

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE
DE L'UNION AFRICAINE DES MINISTRES
DES TRANSPORTS
21 - 25 NOVEMBRE 2011
LUANDA (REPUBLIQUE D'ANGOLA)**

AU/TPT/EXP/2C (II)

**DECENNIE D'ACTION POUR LA SECURITE ROUTIERE : 2011-2020
PLAN D'ACTION POUR L'AFRIQUE**

Plan d'action pour la sécurité routière africaine

I. Généralités

Cinq piliers: Le Plan d'action 2011-2020 repose sur les cinq piliers de la Décennie de la sécurité routière en Afrique, à savoir i) la gestion de la sécurité routière, qui concerne le cadre institutionnel requis pour la mise en œuvre des activités associées à la sécurité routière et sert de référence pour les autres piliers ; ii) la sécurité des routes et la mobilité qui a trait au développement des routes, à la sécurité des usagers en particulier les piétons et autres usagers les plus vulnérables, iii) la sécurité des véhicules qui porte sur les critères de sécurité dont l'entrée et la sortie des véhicules des pays, iv) la sécurité des automobilistes et autres usagers de route, qui concerne la formation, les examens, le permis de conduire, la licence, l'application du code de la route, la sensibilisation et l'éducation du public et l'instauration d'une culture de sécurité routière, et v) la réponse après les accidents qui a trait aux secours, au transport et aux services de soins pour les traumatisés.

1^{er} Pilier: Gestion de la Sécurité Routière

Quelques pays en Afrique ont instauré et commencé à mettre en œuvre une politique moderne de sécurité routière : ils ont désigné une agence principale, institué un système de collecte d'information grâce au quel ils rassemblent régulièrement des données qui sont ensuite disséminées et utilisées pour améliorer l'efficacité des actions de sécurité routière. Ces pays bénéficient d'une coordination substantielle entre les institutions publiques et privées des différents secteurs concernés. Cependant, la majorité de ces pays aura besoin de temps pour élaborer un cadre institutionnel qui comprenne toutes les fonctions requises tout en favorisant la participation du secteur privé et de la société civile. La Décennie de la sécurité routière leur donnera l'occasion d'intensifier ou de développer des activités orientées vers le développement des capacités institutionnelles. A titre d'exemple, les pays membres les plus avancés pourront se concentrer sur des objectifs plus avancés tels que le développement des capacités au niveau du gouvernement local, de la recherche à niveau national et l'évaluation des politiques de sécurité routière.

2^e pilier: sécurité des routes et mobilité

La sécurité devrait être un élément primordial dans le développement de l'infrastructure routière. Il faudrait également renforcer les structures mises en place pour les piétons et pour les usagers vulnérables de la route. Afin d'assurer les conditions de sécurité de base, les pays membres devraient entreprendre des audits de sécurité sur les tronçons les plus utilisés du réseau routier pendant les phases de planification, de conception, de construction et les différents stages opérationnels de gestion des réseaux. Ils devraient s'assurer que les interventions d'amélioration et de rénovation des routes fassent partie intégrante de la

gestion quotidienne des réseaux routiers. Les audits de sécurité routière devraient spécifier le niveau de sécurité des infrastructures pour chaque type d'usager, particulièrement les usagers vulnérables. Ces audits sont également utiles pour le développement des capacités et la vulgarisation.

3^e pilier: sécurité des véhicules

Le piètre niveau des normes de sécurité explique en grande partie le nombre d'accidents. Le secteur privé devrait contribuer au remplacement et à l'amélioration du parc automobile. Les normes de sécurité doivent être réexaminées pour l'ensemble des véhicules motorisés ainsi que pour les équipements tels que les ceintures de sécurité, les casques pour motocyclettes et bicyclettes, la législation devra être renforcée afin d'en assurer la conformité avec les normes internationales de bonne conduite. Il en va de même pour la réglementation relative à l'importation de véhicules.

4^e pilier: sécurité des usagers

Les normes et règlements qui régissent la délivrance de permis aux automobilistes privés, ainsi qu'aux chauffeurs de véhicules commerciaux ou de moyens de transport publics doivent être revus, particulièrement en ce qui concerne les jeunes automobilistes à risque. Le cadre législatif et institutionnel relatif aux auto-écoles, aux instructeurs, aux examens de conduite, au permis de conduire pour les différents types de véhicule ainsi que pour le transport de passagers doit être revu et modernisé.

L'application de la loi conjuguée à de bonnes pratiques sont essentiels pour assurer le respect des normes de sécurité de base, telles que la limitation de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, l'alcolémie, le port du casque ainsi que le problème de la fatigue au volant. Tout cela requiert un niveau de capacité élevé de la part des organismes de contrôle de la circulation. Le succès de ces actions requiert un engagement total de la part des organismes chargés de contrôler de la circulation. Des jumelages entre organismes, comme ceux organisés par la RoadPOL par exemple, améliorent les chances de succès. Il faudrait mettre l'accent sur les incitations et instaurer des partenariats avec le secteur privé, les usagers, les fournisseurs, les financiers et les assureurs afin de promouvoir l'auto-régulation.

5^e pilier : réponse après les accidents

Il importe d'évaluer les capacités des services de secours et leurs pratiques s'agissant des victimes d'accidents, traitement réservé aux victimes sur les lieux de l'accident, transport des blessés vers les centres de santé et les services d'urgence ; financement et la coordination de tous ; les services concernés par les secours. La gestion de ces services requiert un effort à long

terme, qui doit englober les secours d'urgence à prodiguer sur place, le transport des blessés vers les centres médicaux appropriés, et les soins post-traumatiques. Les premiers pas à franchir consistent à mettre en place un système de communication d'urgence, les équipements requis, la formation des urgentistes et les services d'ambulance le long des artères principales. Là encore, le rôle du secteur privé est crucial.

II. Plan d'action

DÉCENNIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE: 2011-2020

PLAN D'ACTION

Objectif: Réduire de 50% les accidents de la route d'ici à 2020

1^{er} PILIER: GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
Établir/ Renforcer les Agences Principales	Établir/Renforcer l'Organisme national de la sécurité routière par des mesures d'appui en matière juridique, financière et ressources humaines	Promulgation de la loi portant création de l'organisme national de la sécurité routière Nombre de pays dotés d'une politique/stratégie en matière de sécurité routière	Pays membres Institutions de recherche, associations de SR CER CUA, CEA, BAD, SSATP et les partenaires du développement	2012- 2015
	Élaborer & adopter une police/stratégie de sécurité routière	Organisme chargé de sécurité routière fonctionnel et opérationnel (Recrutement de personnel qualifié, financement assuré) Nombre de pays dotés de services décentralisés de SR		
	Définir des objectifs realistes et réalisables	Nombre de pays ayant fixé des objectifs de SR		2012-2015

	Faire de la SR un élément clé des plans de développement	Nombre de pays ayant intégré la SR dans leurs plans de développement et d'atténuation de la pauvreté		
	Promouvoir et soutenir la recherche et adopter les bonnes pratiques suivies dans d'autres pays. Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la SR	Nombre d'universités et d'instituts de recherche s'occupant de SR Nombres de portails consacrés aux questions de SR créés en Afrique		
	Chercher des financements propres	Nombre de pays qui ont alloué des fonds à l'exécution de programmes de SR		
	Consacrer à la SR au moins 10% des investissements dans l'infrastructure routière Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la SR Consacrer 5 % des budgets d'entretien des routes à la SR	Montants des ressources allouées à l'amélioration de la SR Augmentation des fonds alloués à la SR Nombre de pays ayant alloué 5% des budgets d'entretien des routes à la SR	CEA, Banque mondiale, BAD, Mécanisme mondial pour la sécurité routière	2012-2016

Améliorer la gestion des données	Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route Obligation de rendre les données conformes aux normes internationales, et d'assurer un financement durable	Système de gestion des données informatisé et intégré mis en place	Pays membres, CER, médias	2012-2014
	Mettre au point un système national d'analyses des accidents de la route et un système d'établissement de rapports	Système structuré de collecte de données et d'établissement de rapports mis en place, Publication et diffusion régulières des données	États membres media, ONG,	
	Harmoniser les données sur les accidents en conformément aux normes internationales Harmoniser les systèmes	Données harmonisées Nombre de pays dotés de systèmes harmonisés de gestion des données sur les	CER, SSATP, OMS, Etats Membres, partenaires du développement,	2012-2014

	<p>d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes.</p> <p>Renforcer les capacités de gestion des données sur la SR</p>	<p>accidents de la route</p> <p>Nombre de CER ayant donné à leurs membres des directives concernant l'harmonisation des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement</p> <p>Nombre de pays dotés de systèmes d'immatriculation et d'enregistrement harmonisés</p> <p>Nombre de pays menant des activités de renforcement des capacités de gestion des données sur le SR</p>	<p>institutions chargées de la gestion des corridors</p>	
	<p>Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la SR</p>	<p>Les principales universités et institutions de recherche pour la gestion des données sont identifiées</p> <p>Nombre de pays ayant des instituts de recherche sur la gestion des données sur la SR</p>		
	<p>Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route</p>	<p>Données sur les blessés de la route disponibles</p> <p>Données ventilées provenant des centres de santé</p>		
	<p>Établir des données de base sur la sécurité routière</p>	<p>Nombre de pays ayant établi des données de base</p>		

Développer/ renforcer les partenariats et la collaboration	Placer la composante sécurité routière dans tous projets connexes financés par les partenaires internationaux	Pourcentage des partenaires soutenant les programmes		
	Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes	Augmentation du nombre de partenaires qui soutiennent les activités nationales de sécurité routières		
	Créer des associations nationales de victimes et de rescapés d'accidents de la route	Augmentation du nombre de parties aux partenariats	CUA/CER, CEA, États members, ONG, associations de jeunes, victimes et rescapés d'accidents de la route	2012-2015
		Augmentation des ressources provenant des partenaires		
		Nombre de Corridors menant des programmes et des activités en matière de SR		
		Nombre de pays où il existe des associations de victimes et de rescapés d'accidents de la route		
	Promouvoir la participation d' organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes en matière de SR	Collaboration accrue avec les ONG et les groupes défavorisés		
		Nombre de projets de SR financés par le secteur privé		

2° PILIER: SÉCURITÉ DES ROUTES ET MOBILITÉ

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES PRINCIPAUX ACTEURS	CALENDRIER
Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route	Des ingénieurs spécialistes de la sécurité aux organismes de SR pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière	Pourcentage du coût des projets routiers alloué et consacré à la sécurité routière Nombre d'audits de sécurité entrepris	États membres,	Court terme (2012-2014)
	Intégrer la sécurité routière dans les procédures des organismes chargés de la planification, de la conception, la construction et l'entretien du réseau routier	Nombre de pays ayant des équipes d'ingénieurs spécialistes de la SR Nombre de pays avec des directives pour les audits sur la sécurité routière	États membres, BAD, partenaires du Développement, Banque mondiale, Fédération routière internationale	Court terme
	Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de SR aux échelons régional et continental	Nombre de pays ayant des directives concernant les audits et inspections aux échelons national et régional	CEA, CUA	

	<p>Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors</p>	<p>Pourcentage des km de routes ayant fait l'objet d'une inspection</p> <p>Pourcentage des projets de construction routière ayant fait l'objet d'un audit</p>	<p>États membres, CER, partenaires du développement</p>	<p>Court terme</p>
	<p>Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors à haut risque</p>	<p>Nombre de projets pilotes multisectoriels portant sur les corridors</p>	<p>États Membres, CER, Banque mondiale, BAD Secteur privé,</p>	<p>Moyen terme</p>
	<p>Créer des espaces sécurisés pour les piétons, cyclistes et usagers vulnérables en milieu urbain suburbain</p>	<p>Nombre de rues avec voies piétonnières ou cyclables en milieu urbain et suburbain</p> <p>Nombre au km de routes avec des passages pour piétons</p>	<p>États membres, BAD, Fédération routière internationale, secteur privé</p>	

Court terme = 2012-2014

Moyen terme = 2012-2016

Long terme = 2012-2020

3° PILIER: SÉCURITÉ DES VÉHICULES

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS	CALENDRIER
Homologation des véhicules	<p>Rendre obligatoire l'inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée</p> <p>Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements</p> <p>Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques</p>	<p>Nombres de centres d'inspection des véhicules par rapport au nombre de véhicules dans le pays</p> <p>Nombre de centres d'inspection automatiques par rapport au nombre de véhicules</p> <p>Fréquence des inspections</p> <p>Pourcentage de véhicules répondant aux normes de sécurité</p>	États Membres/ CER	Court terme

	<p>Promouvoir les avantages fiscaux et autres incitations en faveur de véhicules qui fournissent à l'usager une protection élevée et décourager l'importation/exportation de véhicules neufs ou usagés moins sûrs</p>	<p>Fixer un âge maximum pour les véhicules importés (remplacement du parc automobile)</p> <p>Nombre de véhicules en dessous de la limite d'âge</p> <p>Nombre de pays qui ont établi des normes de sécurité minimum pour les véhicules importés ou modifiés</p> <p>Pourcentage de véhicules de transport public ou de fret équipé de régulateurs de vitesse</p>	<p>Pays membres CEA, BAD, CUA, Banque mondiale, partenaires du développement</p>	<p>Moyen terme</p>
	<p>Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses</p>	<p>Règlementations existantes sur le transport des marchandises dangereuses</p>	<p>États membres /CER</p>	<p>Court terme</p>

4^e PILIER: SÉCURITÉ DES USAGERS

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS	CALENDRIER
Des usagers de la route éduqués	Établir/renforcer les clubs scolaires de SR	Pourcentage d'écoles avec des clubs de SR	États membres, ONG, secteur privé, partenaires du développement, société civile	Court terme
	Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la SR	Campagnes de sécurité routières fermement établies (nombre de fréquence)		Court terme
	Mettre en place un cadre national de communication	Nombre de pays ayant un cadre national de communication		
	Intégrer la sécurité routière dans les programmes de cours	Pourcentage d'écoles ayant intégré la SR dans les programmes de cours	États membres, ONG, secteur privé, partenaires du développement	Moyen terme
	Publier et diffuser dans les écoles des matériels éducatifs et de sensibilisation concernant la SR	Mettre en place des systèmes d'évaluation de l'efficacité des programmes de SR		
Soutenir l'introduction de cours sur la sécurité routière dans toutes les écoles primaires				
Harmoniser les cours de SR dans les écoles au niveau sous-régional		Pourcentage des cours harmonisés	CER, CUA, CEA, Banque mondiale, SSATP,	Moyen terme

			BAD	
	<p>Renforcer les règles et normes applicables à la formation des automobilistes à la délivrance de permis de conduire</p> <p>Appliquer et renforcer la législation selon les bonnes pratiques</p> <p>Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs.</p>	<p>Disponibilité obligatoire d'instructeurs qualifiés et accrédités</p> <p>Cours de conduite obligatoires et accessibles pour tous les automobilistes</p> <p>Réglementation en vigueur concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs</p>	États membres	Moyen terme
	Mettre en place des services d'inspection des chauffeurs	Nombre de pays ayant des écoles de conduite accréditées	États membres	Moyen terme
Port du casque	<p>Élaborer ou modifier des lois sur le port du casque pour motocyclistes et passagers</p> <p>Sensibiliser aux avantages du port du casque par des campagnes d'information</p>	Loi en la matière applicables aux motocyclistes et aux passagers	États membres, société civile, ONG, médias	Court terme
	Publicité sur la législation et sanctions pour les contrevenants	Pourcentage de pays dotés d'une législation sur le port du casque	États membres	

		Augmentation du pourcentage de motocyclistes et de cyclistes portant un casque		
Ceinture de sécurité	<p>Faire connaître et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité</p> <p>Port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers à l'avant et encouragé pour les passagers à l'arrière</p> <p>Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants</p> <p>Interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant</p> <p>Adopter et appliquer des réglementations prévoyant que tous les véhicules importés ou de fabrication nationale à être équipés de ceintures de sécurité pour les conducteurs et les passagers</p> <p>Promouvoir davantage les campagnes de sensibilisation au</p>	<p>Nombre de pays dotés d'une législation complète sur le port de la ceinture de sécurité</p> <p>Pourcentage d'automobilistes et de passagers portant la ceinture de sécurité</p> <p>Nombre de pays disposant de statistiques sur le port de la ceinture de sécurité</p>	États membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé	Court terme

	<p>port de la ceinture de sécurité au volant</p> <p>Échanger des données d'expérience entre pays</p>			
<p>Alcoolémie</p> <p>Utilisation de téléphones portables au volant</p> <p>Vitesse</p>	<p>Instaurer des règles visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool ou aux drogues ; faire appliquer la réglementation sur la base de mesures de l'alcoolémie</p> <p>Harmoniser les réglementations au niveau sous-régional</p> <p>Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant</p>	<p>Nombre de pays où l'alcoolémie maximum est de 0,05g/l;</p> <p>Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de l'alcool</p>	Pays membres	Court terme

	<p>Définir les conditions d'inspection de l'alcolémie des chauffeurs</p> <p>Interdire l'usage de téléphones portables au volant</p> <p>Mener des campagnes contre les excès de vitesse</p> <p>Réglementer les limites de vitesse</p>	<p>Nombre de pays avec une base de données nationale sur la proportion d'accidents mortels liés à l'alcool</p> <p>Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool</p> <p>Nombre de pays réglementant clairement les limites de vitesses</p>	<p>États membres</p> <p>CER</p> <p>Médias</p>	<p>Court terme</p>
--	--	--	---	--------------------

5^e PILIER: RÉPONSE APRÈS LES ACCIDENTS

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉ RESPONSABLES PRINCIPAUX ACTEURS	CALENDRIER
Secours d'urgence	<p>Étendre la couverture des secours d'urgence à toutes les zones urbaines et aux corridors régionaux</p> <p>Instaurer une assurance automobile qui couvre les soins d'urgence et la rééducation pour les accidentés de la route</p>	Nombre d'équipes de secours d'urgences pour accidentés de la route par rapport à la population	États membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé	2012-2015
	<p>Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques</p> <p>Doter les centres de coordination d'ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales requises</p>	<p>Nombre de services de coordination des services d'urgence</p> <p>Nombre d'ambulances équipées ;</p>	États membres; ONG, partenaires du développement, secteur privé	
	Mettre en place un système d'appels d'urgence à 3 chiffres	<p>Pourcentage de pays ayant des numéros d'appel d'urgence</p> <p>Pourcentage d'appels auxquels les services d'ambulance ont répondu</p>	Pays membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé	2012 -2015

	Formation «du personnel d'urgence» (agents de la circulation, pompiers, chauffeurs de transports publics et commerciaux) aux premiers soins d'urgence	Pourcentage des victimes qui reçoivent des soins médicaux dans l'heure suivant l'accident	Pays membres, ONG, secteur privé	2012 -2015
	Vulgariser et appliquer les directives de l'OMS sur l'amélioration des soins post-traumatiques	Pourcentage des centres de soins d'urgence modernisés	Pays membres, OMS, CEA Banque mondiale BAD	2012 -2015
	Acquérir des ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales voulues et du matériel d'extraction et de sauvetage	Pourcentage d'ambulances conformes aux normes	Pays membres, partenaires du développement, OMS	2012 -2015
	Mettre en place des services de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation Former des techniciens aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction	Pourcentage de personnels qualifiés par rapport à la population Pourcentage de techniciens formés	Pays membres, partenaires du développement, OMS, ONG	2012-2015

QUESTIONS TRANSVERSALES

RÉSULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS	CALENDRIER
Sécurité des transports en milieu rural	Mettre en place et entreprendre des audits de sécurité en milieu rural pour que la sécurité soit prise en compte lors de la planification et de la construction	Pourcentage de pays ayant des réglementations sur les normes minimum de sécurité en milieu rural Pourcentage de pays qui ont des réglementations sur le transport mixte	Pays membres, partenaires du développement, ONG, Organisme de transport rural, Pays membres, partenaires du développement, ONG,	2012-2015
	Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière	Pourcentage de la réduction du nombre de morts sur les routes Pourcentage de réduction du nombre d'animaux frappés Pourcentage de pays dotés d'un système de collecte des données		
Évaluation de la Décennie	Examen à mi-parcours	Nombre de pays ayant présenté un rapport à mi-parcours	Pays, CER CUA, CEA, BAD	2015
	Établir un rapport final	Nombre de pays ayant établi un rapport final	Pays, CER, CUA, CEA, BAD	2020