



Union Africaine

**PLAN D'ACTION DE LA DECENNIE DE LA SECURITE ROUTIERE
AFRICAIN : 2011-2020**

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 oeuvre 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 oeuvre une politique moderne de sécurité routière : ils ont désigné une agence principale, institué un système de collecte d'information grâce auquel 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'utilisateur, particulièrement les usagers vulnérables.

Ces audits sont également utiles pour le développement des capacités et la vulgarisation.

3° pilier: sécurité des véhicules

Le faible 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° 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'alcoolémie, 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'autorégulation.

5° 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

RESULTATS 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 Élaborer & adopter une police/stratégie de sécurité routière	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 Organisme chargé de sécurité routière fonctionnel et opérationnel (Recrutement de personnel qualifié, financement assuré) Nombre de pays dotés de services décentralisés de SR	Pays membres Institutions de recherche, associations de SR CER CUA, CEA, BAD, SSATP et les partenaires du développement	2012-2015
	Définir des objectifs réalistes et réalisables	Nombre de pays ayant fixé des objectifs de SR		
	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		

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
	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		2012 -2015
	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 Harmoniser les données sur les accidents	Système structuré de collecte de données et d'établissement de rapports mis en place, Publication et diffusion régulières des données	États membres media, ONG	2012 -2014

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
Développer/ renforcer les	en conformément aux normes internationales Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes. Renforcer les capacités de gestion des données sur la SR	Données harmonisées Nombre de pays dotés de systèmes harmonisés de gestion des données sur les accidents de la route Nombre de CER ayant donné à leurs membres des directives concernant l'harmonisation des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement Nombre de pays dotés de systèmes d'immatriculation et d'enregistrement harmonisés Nombre de pays menant des activités de renforcement des capacités de gestion des données sur le SR	CER, SSATP, OMS, Etats Membres, partenaires du développement, institutions chargées de la gestion des corridors	2012-2014
	Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la SR	Les principales universités et institutions de recherche pour la gestion des données sont identifiées Nombre de pays ayant des instituts de recherche sur la gestion des données sur la SR		
	Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route	Données sur les blessés de la route disponibles Données ventilées provenant des centres de santé		
	Établir des données de base sur la sécurité routière Placer la composante sécurité routière dans tous projets connexes financés par les	Nombre de pays ayant établi des données de base		2012 -2014

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
partenariats et la collaboration	partenaires internationaux Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes Créer des associations nationales 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	CUA/CER, CEA, États membres, ONG, associations de jeunes, victimes et rescapés d'accidents de la route	2012-2015

2^e PILIER: SÉCURITÉ DES ROUTES ET MOBILITÉ

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	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	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	2012-2014
	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	2012-2014 2012-2014
	Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors	Pourcentage des km de routes ayant fait l'objet d'une inspection Pourcentage des projets de construction routière ayant fait l'objet d'un audit	États membres, CER, partenaires du développement	2012-2014
	Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors à haut risque	Nombre de projets pilotes multisectoriels portant sur les corridors	États Membres, CER, Banque mondiale, BAD Secteur privé	2014-2016
	Créer des espaces sécurisés pour les piétons,	Nombre de rues avec voies piétonnières ou	États membres,	2014-2016

	cyclistes et usagers vulnérables en milieu urbain suburbain	cyclables en milieu urbain et suburbain Nombre au km de routes avec des passages pour piétons	BAD, Fédération routière internationale, secteur privé	
--	---	--	--	--

3^e PILIER: SÉCURITÉ DES VÉHICULES

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
Homologation des véhicules	Rendre obligatoire l'inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée	Nombres de centres d'inspection des véhicules par rapport au nombre de véhicules dans le pays	États Membres/ CER	2012-2014
	Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements	Nombre de centres d'inspection automatiques par rapport au nombre de véhicules		
	Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques	Fréquence des inspections Pourcentage de véhicules répondant aux normes de sécurité		
	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	Fixer un âge maximum pour les véhicules importés (remplacement du parc automobile) Nombre de véhicules en dessous de la limite d'âge Nombre de pays qui ont établi des normes de sécurité minimum pour les véhicules importés ou modifiés Pourcentage de véhicules de transport public ou de fret équipé de régulateurs de vitesse	Pays membres CEA, BAD, CUA, Banque mondiale, partenaires du développement	2014-2016
	Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses	Réglementations existantes sur le transport des marchandises dangereuses	États membres /CER	

4^e PILIER: SÉCURITÉ DES USAGERS

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	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	2012-2014
	Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la SR	Campagnes de sécurité routières fermement établies (nombre de fréquence)		
	Mettre en place un cadre national de communication	Nombre de pays ayant un cadre national de communication		
	Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires	Nombre de pays ayant intégré la SR dans les programmes scolaires	États membres, ONG, secteur privé, partenaires du développement	2014-2016
	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, BAD	2014-2016
	Renforcer les règles et normes applicables à la formation des automobilistes à la délivrance de permis de conduire	Disponibilité obligatoire d'instructeurs qualifiés et accrédités	États membres	2014-2016
	Appliquer et renforcer la législation selon les bonnes pratiques	Cours de conduite obligatoires et accessibles pour tous les automobilistes		
	Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs	Réglementation en vigueur concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs		

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
	Mettre en place des services d'inspection des chauffeurs	Nombre de pays ayant des écoles de conduite accréditées	États membres	2014-2016
Port du casque	Élaborer ou modifier des lois sur le port du casque pour motocyclistes et passagers Sensibiliser aux avantages du port du casque par des campagnes d'information Publicité sur la législation et sanctions pour les contrevenants	Loi en la matière, applicables aux motocyclistes et aux passagers Pourcentage de pays dotés d'une législation sur le port du casque Augmentation du pourcentage de motocyclistes et de cyclistes portant un casque	États membres, société civile, ONG, médias États membres	2012-2014
Ceinture de sécurité	Faire connaître et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité Port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers à l'avant et encouragé pour les passagers à l'arrière Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants Interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant 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	Nombre de pays dotés d'une législation complète sur le port de la ceinture de sécurité Pourcentage d'automobilistes et de passagers portant la ceinture de sécurité Nombre de pays disposant de statistiques sur le port de la ceinture de sécurité	États membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé	2012-2014

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
	Promouvoir davantage les campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité au volant Échanger des données d'expérience entre pays			
Alcoolémie	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 Harmoniser les réglementations au niveau sous-régional Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant	Nombre de pays où l'alcoolémie maximum est de 0,05g/l; Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de l'alcool	Pays membres	2012-2014
Utilisation de téléphones portables au volant	Définir les conditions d'inspection de l'alcoolémie des chauffeurs	Nombre de pays avec une base de données nationale sur la proportion d'accidents mortels liés à l'alcool	États membres	2012-2014
Vitesse	Interdire l'usage de téléphones portables au volant Mener des campagnes contre les excès de vitesse Réglementer les limites de vitesse	Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool Nombre de pays réglementant clairement les limites de vitesses	CER Médias	

5^e PILIER: RÉPONSE APRÈS LES ACCIDENTS

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

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
	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

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITÉS	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉS RESPONSABLES	CALENDRIER
Sécurité des transports en milieu rural	Entreprendre des audits de sécurité en milieu rural S'assurer que la sécurité est prise en compte lors de la conception et de la construction des routes	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