

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à l'aide de l'intelligence artificielle à des fins d'information uniquement. En cas de divergence ou d'incohérence, la version originale en anglais fait foi.

SSATP - Gestion résiliente du patrimoine routier

Sécurité dans les systèmes de transport résilients et durables face au climat

Océane Keou,
Spécialiste senior des transports, Banque
mondiale Responsable de la gestion du patrimoine routier résilient SSATP



02 . Contexte

Pourquoi la mobilité active est importante en Afrique

La marche et le vélo ne sont pas une niche, c'est ainsi que la majorité des Africains se déplacent réellement. Pourtant, les infrastructures qui les desservent restent la couche la plus négligée du réseau routier.

Mode dominant Marche et vélo

> 40 %

de tous les déplacements quotidiens sont effectués à pied ou à vélo à Abidjan, Addis-Abeba, Nairobi, Dar es-Salaam et Lagos.

Les modes actifs assurent la majorité des trajets pour se rendre à l'école, au travail, au marché ou à la clinique - une part qui augmente davantage une fois que l'on compte les trajets à pied en transport public.

Source : ITDP, Streets for Walking and Cycling in African Cities.

Fonds propres

Accès pour les plus pauvres

29%

des habitants des zones rurales d'Afrique subsaharienne vivent à moins de 2 km d'une route praticable en toute saison – l'indice d'accessibilité rurale.

Les ménages les plus pauvres dépendent de la marche et du vélo pour travailler, aller à l'école et se soigner. Chaque kilomètre de chemin sécurisé en toute saison comble le fossé d'accès.

Source : Banque mondiale, « Measuring Rural Access » (WPS 8746).

Climat et santé

Mobilité zéro carbone

~23 %

des émissions mondiales de CO2 liées à l'énergie proviennent des transports, dont environ les trois quarts sont des transports routiers.

Chaque déplacement déplacé d'un véhicule privé à la marche ou au vélo réduit les émissions de CO2 à la source, réduit la pollution atmosphérique locale et offre des avantages connexes sur le plan de la santé publique.

Source : Groupe de travail 3 du Groupe de travail 3 du GIEC sur le RE6, ch. 10 ; AIE Transport (2023).

Résilience et risques

Piétons exposés en Afrique 38 %

sur l'ensemble des décès dus aux accidents de la route en Afrique, ce sont les piétons - la plus forte proportion de décès de piétons dans toutes les régions.

Les sentiers, les pistes et les accotements constituent le réseau du dernier kilomètre reliant les villages au système bitumé - et la première ligne du risque pour la sécurité routière pour ceux qui marchent.

Source : CEA, Sécurité routière en Afrique.

03 . Le problème

Une crise sécuritaire pour les usagers de la route vulnérables

Mortalité routière dans le monde. OMS 2023

1,19 million

de personnes tuées sur les routes du monde chaque année.

Plus de la moitié de ces décès sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes, les usagers de la route les moins protégés.

Qui porte la charge

Piétons

Marcher sur des routes conçues uniquement pour les voitures ; pas de trottoirs, pas de traversées, pas d'éclairage.

Cyclistes

le partage des chaussées avec le trafic à grande vitesse ; pas de voies séparées ; Épaules dégradées.

Motocyclistes

mélangés à des véhicules lourds ; la discipline de voie absente ou non appliquée.

L'Afrique est la région où la motorisation est la plus faible, mais où le taux de mortalité sur les routes par habitant est le plus élevé.

À retenir

La sécurité routière en Afrique est avant tout un problème de sécurité pour les usagers de la route vulnérables, et donc un problème d'infrastructure.

04 . Changement de politique

La Banque mondiale se tourne vers des systèmes sûrs

D'un module d'ingénierie routière complémentaire à un mandat à l'échelle du portefeuille - une décennie de prise en compte systématique de la sécurité routière dans les prêts à l'appui des transports.

Engagements cumulés de la Banque mondiale . Mi-2013 > mi-2023

3,34 milliards de dollars pour la sécurité routière

~ 8,3 % des quelque 40 milliards de dollars de financement des routes et des

transports urbains.

Avant 2015

Dirigé par l'ingénierie

La sécurité routière est considérée comme un module complémentaire aux projets routiers, généralement comme une composante autonome « point noir ». Pas de règle applicable à l'ensemble du portefeuille.

2015 - 2020

Accroître les investissements

Intégration de la sécurité routière dans les principales opérations de prêt. Le renforcement des capacités commence à grande échelle ~22 000 professionnels formés entre 2015 et 2023.

2020 - 2025

Intégration obligatoire

Depuis 2020, chaque investissement dans les transports comportant une composante routière doit inclure la sécurité routière dans l'analyse économique et cibler la réduction de la mortalité.

Aujourd'hui · févr. 2024

Un portefeuille de systèmes sûrs

Plus de 50 projets d'une valeur de ~11 milliards de dollars sont en préparation, avec pour objectif clé la sécurité routière. 65 millions de personnes ont gagné accès à des routes plus sûres entre 2018 et 2023.

05 . Le cas

La sécurité est une question d'entretien, pas seulement une question de conception

Un passage bien conçu tombe en panne dès que sa peinture se décolore, que sa lampe s'éteint ou que son drain se bloque. L'entretien au niveau du réseau est ce qui maintient les utilisateurs vulnérables en vie - chaque jour, chaque kilomètre.

Pourquoi est-ce important ?

De la réparation réactive > l'entretien proactif et axé sur la sécurité.

Les régimes d'entretien qui traitent la chaussée comme le seul « actif » laissent les piétons, les cyclistes et les écoliers exposés. Un régime de maintenance des systèmes sûrs traite chaque élément qui protège un utilisateur vulnérable - marquages, feux, passages à niveau, drains, barrières comme un actif essentiel

à la sécurité.

Huit interventions de maintenance qui protègent les UVR

01

Marquages et
Entrelacement

Renouvellement des passages pour piétons,
Lignes EDGE et pistes cyclables
délimitation.

02

Signalisation

le remplacement des enseignes décolorées ;
au service des piétons
signaux.

03

Trottoirs

Le rapiéçage des trottoirs,
bordures et rampes ;
dégager les obstructions.

04

Passages à niveau

Îles refuges, surélevées
passages à niveau, zones scolaires
restant lisibles.

05

Drainage

Les drains dégagés conservent
Cyclistes inondés
chaussées.

06

Éclairage

Des lampes qui fonctionnent -
a prouvé qu'il réduisait le temps de nuit
Risque piétonnier.

07

Ralentissement de la vitesse

Tables, chicanes et
Bandes rugueuses - conservées
fonctionnelles par le biais du
cycle de vie.

08

Obstacles et travail
Zones

Garde-corps conservés intacts ;
acheminement sécurisé
la construction.

À emporter - Chaque calendrier d'entretien est une politique de sécurité routière déguisée.

06 . Le cadre

SSATP RRAM - intégrer la sécurité dans la gestion des actifs

Gestion résiliente du patrimoine routier (RRAM)

Lancé en mars 2025 en tant que quatrième pilier du quatrième Plan de développement du SSATP, il s'agit de faire passer les pays africains d'une maintenance réactive à une gestion proactive et résiliente des actifs au changement climatique.

Quatre domaines prioritaires de la RRAM

01 · Climat

Intégration des risques climatiques

Concevoir et entretenir les actifs, y compris les éléments qui protègent les piétons et les cyclistes contre les inondations, la chaleur et les tempêtes.

02 · Accès

Accessibilité rurale

Connectivité du dernier kilomètre pour les populations qui marchent et font le plus de vélo - en maintenant les couloirs entre le village et les marchés sûrs et praticables toute l'année.

03 · Institutions

Renforcement institutionnel

Organismes et fonds routiers équipés pour planifier, financer et assurer un entretien axé sur la sécurité à l'échelle du réseau.

04 · L'innovation

Innovation numérique

Surveillance de l'état des actifs basée sur les données, boîtes à outils numériques et hiérarchisation fondée sur les risques des interventions critiques pour la sécurité.

Trousse de connaissances sur la RRAM

Directives techniques · Notes d'orientation · Boîtes à outils numériques · Études de cas · Matériel de renforcement des capacités

07 . Questions de conception

« Comment pourrions-nous ? »

Quatre questions de conception pour des infrastructures de mobilité active plus sûres et plus inclusives en Afrique.

Sécurité

« Comment pouvons-nous limiter la vitesse autour des écoles et des centres de santé tout en préservant l'accès et l'accessibilité financière ? »

Problématique hommes-femmes | genre | sexe culturel
et social

« Comment pouvons-nous fournir des passages et un éclairage sûrs qui réduisent les risques de violence sexiste près des marchés et des arrêts de bus ? »

Résilience

« Comment pourrions-nous intégrer des indicateurs clés de performance (temps de réponse aux aléas, etc.) afin que la maintenance protège les utilisateurs vulnérables ? »

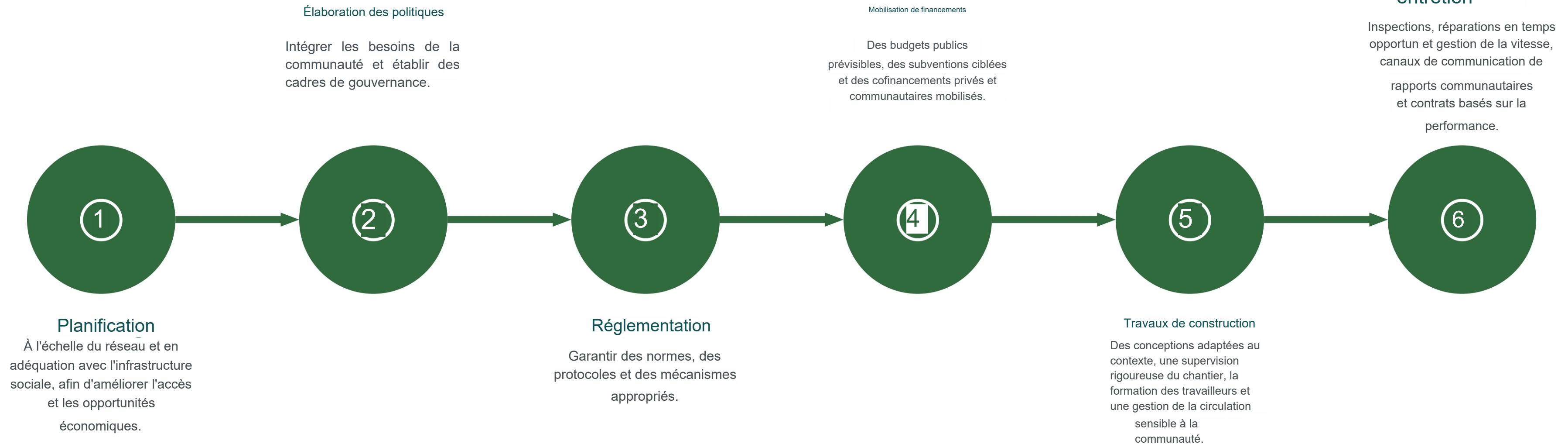
L'inclusion

« Comment faire en sorte que les personnes handicapées aient accès aux routes et en bénéficient ? »

08 · Réalisation

Feuille de route (cycle de vie)

Six étapes séquentielles - chacune représentant un point de décision où la sécurité des cyclistes et des piétons doit être conçue.



09 · Appel à l'action

Des rues plus sûres sont construites - et entretenues - tous les jours.

La crise de la sécurité routière en Afrique peut être résolue lorsque les ministères, les organismes routiers, les fonds routiers et les partenaires de développement traitent le réseau – et non le projet – comme l'unité de sécurité.

1 | Plan pour l'utilisateur qui marche

Faire de l'approvisionnement pour les piétons et les cyclistes un poste par défaut dans toutes les opérations de routes et de transport urbain - et non pas une mise à niveau a posteriori.

2 | Financer l'entretien

Affecter un financement prévisible aux actifs essentiels à la sécurité : marquages, panneaux, trottoirs, éclairage, drainage, passages à niveau. Intégrez-les dans les programmes de travail des fonds routiers.

3 | Dimensionner la RRAM, pays par pays

Adopter le cadre RRAM du SSATP comme norme opérationnelle pour une gestion résiliente et axée sur la sécurité des actifs sur l'ensemble des réseaux routiers africains.

Chaque kilomètre entretenu est une vie protégée. Rendre les routes africaines plus sûres par conception et par défaut.