



# **SSATP**

**Programme de politiques  
de transport en Afrique**

**Programme de Politiques de Transports en Afrique  
(SSATP)**

*Décennie d'Action pour la Sécurité Routière  
Etapes vers les 5 Piliers de la Sécurité Routière*

**19 au 21 novembre 2012  
Addis Ababa, Ethiopie**

**Minutes de la Réunion des Parties Prenantes  
Résumé des Conclusions et Recommandations**

---

## Introduction

En 2010, les Nations Unies ont lancé la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020, avec pour objectif de stabiliser puis réduire les accidents de la circulation d'ici à 2020. En conséquence, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique a préparé un Cadre de Politique de Sécurité Routière pour l'Afrique, qui a été adopté par les Ministres africains des Transports à Luanda en Novembre 2011, et par le Conseil Exécutif de l'Union Africaine le 29 janvier 2012.

Pour appuyer les initiatives africaines dans le cadre de la Décennie d'Action pour l'Afrique, le Programme de Politique des Transport en Afrique (SSATP) a initié un programme de sécurité routière pour fournir un appui aux pays membres en vue de renforcer les agences chefs de files en sécurité routière, les stratégies et l'échange de bonnes pratiques sur le continent.

En collaboration avec la Commission Economiques des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et la Commission de l'Union Africaine (UA), le SSATP a co-organisé en parallèle deux événements de sécurité routière du 19 au 21 novembre 2012 au Centre de Conférence des Nations Unies à Addis Abeba, en Ethiopie.

L'OMS a présidé un atelier sur « les systèmes de gestion des données des accidents de la circulation », pendant que le SSATP organisait un atelier sur « les étapes vers les 5 piliers de la sécurité routière ».

Les ateliers ont démarré en plénière le 19 novembre, et se sont ensuite divisé en deux sessions séparées, pour enfin se retrouver le 21 novembre pour une clôture commune. Les sessions plénières ont permis de présenter et de discuter les problématiques identifiées lors des ateliers.

L'atelier sur « les systèmes de gestion des données des accidents de la circulation », qui est présenté dans un rapport séparé, visait plus particulièrement des experts provenant de diverses disciplines de la sécurité routière, de nombreux pays d'Afrique, de Communautés Economiques Régionales et de différentes institutions, en particulier les agences chef de file et les bureaux de coordination (par exemple : des praticiens, des auditeurs de sécurité routière et des inspecteurs des accidents).

L'atelier sur « les étapes vers les 5 piliers de la sécurité routière » visait des officiels des Communautés Economiques Régionales, des Gouvernements, des Agences de sécurité routière en Afrique, dont la responsabilité est de définir et de mettre en œuvre des stratégies régionales et nationales de sécurité routière. L'objectif général de l'atelier était de s'assurer auprès des parties prenantes de l'existence d'un certain niveau de mise en œuvre de la phase initiale de la Décennie d'Action en identifiant les besoins et opportunités pour une future collaboration.

L'atelier avait aussi pour objectif d'identifier et de formuler des domaines où le SSATP et d'autres partenaires au développement pourraient intervenir pendant la Décennie d'Action. Les résultats de l'atelier pourront contribuer à la formulation de propositions pour le prochain plan de

développement du SSATP, objet de discussion de la réunion annuelle du SSATP à Addis Abeba les 11 et 12 décembre 2012.

### **Messages stratégiques clés sur les “étapes vers les 5 piliers”**

Mr. Justin Runji du SSATP a présenté les résultats de l’atelier sur « les étapes vers les 5 piliers » avec les messages et commentaires principaux suivants, organisés autour de quatre questions qui avaient été formulées pour les sessions en groupes de la deuxième journée, ainsi que des suggestions sur le rôle du SSATP comme cinquième élément :

#### **No. 1 MODELE D’AGENCE CHEF DE FILE**

*Problématique:* Une agence chef de file qui rend compte à un Ministère sectoriel a des pouvoirs limités, une faible capacité de coordination et un mandat partiel.

*Recommandation:* L’agence chef de file devrait rendre compte à l’autorité politique nationale la plus haute. L’UA peut appuyer la prise de conscience et le suivi des pays membres.

*Note:* Une agence chef de file qui gère un protocole d’accord multi sectoriel est considéré comme une bonne pratique (exemple : le modèle Ghanéen).

#### **No. 2 RENFORCEMENT DES CAPACITES**

*Problématique:* La capacité des agences chef de file est significativement affectée par le manque de ressources.

*Recommandation:* Les agences devraient combiner la volonté politique (voir ci-dessus) avec leur mandat pour assurer la mise en place d’un financement auto-géré de sécurité routière.

*Note:* Une bonne pratique consiste à impliquer une personnalité connue au niveau national (exemple du Nigeria : Wole Soyinka).

#### **No. 3 REGROUPEMENT REGIONAL D’AGENCES CHEF DE FILE**

*Problématique:* Excepté en Afrique de l’Ouest, les agences chef de file opèrent de façon isolée et ne bénéficient pas de l’affiliation avec des associations régionales de praticiens.

*Recommandation:* Il existe un besoin pour la création d’associations régionales d’agences chef de file de sécurité routière, en lien étroit avec les structures régionales existantes.

*Note:* Le processus d’établissement de l’Organisation pour la Sécurité Routière en Afrique de l’Ouest (OSRAO) et sa structure sont considérés comme une bonne pratique.

## **No. 4 INTERVENTIONS A HAUTS IMPACTS**

*Problématique:* Une approche de “routine quotidienne” par les agences chef de file retardera et/ou bloquera la réalisation de l’objectif de la décennie qui vise à stabiliser puis réduire les accidents de la circulation.

*Recommandation:* Les agences chef de file devraient identifier et mettre en œuvre une série d’interventions à hauts impacts, qui sont adaptées à leur contexte.

*Note:* Les mesures de réduction de la vitesse, les villes favorables aux piétons et les corridors de sécurité routière sont des bonnes pratiques (cf. les exemples du Ghana, Nigeria et la ville de Windhoek).

### **LE ROLE DU SSATP**

*Problématique:* Un appui est nécessaire pour faciliter les aspects de Politique de sécurité routière et le renforcement des capacités au niveau régional et national.

*Recommandation:* Le SSATP devrait appuyer et faciliter la mise en œuvre de la Décennie d’Action des Nations Unies pour la Sécurité routière et du Plan d’Action pour l’Afrique.

*Note:* Le mandat du SSATP est confiné à la facilitation du développement des politiques et au renforcement des capacités.

Les domaines suivants ont été considérés pour les pays, de façon générale:

#### *Aspects Politiques*

- Davantage d’implication de l’Union Africaine, de la Commission Economique pour l’Afrique, des organisations régionales et des pays pour identifier les besoins en matière de politique et guider les aspects stratégiques ;
- Revue de la mise en œuvre des déclarations des Ministères de Transports sur la sécurité routière et formulation de recommandations ;
- Assister la création d’Agences chef de file là où elles n’existent pas ;
- Revue de la ratification des conventions de sécurité routière par les pays africains (comme indiqué dans la Déclaration de Moscou).

#### *Renforcement des capacités*

- Accroître la collaboration avec les associations régionales du secteur des transports (par exemple ASANRA et ARMFA);
- Renforcer la mise en oeuvre des Politiques;
- Renforcer les audits de sécurité routière;
- Renforcer l’information et la sensibilisation;
- Faciliter la création d’organisations régionales de sécurité routière ;
- Faciliter le partage d’informations et les bonnes pratiques ;

- Formuler des guides opérationnels pour les Agences de sécurité routière.

Les domaines suivants ont été considérés plus particulièrement pour le rôle du SSATP :

*Suggestions sur le rôle du SSATP:*

- Revue/recommandations sur les mécanismes de financement;
- Renforcer le partage des connaissances dans la région;
- Faciliter la création de partenariats ;
- L'engagement au Plan d'Action étant confirmé dans les déclarations, passer à la mise en œuvre ;
- Promouvoir l'application des lois existantes dans les projets de corridors;
- Faciliter la sécurité routière dans les projets financés par les partenaires au développement ;
- Renforcer la capacité des Agences chef de file pour prendre la responsabilité de la collecte des données dans plusieurs secteurs ;
- Créer une facilité pour fournir un renforcement des capacités direct aux agences chef de file;
- Aider les institutions continentales à travailler ensemble;
- Appuyer les pays demandant un soutien pour la création d'agences chef de file;
- Appuyer les pays dont les agences chef de file présentent des faiblesses;
- Fournir des conseils sur la mise en place de groupes régionaux de sécurité routière.

Il a été également suggéré par le SSATP que les agences chef de file de chaque pays identifient des interventions à haut impact pour le prochain atelier prévu en 2013.

**Etapas suivantes vers les 5 piliers**

1. Il a été suggéré que l'UA s'engage davantage et mène le processus pour faire avancer l'agenda.
2. Le SSATP a accepté de contacter les Communautés Economiques Régionales et de discuter les premières étapes de l'établissement de regroupements régionaux de sécurité routière.
3. La CEA a rappelé à l'audience le cadre de politique de sécurité routière africain et son plan d'action, ainsi que les références nécessaires pour agir sur les aspects identifiés.
4. Le 10 décembre 2012, une réunion sera organisée à la CEA à Addis Abeba pour organiser les modalités d'intervention. Ceci résultera potentiellement dans une organisation et des recommandations pour un cadre de suivi-évaluation.
5. De nombreux pays ont exprimé un besoin d'assistance. Le SSATP a appelé les pays bénéficiaires de projets financés par les partenaires au développement à sécuriser ces crédits pour financer les besoins d'assistance au travers de leurs Ministères respectifs. Les fonds routiers sont aussi une option et les deux sources ont une obligation de financer la

sécurité routière. Par ailleurs, les Ministères des Finances devraient être engagés, et il a été recommandé que les agences chef de file démarrent une discussion en référence au Plan d'Action Africain. Il devrait y avoir, autant que possible, une contribution d'au moins 50% de la part des sources nationales pour tous les projets de sécurité routière.

6. Il a été suggéré de désigner les secrétariats permanents comme point focaux du SSATP pour la sécurité routière dans les pays membres.
7. Le SSATP a suggéré que les agences chef de file participantes identifient et priorisent les interventions à hauts impacts les plus faisables dans leur pays avant la réunion de l'année prochaine.
8. L'OMS a rappelé que l'appropriation est essentielle. La sécurité routière doit être vue comme une partie de l'agenda de développement des pays, et non pas comme un projet séparé. Les officiels de haut niveau semblent ne pas comprendre leurs responsabilités et il est nécessaire d'établir une prise de conscience. Des données peuvent être nécessaires pour confronter les responsables politiques. Les maladies transmissibles ont été dans tous les agendas pendant des décennies mais l'agenda doit maintenant être tourné vers les accidents de la circulation – qui ne sont pas une maladie transmissible, avec des propriétés complètement différentes.

## **Annexes:**

1. Programme
2. Liste des participants
3. Formulaire d'évaluation et résultats



ATELIER DE SECURITE ROUTIERE 2012

## Etapes vers les 5 piliers de la Décennie d'Action des Nations Unies

Addis Abeba, Ethiopie – 19 au 21 novembre 2012  
Lieu: Centre de Conférence des NU d'Addis Abeba

<b>JOUR 1: d'une approche globale à une approche à l'échelle de la ville</b>	
<b>8:30 – 9:00</b>	<b>Enregistrement</b>
<b>Session 1 – Ouverture de la Conférence: Session Conjointe</b>	
9:00 am – 9:45 am	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mot de Bienvenue par AUC</li> <li>• Allocutions d'ouverture de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• UNECA</li> <li>• WHO/ OMS</li> <li>• SSATP</li> </ul> </li> </ul>
<b>09:45 – 10:00</b>	<b>Pause Café</b>
<b>SESSION 2 – Acteurs Globaux – Salle 11 CAUCAS</b>	
10:00 – 12:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UNECA – Décennie d'Action des Nations Unies, Africa PoA et Coordination</li> </ul>
<b>12:30 – 14:00</b>	<b>Pause Déjeuner</b>
<b>SESSION 3 – Initiatives Régionales, Nationales et à l'échelle de la ville – Salle 11 CAUCAS</b>	
14:00 – 15:45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiatives de sécurité routière du SSATP <i>par Justin Runji</i></li> <li>• Initiatives de la BAD <i>par Girma B. Bezabeh</i></li> <li>• Initiative WARSO (OSTRAO) <i>par Osita Chidoka</i></li> <li>• Discussion</li> </ul>
<b>15:45 – 16:00</b>	<b>Pause Café</b>
16:00 – 17:30 pm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégie de sécurité routière d'Ethiopie par « <i>Ethiopia Road Safety Council</i> »</li> <li>• Stratégie de la Zambie <i>par Martin Mbangi</i></li> <li>• Stratégie de la ville de Windhoek <i>par Clarence U Rupingena</i></li> <li>• Discussion</li> </ul>
18:00	Cocktail
<b>JOUR 2: Vers des Agences Leader plus efficaces</b>	
<b>SESSION 4 – Agences Leader de sécurité routière, salle 11 CAUCAS</b>	
8:30 – 10:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'actions africains, focus sur les Agences Leader <i>par Yonas Bekele</i></li> <li>• Bonnes pratiques des Agences Leader <i>par Per Mathiasen</i></li> <li>• La Commission de sécurité routière du Ghana <i>par Rudolph Beckley</i></li> <li>• Discussion</li> </ul>
<b>10:00 – 10:15</b>	<b>Pause Café</b>
<b>SESSION 5 – Construire la voie à suivre – Groupes de Travail, salle 10 et 11 CAUCAS</b>	

10:15 -12:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux Sessions:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Modèles d'Agences chef de file</li> <li>○ Amélioration des capacités des Agences chef de file</li> <li>○ Regroupement régional des Agences chef de file</li> <li>○ Interventions aux impacts élevés</li> </ul> </li> </ul>
<b>12:30 – 14:00</b>	<b>Pause Déjeuner</b>
14:00 – 15:45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports en plénière – 4 rapports</li> </ul>
<b>15:45 – 16:00</b>	<b>Pause Café</b>
<b>SESSION 6 – Recommendations – sale 11 CAUCAS</b>	
16:00 – 17:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Options de sécurité routière pour le prochain plan de développement du SSATP</li> </ul>

<b>JOUR 3: Vers des Agences Leader plus efficaces</b>	
<b>SESSION 7 – Agences Leader de sécurité routière, salle 11 CAUCAS</b>	
8:30 –10:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Messages clé sur la gestion des données (Kidist)</li> <li>• Discussion</li> <li>• Messages clé sur les étapes vers les 5 piliers</li> <li>• <i>Discussion</i></li> </ul>
<b>10:30 – 10:45</b>	<b>Pause Café</b>
10:45 – 12:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prochaines étapes pour la gestion des données</li> <li>• Prochaines étapes pour les 5 piliers de la sécurité routière</li> </ul>
12:00 – 12:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluations</li> <li>• Clôture</li> <li>• Photos de groupe</li> </ul>
12:30 – 14:00	Déjeuner
Fin de la conférence	