



SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

Sécurité routière

CONTRIBUTION DU SSATP

Réunion annuelle du SSATP, 11-12 déc 2012 Addis Ababa

Justin Runji jrunji@worldbank.org

SSATP – ssatp@worldbank.org

Sommaire

- Sécurité routière en Afrique – Quels sont les enjeux ?
- Quels sont les domaines dans lesquels on peut capitaliser ?
- Nombreux sont les acteurs - Le SSATP peut-il faire une différence ?
- Comment le SSATP peut apporter une différence ?
- Comment les pays peuvent en bénéficier ?
- Quel impact sur l'ONU et le Plan d'action pour la décennie sur la sécurité routière ?

Trois enjeux fondamentaux

1. État de la sécurité routière est.. décourageant

- Modèle de base de prédiction des accidents

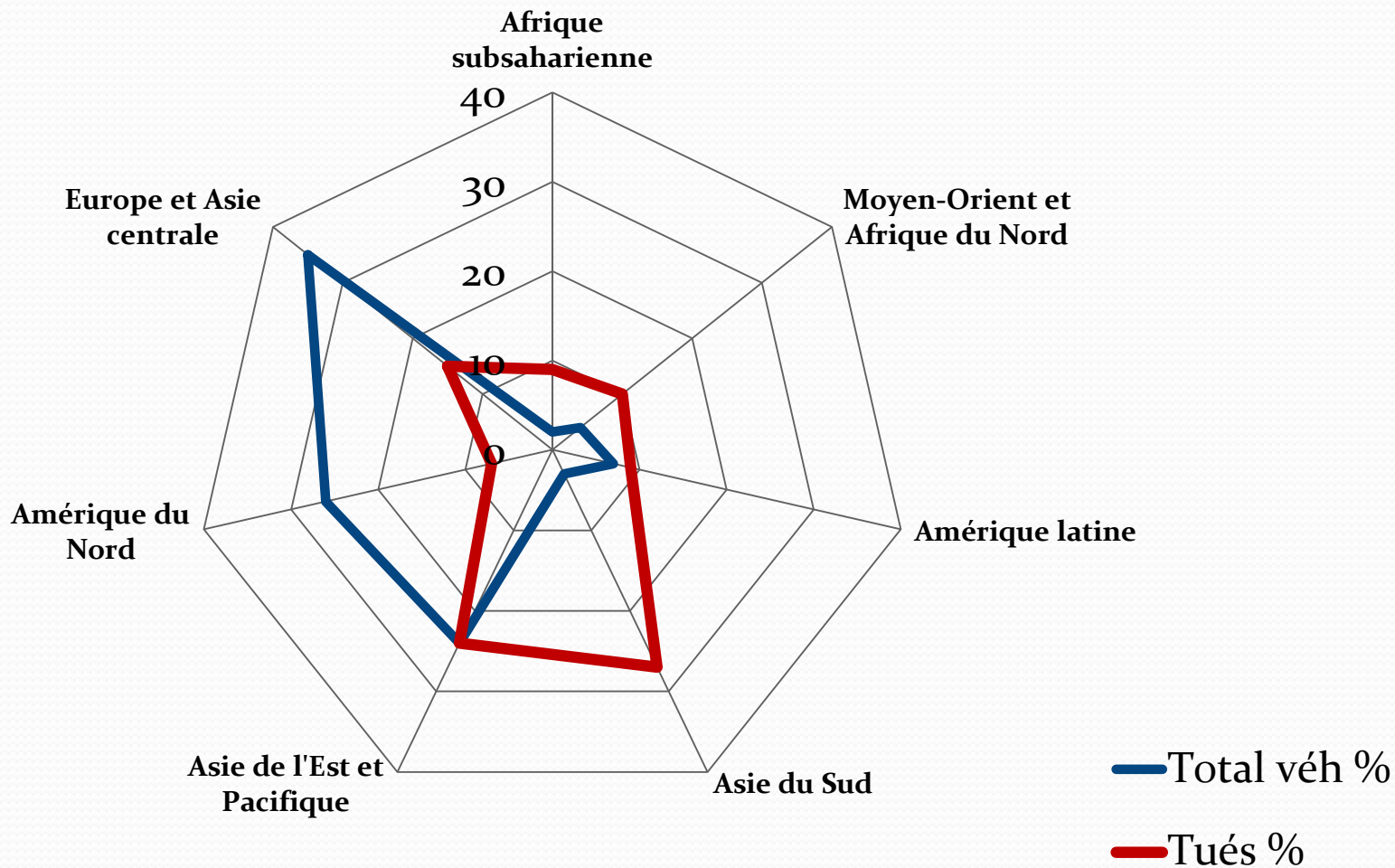
Nombre d'accidents = F(Volume trafic, linéaire, autres risques)

Mais

- Le nombre de véhicules par habitant en Afrique est le plus bas au monde avec 2% *
- La densité routière en Afrique est la plus basse avec 0.08 km / km²*
- Le nombre total des accidents mortels en Afrique représente 9% du chiffre mondial *
- Le nombre d'accidents mortels par habitant atteint 32,2 décès pour 100 000 habitants SSA **

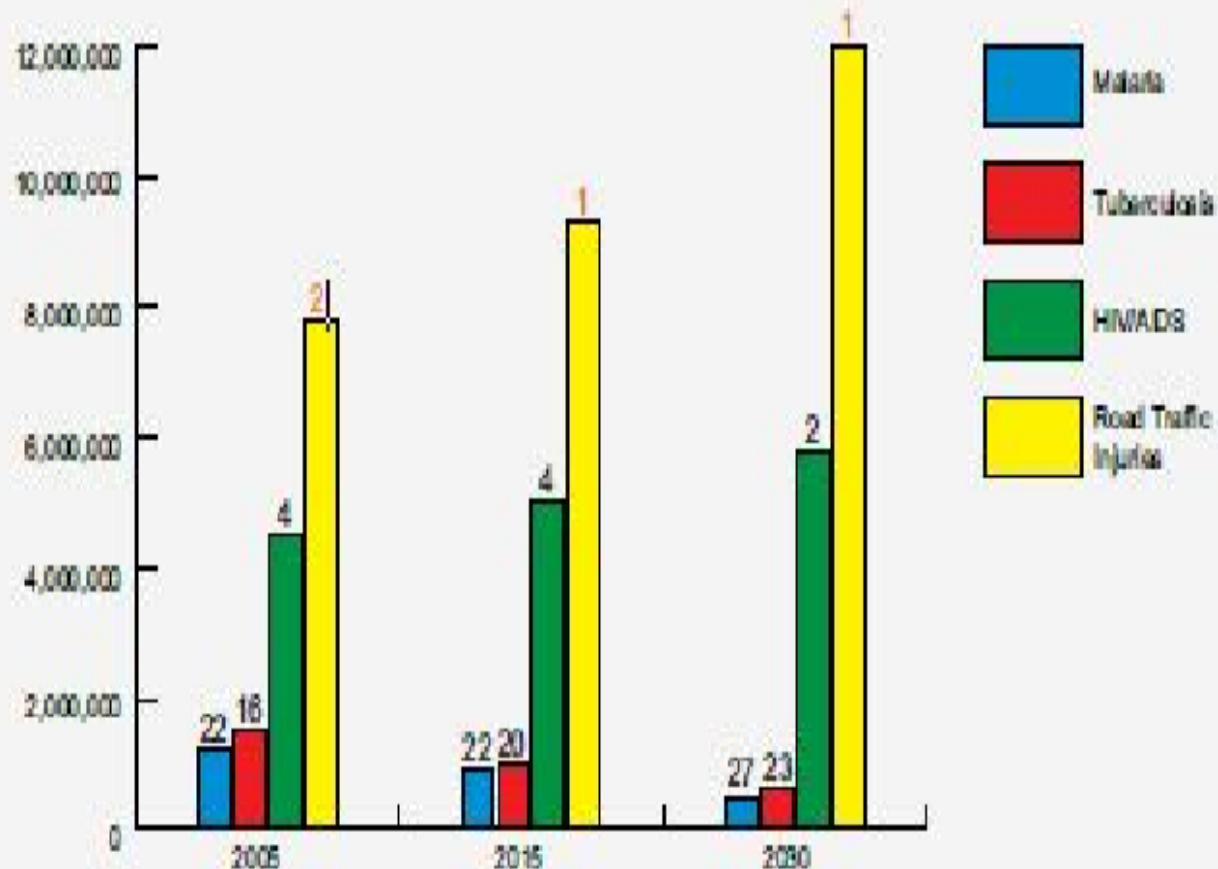
*Sources: *IRF World Road Statistics 2012 & **WHO Global Status Report 2009*

Comparaison mondiale-véhicules et accidents



Disability - Adjusted Life Years (DALYS) lost In Developing Countries (Children Age 5-14)

Source: WHO Global Burden
of Disease forecast (2008)



2. Effets négatifs sur le développement

- Montée du volume de trafic
 - Succès de l'Afrique qui bénéficie d'une croissance moyenne de son PIB
- Augmentation de la moyenne des vitesses commerciales des véhicules
 - L'ensemble des chaussées en Afrique s'améliore
 - Accent mis sur les travaux de réhabilitation et d'entretien
 - Financement régulier assuré par les redevances d'usage
- Maintien de la prévalence du transport routier
 - Près de 90 % du trafic de fret et de voyageurs – le plus élevé dans le monde
 - Composition du trafic a des effets dangereux
 - Trafic de marchandises et de voyageurs
 - Trafic de courte et longue distance
 - Trafic motorisé et non motorisé

3. Faiblesse de la gestion de la sécurité routière

- Rares sont les pays qui répondent vraiment au Premier Pilier sur la gestion de la sécurité routière
- Sans la consolidation de ce pilier, les quatre autres piliers sont plus difficiles à atteindre
- La gestion des données sur la sécurité routière ne sont toujours pas bien gérées ... d'où la difficulté pour l'Afrique d' évaluer les progrès avec précision
- Les éléments d'appui sont faibles - police, réglementation, éducation
- Autres facteurs sous-jacents - financement, mandat, résonance politique

Quels sont les domaines
sur lesquels on peut
capitaliser ?

1. Effets d'une bonne collaboration

- SSATP, GRSP, RTSA, BM - Lusaka “Cities Conference” à Lusaka en oct 2012
 - Centrée sur la sécurité des piétons
- SSATP, OMS, CEA, UA – Données et Conférence sur les piliers de la décennies à Addis Abeba Nov. 2012
 - Accent sur l'amélioration de la collecte et le Pilier 1

2. Partage des bonnes pratiques

- La *Federal Road Safety Corps* du Nigéria
- 18,000 capitaines en poste

- 18,000 capitaines bénévoles
- Clubs de jeunesse (bénévoles)



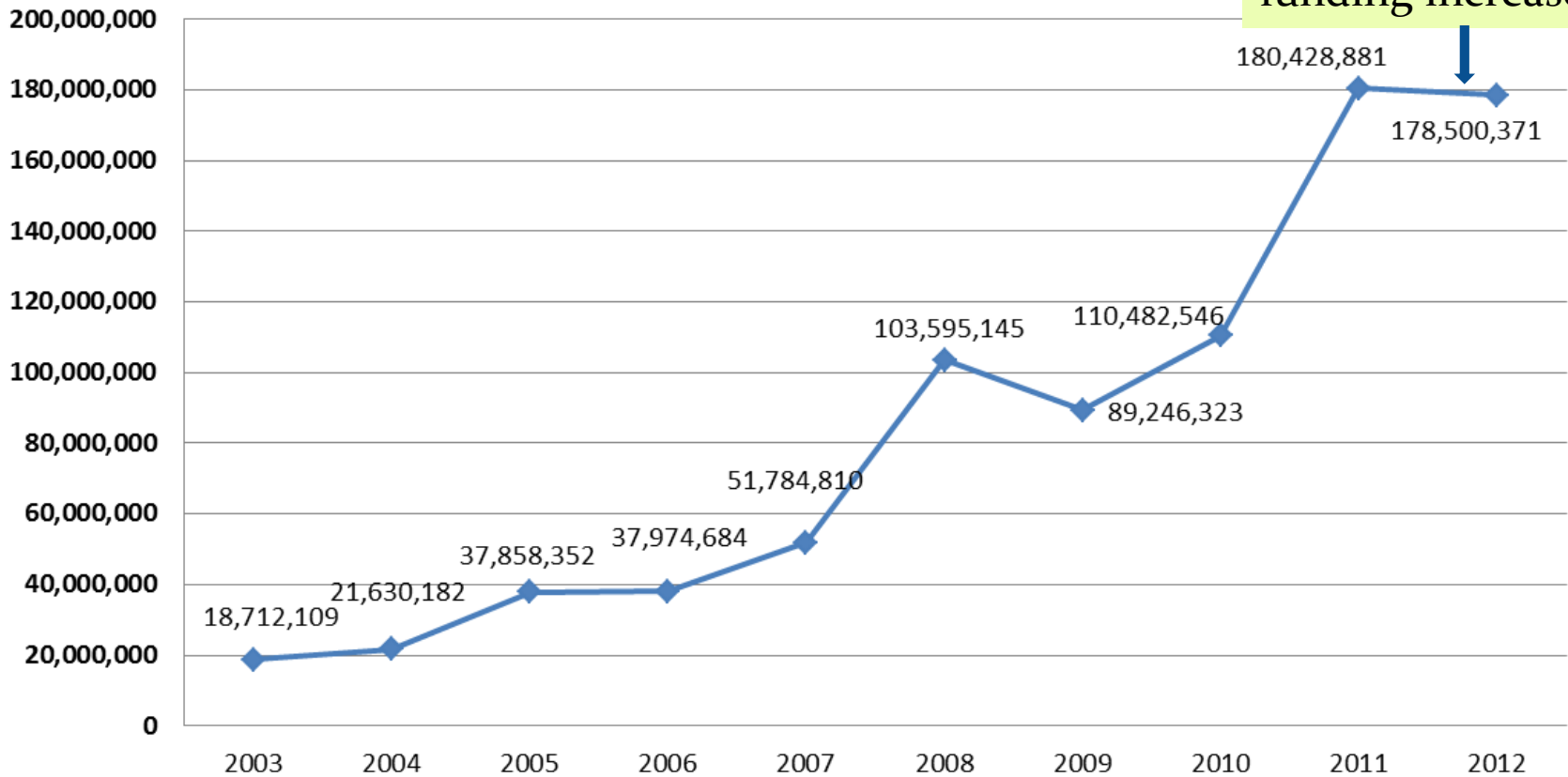
2. Partage des bonnes pratiques ...

- Numéro d'appel gratuit
- Centre d'appels ouvert 24/7
- Assistance gratuite 24/7
- Dispensaires en bord de route s'ajoutent aux services d'urgence



3. Bonne pratique – Amélioration des ressources consacrées à la SR

Budgetary allocations 2003-2012



4. Nouvelles initiatives

- Cadres de financement de la SR
- Renforcement des capacités policières
- Prise en compte de la SR dans les projets APD
- Concentration sur la sécurité des piétons
- Institutionnalisation d'audits de sécurité routière
- Promotion d'interventions à impact élevé

**Le SSATP peut-il faire une
différence ?**

1. Actions, capacité & coordination

- SSATP n'a que deux mandats – offrir des perspectives mieux centrées et plus claires
 - Formulation de politiques de transport
 - Développement des capacités
- Besoin d'une coordination à l'échelle continentale s'est déjà manifesté
 - Réf. 2^e Conférence africaine sur la sécurité routière 9-11 nov. 2011
- SSATP a montré son rôle de “catalyseur de réformes”
 - IGR
 - Mobilité rurale

2. Le SSATP a une stratégie de RS

- S'associer aux partenaires du développement (BM, HD, GRSF; GRSP, CEA, OMS, and compagnies telles que TOTAL)
- Collaborer avec les CER, les groupes régionaux de corridors, les pays et les villes.
- Appuyer la Décennie d'action de l'ONU et le Plan d'action pour l'Afrique en travaillant avec quelques pays au niveau national sur
 - La définition d'une politique et stratégie de SR, le renforcement des capacités et la promotion d'intervention à haut niveau d'impact

4. Opinion extérieure

“Face aux nouveaux enjeux, le SSATP reste un programme stratégiquement bien positionné, respecté et potentiellement puissant qui pourra influencer sur les politiques de transport régionales et nationales en Afrique”

Independent Review Opinion

**Comment le SSATP peut
apporter une différence ?**

Collaborer avec les pays

OBJECTIFS PRINCIPAUX

- Renforcer la formulation des politiques
- Renforcer les *agences de sécurité routière*
- Consolider les *stratégies de sécurité routière*
- Promouvoir la mise en œuvre d'*interventions à impact élevé*

Ethiopie

Conseil national de sécurité routière

- Examen des capacités du CNSR et propositions de renforcement
- Faciliter le renforcement et la mobilisation des ressources nécessaires

Autorité routière éthiopienne

- Institutionnalisation d'audit de sécurité routière et intégration de mesures de prévention dans la conception des routes
- Procédure d'intégration de la sécurité routière dans les projets de transport
- Mise en place de normes techniques de sécurité routière

Police fédérale de la circulation

- Favoriser la formation des agents de police
- Préparer un projet pilote d'application de la loi

Fonds routier éthiopien

- Cadre et critères d'allocation de fonds pour la sécurité routière

Zambie

Agence des routes et de sécurité routière

- Projet de sécurité routière sur la section Lusaka – Kabwe
- Examen des capacités de l'agence

Hôpital universitaire

- Équipé d'un service d'urgence aux accidentés de la route

Ville de Lusaka

- Planification et mise en place d'installations pour la sécurité des piétons
- Collaboration avec le secteur privé

Agents de la circulation

- Formation, ordinateurs et matériels de contrôle
- Coordination des données à remettre au secteur de la santé

Agence de développement routière

- Projet de corridor (voir ARSR) comprenant des audits et mesures de sécurité routière

Cameroun

Bureau de la sécurité routière (au sein du MdT)

- Examen des capacités de gestion de la sécurité routière et définition des priorités pour le renforcement de l'agence chef de file et d'un plan d'action national
- Appui au renforcement des capacités du Bureau et des autres intervenants
- Assistance à la définition d'une stratégie nationale de sécurité routière et d'un plan d'action

Corridor Abidjan-Lagos

- Consultation avec les pays par le canal des agences chef de file en vue d'identifier les principales parties prenantes et les problèmes rencontrés le long du corridor
- Collaboration avec ALCO pour coordonner les activités transfrontalières
- Contact avec les comités nationaux de corridor pour répondre aux problèmes de sécurité routière en coopération avec les agences chef de file
- Étude détaillée en cours et menée à bien en mars 2013

Corridor central (Afrique de l'est)

- Accent sur les pratiques de sécurité routière par les entreprises de transport de marchandises le long du Corridor (sur la section Tanzanie/Rwanda/Burundi)
- Participation active des entreprises de transport routier (gestion et conducteurs) et des autorités de régulation en vue d'appliquer des pratiques optimales et améliorer la conduite et la qualification des conducteurs
- Identification des problèmes liés au changement de côté de la conduite le long du corridor
- Mise en œuvre grâce au renforcement des capacités de l'autorité du Central Corridor (CCTTFA)

Comment les pays peuvent en bénéficier

“L’union fait la force”

- Formulation ou revue d’une politique et d’une stratégie de sécurité routière
- Renforcement des capacités des agences articulé autour des piliers
- Création et partage des connaissances
- Diffuser et/ou répliquer les exemples de bonnes pratiques
- Pression et examen par les pairs

Impact sur la Décennie des Nations unies et le plan d'action pour l'Afrique

Conférence d'Addis Abeba

- Recommandation : Le SSATP doit appuyer et faciliter la réalisation des objectifs de la Décennie pour la sécurité routière ainsi que la mise en œuvre du Plan d'action de l'Afrique en :
 - Facilitant la définition de stratégies nationales
 - Facilitant la création d'agences chef de file performantes
 - Facilitant la formation d'associations régionales pour les agences chef de file
 - Contribuer (avec UA) à mieux sensibiliser les pouvoirs publics et à accroître le pouvoir de persuasion des agences chef de file
 - Aider à l'amélioration du financement de la SR

Relier l'Afrique



SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

MERCI

Merci

Justin Runji jrunji@worldbank.org

SSATP – ssatp@worldbank.org