Le projet a amélioré la connaissance et les capacités des OSC en matière de gestion et d'élaboration des projets. Le projet a amélioré la connaissance des membres du RÉJASÉR à travers des formations qui manquaient, et a permis l'élaboration des documents stratégiques tels que le plan stratégique et le manuel de procédures de gestion administrative, financière et comptable. Le projet était venu à un moment où les accidents de la route étaient vraiment à un taux élevé. Les bénéficiaires du projet ont appris de nouvelles techniques de sensibilisation. Le projet a pris en compte leurs attentes à travers l'élargissement des champs d'action en matière de sensibilisation et le renforcement des capacités de leurs agents. Il est également venu accompagner l'ONG ASES dans sa vision de sensibiliser les élèves sur la sécurité routière.

***Q2\_Le projet a-t-il adapté ses actions en fonction du contexte d'intervention (déterminants socioculturels et historiques, sécurité, contraintes logistiques, cadre réglementaire...) et de leur évolution ?***

Le projet SR a bien adapté ses actions suivant le contexte et les réalités du terrain lors de sa mise en œuvre, notamment par l'organisation du concours d'œuvres artistiques et médiatiques

et la formation des réseaux et leurs OSC membres telles que Espace Secours, le RéJASÉR, le RÉPASÉR et le RéNASÉR. Il y a eu aussi comme adaptation :

- L'élaboration de la Politique nationale de sécurité routière du Bénin en lieu et place de l'évaluation du plan d'action de la décennie 2011-2020 ;
- l'organisation du concours d'œuvres artistiques et médiatiques en lieu et place de l'appui technique et financier pour un appel à microprojets en faveur de la société civile pour la diffusion, la vulgarisation et la médiatisation du nouveau code de la route ;
- la ré-allocation des fonds de la 2<sup>e</sup> visite d'échanges d'expériences en microprojets de sensibilisation sur l'excès de vitesse et l'usage du téléphone au volant en tant que mesure d'adaptation à l'avènement de la pandémie de COVID-19 qui a bloqué les voyages internationaux;
- l'organisation de deux séances du comité de pilotage (COPIL) par an au lieu d'une seule séance initialement prévue.

### 3.2.2 Coopération

#### **Q3\_ Les partenaires ont-ils contribué activement au succès du projet ?**

98,7% des 31 enquêtés ont estimé que les partenaires ont activement contribué à la mise en œuvre du projet. Le projet en lui-même a mis en place un dispositif qui a permis aux partenaires de contribuer activement au succès du projet. Il s'agit du Comité de pilotage dont sont membres les trois réseaux (RéJASÉR, RéNASÉR et RéPASÉR), l'IRSP, la Police Républicaine, la DDASM-Litt, les deux mairies (Cotonou et Abomey-Calavi), le CNSR, la FAPHB, le RAPHa, le RAPHaL. Le CNSR fait partie du système de pilotage et a assisté les policiers formateurs en mettant à leur disposition ses locaux. Il a contribué financièrement à la mise en œuvre de certaines activités du projet : l'élaboration du nouveau code de la route, l'élaboration de la politique nationale de Sécurité routière, la formation des policiers, l'organisation du concours artistiques et médiatiques, l'étude du nouveau code de la route par la commission de la législation, la prise en charge complète des membres du comité de suivi de la formation des forces de l'ordre sur le remplissage du BAAC. D'une prévision de 10 formateurs et de 1.000 policiers à former, le projet est parvenu à former 1.097 policiers et 50 formateurs, dont 6 formateurs du CNSR et 44 formateurs de la Police républicaine. L'un des effets de cette formation réside dans l'initiative en cours au niveau de la DFS/DGPR qui forme actuellement d'autres agents de police non formés dans le lot précédent. La FAPHB a participé au comité de pilotage. La Mairie de Cotonou a participé à l'atelier d'amendement du document de projet et aux différentes réunions du comité de pilotage. Les OPH/RAPHa ont participé à la formation et étaient présents au cours des réunions, des séances de sensibilisation et du comité de pilotage. Elles ont participé à la validation des plans de travail et la présentation des rapports de toutes les activités. Les OSC ont contribué financièrement et matériellement à la mise en œuvre des microprojets. Elles ont participé aux diverses activités de sensibilisation et celles de HI dans le cadre du projet. Le

RÉNASÉR a participé activement aux formations, séminaires et ateliers. Il a aussi aidé certains membres à avoir leur permis de conduire A2. Les membres du réseau ont été disponibles pour les activités de sensibilisation et les rencontres de préparation du projet. Le RéJASÉR, à travers son personnel qui s'est rendu disponible pour la concrétisation du projet SR, a vulgarisé les résultats de l'étude épidémiologique et a sensibilisé les gens autour de lui.

En définitive, 83,87% des 31 répondants ont jugé leur contribution déterminante dans le succès du projet, et à cet effet, plusieurs raisons ont été évoquées. Pour le CNSR, certains usagers ont changé de comportements sur la route grâce à lui. Il s'ensuit une réduction des cas d'accidents de la route. Il a agi sur la conscience des zems en vue du respect des vitesses de circulation. C'est le CNSR qui a mobilisé les forces de l'ordre pour les formations qu'il a supervisés. Le CNSR s'affirme dans le domaine de la gestion des données sur les accidents de route. Après la formation, les fiches BAAC étaient bien remplies surtout sur les causes des accidents. Pour la DFS/DGPR, la participation à la formation a permis d'attirer l'attention des participants sur le code de la route. Selon elle, le CNSR a maintenant beaucoup d'informations pour remédier aux fléaux d'accidents; informations qui ne sauraient être connues que grâce à la formation. La contribution de l'équipe projet de HI (EP/HI) a été déterminante dans la coordination du projet. Les membres du RAPHA étant à la fois acteurs et bénéficiaires, ils ont contribué à la réduction des accidents des personnes handicapées. Quant aux OSC, les ressources humaines dont elles disposent ont contribué à l'aboutissement de ce projet. Il y a eu un impact positif suite à leur travail dans les collèges et dans les universités. Elles ont mis en pratique les enseignements reçus dans les micro-projets. Le RéJASÉR mesure sa contribution par la prise de conscience des jeunes rencontrés et un changement de comportement au niveau des personnes sensibilisées. Le RéNASÉR, aussi acteur de la sécurité routière, a vu sa participation importante pour la réalisation du projet et l'obtention de bons résultats.

En ce qui concerne la collaboration entre les acteurs, les 31 personnes enquêtées ont tous donné une appréciation positive sur la coopération entre les acteurs. La plupart des acteurs n'y trouvent pas de failles, en dehors de l'OSC Promédia-Jeunes qui trouve la coopération bonne, mais regrette de n'avoir pas été impliquée dans la plate-forme comme d'autres OSC. Elle note une discrimination de la part de HI en sa défaveur. Le RAPHA aussi, né au cours de la mise en œuvre du projet de la scission de RAPHAL en cours du processus qui s'est transformé en RAPHA et RAPHaL, estime n'avoir pas été impliquée de façon suffisamment active; ce qui est normal pour une organisation naissante. Pour la Mairie de Cotonou, la collaboration a été fructueuse. Le CNSR a vu la coopération gagnante-gagnante, participative, efficace et à son avantage. L'EP/HI trouve la coopération bonne avec les acteurs. La DFS/DGPR la trouve bonne dans l'ensemble. Le RéNASÉR la trouve impeccable mais suggère une plus grande responsabilisation des acteurs bénéficiaires.

### 3.2.3 Efficacité

#### **Q4\_ Les résultats ont-ils contribué à atteindre les objectifs du projet ?**

La totalité des vingt-quatre (24) répondants estime que le projet a apporté des améliorations dans leurs comportements vis-à-vis de la sécurité routière. Le projet a amélioré le fonctionnement des ONG et des réseaux. Le nouveau code corrige certaines insuffisances, le téléphone au volant par exemple. Les personnels du CNSR se comportent maintenant mieux vis-à-vis des personnes handicapées. L'un des acteurs déclare avoir réduit sa vitesse à moins de 80 km/h après sa sensibilisation. Ainsi, il y a eu une prise de conscience au niveau des acteurs de la sécurité routière, des élèves et des étudiants. Le projet a appris aux élèves des valeurs pour le respect des règles de la sécurité routière. Les jeunes sont de plus en plus conscients du danger qu'ils courent en ne mettant pas leurs casques, surtout ceux qui ont bénéficié de micro-projet. Le RÉNASÉR a constaté une amélioration de son système de sensibilisation et de son système de travail. Aujourd'hui, il se trouve dans la capacité d'élaborer un plan stratégique et un plan de suivi évaluation. Pour ce réseau, le projet a permis de diminuer les cas d'accidents. Pour les OSC, les techniques d'animation ont été améliorées, car elles ont appris à mieux gérer les ressources humaines. Ils ont pu avoir un plan stratégique défini sur l'horizon 2024. Pour le CNSR, les améliorations de la gestion de la sécurité routière et la qualité des données sur les accidents de la route sont en lien avec les demandes et se traduisent par la résolution des besoins. Il y a également eu une efficacité dans le travail des ONG et le renforcement du cadre législatif et réglementaire de la sécurité routière. Grâce au projet, le centre a formé près de 1.000 agents policiers provenant de tous les Départements du Bénin et cela a permis d'avoir des données fiables sur les constats d'accidents. Ainsi, il a été remarqué des améliorations sur le remplissage des BAAC. Maintenant, le CNSR entretient de bonne relation avec la police républicaine et les autres acteurs.

Selon 91,66% des 24 répondants à la contribution des améliorations apportées à l'atteinte des objectifs que le projet s'est fixés, la réponse a été positive. Car, en cette année 2021, il aurait été remarqué que les comportements de certaines personnes ont changé dans la circulation, d'où la prise de conscience des jeunes. Il est remarqué que le taux des accidents a diminué, surtout chez les étudiants. Il y aurait réduction du taux de mortalité dû aux accidents enregistrés chez les jeunes de 15-29 ans. Les proches ont été également sensibilisés; et les bénéficiaires du projet réclament que le projet soit pérennisé. Le projet a permis de renforcer le partenariat public-privé entre le CNSR et le RÉNASÉR. Il est aussi noté le renforcement des capacités des OSC.

#### **Q5\_ Le projet a-t-il eu les ressources (humaines, financières, logistiques, techniques...) nécessaires pour atteindre ses objectifs ?**

63,63% des 11 répondants ont reconnu qu'il y a eu les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires pour la mise en œuvre du projet. Pour la mairie de Cotonou, il y a eu un montant additionnel. La mairie a bénéficié de l'appui intellectuel indispensable du CNSR et d'une certaine disponibilité à accompagner la police républicaine. L'EP/HI déclare avoir eu un complément de fonds provenant des fonds de la fermeture des bureaux de HI au Burundi où des actions étaient financées par le même bailleur dans le cadre de l'accord-programme 2017-2021. Le CNSR parle de lot d'ordinateurs reçus, de serveurs, de disques durs, de projecteurs, de financement pour les micro-projets, de financement pour les formations des policiers, du financement pour la tenue des ateliers de projet de loi. Il reconnaît avoir les ressources humaines et financières nécessaires pour le travail. Toutefois, 36,37% des répondants auraient souhaité que ces moyens financiers et matériels soient augmentés. Cette perception semble beaucoup plus liée à l'engouement suscité par la mise en œuvre du projet; engouement qui amène à espérer au-delà de ce qui est initialement prévu par le projet. Il s'agit donc d'un souhait (légitime) des acteurs.

### 3.2.4 Pérennité

#### ***Q6\_ La phase de post-projet est anticipée et planifiée pour le projet ?***

D'après 80% des 10 répondants à cette question, les stratégies mises en place pour que les changements induits par le projet perdurent après sa mise en œuvre sont de plusieurs ordres. Le CNSR parle des affiches sur le campus d'Abomey-Calavi, le partage des informations de bouche à oreille. Des sensibilisations sur le campus sont aussi faites. Il y a eu la création d'une plate-forme des acteurs pour réfléchir sur les grands problèmes de la sécurité routière. Il en est de même de la création de la Fédération Nationale des Organisations de Sécurité Routière (FÉNOSÉR)<sup>1</sup>. Le CNSR pense pouvoir continuer ses activités avec le renforcement des capacités que son personnel a reçu. Des policiers ont été formés pour former les autres policiers à l'école de police et les OSC ont été également formés. L'EP/HI a procédé au renforcement des capacités des acteurs et a élaboré une stratégie pour assurer la continuité. Mais, seulement 40% des 10 enquêtés, dont l'EP/HI et le CNSR, ont déclaré qu'un document de planification de la continuité du projet a été élaboré et ce document est bien disponible depuis septembre 2021. D'où, le besoin de vulgariser ce document auprès des autres acteurs.

#### ***Q7\_ Les interventions ont-elles répondu aux besoins identifiés des populations et/ou le projet a-t-il assuré un transfert auprès d'acteurs-rices en capacité de les poursuivre ?***

---

<sup>1</sup> La FÉNOSÉR est composée de 4 réseaux: RéJASÉR, RéNASÉR, RéPASÉR et RASÉR.

Le projet a doté les populations de compétences ou d'organisations qui leur permettront de poursuivre les actions après sa mise en œuvre. Cette déclaration a été faite par 90,32% des 31 répondants. En effet, toutes les ONG impliquées peuvent faire du lobbying et du plaidoyer sans HI auprès des établissements scolaires. Les policiers formés peuvent désormais former les autres policiers. Des formations sur la stratégie de sensibilisation et sur la rédaction des projets ont été données. Il existe donc des acquis de la formation que les agents des diverses institutions partenaires peuvent utiliser pour continuer la sensibilisation.

***Q8\_Le projet a-t-il contribué à réduire la vulnérabilité des populations cibles et à accroître leurs capacités de réponse ?***

Le projet a amélioré les capacités de 94,74% des 57 répondants à faire face aux risques d'accidents de la route et de traumatisme. L'amélioration des capacités concerne la maîtrise de quelques règles en matière de sécurité routière (liées à l'utilisation du téléphone portable au volant et l'excès de vitesse en circulation). Elle concerne aussi l'amélioration des attitudes de la conduite des jeunes sur la moto et le port de casque. Bon nombre de jeunes sont prudents sur la route et réduisent leur vitesse à moins de 50km/h, soit 40km/h au quartier et 30km/h quand il pleut. Les jeunes font beaucoup plus attention en traversant la route; et ils conscientisent les zems (taxi-motos) qui les remorquent lorsque ces derniers roulent à grande vitesse. Les jeunes respectent les couloirs de passage de moto désormais. Le projet a permis d'avoir plus de connaissances pour faciliter le passage à quelqu'un qui s'arrête sur la chaussée. Il s'ensuit une prise de conscience et une amélioration des techniques de rédaction des messages de sensibilisation pour une réduction des accidents de la route. Le feu tricolore est mieux respecté aujourd'hui.

3.2.5 Changements/effets

***Q9\_Le projet a-t-il provoqué des changements positifs à court et moyen termes sur les vies des bénéficiaires et de leur entourage ?***

98,46% des 65 répondants à cette question déclarent que le projet a concrètement changé beaucoup de choses par rapport à l'adoption ou la gestion des comportements à risques d'accident de la route. Il a amélioré la technique de sensibilisation et de plaidoyer des acteurs. Il a induit le changement des comportement et des habitudes des usagers de la route sur la manière de conduire et de traverser la route. Il a augmenté la prudence des usagers de la route et a changé les mentalités comme le dépassement en toute vitesse. Les techniques d'animation et de sensibilisation ont été améliorées chez les acteurs, notamment les OSC qui sont plus performantes. Par conséquent, le projet a changé la manière de résoudre les situations à risque d'accidents.

### 3.3. Commentaire général sur le projet

Au regard du contexte dans lequel le projet SR a été initié, les effets attendus sont de parvenir à une amélioration de la situation des usagers de la route, en particulier les jeunes de 15 à 29 ans; c'est-à-dire que ceux-ci adoptent moins de comportements à risque d'accidents de la route et de traumatisme. On devrait parvenir à un visage amélioré du constat révélé dans l'étude de base de 2019, à savoir que l'excès de vitesse et l'usage du téléphone en circulation sont les comportements à risque les plus adoptés par les usagers de la route, avec 69,5% des enquêtés faisant usage de leur téléphone en circulation et 74,7% de ces personnes pratiquant l'excès de vitesse. A l'issue de la présente étude d'évaluation finale, on se rend compte que les effets attendus sont partiellement obtenus. Le rapport sur les connaissances, attitudes et pratiques des usagers indique en effet que les pratiques de l'excès de vitesse par cible ont diminué en moyenne de 38,83% chez l'ensemble des usagers (HI, 2021). Cette étude finale sur les Connaissances, attitudes et Pratiques rapporte que le comportement d'arrêt avant de décrocher n'a connu qu'une faible régression et atteint 46,8% des usagers ciblés. Ignorer l'appel en circulation est moins appliqué comparativement à la situation révélée à l'étude de base (2019).

Cette situation est due au fait qu'aucun des deux résultats attendus n'a été totalement obtenu. En effet, s'il est clair que le résultat 2 est quasiment obtenu, grâce au document de politique nationale de sécurité routière du Bénin élaboré, le résultat 1 l'est encore moins. Ce document de politique est resté provisoire et n'a pas encore été adopté. Le nouveau code de la route élaboré et dont la communication a été déjà introduite au Secrétariat Général du Gouvernement n'a pas été adopté pour disposer aujourd'hui d'une base normative formelle pouvant soutenir les actions du CNSR. Le projet SR a dû modifier des indicateurs de résultats pour ne pas bloquer le cours des activités. Seulement, celles-ci n'ont pas permis d'obtenir les résultats à 100%. Il y avait presque besoin de modifier carrément les résultats et si possible l'objectif spécifique du projet pour se passer du nouveau code de la route par exemple qui était en souffrance d'adoption.

En règle générale, l'adoption du nouveau code de la route doit passer par des circuits administratifs et politiques susceptibles dans le contexte béninois d'alourdir ou même de bloquer le processus. Cet aspect important semble n'avoir pas été suffisamment pris en compte lors de l'élaboration du projet, notamment à travers la définition de suppositions importantes afférentes qui permettraient d'anticiper les obstacles et donc de mesures correctives à appliquer dès leur occurrence. La modification d'indicateurs au cours de la mise en œuvre a eu le mérite de permettre de redéfinir des activités pour approcher les résultats afin de ne pas perdre du temps et surtout pour éviter le chaos. En définitive, ni le plan d'action national visé dans l'objectif spécifique et le résultat 2 du projet, ni le nouveau code de la route visé dans le résultat 1, encore moins le document de politique nationale de sécurité routière du Bénin élaboré n'ont été adoptés; ce qui est une faiblesse importante du projet quant à la facilitation de l'efficacité et la normalisation des actions d'intervention du CNSR.

La mise en œuvre des activités définies du projet SR au regard des indicateurs retenus a connu des faits favorables, défavorables et même des déceptions. En effet, grâce aux campagnes de sensibilisation, la pratique de l'excès de vitesse en circulation par les usagers a régressé de 73,61%, pendant que les compétences des OSC ont connu un accroissement moyen de 26,62% sur 25% attendu en fin de projet. En revanche, le nombre de Bulletins d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC) a régressé de 28,38% en fin de projet dans les Communes de Cotonou et d'Abomey-Calavi au lieu de l'augmentation espérée de 10% (HI, 2021). Du coup, le BAAC est faiblement alimenté de 2020 à 2021. Aussi, toutes les OSC n'ont-elles pas été équitablement impliquées dans les activités, alors qu'elles ne sont pas nombreuses (une trentaine). D'où, la frustration de certaines OSC qui n'ont pas hésité à l'exprimer lors de l'étude. Mais, le projet a travaillé à la fois avec les réseaux et leurs OSC membres. Ceci est une bonne option, car, en général, au Bénin, les organisations faitières ne fonctionnent pas souvent harmonieusement. Leur fonctionnement est souvent limité à quelques personnes proches des organes dirigeants, qui ne rendent pas forcément compte régulièrement à leur base, c'est-à-dire à toutes les OSC membres. Néanmoins, il était nécessaire qu'après avoir confié les missions de terrain à ces réseaux et OSC, de veiller à la mobilisation effective de ceux-ci. Car, la fréquence des campagnes de sensibilisation était faible en plus de ce que la mobilisation des acteurs n'était pas totale. L'OSC Espace Secours par exemple a exécuté de micro-projet à la première phase, mais ne l'a pas fait pour les autres phases. La faible fréquence des activités de sensibilisation n'a pas permis de toucher la sensibilité de tous les élèves et étudiants (HI, 2021). A cet effet, la suggestion des OSC rencontrées de les impliquer toutes (la trentaine d'OSC) serait un palliatif positif. Plutôt que de passer par des appels à projets qui consacrent l'implication de quelques OSC privilégiées du fait de leur aptitude à monter des projets et non nécessairement à se déployer pour les campagnes de sensibilisation, il serait plus judicieux de procéder à une implication plus massive des OSC, quitte à mettre en place un dispositif de suivi des campagnes de sensibilisation et un mécanisme de contrôle du respect effectif de ce dispositif sur le terrain.

### **3.4. Apports du projet au CSC-Bénin**

Le CSC-Bénin (2017-2021) regroupe les acteurs belges de la coopération non-gouvernementale (ACNG) autour de sept cibles stratégiques communes, auxquels s'ajoute la participation de WSM, en tant que membre du CSC Travail décent, qui assure l'articulation entre ce CSC thématique et le CSC-Bénin, prenant en compte les changements survenus depuis lors au niveau des cibles, des approches, des synergies et des actions en lien avec les thématiques transversales. En 2021, les membres du CSC-Bénin poursuivront et clôtureront l'élaboration du prochain programme DGD 2022-2026. Le tableau ci-après résume les activités et résultats du projet SR de HI qui ont contribué au CSC-Bénin à la dernière actualisation de décembre 2020. La pertinence de chaque activité/résultat affecté se justifie par sa cohérence avec l'approche (contribution) à la cible qui est espérée. Ainsi, on note que le projet SR de HI a réalisé 17 activités/résultats, contribuant à 11 approches de 4 des 7 cibles stratégiques communes (1, 2, 5A et 7).

**CIBLE STRATÉGIQUE COMMUNE 1**

Assurer une démocratie participative au sein de laquelle la société civile interagit avec les autorités, dans un contexte de bonne gouvernance, en vue d'un développement durable basé sur les valeurs de paix, de justice et de respect des droits de l'Homme.

	<b>Approches (contributions)</b>	<b>Résultats/activités</b>
Approches en matière de gouvernance et décentralisation		
1A	Renforcer les <b>capacités des pouvoirs publics</b> en charge de la décentralisation, de la justice, du respect des droits de l'Homme, de la pacification et prévention-résolution des conflits.	✓ Contribution à l'appui à l'adoption d'un nouveau code de la route favorisant une mise en œuvre coordonnée des actions de Sécurité Routière et l'adoption de la politique nationale de sécurité routière: <ul style="list-style-type: none"><li>- Organisation de la formation du CNSR et des OSC aux techniques de plaidoyer.</li><li>- Organisation de l'atelier d'information et d'échanges avec les députés pour l'adoption du nouveau code.</li></ul>
1E	Appuyer les <b>populations</b> (notamment les femmes) et les <b>OSC</b> pour qu'elles renforcent leur <b>implication dans l'orientation du développement</b> ainsi que dans leur rôle de <b>vigilance citoyenne</b> .	✓ Appui technique au CNSR pour la Formation des OSC sur le nouveau code de la route ✓ Formation du CNSR et des OSC sur les techniques de plaidoyer
Approches en matière de justice, droits de l'Homme et droits de l'enfant		
1H	Renforcer les capacités et mener des actions de <b>plaidoyer</b> auprès des pouvoirs publics pour renforcer le système national et le cadre juridique des droits de l'Homme et de protection de l'enfance.	✓ Contribution à l'élaboration d'un nouveau corpus de code de la route : <ul style="list-style-type: none"><li>- Code de l'arrêté général de 1956</li><li>- Organisation des ateliers d'échanges sur le nouveau code avec 22 députés et 16 membres du Parlement des Jeunes du Bénin.</li></ul>

CIBLE STRATÉGIQUE COMMUNE 2

Améliorer la qualité, la disponibilité et l'accessibilité (financière, géographique et culturelle) des soins de santé pour tous.

Approches (contributions) OSC/AI participants		Résultats/activités
2A	Renforcer les <b>capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des pouvoirs publics et des services déconcentrés et décentralisés</b> en matière de santé afin d'améliorer la gouvernance du secteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Renforcer les capacités du Centre national de sécurité routière (CNSR), sur la collecte et l'analyse de données, concernant les accidents de la route, appuyer le CNSR à élaborer une politique nationale de sécurité routière.</li> <li>✓ Appui au renforcement de capacité des autorités à travers l'amélioration du système de collecte de données (amélioration de la qualité de la collecte des données et informations liées aux accidents de la route) via l'adoption et la mise en œuvre d'un curriculum de formation SR à l'endroit de la police républicaine</li> <li>✓ Appui du CNSR en matériels.</li> <li>✓ Appui de la Police Républicaine en GPS</li> </ul>
2E	Renforcer les capacités de sensibilisation (promotion de bonnes pratiques), de suivi et de prise en charge en matière de santé et de nutrition des <b>acteurs communautaires pertinents</b> (relais communautaires, volontaires, etc.) pour rapprocher les connaissances et services des communautés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Renforcement des capacités du CNSR et des OSC en techniques d'animation pour une meilleure sensibilisation des usagers sur les accidents de la route.</li> </ul>
2F	Mener des <b>actions de sensibilisation</b> relatives à divers problèmes de santé (y compris la sécurité routière), à la nutrition et aux mécanismes de solidarité et d'équité, auprès des communautés (notamment les femmes).	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projet ouvert à la SC liée à la vulgarisation, la diffusion et la médiatisation des résultats de l'étude épidémiologique sur le lien entre les accidents de la route et le handicap post-AVP et mécanismes sociaux de réponses dans les villes de Cotonou et Abomey-Calavi ;</li> <li>✓ Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projet ouvert à la SC liée à la vulgarisation, diffusion et médiatisation des supports de sensibilisation issus du concours d'œuvres artistiques et médiatiques sur l'excès de vitesse et l'usage du téléphone au volant.</li> </ul>
2G	Renforcer la <b>participation des OSC et des communautés</b> (notamment les femmes) et leurs capacités à influencer les centres de décision et à favoriser l'émergence de structures issues des besoins, de la culture et des valeurs des populations, en vue d'une meilleure accessibilité et durabilité des services.	Appui technique et financier à l'élaboration et à l'évaluation de la politique nationale de la Sécurité Routière à l'horizon 2030.
2I	Renforcer le <b>dialogue et la collaboration</b> (i) entre les différentes parties prenantes du secteur de la santé à tous les échelons de la	Mise en place de la plate-forme des acteurs de la sécurité routière (incluant les acteurs de la chaîne de prise en charge des accidents de la route : agents de santé et de secours)

	pyramide sanitaire (« partenariat pour la santé ») et (ii) entre le secteur de la santé et les autres secteurs/disciplines ayant un impact sur la santé des populations.	
<b>CIBLE STRATÉGIQUE COMMUNE 5A</b> Améliorer l'accès, la qualité et l'équité de l'enseignement à tous les niveaux (du maternel au supérieur), des possibilités d'apprentissage et de la culture.		
<b>Approches (contributions)</b>		<b>Résultats/activités</b>
5bB	Soutenir la <b>vulgarisation, la valorisation et la diffusion des résultats de la recherche académique.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réalisation de l'étude épidémiologique sur le lien entre les accidents de la route et la handicap post-it et mécanisme sociaux de réponses dans les villes de Cotonou et d'Abomey-Calavi.</li> <li>✓ Appui technique et financier pour la mise en place d'un appel à projet ouvert à la SC liée à la vulgarisation, diffusion et médiatisation des résultats de l'étude épidémiologique sur le lien entre les accidents de la route et le handicap post-AVP et mécanismes sociaux de réponses dans les villes de Cotonou et Abomey-Calavi.</li> </ul>
<b>CIBLE STRATÉGIQUE COMMUNE 7</b> Aspects transversaux à toutes les thématiques, dans l'optique de contribuer à la construction d'une société béninoise démocratique, où chaque citoyen – hommes, femmes et enfants – a accès à ses droits fondamentaux et à une vie digne et épanouie, dans un environnement préservé.		
<b>Approches (contributions)</b>		<b>Résultats/activités</b>
Promouvoir des partenariats inclusifs entre les différents acteurs impliqués dans le développement au Bénin et dans la région		
7D	Promouvoir l'articulation et la collaboration entre les différents <b>acteurs impliqués dans un même secteur</b> (pouvoirs publics, autorités décentralisées, AI, OSC, secteur privé, communautés, autres acteurs internationaux, etc.).	Mise en place de la plate-forme des acteurs de la sécurité routière
7F	Promouvoir les partenariats et la collaboration avec d'autres acteurs <b>au niveau régional</b> (Afrique de l'Ouest).	Participation à un Programme régional avec le Togo, le Burkina et le Niger: - organisation d'une visite d'échanges d'expérience et de bonnes pratiques entre les acteurs de la sécurité routière le Bénin et le Burkina-Faso (organisations de la société civile et les structures étatiques)

## **4. CONCLUSIONS**

### **4.1 Conclusion sur les résultats attendus**

Au regard de l'analyse des informations portées ci-dessus, notamment des deux résultats attendus du projet, on pourrait affirmer que le Projet SR est parvenu aux résultats attendus à environ 80%, grâce au dynamisme des acteurs qui ont su réorienter les activités opérationnelles du projet pour évoluer dans le sens de l'objectif spécifique visé. En effet, le premier résultat attendu du projet demeure « Le CNSR contribue à l'élaboration et à l'adoption du nouveau code de la route et à l'amélioration de la collecte des données sur les accidents de la route ». L'adoption du nouveau code de la route n'a pas abouti, même si le CNSR estime que le parcours de l'adoption a été déjà effectué à 80%. Le plan d'action que le projet devait aider le CNSR à mettre en œuvre, conformément à l'objectif spécifique, n'a pas été validé. Mais, les acteurs de la mise en œuvre du projet ont rapidement réussi à contourner cette difficulté en aidant à l'élaboration d'un autre document stratégique : le «document de politique nationale de sécurité routière du Bénin». Ce document, non encore adopté, a permis de contourner les difficultés pour continuer la mise en œuvre du projet. Aussi, l'indicateur en lien avec l'adoption du nouveau code de la route a-t-il été modifié conséquemment. L'action relative à l'adoption d'un nouveau code de la route devant favoriser une mise en œuvre coordonnée des actions de sécurité routière a été remplacée par l'organisation de campagnes de sensibilisation sur l'excès de vitesse et l'usage du téléphone au volant tout en innovant dans l'approche et les outils (concours d'œuvres artistiques/graphiques/médiatiques : articles de presse, télé, radio, documentaire ; dessins, poèmes dans les établissements scolaires et universitaires, etc.). Le CNSR contribue ainsi à l'amélioration de la collecte de données sur les accidents de la route.

### **4.2 Conclusion liée aux critères d'évaluation**

Le Projet SR a répondu aux 5 critères d'évaluation retenus: pertinence, coopération, efficacité, pérennité et changements/effets. En ce qui concerne la pérennité, la Police républicaine a déjà pris l'initiative de continuer la formation des formateurs sur ses propres fonds; ce qui est un signe de valorisation des acquis du projet. La Police républicaine serait déjà à plus de 700 policiers formés dans tous les 12 Départements du Bénin (Littoral, Zou, Collines, Mono, Couffo, etc.). Ces formations ont porté sur le constat des accidents, les techniques de collecte des données statistiques par le remplissage du BAAC et la maîtrise du «Global Positioning System» (GPS). Dans la même logique de pérennisation des acquis, le CNSR a posé des pas importants. Suite à la formation des forces de l'ordre dans le cadre de l'intégration du remplissage des fiches BAAC dans les écoles de la Police Républicaine, le CNSR, quant à lui, a procédé à:

- ❖ l'actualisation de la base de données et du logiciel BAAC pour le traitement des causes des accidents de la voie publique ;
- ❖ l'actualisation de la fiche BAAC en vue de l'intégration d'un champ dédié au renseignement des causes des accidents après leur identification par les forces de l'ordre ;
- ❖ la généralisation de la formation des forces de l'ordre sur le remplissage et l'identification des causes des accidents dans les 8 autres départements que le Littoral, l'Atlantique, l'Ouémé et le Plateau (d'octobre à novembre 2020).

Toutefois, l'efficacité n'a pas été totale, du fait d'une certaine sous-estimation lors de l'élaboration du projet, des suppositions importantes relatives au poids des obstacles administratifs et politiques au sujet de l'adoption du projet de loi portant nouveau code de la route et de la validation du plan d'action ; ce qui a nécessité des réajustements importants des activités opérationnelles lors de sa mise en œuvre. Il convient de souligner que 36,37% des répondants ont estimé que les moyens mis à disposition n'ont pas été suffisantes pour réaliser efficacement toutes les activités prévues au regard de l'engouement suscité par le projet auprès des acteurs qui souhaitait d'office que le projet s'étende au-delà de l'espace de mise en œuvre initialement prévu. Il s'agit là d'une ambition (légitime), qui pourrait servir de perspectives pour la valorisation future des acquis du présent projet.

### **4.3 Conclusion d'ordre général**

Le Projet SR a été une réussite de par sa pertinence et les changements qualitatifs qu'il a apportés aux bénéficiaires que sont les usagers de la route, le principal partenaire du projet (le CNSR) et les diverses parties prenantes telles que l'IRSP, les Mairies de Cotonou et d'Abomey-Calavi, la DFS/DGPR. La formation des formateurs a été un acquis indéniable tant au niveau du CNSR qu'au niveau de la DFS/DGPR. Il en est de même de la formation des ressources humaines des OSC impliquées. Des ressources humaines expertes en matière de sécurité routière existent désormais dans ces institutions. Même la limitation du projet à deux Départements n'a pas empêché que des policiers des autres Départements participent à certaines sessions de formation. Par exemple, l'atelier de formation des formateurs de la Police républicaine et du CNSR sur les constats d'accidents de la route et le remplissage du BAAC tenu à Cotonou le 19/07/2019 a connu des policiers participants de l'Atlantique, du Littoral, de l'Ouémé, de la Donga, du Mono, du Zou, de l'Alibori, du Borgou, du Couffo, du Plateau, de l'Atacora et des Collines. D'une prévision de 10 formateurs et de 1.000 policiers à former, le projet est parvenu à former 1.097 policiers et 50 formateurs, dont 6 formateurs du CNSR et 44 formateurs de la Police républicaine. Seulement, la question de l'adoption du nouveau code de la route n'a pas totalement abouti et nécessite que les efforts se poursuivent.

## 5. RECOMMANDATIONS

Au regard du commentaire général sur le projet et des conclusions ci-dessus et de l'atteinte de la grande part des résultats attendus du projet, des recommandations peuvent être dégagées en vue de prendre en compte de certaines difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du projet (difficultés d'adoption) et des perspectives pour la valorisation et l'extension des acquis du projet. Les recommandations suivantes sont donc formulées :

### ❖ A l'endroit de Handicap International/Humanité & Inclusion

- ✓ Poursuivre l'accompagnement de la procédure d'adoption du document de politique nationale de sécurité routière du Bénin, de même que ses textes d'application (décrets et arrêtés);
- ✓ Poursuivre la mobilisation simultanée et massive des organisations faitières, des OSC et des médias appropriés dans l'animation des questions de SR;
- ✓ Augmenter significativement la fréquence des campagnes de sensibilisation des acteurs (élèves et étudiants notamment) sur le terrain ;
- ✓ Renforcer le dispositif de suivi des campagnes de sensibilisation des réseaux, OSC et médias mobilisés et le contrôle du respect de ce dispositif sur le terrain.

### ❖ A l'endroit du CNSR

- ✓ Organiser la procédure d'adoption du document de politique nationale de sécurité routière du Bénin, de même que ses textes d'application (décrets et arrêtés);
- ✓ Accompagner la Police républicaine dans son initiative de poursuivre la formation des formateurs et des agents sur les constats d'accidents de la route et le remplissage du BAAC.

### ❖ A l'endroit de la Police Républicaine

- ✓ Veiller au respect des dispositions établies concernant la prise en compte par la Direction des Ressources Humaines (DRH) de la formation des agents au remplissage du BAAC lors des mutations du personnel de la Police républicaine aux fins d'une répartition équilibrée des compétences sur le territoire national;
- ✓ Développer la formation en cascade des formateurs et des agents pour parvenir à la formation de la totalité des policiers au niveau national.

### ❖ Par rapport au CSC-Bénin (HI)

- ✓ Poursuivre les activités pour achever l'appui à l'adoption d'un nouveau code de la route favorisant une mise en œuvre coordonnée des actions de Sécurité Routière (approches en matière de gouvernance et décentralisation, 1A);

## 6. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BAGNOA, C. (2020): *Évaluation à mi-parcours projet : «Promouvoir la prévention routière au Bénin, en particulier dans les départements de l'Atlantique et du Littoral»*, Rapport Final, Cotonou: HI, 84 p.

HI-Handicap International/Humanité & Inclusion (2019): *Rapport de l'étude sur les Connaissances, Attitudes et Pratiques des usagers vulnérables de la route et sur les comportements à risque d'accidents et de traumatisme de la route dans le Littoral et l'Atlantique*, Cotonou (Bénin): HI, 53 p.

HI-Handicap International/Humanité & Inclusion (sd): *Référentiel Qualité Projet*, Cotonou: HI, 2 p.

HI-Handicap International/Humanité & Inclusion (2021): *Analyse sur les connaissances, attitudes et pratiques des usagers vulnérables de la route sur les facteurs à risque d'accidents de la route dans le Littoral et l'Atlantique*, Rapport final, Cotonou: HI, 73 p.

Ministère des Infrastructures et des Transports (sd): *Politique Nationale de Sécurité Routière du Bénin 2021-2030*, Cotonou: MIT, 100 p.

Ministère des Infrastructures et des Transports et Ministère de la Santé (sd): *Plan national de sécurité routière pour la décennie d'actions 2011-2020*, Projet, Cotonou (Bénin): MIT-MS, 25 p.

## 7. ANNEXES

### 7.1 Matrice d'évaluation : PROJET SR

Critères d'évaluation	Questions évaluatives	Questions spécifiques	Acteurs à interroger	Outils de collecte	Sources de vérification
Pertinence	-Le projet répond-t-il aux demandes et besoins des bénéficiaires, et contribuent-ils à l'atteinte des priorités des autres parties prenantes (autorités, partenaires, bailleurs de fonds...)?	Les actions portées par le projet de sécurité routière (SR) étaient-il un besoin pour vous ? Si oui, en quoi le projet a-t-il répondu à vos besoins, demandes, contraintes ? Avez-vous des suggestions pour les prochaines fois ?	Jeunes 15-29 DFS/DGPR RéPASÉR RéNASÉR RéJASÉR OSC/OPHs: CNSROSCs:	Questionnaire	Enquêtes
	-Le projet a-t-il adapté ses actions en fonction du contexte d'intervention (déterminants socioculturels et historiques, sécurité, contraintes logistiques, cadre réglementaire...) et de leur évolution ?	Y a-t-il eu une étude de base qui a justifié les actions du projet ? Si oui, quelle est cette étude ? Elle a été réalisée en quelle année ? Le projet a-t-il adapté ses actions suivant le contexte et les réalités du terrain lors de sa mise en œuvre ? Si oui, décrivez un à deux exemples?	EP/HI MEAL	Documentation	Supports
Coopération	Les partenaires ont-ils contribué activement au succès du projet ?	Quelle a été concrètement votre contribution à la mise en œuvre du projet ? Cette contribution a-t-elle été déterminante dans le succès du projet ? Si oui, comment ? Quelle est votre appréciation de la coopération ?	EP/HI CNSR IRSP DDASM/Lit DFS/DGPR OPH (RAPHA et RAPHaL) FAPHB RéPASÉR RéNASÉR	Documentation	Supports

			RéJASÉR OSCs:		
Efficacité	- Le projet a-t-il eu les ressources (humaines, financières, logistiques, techniques...) nécessaires pour atteindre ses objectifs ?	Selon vous, y a-t-il reçu les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires pour la mise en œuvre du projet ? ( Si oui, lesquelles ?	EP/HI CNSR	Documentation	Supports
	- Les résultats ont-ils contribué à atteindre les objectifs du projet ?	Quels sont selon vous les améliorations apportées par le projet? Ces améliorations apportées par le projet contribuent-elles à l'atteinte des objectifs que le projet s'est fixés ? Si oui, dites pourquoi?	RéPASÉR RéNASÉR RéJASÉR OSCs: CNSR	Questionnaire	Enquêtés
Pérennité	-La phase de post-projet est anticipée et planifiée pour le projet ?	Quelle stratégie a été mise en place pour que les changements induits par le projet perdurent après sa mise en œuvre? Y a-t-il un support à cela ?	EP/HI CNSR	Documentation	Supports
	-Les interventions ont-elles répondu aux besoins identifiés des populations et/ou le projet a-t-il assuré un transfert auprès d'acteurs-rices en capacité de les poursuivre ?	Le projet vous a-t-il doté de capacités/compétences qui vous permettront de poursuivre les actions après son départ ? Si oui, citez-en des exemples)	EP/HI CNSR IRSP DDASM/Lit. DGPR/DFS OPH (RAPHA et RAPHaL) FAPHB RéPASÉR RéNASÉR RéJASÉR OSCs:	Questionnaire	Enquêtés
	-Le projet a-t-il contribué à réduire la vulnérabilité des populations cibles et à accroître leurs capacités de réponse ?	Le projet a-t-il amélioré vos capacités à faire face aux risques d'accidents de la route et de traumatisme ? Si oui, en quoi vos capacités sont améliorées ?	Jeunes 15-29 OSCs: CNSR	Questionnaire	Enquêtés

Changements /Effets	-Le projet a-t-il provoqué des changements positifs à court et moyen termes sur les vies des bénéficiaires et de leur entourage ?	Qu'est-ce que le projet a concrètement changé en vous par rapport à l'adoption ou la gestion des comportements à risques d'accident de la route ?	Jeunes 15-29 OSC: CNSR	Questionnaire	Enquêtés
Apport au CSC-Bénin (2017-21)	- Le projet a-t-il contribué aux cibles stratégiques/aux cibles du CSC comme prévu ?	(Voir tableau des contributions à remplir à partir des résultats du projet)	EP/HI		Résultats projet (PMBOX-PSE)

## 7.2 Grilles d'entretien

### Entretien de groupe (*Focus group*)

Date de collecte .....

Nom et prénom de l'animateur.....

#### IDENTIFICATION DU GROUPE

Ville .....

Structure:.....

Catégorie d'acteurs: Bénéficiaires /\_/ Partenaires /\_/ Parties prenantes/\_/

Dénomination de la catégorie :.....

Nombre de participants à la séance....., dont .....Hommes.....Femmes

#### INTRODUCTION DU PROJET .....

Contexte d'initiation

Période d'exécution: 2018-2021

#### TEST DE RAPPEL DES ELEMENTS DU PROJET

Quelles étaient les principales activités du projet ..... dont vous avez été acteur/bénéficiaire ?

Quel était l'objectif spécifique du projet ?

Quels étaient les résultats attendus du projet ?

#### ELEMENTS DE SUCCES

Qu'est-ce qui selon vous a bien marché dans la mise en œuvre de ce projet ?

Quels éléments ont favorisé le bon déroulement du projet ?

Quels sont été les éléments qui ont véritablement contribué positivement au succès projet ?

#### ELEMENTS D'ECHECS

Qu'est-ce qui selon vous n'a pas bien marché dans la mise en œuvre du projet ?

Quels éléments ont gêné le bon déroulement du projet ?

Quels ont été les principaux freins et difficultés rencontrés par les participants au projet ?

Quelles ont été les surprises négatives inattendues observées lors de la mise en œuvre du projet ?

#### ELEMENTS DE POTENTIALITES

Quels nouveaux potentiels et/ou des opportunités se dégagent-ils de l'exécution de ce projet ?

Quelles sont les ressources inexploitées qui pourraient servir encore pour des actions futures ?

Quelles nouvelles idées intéressantes se dégagent-elles de la mise en œuvre de ce projet ?

Y a-t-il eu des innovations, des inventions ou autres réalisations qui représentent de nouveaux potentiels intéressants ?

#### ELEMENTS D'OBSTACLES

Quels sont les difficultés, les freins, les obstacles et les contraintes que vous entrevoyez dans la poursuite des réalisations de ce projet ?

Y a-t-il des habitudes ou résistances qui pourront perturber la bonne poursuite des œuvres réalisées ?

#### COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

Avez-vous des questions sur cet entretien ?

Quelles commentaires ou recommandations faites-vous pour l'amélioration de la

Insertion professionnelle des JSH au Bénin ?

**Merci de votre précieuse contribution**

### 7.3 Liste des personnes rencontrées \_ Projet SR

N°	Nom et Prénoms de l'enquêteur	Structures	Contacts
1	AGBOKOU Mesmin	ASES	Chef service matériel FSS
2	ADANLE Arius	CEG Dantokpa	62950420
3	Adjanomon Delise	RÉJASÉR	61374646
4	ADJEVI Princia	UAC	95328858
5	AGBESSI Prince	CEG Dantokpa	62950410
6	Agnimoan Mathilde	UAC	63455877
7	Ahivodji natalie	CNSR	<a href="tel:97608364">97608364</a>
8	AHOUANJINO Clovis	CEG Dantokpa	65833679
9	AHOUANGAN Bruno	ONG ASPT	<a href="mailto:ongattentionaspt@yahoo.fr">ongattentionaspt@yahoo.fr</a>
10	AKPO Freddy	UAC	68037167
11	ALINGO Roseline	CNSR	95454803
12	AMOUSSA Bour-Han	UAC	91271931
13	AMOUSSOU Ayélojou	UAC	98146869
14	ANANOU Vivien	CEG Dantokpa	64491842
15	AOULOU Alexandrine-Marie	UAC	67595758
16	Assouka Ulrich	ESF/BTP1	95446334
17	AZA Otnielle	CEG Dantokpa	SC 64491842
18	BAGAN Theodule	OPH/RAPHaL	69532832
19	Bello Gracia	UAC	65938027
20	Belogoun judicael	UAC	94857210
21	BIAOU Yvonne	UAC	90865179
22	BIO Oubéidath	CEG Dantokpa	SC 64491842
23	Bossou Marc	CNSR	<a href="tel:95858423">95858423</a>
24	Bossou Nadege	MJBSR	66297675
25	CHODATAN Anthelme	UAC	68340848
26	Correa Martin	OPH/RAPHA	97988324
27	Dangbenon Spero	OPH/RAPHA	62399043
28	DENAKPO clother	CEG Dantokpa	SC 64491842
29	DESCOUS Marius	CEG Dantokpa	SC 64491842
30	Djego joel	Mairie de Cotonou	97474063
31	DJENONTIN PÉRA	UAC	98946616
32	DJIHOUEDE Bruno	Commissariat d'Abomey-Calavi	97567537
33	Domingo Nassirou	FAPHB	67193978
34	Ekpelikpeze Dernard	UAC	64248007
35	Eustache hounmabou	UAC	97910804
36	FANNANKPO Isaac	UAC	62257315
37	GANDAHO Jerry	UAC	68594378
38	GBEGNON ORNELLA	UAC	66856011
39	GBENOU Merveille	CEG Dantokpa	SC 64491842
40	Godefroy KOUHO	DFS	96086463
41	Hingnide Grâce	UAC	91293258
42	HOUESSIN Gilbert	ASES	97687584
43	Houessou Océane	UAC	51451963
44	HOUNDEGNON Auramson	UAC	61179992
45	Houndjanto Debora	UAC	69348717
46	HOUNGUE Fidelia	UAC	69586573
47	IBRAHIM Faouzia	CEG Dantokpa	SC 64491842

48	Issa Assoum Abdou Zahiri	ESF/BTP1	65231779
49	ISSIFOU Bertine	CNSR	<a href="mailto:bertine.issifou@gmail.com">bertine.issifou@gmail.com</a>
50	KANCANHOUI R. Immaculé	Zem Secours	95995005
51	Kassa Marlène	UAC	61622407
52	KOKOYE Waren	CEG Dantokpa	SC 64491842
53	KOUGNIMON Serge Vivien	RéJASéR	64726470
54	KPADE Gratien	ASES	97988583
55	Lissassi Olivier	JUODB	95691415
56	NOBIME Cynthia	UAC	SC 96922294
57	Noudofinin Alex	UAC	62877315
58	ODJOUORIBY Côme	RéNASéR	SC 97901550
59	OGOUGBE Arsène	UAC	90573489
60	SAKA Hamidou	ONG Promédia-Jeunes	97024390
61	SALAMI RISSICATOU	UAC	62844242
62	SEDJRO Franck	RéNASéR	97901550
63	SODJI Musael	AVAR-Bénin	<a href="mailto:sodjimusael@gmail.com">sodjimusael@gmail.com</a>
64	SOUNLI Estella	UAC	51926860
65	TEDJI Huguette	CNSR	97722728
66	Tientore safiatou	UAC	97964219
67	TOSSOU Christelle	CEG Dantokpa	SC 64491842
68	Yacoubou	HI	97720761
69	YAROU Damien	JUODB	67815869
70	ZANNOU Marius	UAC	67670436
71	Zanvo Ella	ESF/BTP1	96158775
72	ZODJI kevin C.	UAC	96922294 (Responsable Etudiant)