



COMMISSION NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**Autoroute ghanéenne
George WalkerBush :
Une étude de cas pour le
changement**

**Mme MAY OBIRI-YEBOAH
DIRECTEUR EXECUTIF**



Plan de la Présentation

1. Introduction
2. Informations générales sur l'autoroute
3. Retombées économiques
4. Défis de la sécurité routière
5. Relever les Défis
6. Conclusion



Transport routier au Ghana



- Le transport routier est le principal moyen de transport: 98% des marchandises et 95% des transporteurs de passagers.
- Parc d'environ 1.300.000 véhicules
- Les véhicules d'occasion constituent 90% du parc d'un âge moyen de 15 ans
- Environ 4.75million passagers sont transportés annuellement
- Les autocars constituent 60% du parc automobile et transportent 68% des passagers.
- Les voitures particulières (par 1,000 habitants) constituent 18% du parc.
- Le pourcentage de revenu dépensé en moyenne pour le transport par personne est entre 17% et 25%



Transport routier au Ghana



- Transport Ferroviaire- est une part minime du transport de passagers et de marchandises; est actuellement en cours de restructuration
- Transport Aérien- constitue moins de 1% du secteur des transports.
- Transport Maritime – Le Ghana est doté de deux grands ports destinés activités commerciales d’importations et d’exportations. Ce sont les ports de Tema et de Takoradi.
- Transport Lacustre- Le Lac Volta est la principale source de transport lacustre au Ghana. Ce lac facilite le transport de passagers et de marchandises entre les régions du nord et du sud du pays.



A PROPOS DE LA CNSR

CRÉATION

La Commission Nationale de La Sécurité Routière est l'organisme directeur en matière de Gestion de la sécurité routière. Elle a été créée par Loi Parlementaire (Loi 567 en 1999).

MISSION

Promouvoir les meilleurs pratiques de sécurité routières pour toutes les catégories d'utilisateurs de la route.

VISION D'ENTREPRISE

C'est une organisation dotée d'un personnel fortement motivé pour réduire le taux d'accidents mortels de la circulation à un seul chiffre.





A PROPOS DE LA CNSR

PRINCIPALES RESPONSABILITÉS

Entreprendre une planification à l'échelle nationale de la sécurité routière, mener des actions d'éducation, de plaidoyer et de mobilisation des ressources pour les interventions.

Encourager le développement de l'éducation à la sécurité routière dans le cadre du programme d'études et de formation des enseignants en matière de sécurité routière

Établir des normes pour les équipements de sécurité routière et s'assurer de leur conformité

Coordonner, suivre et évaluer les activités programmes et stratégies de sécurité routière.

PRINCIPALES RESPONSABILITÉS

Coordonner, suivre et évaluer les activités de programmes et stratégies de sécurité routière..

Entreprendre des recherches sur la sécurité routière.

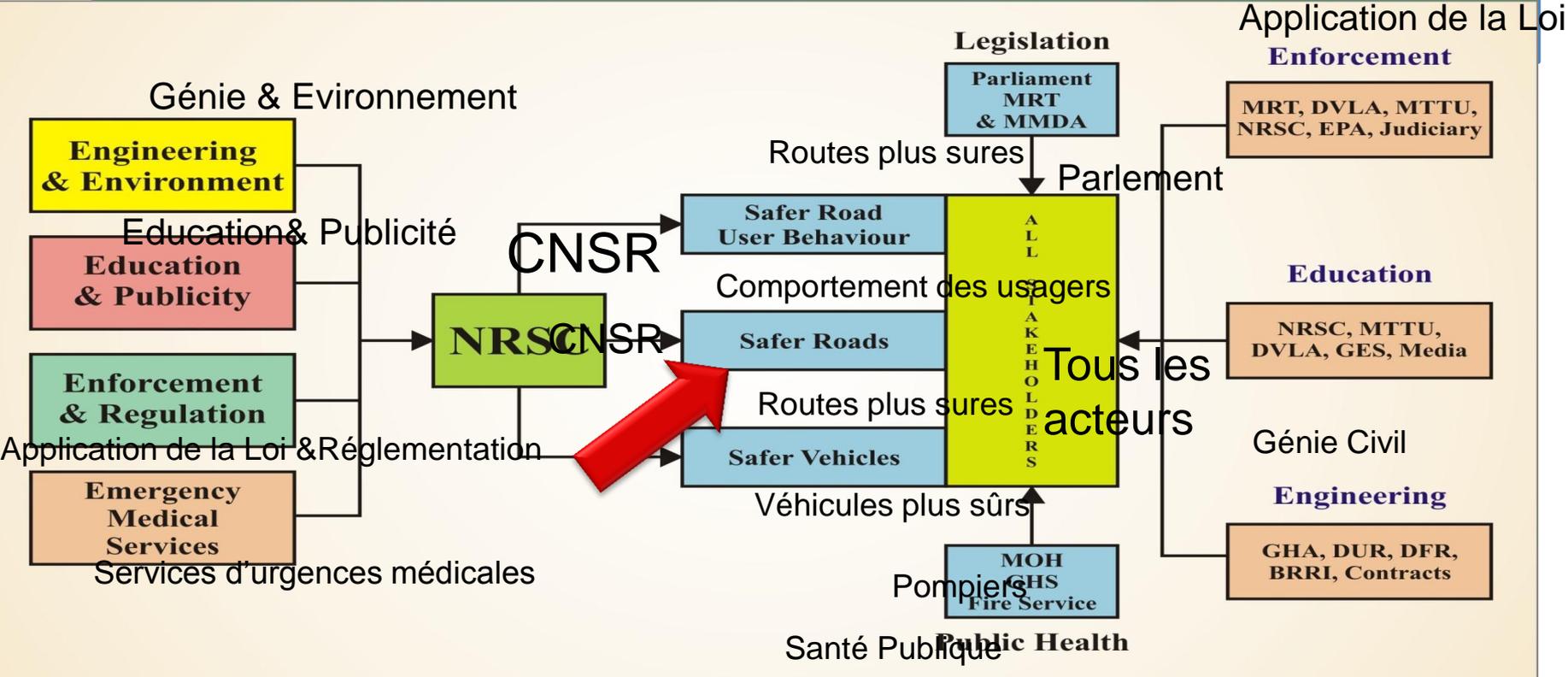
Développer et maintenir une base de données complète de l'accident de la circulation routière et publier des rapports relatifs à la sécurité routière

Établir avec les administrations routières, les procédures de vérification de projets de sécurité pour la construction, la reconstruction et l'amélioration des routes



A PROPOS DE LA CNSR

Cadre pour l'Administration et La Gestion de La Sécurité





Données Générales sur l'Autoroute George Walker Bush

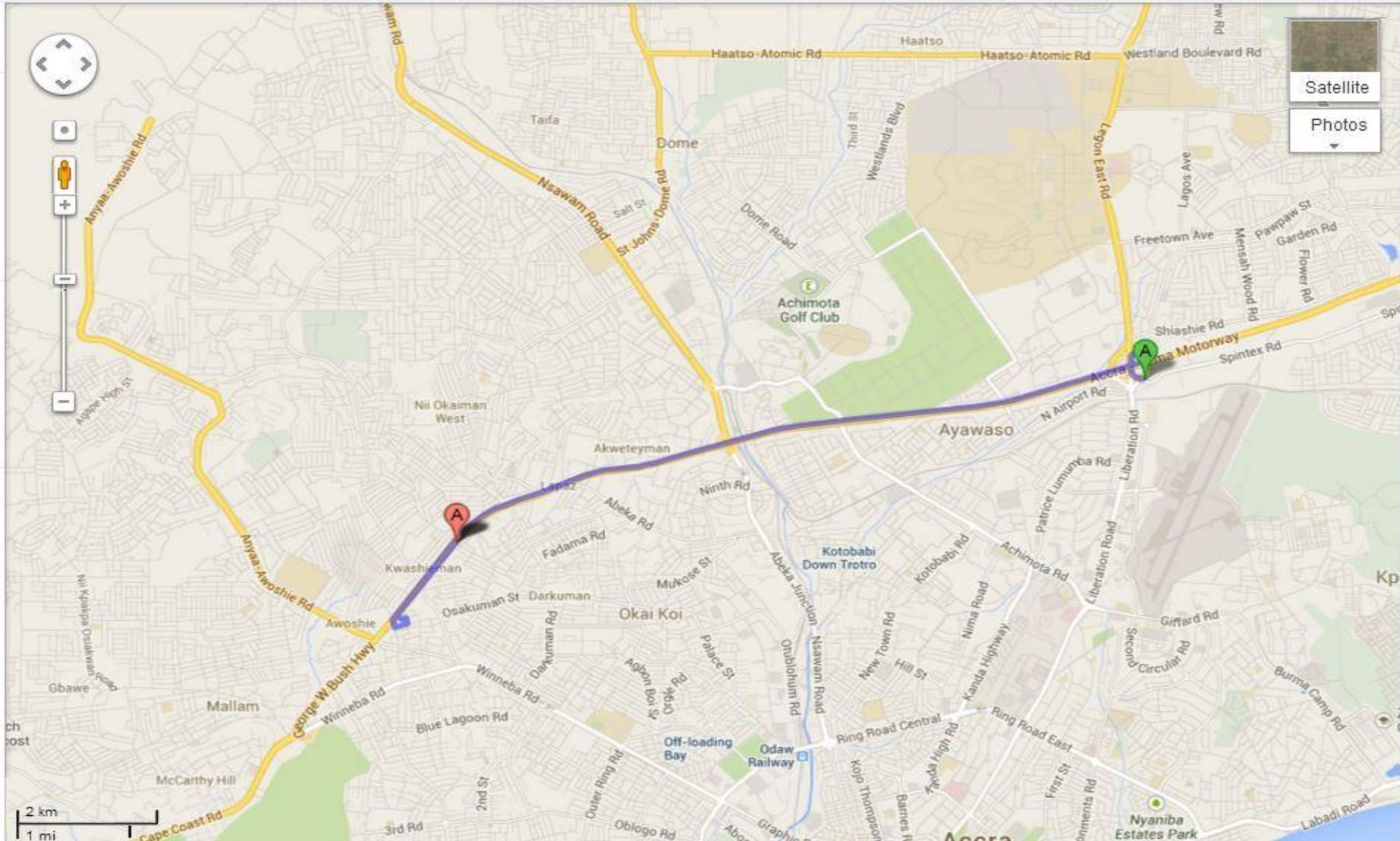


- D'une longueur de 14.1 km(8.7miles) l'autoroute fait partie de la Route Nationale 1 qui relie la Frontière d'Aflao (à l'Est) à la Frontière d'Elubo (à l'Ouest).
- Cette voie commence à l'Echangeur Tetteh Quarshie et s'étend jusqu'à l'intercession de la localité de Mallam.
- Ce projet a été financé par le *Millennium Challenge Corporation* du Gouvernement Américain..
- Le coût total du projet est de 175 Millions de Dollars US.





Données Générales de l'Autoroute George Walker Bush





Données Générales sur l'Autoroute George Walker Bush



- A l'origine, une simple chaussée à deux voies.
- Les principaux objectifs de la construction de cette autoroute avaient pour but de:
 - 1) résoudre le problème des embouteillages sur les parties du tronçon qui sont la cause des retards des exportations et des importations, notamment au croisement Mallam où, aux heures de pointe, on peut y passer entre 1 et 3 heures.
 - (2) améliorer le rapport volume/capacité de la route qui était de 0,85 en période de pointe en raison du niveau élevé d'utilisation de la route.

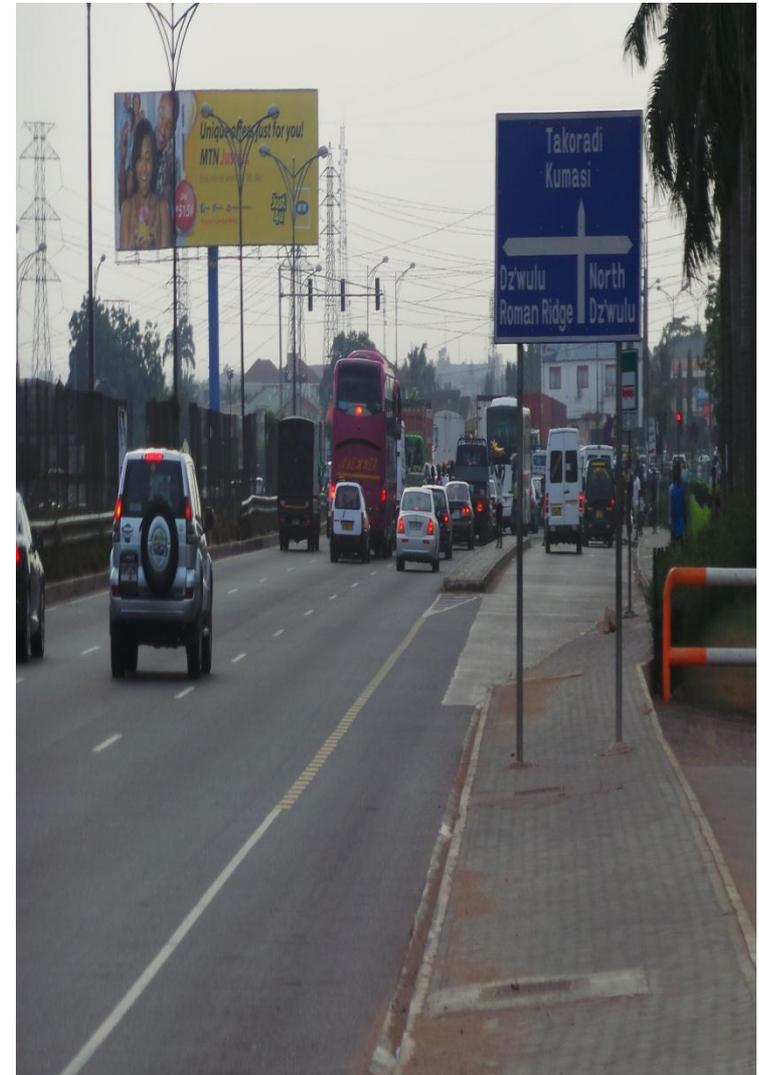




Données générales sur l'Autoroute George Walker Bush



- La route permet d'accéder à la fois au port de Tema et à l'aéroport international de Kotoka.
- La phase I comprend:
 - 2 échangeurs,
 - 6 passerelles
 - 3 arrêts d'autobus,
 - 23 croisements mineurs,
 - Des pistes cyclables
 - 2 terminaux de transport

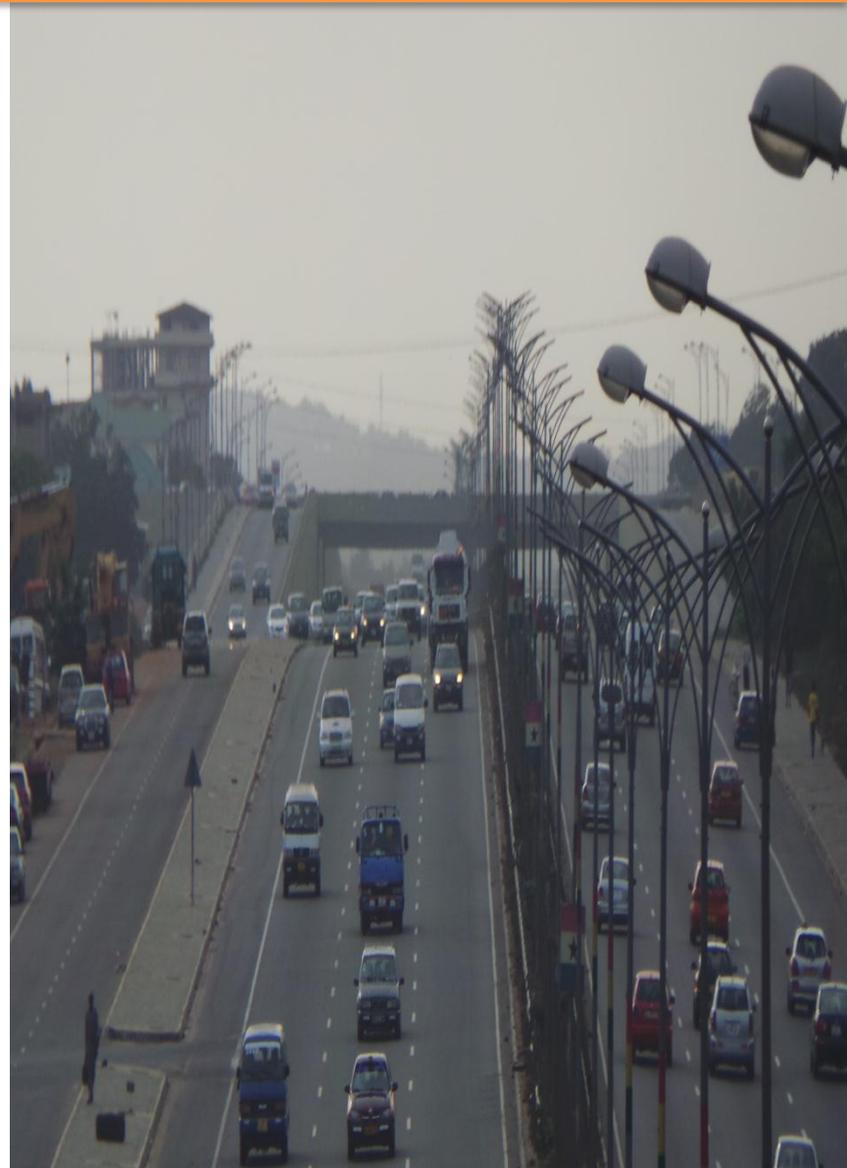




Données Générales sur l'Autoroute



- La route a été officiellement ouverte aux automobilistes le 15 Février 2012.
- L' Autoroute George Walker Bush est une route à trois voies à double sens avec deux chaussées de desserte latérales
- Les usagers de la route typiques sont un mélange de voitures, de véhicules de tourisme, de camions, de remorques, de piétons et de cyclistes





Données générales sur l'Autoroute



Quelques caractéristiques de l'autoroute

Passerelles



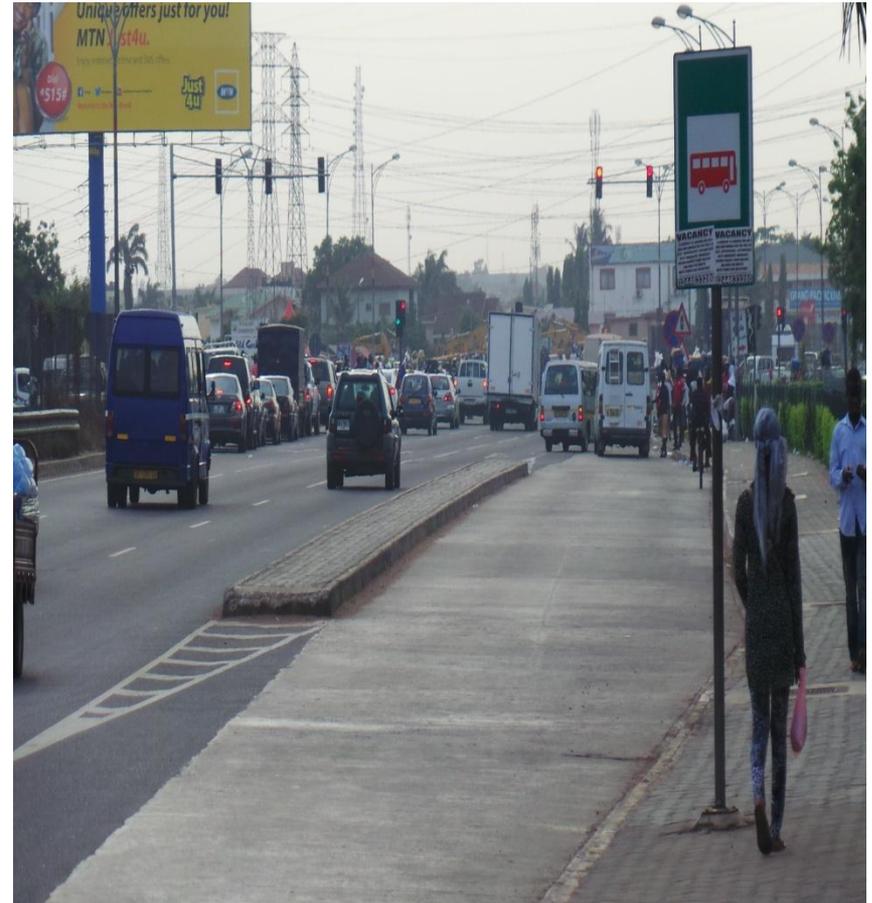


Données Générales sur l'Autoroute



Quelques caractéristiques de l'autoroute

Arrêts de bus





Données générales sur l'Autoroute



Quelques caractéristiques de l'autoroute

Terre-plein clôturé avec éclairage de la chaussée





Données Générales sur l'Autoroute



Quelques caractéristiques de l'autoroute

Voies de desserte séparées



Passages pour piétons avec
feux de signalisation





Données Générales sur l'Autoroute



Quelques caractéristiques de l'autoroute

Chaussée et voies piétonnières bien distinctes





Retombées économiques



- Fait office de route régionale rattachée à l'autoroute trans-ouest africaine et de distributeur principal pour la ville d'Accra.
- C'est une voie de liaison très importante pour les exportations par l'aéroport international de Kotoka et les ports de Tema et Takoradi.
- La route traverse plus de 10 zones urbaines densément peuplées dans deux régions – le Grand Accra et les régions centrales.
- Les activités socio-économiques prospèrent avec le développement rapide des infrastructures de base commerciales, résidentielles et sociales le long de la route.



Le défi de la sécurité routière



Routes accidentogènes au Ghana

Nom des routes

❖ Aflao – Accra – Cape Coast – Takoradi –
Elubo

❖ Accra – Kumasi – Techiman – Kintampo –
Tamale – Navrongo

❖ Kumasi – Sunyani

❖ Kumasi – Obuasi

❖ Sunyani – Techiman

❖ Tema – Asikuma

❖ Asikuma – Ho





Le Défi de la Sécurité Routière



- En Février 2013, soit un an après l'ouverture de la route à la circulation, il y a eu:
 - 339 accidents
 - 43 décès
 - 248 blessures
 - 93 piétons renversés
- La vitesse est la principale cause des accidents.
- Des études ont été menées sur les points névralgiques de grande vitesse – dans 85% des cas, la vitesse minimum est de 95,25 km / h, ce qui est élevé sur ce corridor.
- L'éclairage public ne fonctionne pas sur certains tronçons de la route



Le Défi de La Sécurité Routière



Les piétons n'utilisent pas les passerelles prévues pour traverser



Les passerelles ne sont pas adaptées pour les personnes handicapées (pas de rampes)





Le Défi de la Sécurité Routière



Non respect des signaux, traversée illégale de la chaussée

Les passages pour piétons ne sont pas correctement synchronisés avec les feux de circulation





Le Défi de la Circulation Routière



Piétons en concurrence avec les véhicules pour traverser la route





Le Défi de la Sécurité Routière



Les chauffeurs de motos-taxis “okadas” ont transformé une partie de certains carrefours en aires de ramassage



Emplacement d'un marché sur une zone piétonnière (d'où: pas d'espace pour les piétons)





Le Défi de la Sécurité Routière



Les automobilistes n'utilisent pas les aires de stationnement d'autobus fournies



Le mauvais emplacement des stations de taxi obstrue la circulation





Le Défi de la Sécurité Routière



- **RÔLE JOUÉ PAR LA CNSR**
 - Siège à la Commission de la Sécurité
 - Fait partie de l'Equipe de Vérification de la Sécurité Routière



Ce qui se fait

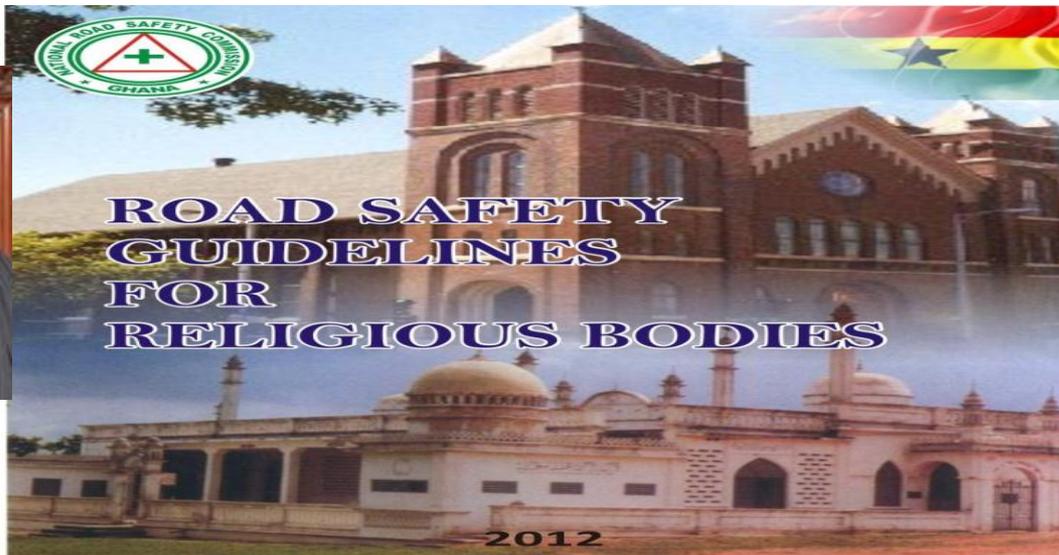


OPÉRATIONS DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE





Ce qui se fait

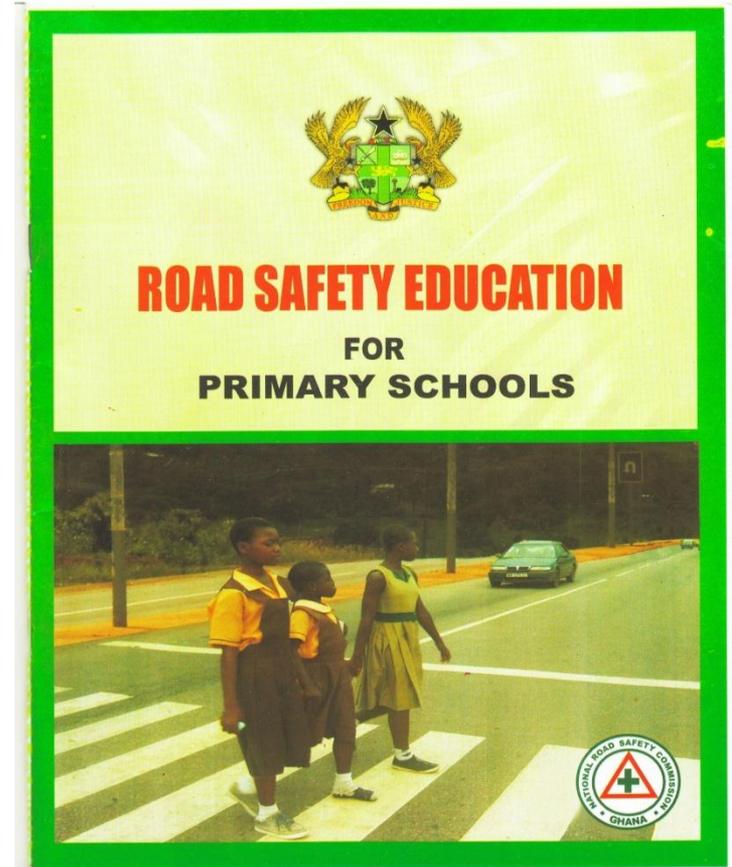
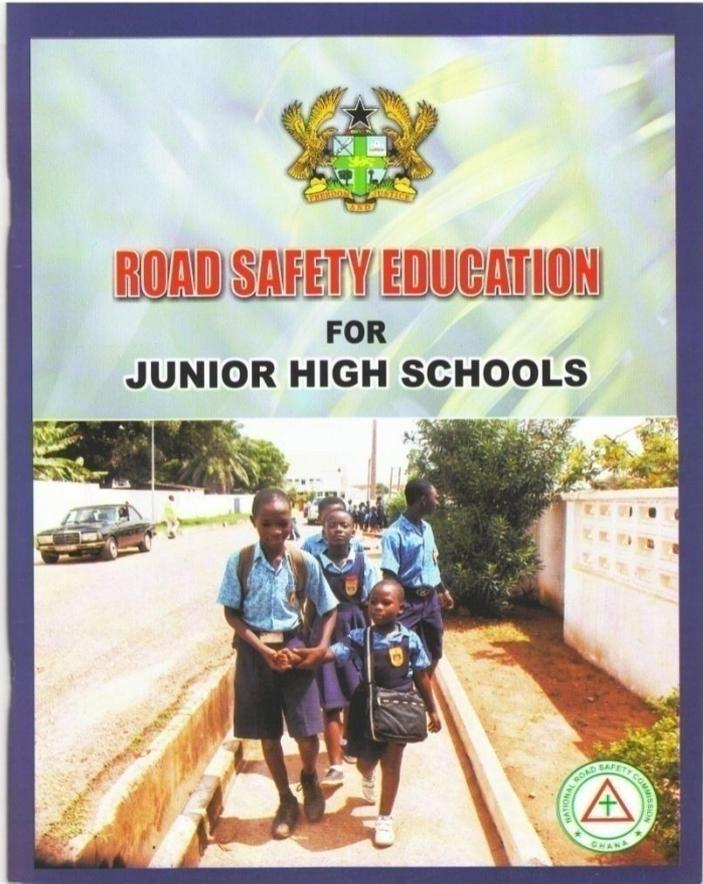


Directives de Sécurité Routière A l'attention des Institutions Religieuses





Ce qui se fait



Education sur
la sécurité routière des écoliers et des lycéens

Enseignement scolaire



Passages aménagés pour enfants traversant la chaussée





Ce qui se fait



AMÉLIORATION DE LA RECONNAISSANCE ET DE LA VISIBILITÉ

Améliorer la reconnaissance des véhicules en mouvement ralenti et stationnés à distance (150m minimum et jusqu'à 1000 m)





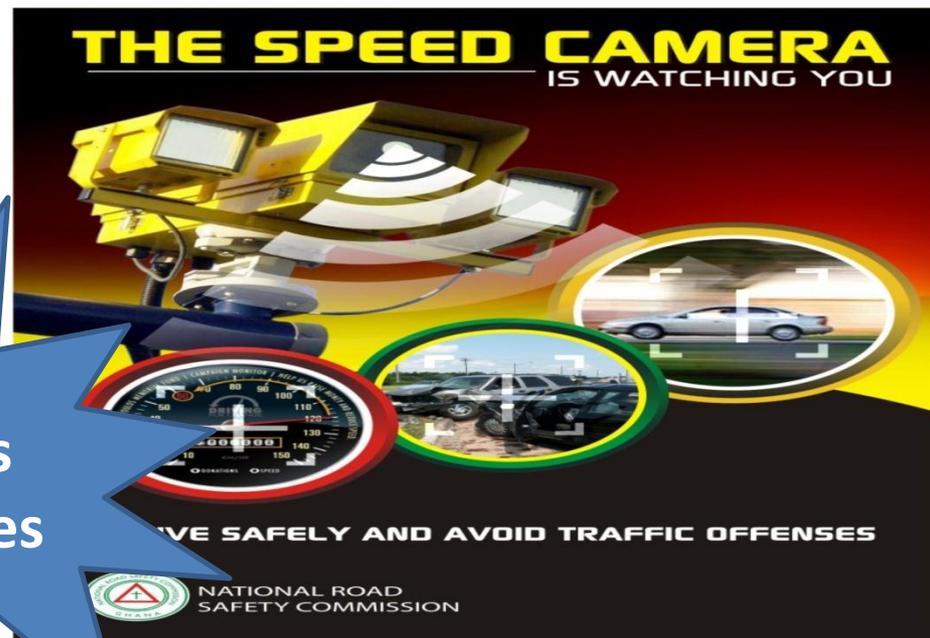
Ce qui se fait



Application de la Loi

Limiteurs de
vitesse

Amendes
immédiates



LE RADAR vous observe
En roulant prudemment
Vous évitez les infractions



Ce qui se fait



Les normes opérationnelles et le concept général de sécurité routière





CONCLUSION



- La route GWB a contribué de manière significative à la libre circulation des biens et des services dans le pays et dans la sous-région
- Les coûts de transport ont relativement diminué en raison de la réduction du temps de conduite
- Pendant la période de pointe le temps requis pour traverser ce tronçon de route, qui était auparavant embouteillé, est désormais de 10 - 15 minutes
- Amélioration du taux de capacité volumique de la route
- Il y a divers avantages socio-économiques



CONCLUSION



- Mais cela se traduit par des implications en matière de sécurité!
- Les recommandations formulées à toutes les étapes de l'audit de sécurité routière doivent être mises en œuvre
- Il importe d'achever la clôture du terre-plein et d'orienter les piétons vers les points de passage autorisés en utilisant des glissières de sécurité
- Installer de nouveaux panneaux de signalisation routière rétroréfléchissants, plus en hauteur
- Fournir des passerelles et des rampes plus conviviales



CONCLUSION



- Construire des passerelles temporaires en acier à tous les carrefours dotés de feux de signalisation afin de fermer aux piétons l'accès des passages à niveau
- Installer une batterie solaire de secours à tous les feux de circulation
- Examiner la fréquence des feux de signalisation pour éliminer les conflits entre les piétons et la circulation venant de la gauche
- Abaisser les bordures de trottoirs à tous les points de traversée de piétons



CONCLUSION



- A long terme, l'éclairage des rues devrait être constitué de panneaux solaires mais pour le moment l'autorité locale doit remplacer les ampoules
- Poursuivre l'éducation routière le long du corridor pour toutes les catégories d'usagers
- L'application des lois doit viser les excès de vitesse, la traversée illégale de la chaussée, le stationnement interdit, le colportage sur les voies piétonnières, les mobylettes, etc
- La phase 2 du projet devrait aborder toutes les questions de sécurité routière



Merci.

Website: www.nrsc.gov.gh

Email: info@nrsc.gov.gh

Facebook: [www.facebook.com/National Road Safety Commission, Ghana](https://www.facebook.com/NationalRoadSafetyCommissionGhana)

Twitter: [www.twitter.com/Ghana Road Safety](https://www.twitter.com/GhanaRoadSafety)

Tel: 0302-661117