



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

**Mise en application du Plan d'action
pour la sécurité routière africaine
(2011-2020)**

Rapport de synthèse

**Examen à mi-parcours
Juillet 2015**

Table des matières.

Remerciements	ii
1. Introduction	1
2. Objectifs et méthodologie	1
2.1 Objectifs.....	1
2.2 Méthodologie	2
3. Résultats et discussions	2
3.1 Résultats d'ensemble	3
3.2 Premier Pilier: Gestion de la sécurité routière	5
3.3 Pilier 2: Sécurité des routes et mobilité	7
3.4 Pilier 3: Sécurité des véhicules	9
3.5 Pilier 4: Sécurité des usagers	11
3.6 Pilier 5: Réponse après les accidents	12
3.7 Questions transversales.....	14
3.8 Bonnes pratiques de gestion de la sécurité routière	16
3.9 Problèmes de gestion de la sécurité routière en Afrique	17
4. Conclusions and Recommandations	18

Remerciements

Le rapport sur « La mise en application du Plan d'action pour la sécurité routière africaine (2011-2020) : Rapport à mi-parcours » a été préparé par Robert Tama Lisinge et Soteri Gatera sous la direction de Stephen Karingi, directeur de la division de l'intégration régionale et du commerce de la CEA. De précieux apports ont été offerts par Yonas Bekele et Mahlet Girma. Les collègues suivants du Centre africain pour la statistique de la CEA ont aussi apporté des contributions de valeur: Andre Nonguierma, Godheart Ayenika, Khogali Ali, Leandre Ngogang Wandji, Meron Kinfemichaelet Peter Njagi.

1. Introduction

Au fil des ans, les Nations Unies ont joué un rôle central dans les efforts déployés pour améliorer la sécurité routière dans le monde entier. En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté sa résolution 64/255 proclamant la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière en vue en multiplier les activités menées aux niveaux national, régional et mondial afin de stabiliser puis de réduire dans le monde entier le nombre de morts dus aux accidents de la route. La justification de cette Décennie est de fournir une occasion d'activités coordonnées à long terme en appui aux mesures nationales, régionales et mondiales de sécurité routière. Elle fut adoptée en un moment où la connaissance des principaux facteurs de risque ainsi que des mesures à prendre pour y remédier s'était nettement améliorée. Elle offre un calendrier d'actions pour encourager des engagements politiques et financiers, tant aux niveaux national que mondial. On compte que les donateurs s'en inspireront pour intégrer la sécurité routière dans leurs programmes d'assistance. Les pays à faible revenu et à revenu moyen devraient aussi s'en servir pour accélérer l'adoption de programmes efficaces de sécurité routière, tandis que les pays à revenu élevé devraient en tirer parti pour améliorer leurs performances dans ce domaine tout en partageant avec les autres leurs expériences et leurs connaissances.

Pour les pays d'Afrique, la Décennie offre l'occasion d'accélérer la mise en application de leurs activités dans ce domaine. La Deuxième Conférence sur la sécurité routière africaine, tenue à Addis-Abeba en novembre 2011, a adopté le Plan d'action de la Décennie de la sécurité routière africaine, lequel repose sur les cinq piliers de la décennie, à savoir: la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et la mobilité, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et la réponse après les accidents. Ce Plan a un pilier supplémentaire, les questions transversales, qui porte sur la sécurité des routes rurales ainsi que sur le suivi et l'évaluation.

2015 se trouve à mi-parcours de la mise en application du Plan d'action, c'est donc le bon moment pour faire cette évaluation, raison d'être du présent rapport¹. Le reste du rapport est organisé comme suit: la deuxième partie présente les objectifs et la méthodologie de l'évaluation, la troisième partie en présente les principaux résultats et la conclusion se trouve en quatrième partie.

2. Objectifs et méthodologie

2.1 Objectifs

Cette évaluation a pour principal objectif d'améliorer la compréhension actuelle de la façon dont les pays d'Afrique sont en train de mettre en application le Plan d'action sur la sécurité routière africaine afin d'identifier les problèmes éventuels et les meilleures pratiques de sa mise en œuvre. L'évaluation constitue une référence sur les activités d'exécution du Plan afin d'en faciliter le suivi continu ainsi que l'évaluation finale de 2020. Le rapport évalue également la performance des pays africains pour chaque pilier du Plan, pour repérer dans quels domaines il faudrait faire plus d'efforts et quelles meilleures pratiques pourraient être émuloées dans tout le continent.

¹ Résumé du rapport complet d'évaluation

2.2 Méthodologie

On a utilisé pour cette étude diverses méthodes, combinant les analyses qualitatives et quantitatives, ce qui permet de mieux apprécier et comprendre les questions relatives à la mise en application du Plan d'action sur la sécurité routière africaine. Les données ont été recueillies au moyen d'une enquête menée avec un questionnaire administré lors de réunions de hauts fonctionnaires chargés de la sécurité routière dans les pays d'Afrique. Ce questionnaire était distribué lors de ces réunions à tous les participants à qui l'on a demandé de noter dans quelle mesure leur pays avait mis en œuvre les activités prévues dans le Plan d'action avec le barème suivant:

1. Pas du tout ou de manière insignifiante;
2. Quelques mesures prises ou en cours de réalisation; et
3. Pleinement.

Les présentations des États membres et les discussions au cours de ces réunions ont aussi constitué des sources utiles de données. De plus, des entretiens en profondeur ont été effectués avec des hauts fonctionnaires de la sécurité routière dans quatre pays, à savoir le Cameroun, le Malawi, l'Afrique du Sud et la Zambie.

3. Résultats et discussions

Le Plan d'action sur la sécurité routière africaine pour la période 2011 à 2020 comporte cinq piliers et une partie portant sur des questions transversales. Il envisage 15 résultats attendus et 79 activités, dont la répartition se trouve dans le tableau 1.

Tableau 1

Résumé du Plan d'action pour la sécurité routière africaine 2011-2020

Pilier	Résultats attendus	Nombre d'activités	Nombre total d'activités
Pilier 1: Gestion de la sécurité routière	1. Établir/Renforcer les agences principales	10	23
	2. Améliorer la gestion des données	9	
	3. Développer/renforcer les partenariats et la collaboration	4	
Pilier 2: Sécurité des routes et mobilité	1. Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route	7	8
	2. Renforcement des capacités et formation	1	
Pilier 3: Sécurité des véhicules	1. Homologation des véhicules	5	5
Pilier 4: Sécurité des usagers	1. Des usagers de la route éduqués	11	
	2. Port du casque	3	

	3. Ceinture de sécurité	7	27
	4. Alcoolémie, conduite en état d'ivresse ou sous l'influence d'autres drogues	4	
	5. Utilisation des téléphones portables au volant	1	
	6. Vitesse	1	
Pilier 5: Réponse après les accidents	1. Améliorer les secours d'urgence	11	11
Questions transversales	1. Sécurité des transports en milieu rural	3	5
	2. Évaluation de la Décennie	2	
Nombre total de résultats attendus et d'activités	15		79

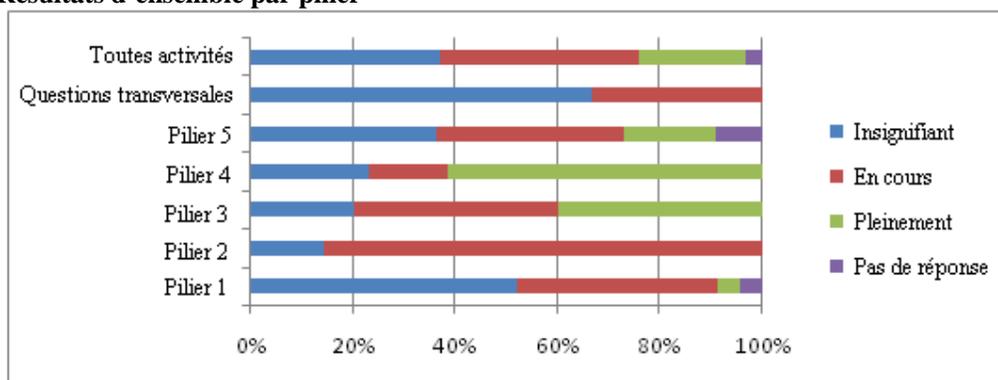
Source: Plan d'action pour la sécurité routière africaine

3.1 Résultats d'ensemble

Les résultats d'ensemble de la mise en application du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique sont illustrés dans la figure 1. La majorité des pays qui ont pris part à l'enquête ont pris des mesures significatives pour 37,1% des activités du Plan d'action, tandis que 38,7% des activités sont en cours de réalisation dans la plupart des pays. Une plus petite proportion de 21% d'activités a été entièrement réalisée dans la majorité des pays, mais la plupart d'entre eux n'ont pas fourni d'informations sur 3,2% des activités.

C'est sur les questions transversales, en particulier pour les transports en zones rurales, qu'il y a une plus forte proportion d'activités pour lesquelles les pays n'ont pris que des mesures peu significatives, le suivant étant le premier pilier de la gestion de la sécurité routière, puis le cinquième de la réponse après les accidents. Cela suggère que la plupart des pays n'accordent que peu d'importance à la sécurité routière en zone rurale. Dans la plupart des pays, il y a une plus forte proportion d'activités en cours pour le deuxième pilier de la sécurité des routes et la mobilité que pour aucun des autres piliers, quant au quatrième pilier, celui de la sécurité des usagers, c'est celui pour lequel le plus grand nombre d'activités, soit 60%, ont été pleinement exécutées dans la plupart des pays. Il y a aussi une bonne proportion, 40%, d'activités entièrement réalisées dans la plupart des pays sur le pilier 3, celui de la sécurité des véhicules.

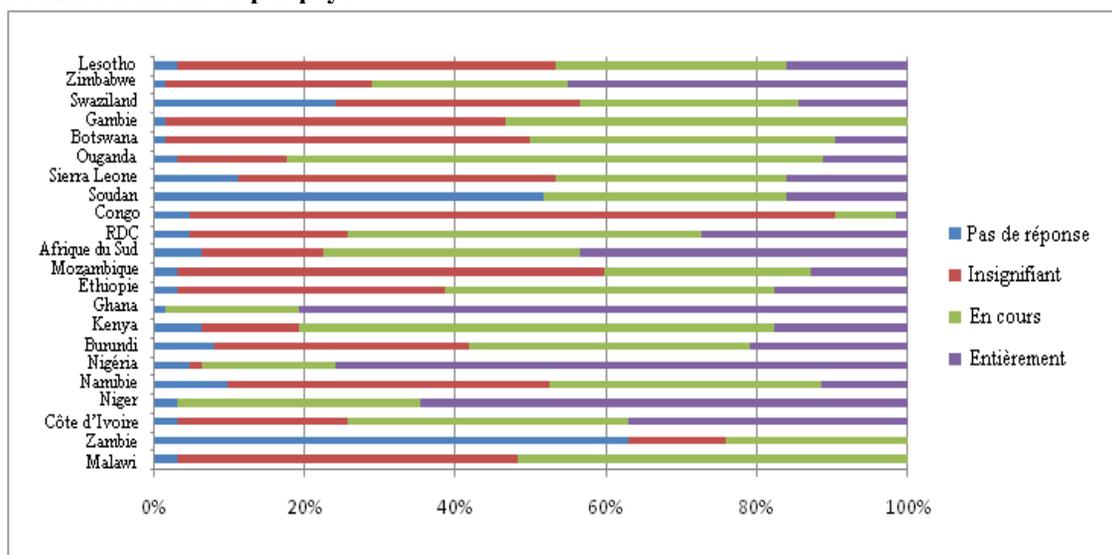
Figure 1
Résultats d'ensemble par pilier



Source: Calcul de la CEA sur la base de données de l'enquête

La Figure 2 fait ressortir la performance de chaque pays dans la mise en œuvre de l'ensemble du Plan d'action. On y voit un tableau contrasté indiquant que peu de pays ont pleinement exécuté une bonne part des activités du Plan: le Ghana (80,6 %), le Nigéria (75,8 %), le Zimbabwe (45,2 %), l'Afrique du Sud (43,5 %). De nombreux pays sont en train de mettre en application plusieurs des activités prévues dans le Plan: l'Ouganda (71 %), le Kenya (62,9 %), la Gambie (53 %) et le Malawi (51,6 %). La mise en application de plus de 40 % des activités est en cours en République démocratique du Congo, en Éthiopie et au Botswana. Mais plusieurs pays n'ont encore entrepris aucune mesure significative pour réaliser les activités du Plan, tels le Congo (85,4 %), le Mozambique (56,5 %), le Botswana (48,4 %), le Malawi (45,1 %), la Namibie (42,6 %), l'Éthiopie (35,5 %) et le Burundi (33,9 %).

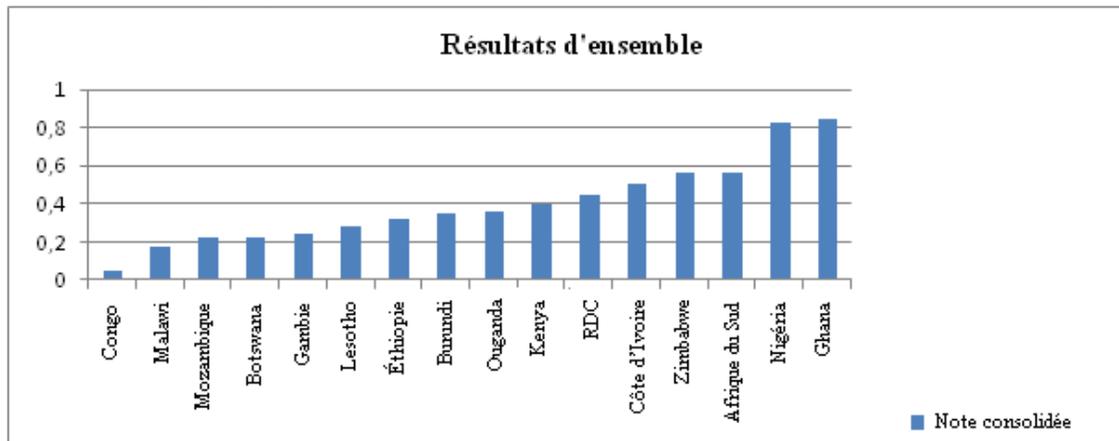
Figure 2
Résultats d'ensemble par pays



Source: Calcul de la CEA sur la base de données de l'enquête

Le classement général des pays se trouve en figure 3. On a utilisé pour faire ce classement une méthode donnant des notes aux activités sur la base des réponses fournies par les États membres, avec des pondérations pour chaque pilier suivant le nombre d'activités y figurant. Les cinq meilleurs pays sont le Ghana, le Nigéria, le Zimbabwe et la Côte d'Ivoire.

Figure 3
Classement des pays par résultat

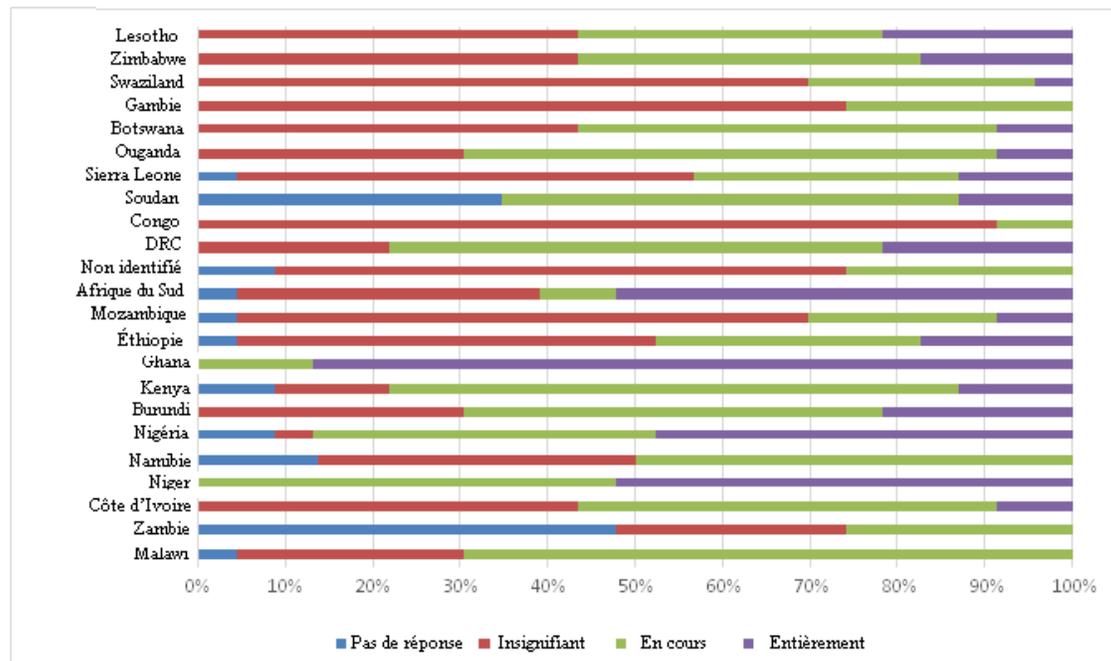


Source: Calcul de la CEA sur la base de données de l'enquête

3.2 Premier Pilier: Gestion de la sécurité routière

La figure 4 montre où en est la mise en application des activités du premier pilier. Quatre pays sur 23 (18 %) –le Niger, le Ghana, le Nigéria et l’Afrique du Sud–ont pleinement mis en œuvre plus d’activités que celles qui sont en cours; neuf pays (39 %) sont en train de mettre en application plus d’activités que celles qui ont été complétées ou pour lesquelles seules des mesures insignifiantes ont été prises et neuf pays (39 %) ont un plus grand nombre d’activités pour lesquelles ils n’ont pris que des mesures insignifiantes que celles qu’ils ont pleinement appliquées ou qu’ils sont en cours de mise en œuvre.

Figure 4
Résultats des pays pour le premier pilier

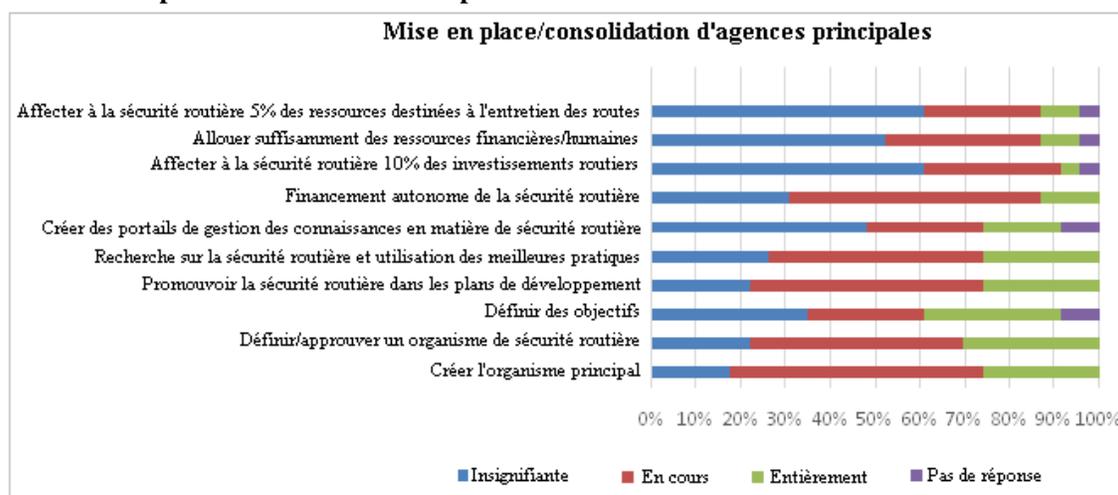


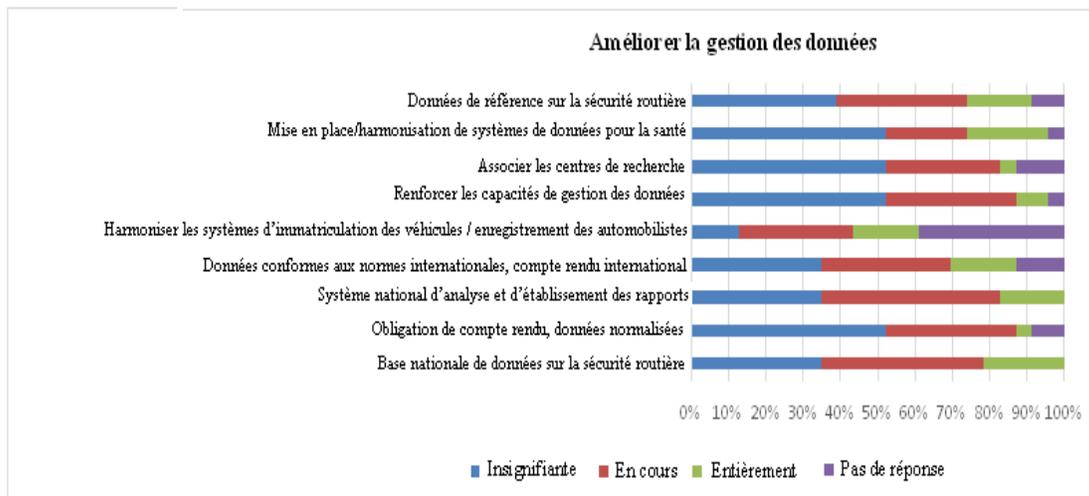
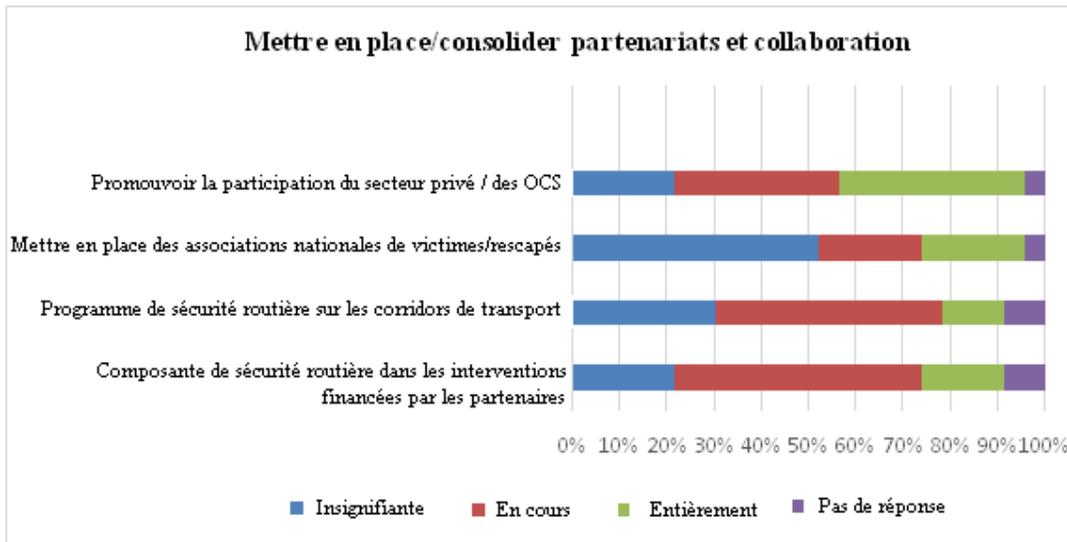
Source: Calcul de la CEA sur la base de données de l'enquête

La figure 5 montre où en sont les pays pour les divers résultats attendus, soit: établir/renforcer les agences principales; améliorer la gestion des données; et développer/renforcer les partenariats et la collaboration. Consacrer 5 % des budgets d'entretien des routes à la sécurité routière; allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la sécurité routière; et affecter à la sécurité routière au moins 10 % des investissements dans l'infrastructure routière sont apparemment les activités pour lesquelles le plus grand nombre de pays – plus de 50 % - n'ont pris que des mesures insignifiantes. La gestion des données semble être un grave problème pour les pays africains. À cet égard, 40 % ou plus d'entre eux n'ont pas encore pris de mesure significative pour réaliser les activités suivantes: mettre en place une base de données fiables des accidents de la route; créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour les centres de santé, associer des centres de recherche locaux à la gestion des données sur la sécurité routière, renforcer les capacités de gestion des données sur la sécurité routière, obligation de rendre les données conformes aux normes internationales et d'assurer un financement durable pour la gestion des données sur la sécurité routière. Certains pays mettent en application plusieurs de ces activités concernant la gestion des données sur la sécurité routière, mais moins de 25 % d'entre eux en ont complètement mis en œuvre l'une ou l'autre d'entre elles.

Plus de 30 % des pays n'ont pas pris de mesure significative pour harmoniser les données et les rendre conformes aux normes internationales, mettre au point un système national d'analyse des accidents et un système d'établissement des rapports et développer une base de données fiable pour la sécurité routière. Quant au renforcement des partenariats et de la collaboration en faveur de la sécurité routière, la plupart des pays semblent avoir intéressé le secteur privé et les organisations de la société civile aux activités visant la sécurité routière. Un grand nombre d'entre eux a aussi placé la composante sécurité dans les projets connexes financés par les partenaires internationaux et mené des programmes de sécurité routière sur les corridors de transport. Mais de nombreux pays, plus de 50 %, ne se sont pas encore vraiment efforcés de créer des associations nationales de victimes et de rescapés des accidents de la route.

Figure 5
Performance par résultats attendus du pilier 1



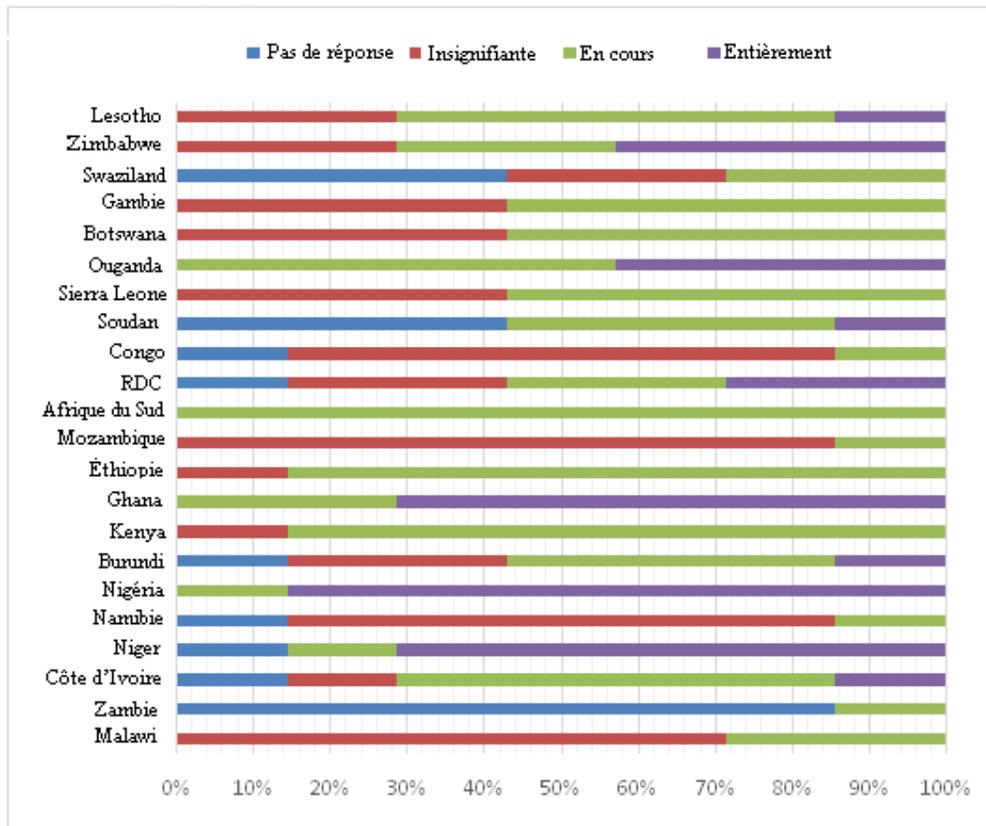


Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.3 Pilier 2: Sécurité des routes et mobilité

Les résultats des pays dans la mise en application des diverses activités du deuxième pilier sont illustrés dans la figure 6. Le Niger, le Nigéria, le Ghana et le Zimbabwe ont réalisé pleinement plus d'activités que ceux qui ont engagé leur réalisation ou n'ont encore pris que des mesures insignifiantes dans ce sens. La mise en œuvre de la plupart des activités de ce pilier est en cours dans la majeure partie des pays et il n'y en a que quatre, le Malawi, la Namibie, le Mozambique et la République du Congo qui rendent compte de mesures insignifiantes dans la majorité des activités.

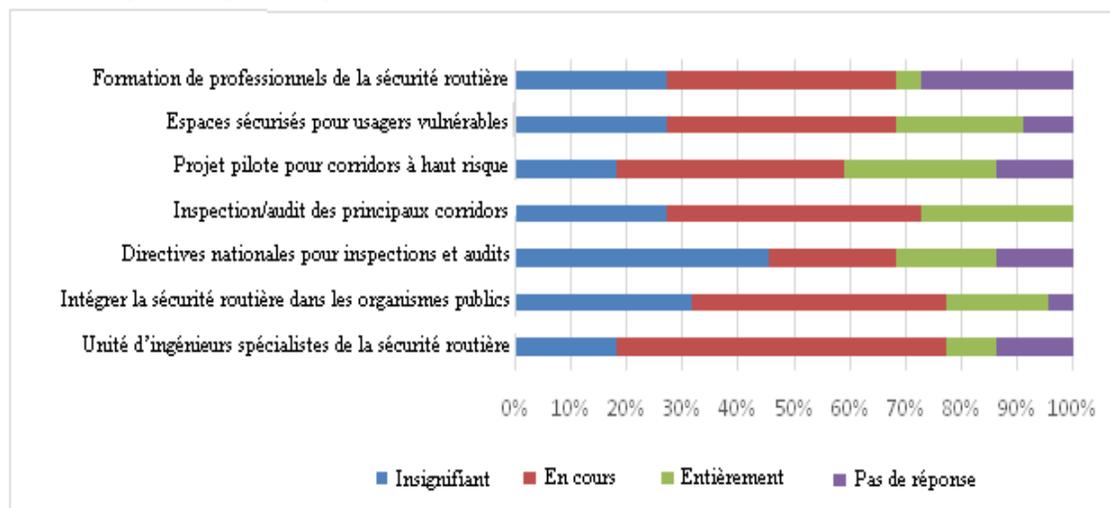
Figure 6
Résultats des pays, pilier 2



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

La figure 7 met en lumière la façon dont les pays ont réalisé les activités du deuxième pilier, qui sont en cours dans la plupart des pays, sauf pour l'élaboration et l'application des directives pour les audits et les inspections de la sécurité routière à l'échelon national pour lesquelles la majorité des pays n'ont pris que des mesures insignifiantes.

Figure 7
Résultats pour le pilier 2 par activité

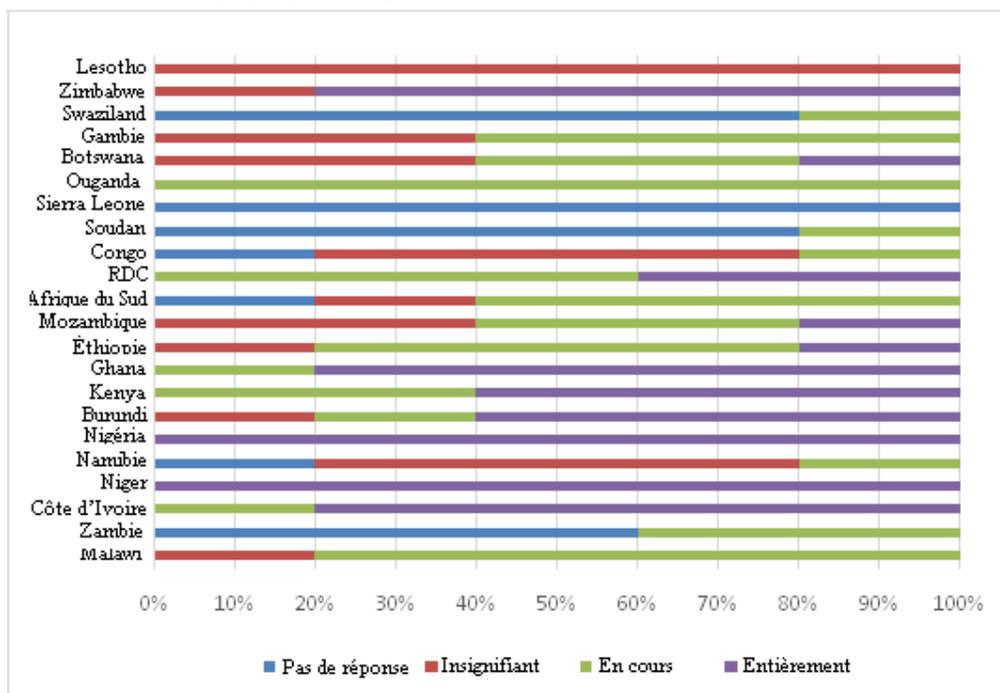


Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.4 Pilier 3: Sécurité des véhicules

On verra les résultats des pays pour l'application des activités du troisième pilier dans la figure 8. La Namibie, le Congo et le Lesotho n'ont pris que des mesures insignifiantes dans la réalisation de la plupart de ces activités, alors que la plupart des activités sont soit en cours de réalisation soit entièrement exécutées dans plusieurs pays. De nombreux pays, tels la Zambie, le Soudan, la Sierra Leone et le Swaziland, n'ont pas fourni de renseignements sur la réalisation de la plupart des activités de ce pilier.

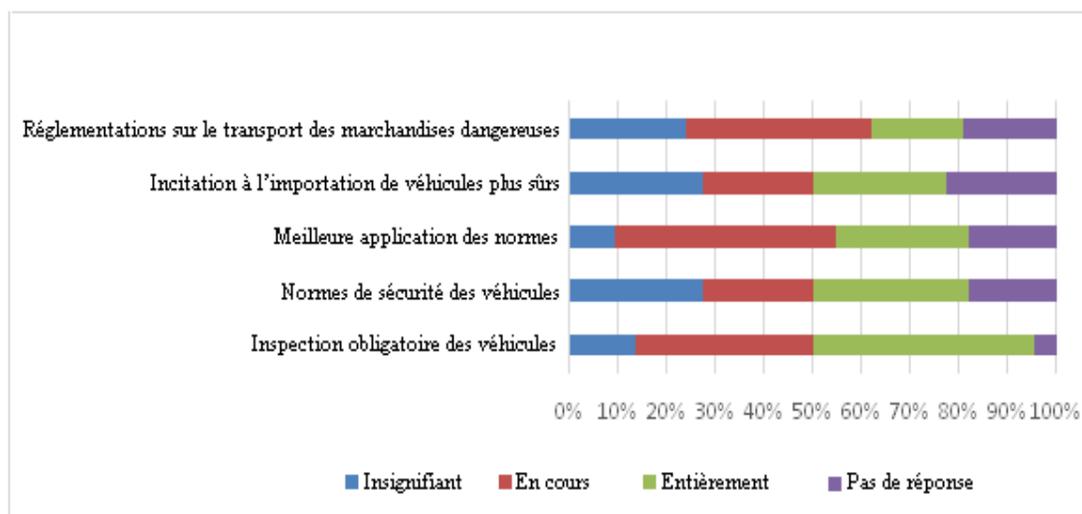
Figure 8
Performance des pays pour le pilier 3



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

Sur la base de l'analyse de chaque activité, la figure 9 montre que la plupart d'entre elles sont soit pleinement exécutées, soit en cours de réalisation, sauf pour l'incitation à l'importation de véhicules neufs au sujet de laquelle de nombreux pays n'ont pris que des mesures insignifiantes.

Figure 9
Résultats du pilier 3 par activité

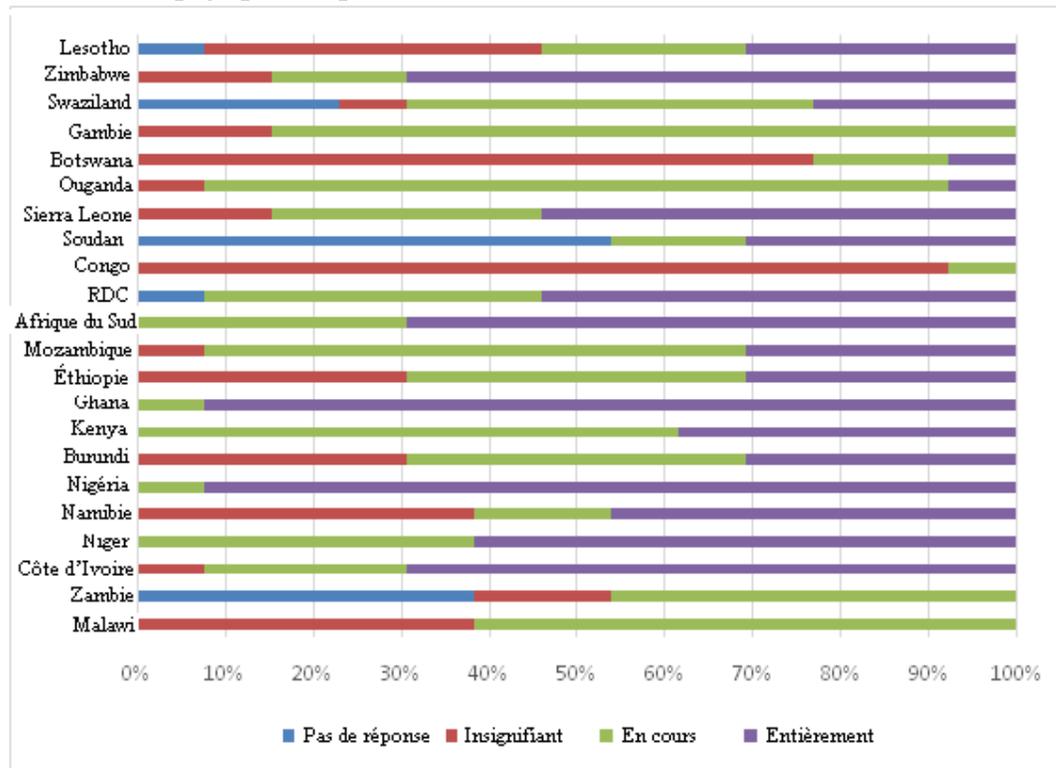


Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.5 Pilier 4: Sécurité des usagers

Les résultats des pays dans l'application des activités du pilier 4 sont présentés dans la figure 10. Le Congo, le Botswana et le Lesotho n'ont pris que des mesures insignifiantes pour mettre en application la plupart de ces activités, mais la plupart d'entre elles ont été mises en route ou pleinement réalisées par plusieurs pays.

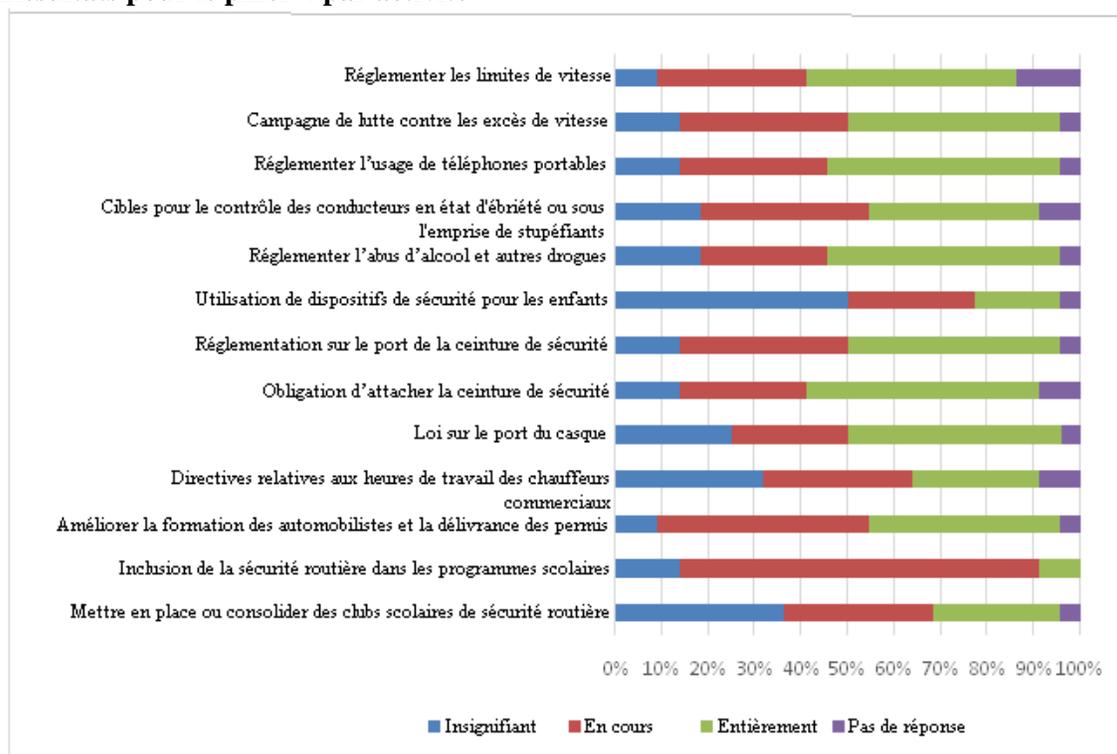
Figure 10
Résultats des pays pour le pilier 4



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

Compte tenu de l'analyse de chaque activité et de l'examen des résultats des pays dans leur mise en application, la figure 11 montre que plusieurs activités ont été pleinement mises en œuvre dans de nombreux pays. Cependant, la création ou la consolidation de clubs scolaires de sécurité routière et la promotion de l'utilisation de sièges pour enfants sont problématiques dans la majorité des pays. De nombreux pays sont en train d'inscrire la sécurité routière dans les programmes scolaires, de renforcer les règles pour la formation des automobilistes et la délivrance des permis de conduire et de fixer des cibles pour l'inspection des automobilistes en état d'ivresse ou sous l'influence de drogues. La plupart des pays ont formulé des directives pour les transports commerciaux – notamment au sujet des heures de conduite et des heures de repos des chauffeurs – ou sont en train de le faire.

Figure 11
Résultats pour le pilier 4 par activité

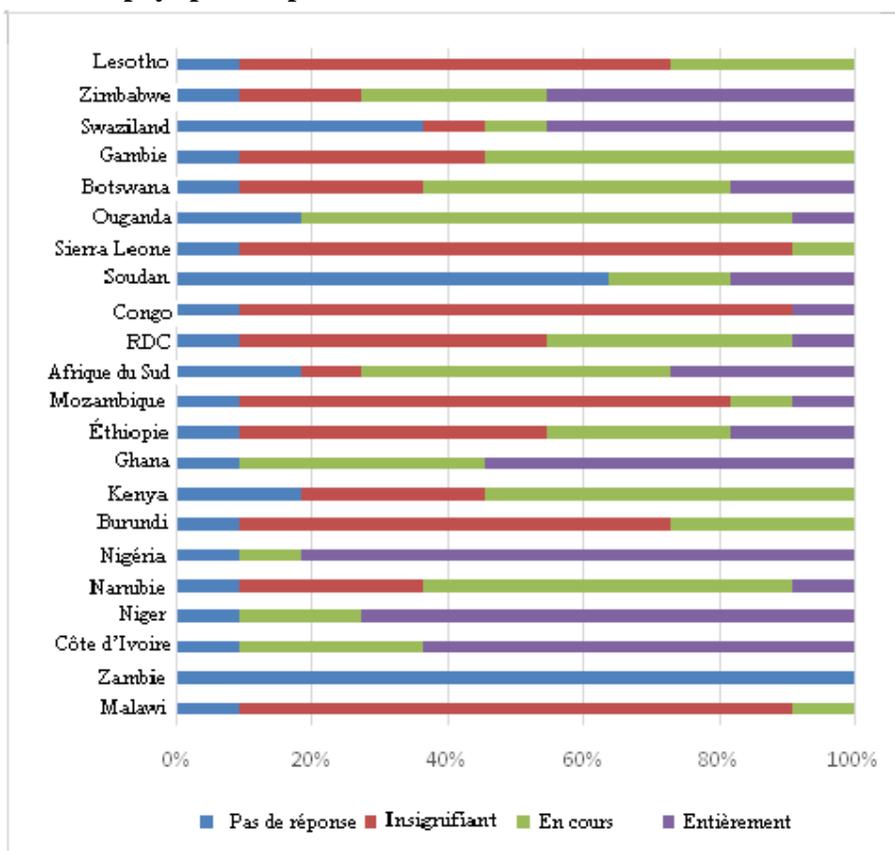


Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.6 Pilier 5: Réponse après les accidents

Les résultats des pays dans l'application des différentes activités du pilier 5 sont illustrés dans la figure 12. Une plus forte proportion de pays n'a pris que des mesures insignifiantes pour exécuter les activités de ce pilier par rapport à ceux où l'exécution de la plupart des activités est soit en cours soit achevée.

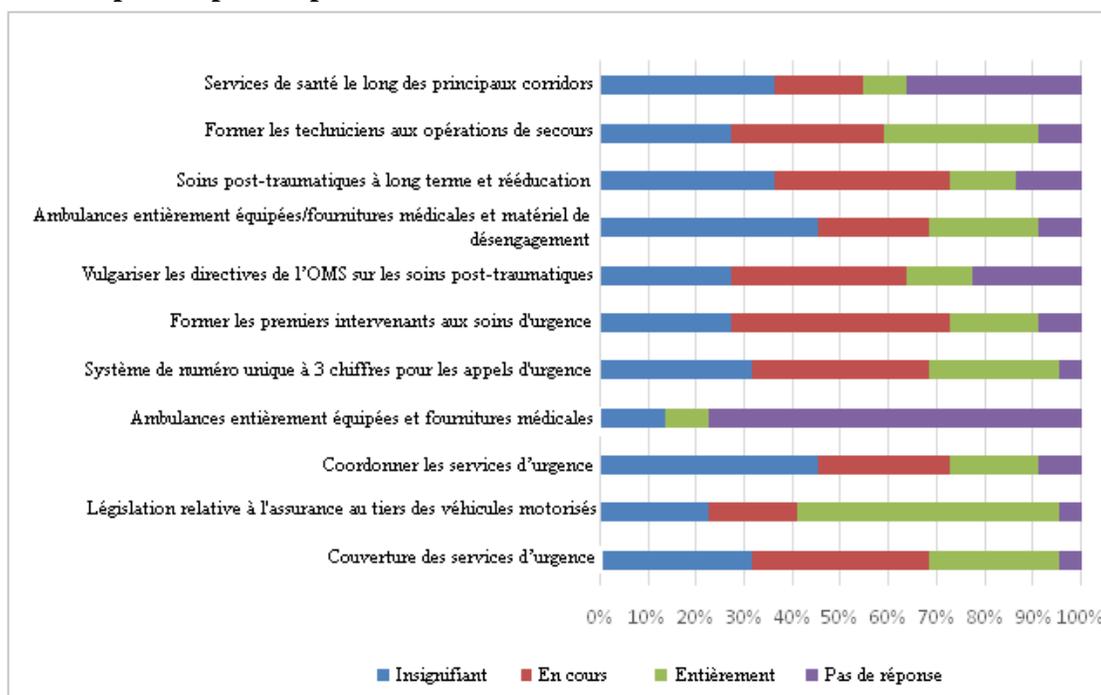
Figure 12
Résultats des pays pour le pilier 5



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

Analysant chaque activité et examinant comment les pays en ont réussi la mise en application, la figure 13 montre que la plupart des pays ont du mal à établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques ainsi qu'à acquérir des ambulances entièrement équipées avec les fournitures médicales requises et du matériel d'extraction et de sauvetage. Parmi les autres difficultés pour les pays d'Afrique, il y a notamment la mise en place de services de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation et la mise en place de services de santé le long des principaux corridors.

Figure 13
Résultats pour le pilier 5 par activité

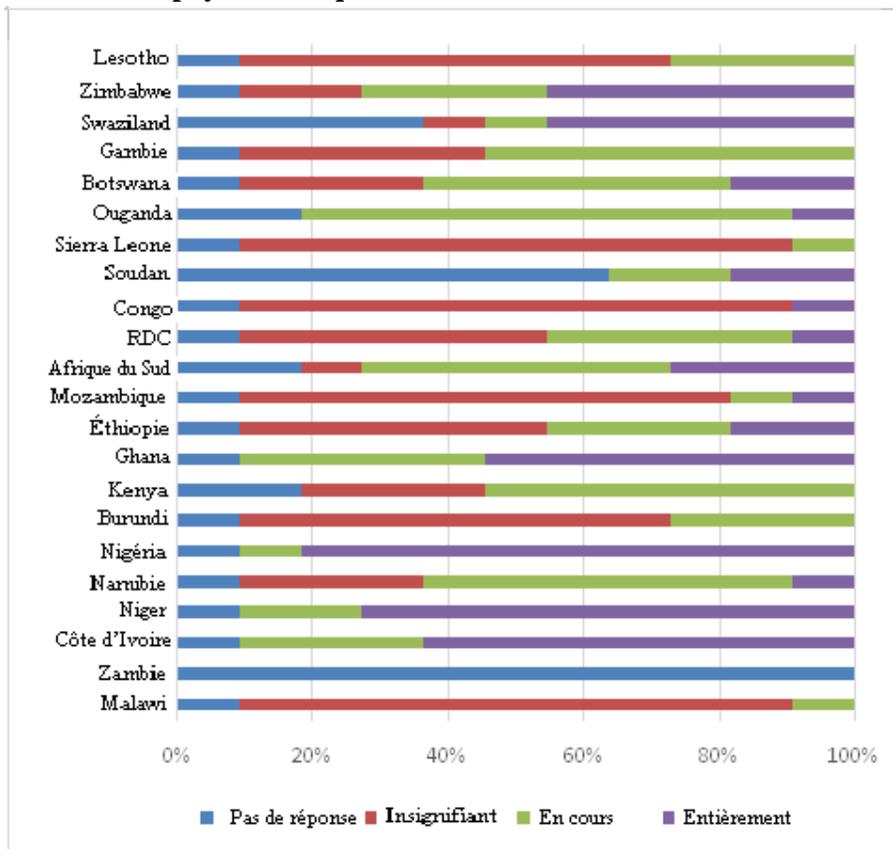


Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.7 Questions transversales

Les résultats des pays dans la mise en application des activités relevant des questions transversales sont décrits dans la figure 14. De nombreux pays, dont la Côte d'Ivoire, la Namibie, le Mozambique, le Congo, le Botswana, le Lesotho et le Malawi n'ont pris que des mesures insignifiantes pour mettre en œuvre les activités recommandées pour la sécurité routière en zone rurale.

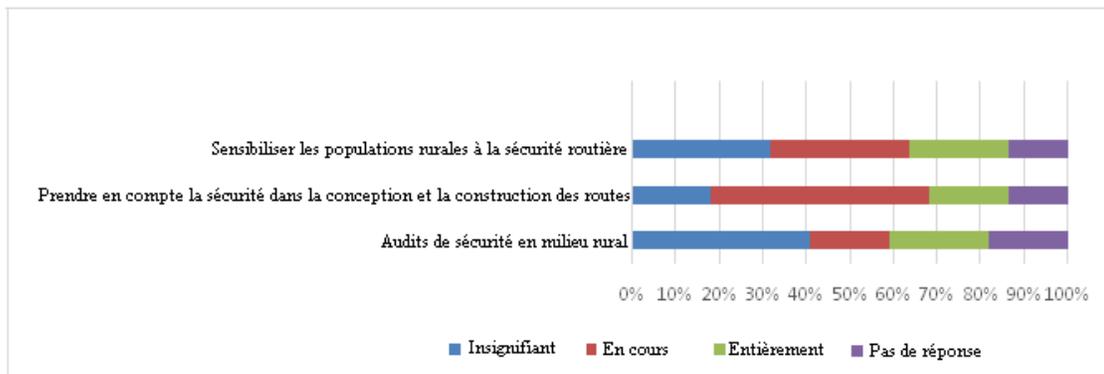
Figure 14
Résultats des pays sur les questions transversales



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

Mettant l'accent sur l'analyse de chaque activité et examinant comment les pays ont réussi à les mettre en œuvre, la figure 15 montre que les audits de sécurité en milieu rural posent problème pour la plupart des pays, qui n'ont pris que des mesures insignifiantes dans ce sens. Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière semble aussi être fort difficile dans la plupart des pays.

Figure 15
Résultats sur les questions transversales par activité



Source: Calcul de la CEA sur la base des données de l'enquête

3.8 Bonnes pratiques de gestion de la sécurité routière

Cette section, loin d'être exhaustive, donne un aperçu des bonnes pratiques de gestion de la sécurité routière identifiées lors de la présente évaluation.

Une agence principale de la sécurité routière bien établie: Plusieurs pays ont mis en place de solides agences à la tête des activités de sécurité routière. Au Nigéria, par exemple, l'organisme national de la sécurité routière – la *Federal Road Safety Corp (FRSC)* – est rattaché à la présidence du pays, il est autonome et bénéficie d'un fort soutien politique, tout en reposant sur une législation. La *Ghanaian Road Safety Commission* et la *Kenyan National Transport and Safety Authority* sont d'autres solides agences du continent. Citons parmi les autres agences responsables de la sécurité routière le *Directorate of Road Traffic and Safety (Road Traffic and Safety Services)* au Malawi; la *Road Transport and Safety Agency* en Zambie et la *Road Traffic Management Cooperation* en Afrique du Sud.

Stratégie de sécurité routière: Plusieurs pays ont formulé des stratégies ou plans d'actions pour la sécurité routière tels le Malawi, le Sénégal, le Burundi, le Ghana, le Burkina Faso, le Cameroun, le Botswana, la Namibie (dont les documents nationaux de sécurité routière ont été révisés après la Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la sécurité routière tenue à Moscou en 2009, ce qui montre à quel point les politiques nationales sont influencées par les événements mondiaux) et l'Éthiopie, notamment.

Coordination entre les acteurs nationaux de la sécurité routière: Il y a dans chaque pays toutes sortes d'acteurs de la sécurité routière, ce qui impose une bonne coordination pour éviter les doubles emplois et le gaspillage de maigres ressources financières. Plusieurs pays ont pris des mesures pour coordonner les activités des diverses parties intéressées, notamment en faisant signer entre eux, à savoir le plus souvent des ministères et des agences publiques, des protocoles d'accord, comme dans le cas de la Zambie, de la Namibie et du Bénin. Dans plusieurs autres pays ont été mis en place des conseils ou comités de la sécurité routière qui regroupent les divers acteurs et en coordonnent les activités, tels le Lesotho, la Côte d'Ivoire, le Burundi (qui se réunit tous les trois mois), le Burkina Faso (qui a aussi une Fédération des associations pour la promotion de la sécurité routière), la Guinée (sous la présidence du premier ministre et avec le ministère des transports pour secrétariat), l'Éthiopie, la Namibie (depuis 1996), le Ghana (depuis 1999), le Mozambique et la Gambie.

Champions politiques: Au Togo, le Président de la République a déclaré 2013 Année de la sécurité routière. Le Président du Ghana et des hauts fonctionnaires du pays se sont aussi fait les champions de la sécurité routière, non seulement dans leur pays mais pour toute l'Afrique de l'Ouest.

Fonds de sécurité routière: En Namibie, une subvention de l'État pour la sécurité routière a été établie pour une période de cinq ans; le fonds routier affecte des ressources à la sécurité routière au Ghana, en Guinée (2 % du fonds), en Éthiopie et au Cameroun, où la portion du fonds routier allouée à la sécurité routière est passée de 1,5 % en 2012-2013 à 4 % en 2015. En Afrique du Sud, c'est essentiellement l'État qui finance les activités de sécurité routière. Le pays a un fonds pour les accidents de la route dont les ressources proviennent essentiellement de taxes sur les carburants. D'autres agences sud-africaines qui s'occupent de sécurité routière obtiennent des fonds de diverses sources. Par exemple, la *National Road Agency of South Africa* obtient les recettes des péages, tandis que le *Road Traffic*

Management se finance en partie sur les frais d'immatriculation des véhicules. Les activités de sécurité routière sont aussi financées par des partenariats publics privés.

3.9 Problèmes de gestion de la sécurité routière en Afrique

Les difficultés les plus fréquemment observées par la présente étude en matière de gestion de la sécurité routière relèvent du financement durable, des capacités des organisations, de l'autonomisation des agences principales, de la mise en place de cadres juridiques, de la gestion des données et de l'identification de champions politiques.

Financement durable: C'est un grave obstacle au bon fonctionnement de la plupart des organisations et initiatives chargées de la sécurité routière en Afrique. De nombreux comités africains de sécurité routière ne sont pas financés par l'État. C'est ce que constatait également le rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2013) sur la sécurité routière dans le monde qui indiquait que onze des 47 agences principales africaines de sécurité routière ne recevaient pas de fonds du budget de l'État.

Insuffisantes capacités des agences/organisations de sécurité routière: La plupart des organisations africaines de sécurité routière manque tellement de personnel qu'elles n'ont pas la masse critique d'effectif indispensable pour avoir un véritable impact. Certains pays africains n'ont pas les moyens de faire respecter la législation en vigueur. Par exemple, certains pays ont des lois interdisant la conduite en état d'ivresse qu'ils ne peuvent faire respecter faute d'alcootests.

Agences de pointes pas suffisamment autonomes/mauvaise collaboration au niveau national: En Afrique, certaines agences principales de sécurité routière ne sont pas suffisamment autonomes, tandis que divers acteurs de certains pays ont du mal à collaborer ou coopérer entre eux ou à coordonner leurs activités. Le problème est encore plus grave lorsque les mandats de diverses institutions se chevauchent. Les protocoles d'accord entre ces institutions sont censés surmonter ces problèmes.

Absence de cadre juridique de la sécurité routière: Certains pays d'Afrique n'ont pas de cadre juridique complet sur la sécurité routière, leurs lois en la matière ne sont pas exhaustives. Un pays peut par exemple avoir une législation sur la ceinture de sécurité et l'utilisation des téléphones portable au volant, mais rien sur les dispositifs de retenue pour enfant. Il faudrait que ces pays révisent leur législation, ce que certains d'entre eux sont en train de faire.

Mauvaise gestion des données: La gestion des données de sécurité routière est un défi important pour la plupart des pays africains. La majorité des experts du continent en la matière estime que la police ne considère pas la sécurité routière comme une de ses fonctions principales. C'est ce qui affecte l'efficacité de la collecte de données exactes et leur saisie dans les bases nationales, souvent centralisées, qui relèvent généralement des responsabilités de la police. Cela se traduit aussi par des retards ou des irrégularités dans le compte rendu des accidents de la route.

Manque de champions politiques: Il semble que la plupart des pays d'Afrique souffrent en commun d'un manque de volonté politique au plus haut niveau pour améliorer la sécurité routière. Les dirigeants politiques de certains pays préfèrent aussi apparemment éviter de prendre des décisions impopulaires aux dépens de la sécurité des usagers de la route. La

prolifération des motocyclettes dans de nombreuses villes africaines soulève par exemple un problème éminemment politique. La plupart de leurs utilisateurs n'ont ni permis, ni casque et sont souvent la cause d'accidents mortels. Mais le secteur n'est pas bien réglementé dans de nombreux pays du continent.

4. Conclusions and Recommendations

Des progrès sont en cours dans la mise en application du Plan d'action pour la sécurité routière africaine, quoiqu'à divers degrés selon les pays et les piliers. Plusieurs bonnes pratiques d'amélioration de la sécurité routière ont été identifiées de par le continent, offrant ainsi des possibilités de partages d'expériences entre pays africains. Dans l'ensemble le Ghana, le Nigéria et l'Afrique du Sud sont les trois meilleurs des 23 pays examinés dans la présente étude.

Plusieurs pays n'ont pas encore pris de mesures significatives ou n'en ont pas pris du tout en vue de réaliser de nombreuses activités des divers piliers du plan d'action. Dans la poursuite de la réalisation des activités en cours, les pays d'Afrique et leurs partenaires du développement devraient se pencher particulièrement sur les domaines suivants dans lesquels le continent est à la traîne:

Pilier 1: Gestion de la sécurité routière

- Définir des objectifs de sécurité routière;
- Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la sécurité routière;
- Consacrer 10% des investissements dans l'infrastructure routière à la sécurité routière;
- Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la sécurité routière;
- Consacrer 5% des budgets d'entretien des routes à la sécurité routière;
- Obligation de rendre les données conformes aux normes internationales et d'assurer un financement durable;
- Renforcer les capacités de gestion des données sur la sécurité routière;
- Promouvoir la recherche sur la sécurité routière et l'utilisation des meilleures pratiques;
- Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour les centres de santé;
- Établir des données de base sur la sécurité routière;
- Créer des associations nationales de victimes et de rescapés des accidents de la route; et
- Obligation de rendre les données harmonisées et conformes aux normes internationales.

Pilier 2: Sécurité des routes et mobilité

- Élaborer des directives pour les audits et les inspections de sécurité routière.

Pilier 3: Sécurité des véhicules

- Établir des incitations pour l'importation de véhicules plus sûrs.

Pilier 4: Sécurité des usagers

- Établir ou renforcer des clubs scolaires de sécurité routière; et
- Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants.

Pilier 5: Réponse après les accidents

- Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques;
- Acquérir des ambulances entièrement équipées avec les fournitures médicales requises et du matériel d'extraction et de sauvetage;
- Mettre en place des services de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation; et
- Mettre en place des services de santé le long des principaux axes routiers.

Questions transversales

- Entreprendre des audits de sécurité en milieu rural; et
- Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière.