

UN APPEL URGENT À L'ACTION POUR L'AFRIQUE

Chaque année, le monde enregistre 1,3 million de décès évitables et environ 50 millions de blessés dus aux accidents de la route¹. Sans action sérieuse, les accidents de la route causeront entre 13 et 17 millions de morts et 500 millions de blessés supplémentaires au cours de la décennie actuelle².

Les États membres des Nations Unies ont adopté la résolution 74/299 *Améliorer la sécurité routière mondiale*³ et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (cible 3.6)⁴ et ont donc pour mandat de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés sur les routes d'ici 2030. Nous savons ce qui fonctionne pour atteindre cet objectif: les actions nécessaires sont définies dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030⁵.

Des cadres et des objectifs ont été fixés : il est temps d'agir maintenant.

CONTEXTE RÉGIONAL

Bien qu'elle ait le taux de motorisation le plus bas au monde (2 % du parc mondial⁶), l'Afrique enregistre le taux de mortalité routière le plus élevé (26,6 pour 100 000 habitants), soit près de 10 points de plus que la moyenne mondiale⁷. Le continent compte 16 % des décès sur les routes dans le monde^{8,9}. Environ 650 personnes meurent chaque jour sur les routes africaines, et 44 % des décès concernent des piétons et des cyclistes¹⁰. Les chiffres sont particulièrement mauvais pour les jeunes; un enfant en Afrique a deux fois plus de risques de mourir sur la route qu'un enfant dans n'importe quelle autre partie du monde¹¹.

En Afrique, les accidents de la route sont la quatrième cause de décès des personnes âgées de 5 à 44 ans; plus de 75 % des victimes sont parmi les personnes en âge de travailler, entre 16 et 65 ans¹². Il existe un lien direct entre l'impact des accidents de la route et l'aggravation de la pauvreté en Afrique¹³. En plus des décès sur les routes, des centaines de milliers de personnes supplémentaires subissent chaque année des blessures de longue durée à la suite d'accidents de la route. Souvent, ce ne sont pas seulement les victimes qui perdent la capacité de gagner leur vie et de subvenir aux besoins de leur famille, mais aussi les membres de la famille qui doivent s'occuper d'elles. Les frais médicaux et la baisse des revenus conduisent souvent les familles à un endettement écrasant. Au niveau national, on estime que les pays perdent 3 % ou plus de leur PIB par an en raison des accidents de la route¹⁴.

Différents cadres et instruments pour aborder la sécurité routière ont été élaborés par des organismes régionaux tels que le Protocole de transport de la SADC¹⁵, la Déclaration d'Accra¹⁶ et la Charte de la sécurité routière de l'Union africaine¹⁷. Plusieurs États africains s'y sont engagés, il est maintenant temps de transformer les engagements en actions concrètes.

APPEL À L'ACTION

Les gouvernements africains doivent accorder la priorité à la sécurité routière et faire preuve de leadership stratégique en planifiant, orchestrant et exécutant des interventions de sécurité routière par le biais de l'appropriation politique, positionnant la sécurité routière comme une priorité nationale, reconnaissant qu'elle fait partie intégrante de l'Agenda 2030 pour le développement durable, et articuler publiquement une vision mesurable à long terme.

Nous appelons les gouvernements africains à mettre en place ou à garantir des institutions de sécurité routière, dotées de ressources suffisantes, habilitées, responsables et capables de gérer tous les éléments de la sécurité routière et qui coordonnent avec les autres autorités gouvernementales telles que les ministères de la Santé, des Transports, des Infrastructures, et l'éducation, afin de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2030 et de garantir le droit des personnes à une mobilité sûre.

Nous réclamons:

1 DES ACTIONS FONDÉES SUR DES PREUVES QUI PLACENT LES PERSONNES, EN PARTICULIER LES PIÉTONS ET LES USAGERS VULNÉRABLES DE LA ROUTE, AU CENTRE

a. Améliorer la base de données pour élaborer un système d'information sur la sécurité routière et la mobilité dans chaque pays qui:

- i. Recueille, analyse, diffuse et permet l'accès à des données et des preuves fiables, y compris celles des facteurs sociologiques, afin de mieux comprendre les causes profondes des comportements et de mortalité routières dans des contextes donnés et d'élaborer des politiques et des plans fondés sur des preuves;
- ii. Produit des données de sécurité routière opportunes, fiables, précises, bien catégorisées, transparentes, accessibles à tous et indépendantes de toute influence politique;

iii. Surveille et évalue les objectifs de sécurité routière pour s'assurer que les engagements sont mis en œuvre.

b. Protéger les usagers vulnérables de la route en:

- i. Mettant en œuvre, d'ici 2030, des lois nationales limitant la vitesse à 30 km/h là où les gens marchent, vivent et jouent;
- ii. Relocaliser l'espace routier et améliorer l'aménagement du territoire pour promouvoir un transfert modal du transport individuel motorisé vers des modes actifs, durables et sûrs, y compris la marche et le vélo dans les zones urbaines et rurales;
- iii. Fournir des transports publics sûrs, abordables, accessibles et pratiques qui favorisent l'accès à l'éducation et au travail et favorisent l'égalité des chances.

c. Utiliser les cadres mondiaux et régionaux et la législation nationale et locale pour soutenir la réalisation des objectifs de 2030 en:

- i. Mettant en œuvre des plans nationaux et locaux de sécurité routière alignés sur le Plan mondial pour la Décennie d'action 2021-2030 et les cadres régionaux énumérés ci-dessus;
- ii. Adoptant et ratifiant la Charte africaine de la sécurité routière;
- iii. Veillant à ce que les lois et réglementations nationales soient non seulement adoptées, mais également mises en œuvre et appliquées.

2 INVESTISSEMENT DANS LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE:

a. Donner la priorité à la sécurité routière dans les dépenses publiques

- i. Allouer un budget gouvernemental en augmentation progressive, dédié à la sécurité routière;
- ii. Rapports transparents sur les dépenses de sécurité routière par rapport au budget prévu sur une base annuelle.

3 IMPLICATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LES PROCESSUS DÉCISIONNELS

a. Inclure, impliquer et soutenir de manière significative les organisations de la société civile qui représentent les usagers de la route en tant que partenaires stratégiques à tous les niveaux de la planification et de l'exécution de la sécurité routière.

NOTRE RÔLE ET NOTRE ENGAGEMENT

Nous, en tant que société civile, avons un rôle défini dans le Plan Mondial. Nous nous engageons à jouer notre rôle dans la réalisation et la défense des droits des gens à une mobilité sûre et à réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés sur les routes d'ici 2030.

Nous nous engageons à:

1. Défendre le droit des gens à être en sécurité sur les routes

Nous donnons aux personnes et aux communautés les moyens de revendiquer leurs droits à une mobilité sûre et saine. Nous montrons la réalité des routes qu'ils empruntent et mettons en lumière les expériences des victimes de la route et de leurs proches qui ont été touchés par des accidents. Nous nous exprimons sur les décisions qui affectent la sécurité routière.

2. Utiliser des données et des preuves pour montrer ce qui doit être fait

Nous amplifions les données, les preuves et les meilleures pratiques du monde entier et nous recueillons des données et des preuves basiques qui montrent l'impact des routes sûres et dangereuses sur les personnes et les communautés.

3. Tenir nos gouvernements et les autres parties prenantes responsables du droit des gens à la sécurité sur la route et pour l'objectif 2030

Nous tenons pour responsables les parties prenantes, répertoriées dans le Plan mondial, qui peuvent apporter des changements, telles que les gouvernements, les organisations multilatérales au niveau local et le secteur privé.

Nous gardons la sécurité routière à l'ordre du jour jusqu'à ce que chaque personne soit garantie - par son engagement et son action - de son droit à une mobilité sûre. Nous surveillons les progrès et mettons en lumière l'action et l'inaction.

4. S'associer à d'autres parties prenantes

S'associer à d'autres organisations pour positionner la sécurité routière dans le contexte d'autres questions transversales, telles que le climat, la mobilité active, l'équité socio-économique et les droits de l'homme, en reconnaissant que les objectifs de développement durable sont intégrés et indivisibles.

¹ WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

² WHO & UN Regional Commissions. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>; Job, RFS. (2019). *Development of a Safe System Approach*, Transportation Research Board Annual Meeting, 13 January 2019, Washington DC.

³ United Nations General Assembly. (2020). *Resolution A/74/L86 Improving Global Road Safety*. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>

⁴ United Nations Department of Economic and Social Affairs. (2015). *2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sdgs.un.org/goals>

⁵ WHO & UN Regional Commissions. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

⁶ WHO. (2013). *Road Safety in the WHO African Region the Facts 2013*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_afro.pdf

⁷ WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

⁸ WHO. (2013). *Road Safety in the WHO African Region the Facts 2013*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_afro.pdf

⁹ African Union. *Road Safety: African Action Plan for the Global Decade of Action for Road Safety*. https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-road_safety_african_action_plan_for_the_global_decade_of_action_for_road_safety-e.pdf

¹⁰ WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

¹¹ SSATP Africa Transport Policy Program. (Accessed 2022). *Changing the Figures of Road Safety in Africa*. <https://www.ssatp.org/topics/road-safety>

¹² African Development Bank. (2013). *Road Safety in Africa: Assessment of Progresses and Challenges in Road Safety Management System*. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFforum/Road_Safety_in_Africa_-_Assesment_of_Progresses_and_Challenges_in_Road_Safety_-_AfDB.pdf

¹³ Africa Development Bank Group, Transport & ICT Department. (2013). *Road Safety in Africa: Assessment of Progresses and Challenges in Road Safety Management System*

¹⁴ WHO. (2021). *Road traffic injuries*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

¹⁵ Southern African Development Community (SADC) Region. (2006). *Protocol on Transport, Communications, and Meteorology*. https://www.sadc.int/files/7613/5292/8370/Protocol_on_Transport_Communications_and_Meteorology_1996.pdf

¹⁶ UN Regional Commissions, UN Habitat, SSATP, Ministry of Transport, Government of Ghana. (2018). *Regional Workshop on Road Safety and Urban Mobility*. <https://unece.org/experts-meet-accra-improve-road-safety-and-urban-mobility>

¹⁷ African Union. (2016). *African Road Safety Charter*. https://au.int/sites/default/files/treaties/37309-treaty-0052_-_road_safety_charter_e.pdf