



SSATP

Africa Transport
Policy Program

Programme de Politiques
De Transport en Afrique

La Gestion de la Sécurité Routière et les Organismes Directeurs de Sécurité Routière

Martin Small
Forum
sur les politiques de transports
en Afrique
Dakar, Décembre 2013

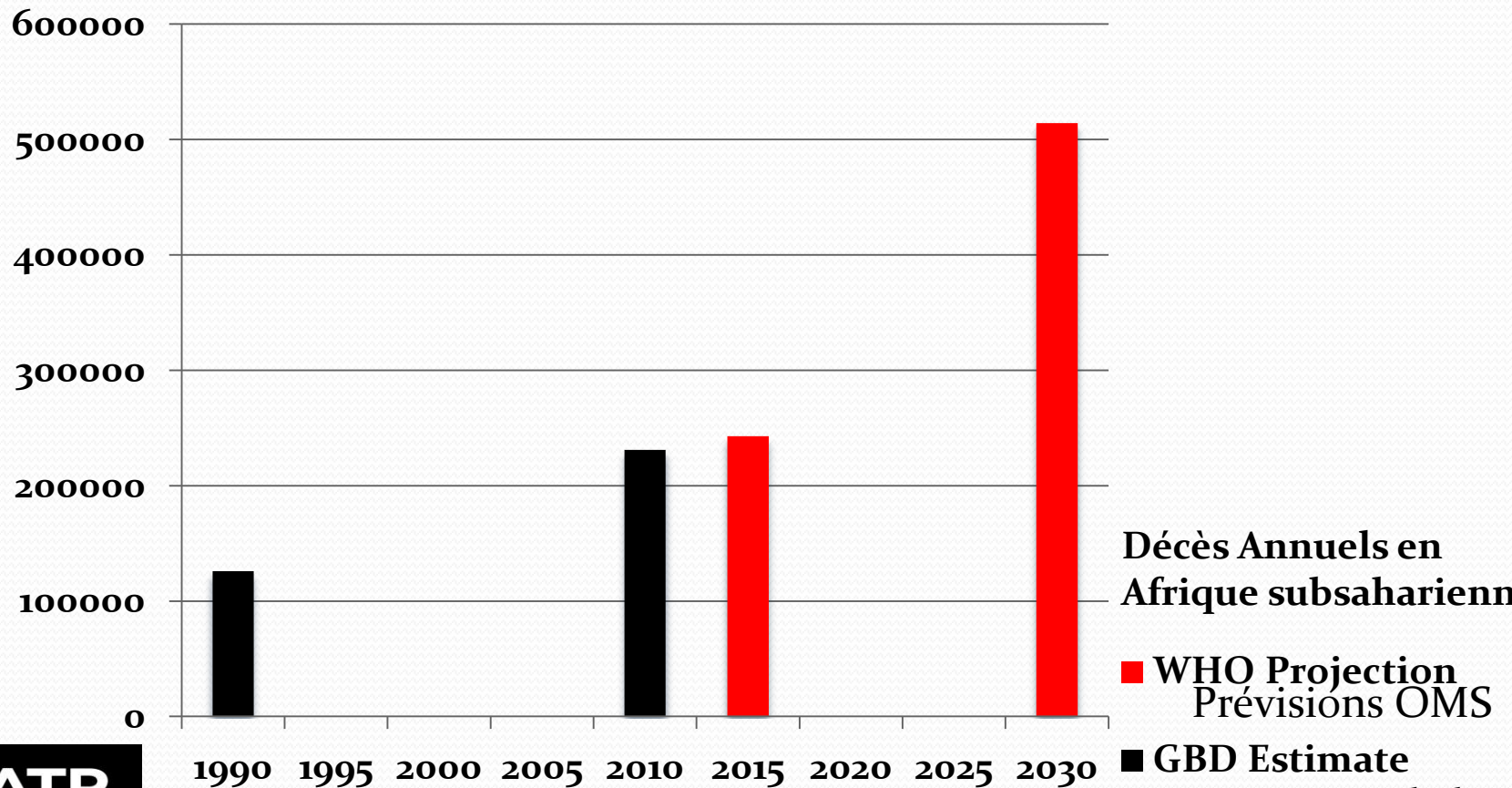
Plan

- La crise de la sécurité routière de l'Afrique
- Présentation de la discipline de la gestion de la sécurité routière
- L'appui du SSATP pour un cadre de gestion de la sécurité routière de l'Afrique
- Meilleures pratiques de gestion de la sécurité routière
- Priorités pour l'établissement et le renforcement des organismes directeurs de sécurité routière

Traumatismes dus aux accidents de la circulation sont un problème santé majeur

- Selon les estimations de l'OMS 1,24 millions de décès sont survenus sur les routes du monde en 2010
- Selon l'étude sur la charge morbide à l'échelle mondiale effectuée en 2010, les accidents de la circulation sont :
- La première cause de décès dans le monde pour la tranche d'âge de 15 à 24 ans
- La deuxième cause de décès dans le monde pour la tranche d'âge de 25 à 39 ans, derrière le VIH / SIDA

En Afrique, nous assistons à une crise de la sécurité routière



L'Afrique va sans doute s'accroître alors qu'un certain contrôle est exercé sur Objectifs du Millénaire

		2015	2030	% changement
Circulation routière	Décès	242,530	513, 632	+111.8%
	Décès/100,000 habitants	25.1	38.0	+51.4%
Paludisme	Décès	401,708	426,530	+6.2%
	Décès/100,000 habitants	41.6	31.6	-24%
VIH/SIDA	Décès	1,147,589	1,317,788	+14.8%
	Décès/100,000 habitants	118.9	97.5	-18%

Prévisions OMS 2013

Pour l'Afrique subsaharienne

l'escalade des accidents de la circulation en Afrique, il faudra

- Que la prévention des décès et des incapacités dûs aux accidents de la circulation routière soient officiellement reconnue comme une priorité internationale de développement post 2015, comme le sont le paludisme et le VIH / SIDA
- Que des organismes directeurs de sécurité routière soient créés s'ils n'existent pas déjà, ou renforcés, afin de conduire efficacement des améliorations permanentes de la sécurité routière dans les États africains

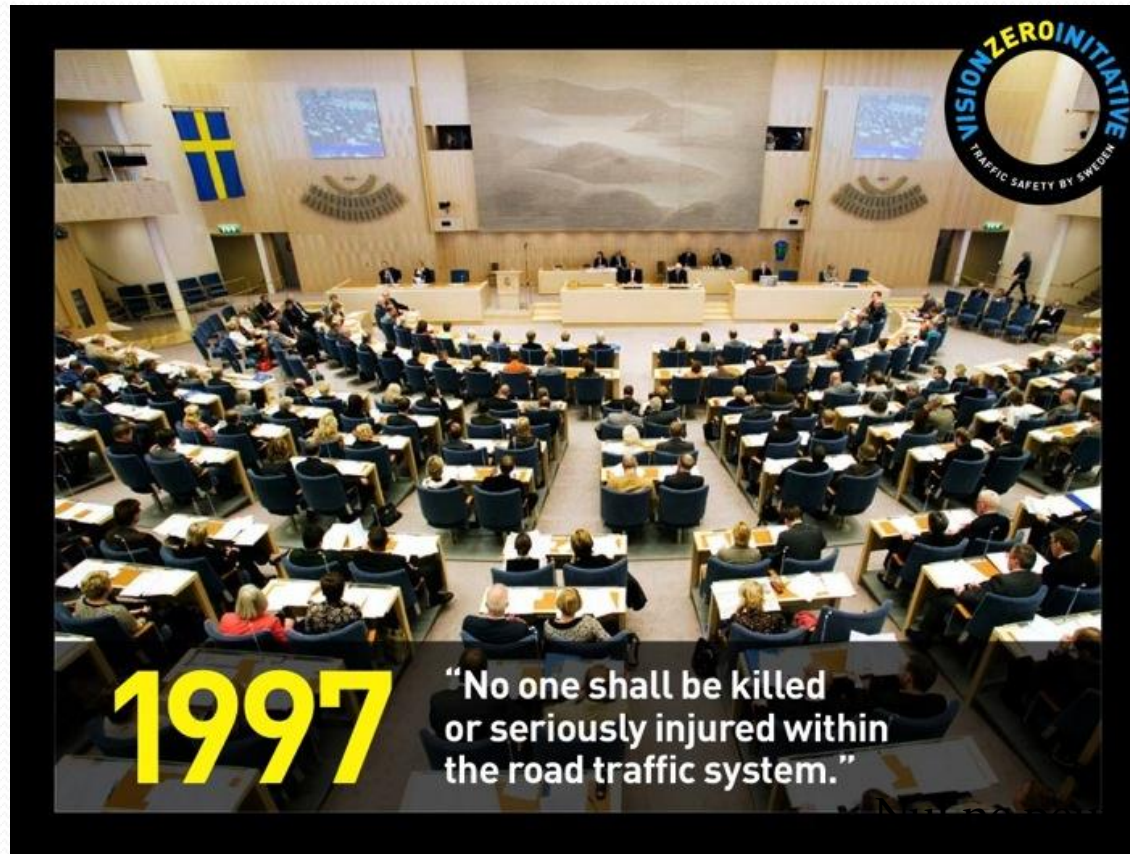
Bliss & Breen ont identifié 4 phases de gestion de la sécurité routière pour l'établissement d'un système sûr , et qui ne rejette pas la faute sur les victimes des accidents de la circulation

- 1950/60: activité dispersée et non coordonnée, accent mis sur l'erreur humaine, l'éducation et la formation
- 1970/80: passage à des systèmes de base influencés par l'analyse menée avant et après l'accident avec des interventions plus systémiques
- 1990: accent mis davantage sur les fonctions institutionnelles, le leadership, la coordination, l'attribution, le suivi, focalisation sur les résultats
- Aujourd'hui: mouvement vers un système fiable, dirigé par les meilleurs exécutants contestant les fondamentaux du système de transport routier

La matrice de Haddon a été une avancée majeure qui, en identifiant les éléments du système de transport routier permet d'éviter des traumatismes et de les gérer

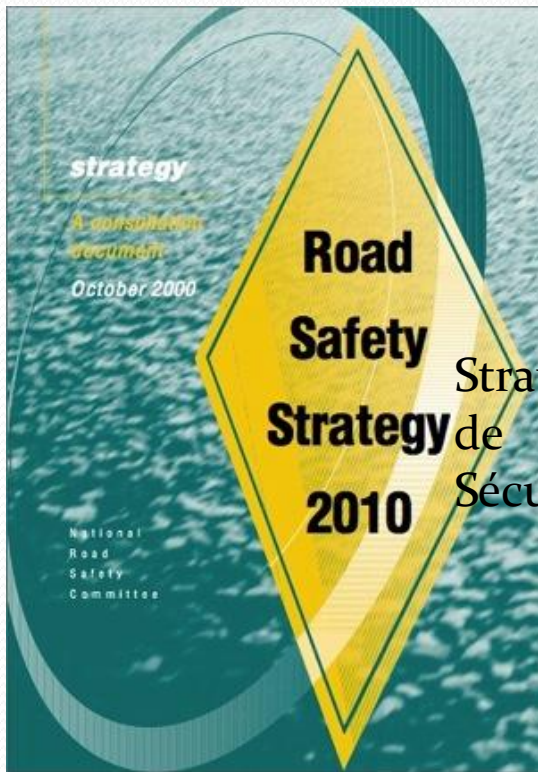
Elément/Période	Avant Pre-Crash	Pendant Crash	Après l'accident Post-Crash
Human Personnes	Education, Licensing, Behaviour (eg, drinking, speeding), Attitudes	Restraints (eg, safety belts, helmets)	Prompt emergency medical response
Vehicle Véhicules	Primary Safety (eg, autonomous emergency braking, electronic stability control, anti-lock braking systems)	Secondary Safety (eg, crumple zones, airbags)	Emergency alerts (eg, phones, black box recording, automatic signaling)
Road Routes	Geometry, speed limit, lineation, surface condition, visibility	Roadside and median safety (eg, crash barriers, frangible poles)	Ease of access (eg, freeway median breakouts and breakdown lanes)

La Vision Zéro de la Suède a directement remis en question la philosophie dominante en la matière, selon laquelle la victime est le prix du progrès

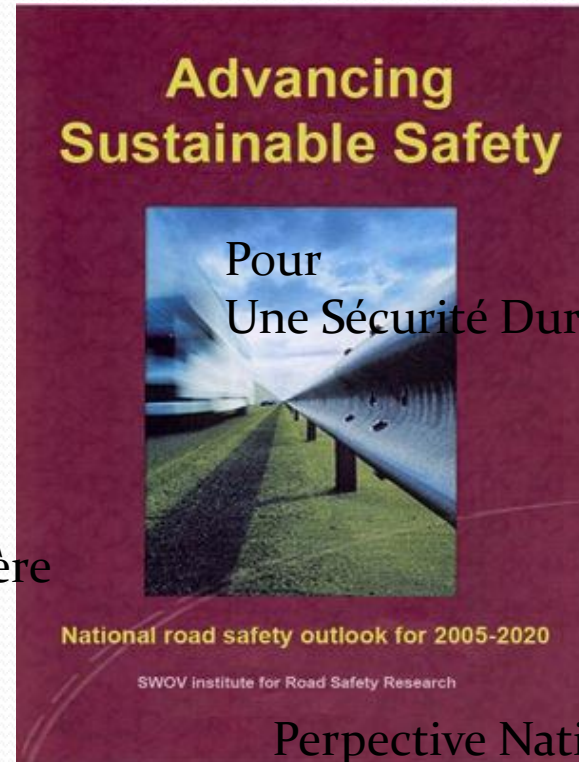


tre tué
ou gravement blessé
dans le système
de circulation routière

De plus en plus d'ouvrages consacrés à la gestion paraissent dans des pays comme la Nouvelle Zélande et les Pays-B, et l'Australie prône un "système fiable"

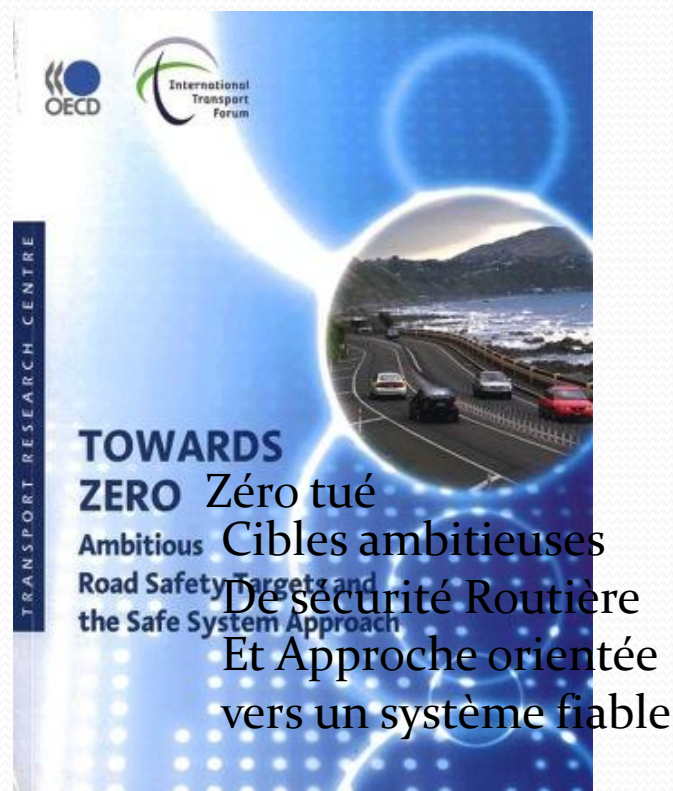
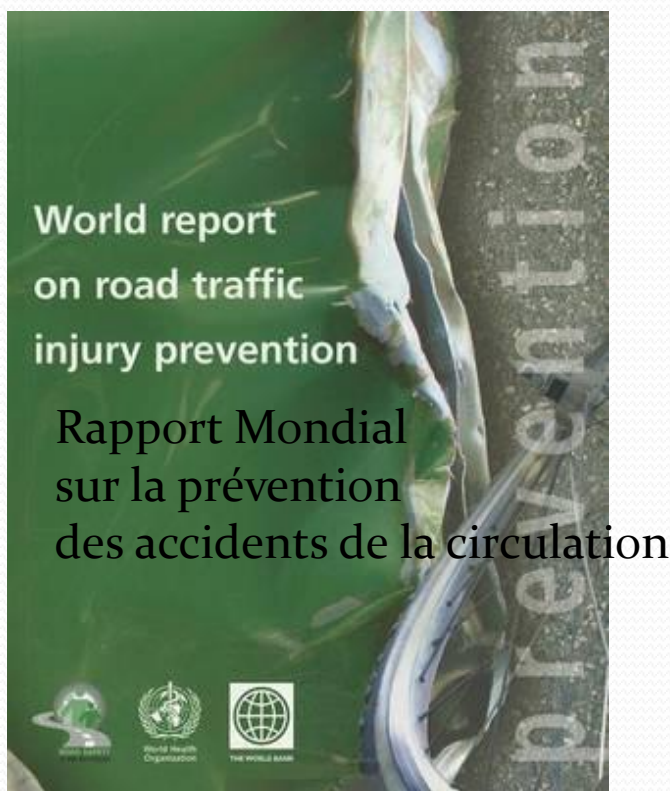


Stratégie 2010 de Sécurité Routière



Perpective Nationale 2005-2020 en matière de Sécurité Routière

2004 report a identifié une crise internationale de plus en plus grave et l'OCDE a publié en 2008 un manifeste pour l'adoption d'une approche orientée vers "système fiable"



L'approche d'un système fiable de sécurité routière

- Vise à développer un système de transport routier mieux à même de prendre en compte l'erreur humaine, souvent grâce à une meilleure gestion de l'impact de la collision, de sorte qu'aucun utilisateur individuel routier ne soit exposé à la violence de l'impact de la collision pouvant entraîner la mort ou des blessures graves.
- Intègre de nombreuses stratégies pour une meilleure gestion de l'impact de la collision, au moyen d'une stratégie clé qui est l'amélioration du réseau routier conjointement avec des limitations de vitesse fixées en fonction du niveau de protection offert par l'infrastructure routière.
- S'appuie sur des analyses économiques solides pour comprendre l'ampleur du problème des traumatismes, et sur l'investissement direct dans les programmes et les lieux où la société en tirera le plus grand potentiel.

L'approche orientée vers un système fiable (à suivre)

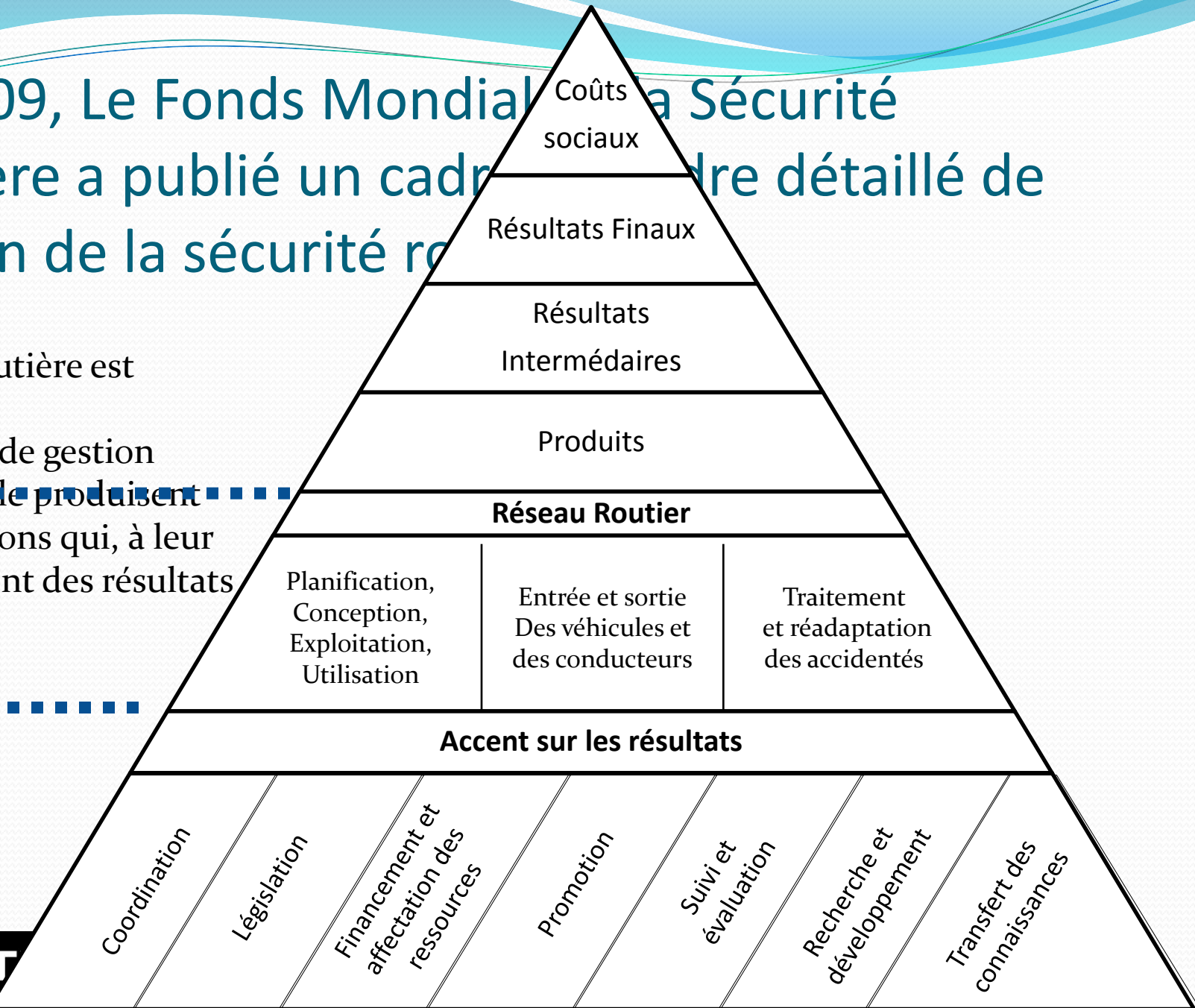
- Est sous-tendue par des structures de gestion et de communication globales intégrant tous les organismes gouvernementaux clés et d'autres organisations qui jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement sûr du système de transport.
- Aligne la prise de décision relative à la gestion de la sécurité sur de plus larges objectifs économiques plus généraux et sur les objectifs visant la santé humaine et l'environnement, et sur un environnement commercial qui génère la demande pour les fournisseurs de produits et de services de transport routier fiable.
- Partage la philosophie de «responsabilité partagée» pour la sécurité routière entre les différents acteurs du système de transport routier, de sorte qu'il existe une vision commune entre les citoyens, les organisations publiques, privées et à but non lucratif en ce qui concerne l'ambition ultime de sécurité, et la manière d'y parvenir .

En 2009, Le Fonds Mondial pour la Sécurité Routière a publié un cadre détaillé de gestion de la sécurité routière

Résultats

La sécurité routière est produite. Les fonctions de gestion institutionnelle produisent des interventions qui, à leur tour, produisent des résultats

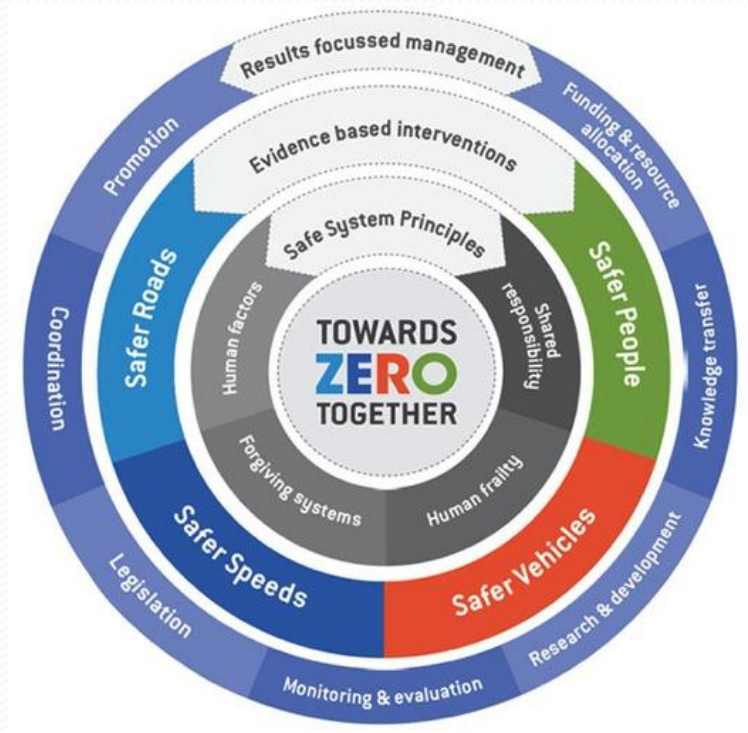
Fonction de gestion institutionnelle



La Décennie d'Actions de l'ONU sur La sécurité Routière a fait de la la gestion de la sécurité routière le 1^{er} Pillier du Plan Mondial, renforcé dans le Plan d'Action Africain sur la Sécurité Routière



des pays et des entreprises pour réduire les risques sur la route



Stratégie 2020 de
Sécurité Routière de
l'Australie du sud

de la première recommandation du rapport de 2004 de l'OMS

- *Recommandation 1: Identifier un organisme directeur au sein du gouvernement pour guider l'effort national en matière de sécurité routière*
- *L'organisme doit être pleinement mandaté et financé pour pouvoir réunir toutes les parties ensemble, et afin de faciliter la prise de décision fondée sur faits avérés*
- *L'effort de gestion de la sécurité routière de l'agence requiert une attention et un renforcement constants*

Quelles actions de l'organisme directeurs sont suggérées par les bonnes pratiques, et à cet égard l'expérience africaine suggère-t-elle un changement à cela?

- Tous les organismes directeurs doivent se focaliser sur sept tâches de gestion en matière de sécurité routière
- Ce qui est requis est une réponse africaine au défi de la gestion de la sécurité routière
- Le SSATP collabore avec le Conseil éthiopien de sécurité routière national pour élaborer un cadre de gestion qui soit adapté aux objectifs visés
- Au début de l'année 2014 un projet du SSATP élaborera un cadre de gestion de la sécurité routière adapté aux besoins de l'Afrique

Éléments constitutifs d'un cadre de gestion de la sécurité routière en Afrique

- Cadre de gestion de la sécurité routière en Afrique– Plan d'Action 2011-2020 Pour la Sécurité Routière en Afrique, Charte Africaine de Sécurité Routière
- La crise de la sécurité routière en Afrique à ce jour, et son escalade telle qu'elle est prévue
- Cadre international bonnes pratiques de gestion de la sécurité routière
- Expérience d'organisme directeur de sécurité routière en Afrique
- Défis de la gestion de sécurité routière en Afrique

L'importance des organismes directeurs de sécurité routière est bien reconnue dans la stratégie africaine de sécurité routière

- Le premier élément du Plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020 africaine est d'établir et / ou renforcer les organismes directeurs
- Le premier engagement dans le projet de Charte africaine de la sécurité routière est de créer un organisme directeur mandaté légalement
- Le deuxième engagement dans le projet de Charte africaine de la sécurité routière est de fournir un appui institutionnel aux organismes directeurs sous forme de ressources financières et humaines, de soutien et de reconnaissance”

Un organisme directeur doit s'attacher à remplir sept tâches de fonctionnement

- Se concentrer sans relâche sur les résultats
- Coordonner les contributions des divers acteurs étatiques et non-étatiques
- Examiner et promouvoir des changements effectifs dans la législation, les normes et les réglementation
- Promouvoir une réponse axée sur un système fiable à la crise de sécurité routière
- Mobiliser des fonds et allouer des ressources de manière efficace
- Le suivi des résultats et l'évaluation des projets

Ces sept fonctions de gestion sont essentielles pour mettre au point des interventions effectives

- Les organismes directeurs n'agissent pas nécessairement, mais influent sur l'échelle et l'efficacité des interventions
Ces interventions portent sur:
 - La conception, l'exploitation et l'utilisation du réseau routier
 - L'entrée et la sortie des véhicules et des usagers du réseau routier
 - Le traitement des victimes des accidents sur le réseau routier, et leur réadaptation
- Les interventions fixent des normes et des réglementations pour ces activités, et mettent en oeuvre des mesures pour leur respect (par le biais de moyens éducatifs, de sanction de la loi et de mesures incitatives)

... l'objectif global étant la réalisation de trois types de résultats

- Les résultats finaux comprennent les coûts sociaux, les accidents mortels et les traumatismes. Les résultats intermédiaires comprennent la réduction de la vitesse, des taux plus élevés de port de ceintures de sécurité et de casques, amélioration des niveaux de sécurité routière et des véhicules, etc.
- Les produits comprennent des réalisations allant des heures de patrouille policière, au volume des infractions, à la longueur des tronçons améliorés à une cote de sécurité trois

Créer et renforcer les priorités en matière d'organismes directeurs est crucial, quelle que soit la capacité actuelle de gestion

- Priorités à un faible niveau de capacité
 - Désigner un organisme directeur
 - Créer et financer entièrement un petit secrétariat de l'organisme directeur
 - Rendre opérationnels des groupes de coordination
 - Confirmer la stratégie nationale d'investissements pour la sécurité routière
 - Identifier un ou des projets pour lancer la stratégie d'investissements
 - Mettre en oeuvre, suivre et évaluer le ou les projets
 - Créer et approuver le programme national de déploiement

Priorités relatives au renforcement de l'organisme directeur – niveau opérationnel de base des capacités

- Renforcer et recentrer le secrétariat
- Renforcer et recentrer les groupes de coordination
- Améliorer la stratégie nationale d'investissements
- Elaborer des cibles quantitatives de performance
- Mettre en exergue les responsabilités et la redevabilité de l'organisme

Priorités de renforcement d'organisme directeur– haut niveau de capacités

- Passer en revue les fonctions, formes, structures et procédures de l'organisme directeur
- Réformer et restructurer l'organisme directeur
- Améliorer la stratégie nationale d'investissements
- Fixer de nouveaux objectifs, plus ambitieux de performance

- Des pratiques de gestion de la sécurité routière de haute qualité sont essentielles pour répondre à la crise de la sécurité routière de l'Afrique
- Ceci est clairement reconnu dans les documents de stratégie de sécurité routière africains, et l'accent est mis sur les activités du SSATP en matière de sécurité routière
- Tous les pays doivent investir dans des organismes directeurs de sécurité routière - soit les créer, soit les renforcer

MERCI