



SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

Orientations stratégiques pour la sécurité routière

Propositions pour les futures activités

Justin Runji jrunji@worldbank.org

SSATP – ssatp@worldbank.org

Conférence d'Addis-Ababa

1. Problème: Pouvoirs de l'agence chef de file. Les agences routières qui ne relèvent que d'un seul ministère sectoriel ont des pouvoirs limités, une coordination faible et des mandats insuffisants.

Recommandation: Les agences chefs de file devraient dépendre de la plus haute instance politique du pays. L'UA doit appuyer les efforts de sensibilisation et suivre avec les pays membres les actions mises en place.

Note: Une agence chef de file qui met en action un protocole multisectoriel (modèle ghanéen) est un exemple de bonne pratique

Conférence d'Addis-Ababa

2. Problème: Capacité de l'agence responsable. Le manque de ressources a de graves conséquences sur les capacités des agences responsables.

Recommandation: Les agences doivent jouer de leur influence politique tout en assumant leur mandat pour garantir un financement autonome.

Note: La participation d'une personnalité éminente telle qu'un grand patron (exemple nigérian- Wole Soyinka) est fortement recommandée.

Conférence d'Addis-Ababa

3. Problème : Association d'agences chef de file. Mis à part en Afrique de l'ouest, certains organismes responsables opèrent en isolation, et ne jouissent pas des avantages liés à l'appartenance à un réseau régional de praticiens.

Recommandation: Il est nécessaire de créer des associations régionales d'agences en lien étroit avec les structures existantes des CÉR.

Note: Le processus de l'établissement de l'OSRAO, sa structure et son mode opératoire sont considérés comme de bonnes pratiques.

Conférence d'Addis-Ababa

4. Question: Interventions à impact fort et immédiat.

Une approche des organismes responsables qui privilégierait le statu quo risque de retarder et / ou de bloquer la réalisation de l'objectif de stabiliser puis de réduire le nombre des accidents de la route.

Recommandation: Les organismes responsables doivent identifier et mettre en place un ensemble d'interventions réalisables à fort impact qui conviennent à leur situation.

Note: La réduction de la vitesse par des régulateurs de vitesse (voire au Ghana, au Nigeria, etc.), des villes adaptées aux piétons (voire Windhoek), et des corridors routiers sûrs sont des bonnes pratiques.

Conférence d'Addis-Ababa

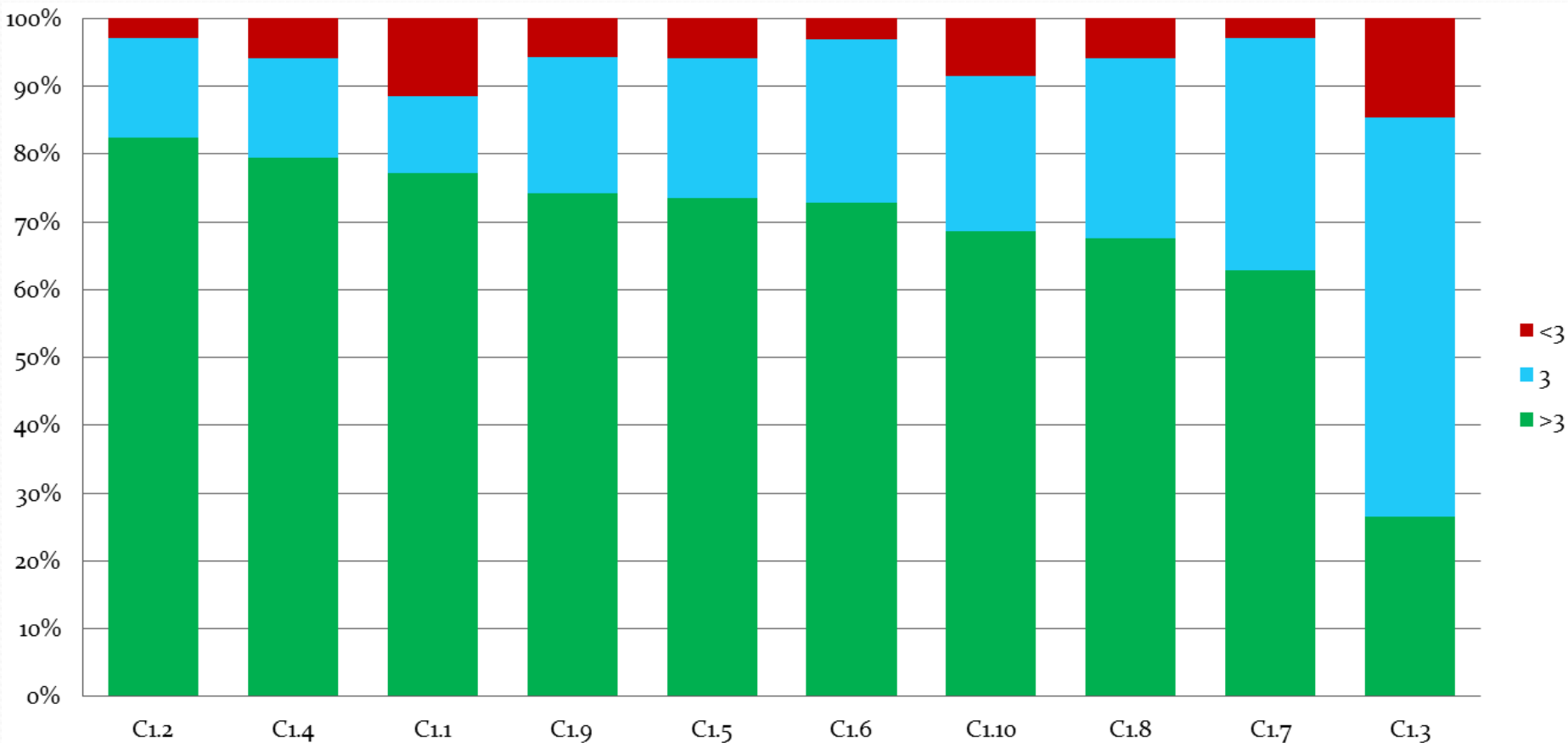
5. Question: Participation du SSATP. Un soutien est nécessaire pour faciliter les questions de politiques de sécurité routière et le renforcement des capacités aux niveaux régionaux et nationaux.

Recommandation: Le SSATP devrait soutenir et faciliter la réalisation de la Décennie d'action pour la sécurité routière et la mise en œuvre du Plan d'action africain.

Note: Le mandat du SSATP se limite aux questions de politique et au renforcement des capacités. Les domaines suivants ont été examinés:

Résultats de l'enquête en ligne

C1 – Soutien aux pays africains pour atteindre leurs objectifs, comme mentionnés dans la Décennie d'action pour la sécurité routière de l'ONU.



Orientation stratégique

Amélioration des politiques afin de mieux harmoniser les initiatives nationales avec la Décennie d'action des Nations Unies

- Coordination entre l'UA, la CEA, les CER et les pays, pour identifier les insuffisances politiques et les priorités, et fournir un guide stratégique
- Surveiller, examiner et conseiller sur la mise en œuvre des déclarations mondiales et régionales de sécurité routière
- Création d'agences chef de file (au niveau des pays) là où elles font défaut

Orientation stratégique

Renforcement des capacités pour une gestion efficace de la sécurité routière

- Niveau régional
 - Renforcement de la collaboration avec les associations régionales du secteur des transports (ASANRA, AFERA, AGEPAR, associations de transport, etc.)
 - Création d'organisations sous-régionales de SR
 - Partage d'informations et de bonnes pratiques
- Niveau national
 - Directives opérationnelles à l'usage des agences de la sécurité routière
 - Audit de sécurité routière
 - Respect des politiques en matière de sécurité routière et des lois

Discussions

Nous sommes ici pour écouter les réponses aux questions suivantes :

- Y a-t-il un élément qui n'appartient pas au sujet dont nous traitons ?
- Manque-t-il un élément important?
 - Le pôle SR devrait-il plutôt être centré sur des besoins spécifiques?
- Quels partenaires sont importants ?
- Jusqu'où doit-on aller en terme de priorités?
- Comment doit-on poursuivre le processus de consultation?