

**Proposition de communication pour les
2^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Evaluation du Plan d'action Africain pour la sécurité routière : premiers résultats du projet Saferafrika

Auteur(s) :

Laurent CARNIS, DEST/Ifsttar, laurent.carnis@ifsttar.fr

Dominique MIGNOT, Département Transport Santé Sécurité / Ifsttar, dominique.mignot@ifsttar.fr

Mots-clés :

Sécurité routière, management, politique, Afrique

Résumé :

Introduction

Les pays à faible ou moyen niveau de vie concentrent 54% des véhicules enregistrés dans le monde et 90% de la mortalité routière. Cette situation s'observe clairement en Afrique, où le continent a une flotte de véhicule relativement faible et un taux de mortalité de la route très élevé. Ainsi, en 2013, le taux de mortalité en Afrique était de 26,6 morts pour 100 000 habitants, représentant 31% du nombre de morts sur la route dans le Monde (OMS, 2015). Par ailleurs les perspectives concernant les accidents de la route en Afrique sont très inquiétantes, puisqu'un doublement du nombre de morts pour 100 000 habitants est attendu sur la période 2015-2030 (Small and Runji, 2014).

Le projet européen Saferafrika vise à produire une plateforme de dialogue entre Afrique et Europe concernant les enjeux de la sécurité routière. Dans ce cadre, une évaluation (Mignot et al., 2018) a été faite du Plan d'action Africain pour la sécurité routière 2011-2020 (AU-UNECA, 2010). Cette évaluation repose sur des analyses Swot et Pestel (Politique Economique, Social, Technique, Environnemental, Légal) réalisées à différentes échelles territoriales (continentale, régionale, pays, corridor). Elle s'appuie sur l'évaluation à moyen terme de ce plan d'action (AU-UNECA, 2015) et permet d'en identifier des recommandations toujours pertinentes à ce jour et d'en proposer de nouvelles.

Méthode

Le choix de baser l'évaluation sur les recommandations de l'évaluation à mi-parcours du Plan d'action Africain pour la sécurité routière a conduit à identifier les enjeux, politiques et actions selon les cinq piliers de la sécurité routière que sont : le management de la sécurité routière, des infrastructures plus sûres, des véhicules plus sûrs, des usagers au comportement plus sécuritaire, des mesures post-accidents plus efficaces.

Une approche par l'identification des forces et faiblesses (Swot) et de la nature de ces forces et faiblesses (Pestel) (Bougueroua et Carnis, 2016) nous a permis d'extraire un certain nombre de questions pertinentes pour chacun des piliers et choisies au sein d'un questionnaire plus large et élaboré au préalable pour les besoins d'un autre axe du projet Saferafrika.

Les données ont donc à la fois été extraites de ce questionnaire (complété par des responsables d'une vingtaine de pays Africains) et obtenues à partir des principales bases de données internationales en matière de sécurité routière (principalement les bases de l'OMS, 2013, 2015). Bien évidemment la question de la fiabilité des données en Afrique est une question cruciale sur laquelle nous reviendrons.

Pour chaque pilier, une série de questions ont ainsi été identifiées et ont donné lieu à un codage permettant également d'effectuer de score par grand item à l'échelle de chacun des pays. La même méthode a été utilisée pour les recommandations issues de l'évaluation à mi-parcours du plan d'action.

Résultats

Le tableau 1 montre clairement que :

- 5 pays semblent avoir de bonnes performances en matière de sécurité routière à un niveau global et par pilier
- La plupart des pays analysés ont des performances plutôt faibles et ont des marges importantes de progression, notamment sur les piliers 2 et 5, puis sur les piliers 3, 1 et 4.
- 4 pays ont des performances très faibles pour tous les piliers.

	Benin	Botswana	Burkina Faso	Cameroon	Congo	Gambia	Guinea	Kenya	Lesotho	Malawi	Mali	Mauritius	Nigeria	Senegal	Sierra Leone	South Africa	Swaziland	Tanzania	Togo	Tunisia
Pilier 1 : Management	Blue	Yellow	Green	Red	Blue	Red	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Yellow	Yellow	Blue	Red	Yellow	Yellow	Blue
Pilier 2 : Infrastructures	Yellow	Red	Green	Blue	Blue	Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Blue	Red	Red	Blue	Yellow	Red	Yellow	Blue
Pilier 3 : Véhicules	Yellow	Red	Green	Blue	Blue	Red	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Red	Yellow	Blue
Pilier 4 : Usagers	Yellow	Yellow	Green	Blue	Blue	Red	Red	Yellow	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Red	Yellow	Blue
Pillar 5 : Post-accident	Red	Blue	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Red	Red	Blue	Yellow	Blue	Blue	Green	Yellow	Yellow	Blue	Red	Red	Red	Yellow
Score global par pays	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Blue	Red	Red	Yellow	Yellow	Blue	Blue	Yellow	Blue	Yellow	Yellow	Blue	Red	Yellow	Yellow	Blue

Tableau 1: Performances globales par pilier du plan d'action Africain de la sécurité routière

Concernant le management de la sécurité routière, des améliorations sont toujours nécessaires. Les pays Africains doivent renforcer leur cadre institutionnel en consolidant les compétences et prérogatives des agences leaders, lorsque celles-ci existent, ou en créer dans le cas contraire. Un effort conséquent et continue doit également être porté sur la collecte de données de qualité. Enfin, la coopération avec les ONG et le secteur privé devraient être renforcée.

Concernant les infrastructures, des audits de sécurité et des guides d'inspection sont rarement disponibles au niveau des techniciens. Nous pouvons de plus suggérer d'établir ou développer une structure technique ayant une forte compétence en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières, de développer le système de collecte des accidents (tant en matière de couverture, que de moyens ou d'outils), de développer une expertise en matière d'audit de sécurité et de procédures d'inspection.

Concernant les véhicules, même si le plan d'action ne contenait pas de mesures spécifiques à la gestion de la flotte existante de véhicules ni sur les moyens d'en améliorer le niveau de sécurité, les gouvernements des pays africains ont d'ores et déjà identifié ce besoin. Il est ainsi nécessaire d'aborder le véhicule à tous les âges de sa vie, pour assurer tout d'abord l'enregistrement de tous les véhicules, assurer et suivre leurs réparations et s'assurer de la qualité des pièces détachées.

Concernant les usagers, les deux recommandations sur « promotion des systèmes de retenues pour enfants » et « le renforcement clubs de sécurité routière dans les écoles » nécessitent encore des efforts. D'autres recommandations peuvent également être faites concernant l'attribution de ressources humaines financières dédiées à la mise en œuvre de politiques relatives au comportement des usagers de la route, ainsi qu'aux besoins de formation des personnes impliquées dans cette mise en œuvre. Enfin, la ceinture de sécurité à l'arrière devrait être encouragée.

Concernant le post-accident, les recommandations de l'évaluation à mi-parcours du plan d'action sont toujours pertinentes et à enjeu pour les années à venir. De plus, des liens sont à développer à un niveau

stratégique entre les acteurs de la santé et ceux de la sécurité routière, afin de développer une culture commune d'évaluation et de procédure de collecte pour les morts et les blessés de la route. Une procédure idoine serait également à définir pour impliquer les acteurs locaux (Véhicules utilitaires, taxis, ONG) dans l'acheminement des blessés vers les centres médicaux les plus proches.

Conclusion

Cette évaluation montre clairement que les recommandations de l'évaluation à mi-parcours du plan d'action Africain pour la sécurité routière sont toujours pertinentes et à renforcer dans de nombreux pays Africains. De plus, parmi les nouvelles recommandations possibles, il faut insister sur la nécessité de développer un système de recueil de données systématique et fiable, afin de permettre d'appuyer de bonnes politiques en matière de sécurité routière. Ces recommandations seront bien sûr à discuter avec les personnes en charge de la sécurité routière au sein de chacun des pays concernés.

Références

AU-UNECA, 2010, African Road Safety Action Plan 2011-2020. African Union - United Nations Economic Commission for Africa.

AU-UNECA, 2015, Report on the Status of Implementation of the African Road Safety Action Plan, (2011-2020), Mid-Term review , 52 p.

Bougueroua M., Carnis L., 2016, Economic Development, Mobility and Traffic Accidents in Algeria, *Accident Analysis and Prevention*, n°2016-(92): 168-174.

Mignot D., Carnis L., Adoléhoumé A., Aketch S., Anthony E., EtienneV., Fernandez E., Lassarre S., Remacle E., Sanon C., Schermers G., Usami D.-S., Welsh R., Wismans J., Yerpez J., Zagre T., Zammataro S., 2018, *Assessment of the Action Plan and of regional instruments*, Deliverable, European project "SaferAfrica", WP 3 "Fostering dialogue on road safety and traffic management", Deliverable 3.1, 166 p.

OMS/WHO, 2013, Global Status Report on Road Safety 2013, supporting a decade of action, Geneva, World Health Organization, ISBN 978 92 4 156456 4.

OMS/WHO, 2015, Global status report on road safety 2015, Geneva, World Health Organization, ISBN 9789241565066.

Small M., Runji J., 2014, Managing Road Safety in Africa, A Framework for National Lead Agencies, SSATP, Working Paper n° 101, 81 p.