



## **Appel urgent à l'action en faveur de l'Afrique: Faire de la sécurité routière une priorité maintenant**

**L'économie de la région Afrique croît plus vite que n'importe quel autre continent.** L'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé sont des facteurs clé de la croissance dans la région et s'accompagnent d'une motorisation grandissante, d'un parc automobile en expansion et d'une infrastructure qui s'étend pour répondre à la demande croissante et permettre la connexion des biens et des services aux marchés. En Afrique, 80% des marchandises et 90% des passagers sont transportées par voie routière.

Ce succès a toutefois des conséquences graves et douloureuses. **L'Afrique possède 2% des voitures dans le monde, mais 16% des décès sur les routes et plus de 300 000 personnes perdent la vie chaque année<sup>1</sup>.** Alors que les décès sur les routes dans toutes les autres régions du monde sont en diminution, ils continuent d'augmenter en Afrique.

### **Imaginez si 3 avions de passagers de taille moyenne s'écrasaient chaque jour en Afrique?**

Les médias seraient outrés, les citoyens exigeraient des mesures, les gouvernements légiféreraient pour rendre le transport aérien plus sûr et les compagnies aériennes amélioreraient leurs avions et leurs procédures. C'est pourtant le nombre de personnes qui meurent chaque jour sur les routes du continent, mais il est choquant de constater que le nombre de morts quotidien est accepté comme le prix de la vie moderne.

Les accidents de la route touchent tout le monde, mais ils touchent particulièrement les groupes déjà vulnérables et défavorisés de la société: en Afrique, ils sont la quatrième cause de décès des personnes de 5 à 44 ans ; plus de 75% des victimes sont dans la tranche d'âge productif entre 16 et 65 ans, et les piétons, cyclistes et motocyclistes constituent 65% des décès.

**Il existe un lien direct entre l'impact des accidents de la route et l'aggravation de la pauvreté en Afrique<sup>2</sup>.** 73% des décès sur les routes sont des hommes, laissant les familles sans sources de revenus. Outre les décès sur les routes, des centaines de milliers de personnes supplémentaires subissent chaque année des blessures graves à la suite d'accidents de la route. Cela affecte non seulement les victimes dont la capacité de gagner leur vie et de subvenir aux besoins de leur famille est réduite, mais également les membres de la famille qui doivent prendre soin des victimes. Les coûts médicaux et la réduction des revenus conduisent souvent les familles à une dette paralysante. Au niveau national, on estime que les pays perdent jusqu'à 3% de leur PIB chaque année à cause des conséquences des accidents de la route.

### **Une action sérieuse est nécessaire et elle est nécessaire maintenant.**

La vision de l'Alliance Mondiale des ONG pour la Sécurité Routière est 50% d'ici 30 : la réduction de 50% des décès et des blessures causés par des accidents de la route d'ici 2030.

Certains pays africains ont pris des mesures fortes pour s'attaquer à la pandémie de la mort sur la route, mais dans l'ensemble, les progrès réalisés aux niveaux national et régional sur le continent sont inégaux et largement en retard. **L'action est entravée par des lacunes et des défauts dans la réponse**, allant de ressources inadéquates à de la négligence, des systèmes de soins d'urgence mal équipés pour faire face aux

<sup>1</sup> [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/factsheet\\_afro.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/factsheet_afro.pdf)

<sup>2</sup> Banque africaine du Développement, Groupe Sécurité Routières en Afrique: Evaluation des progrès et des défis dans la gestion du système de sécurité routière, Département Transport & TIC, décembre 2013



accidents et à l'absence de consultation des organisations de la société civile bien placées pour aider à concevoir des réponses locales adéquates.

Un certain nombre d'engagements et de mécanismes ont permis de faire progresser l'agenda mondial de la sécurité routière depuis 2011: l'adoption de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020, l'intégration de la sécurité routière dans les objectifs de Développement Durable 3.6 et 11.2, la résolution 70/260 des Nations Unies, des instruments juridiques des Nations Unies, le premier ensemble d'objectifs volontaires en matière de sécurité routière mondiale, le paquet SaveLIVES. De nombreux pays travaillent à la réalisation de leurs visions avec une variété de systèmes de gestion, tels que la Sécurité Durable, l'Approche Système Sûr, et la Vision Zéro. Les États africains membres des Nations Unies se sont mis d'accord sur l'ambitieux Agenda 2030 sur le Développement Durable qui inclut la sécurité routière, la Déclaration d'Accra, le protocole de transport de la SADC et la Charte Africaine de la Sécurité Routière. Ces engagements et ces instruments fournissent un cadre pour la sécurité routière auquel les États africains se sont engagés. **Il est maintenant temps de transformer l'engagement en action concrète.** Nous devons saisir cette occasion pour intensifier l'action en matière de sécurité routière. **Ce faisant, non seulement nous sauverons des vies et donnerons aux autres les moyens de sauver des vies, mais nous réduirons également la pauvreté, stimulerons la croissance économique et favoriserons la protection de l'environnement.**

L'Alliance Mondiale des ONG pour la Sécurité Routière et ses membres, voix unifiée de la société civile en Afrique et dans le monde, observe certains changements, mais le vrai travail ne fait que commencer. Nous sommes un partenaire sérieux et digne de confiance dans le mouvement pour la sécurité routière et nous sommes prêts à collaborer avec les gouvernements, les communautés et le secteur privé pour mettre en place des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous.

L'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière appelle tous les gouvernements africains à:

- Prendre les devants en matière de sécurité routière: grâce à l'appropriation politique, à une vision à long terme et à un leadership stratégique ;
- Donner la priorité aux gens dans les actions de sécurité routière et impliquer des ONG qui sont souvent les yeux, les oreilles et la voix de leurs communautés ;
- Accroître les financements pour la sécurité routière;
- Baser leurs actions sur les preuves et à agir de manière responsable.

### **Prendre les devants: appropriation politique, vision à long terme et leadership stratégique**

En dépit de l'engagement pris au niveau des Nations Unies, un certain nombre de pays ne disposent toujours pas de plan d'action national pour la sécurité routière, ou leur plan d'action n'a pas encore été mis en œuvre et reste juste un bout de papier. Ce manque de planification et d'investissement a des conséquences dévastatrices. Il est temps de mettre fin à l'approche réactive face au problème et de faire preuve davantage de leadership politique proactif et soutenu pour faire en sorte que les mesures visant à prévenir les accidents de la route produisent un impact réel à long terme.

Les multiples facettes de la sécurité routière signifient que la mise en œuvre d'un plan d'action national implique l'engagement et la participation de plusieurs ministères au sein du gouvernement, notamment les



ministères de la santé, des transports, de l'éducation et autres. Cependant, en raison d'une communication et d'une coordination interministérielles insuffisantes, la mise en œuvre est souvent inefficace et ponctuelle.

La sécurité routière doit avoir un «siège» dans un ministère principal. Sans un ministère désigné comme point focal, la sécurité routière ne pourra pas être placée plus haut dans l'agenda politique, la sensibilisation et les compétences sont fragmentées entre les départements, et la sécurité routière est en concurrence avec trop d'autres priorités.

L'approche fragmentée du gouvernement est exacerbée par le fait que la sécurité routière n'est abordée qu'au niveau national dans de nombreux pays et par le manque d'investissements au niveau local où les défis sont souvent bien plus importants en raison du manque de connaissances en matière de sécurité routière et de la faible application des lois existantes. Les gouvernements jouent un rôle crucial dans l'élaboration des politiques, des lois et des normes, mais il est également important qu'ils utilisent les ressources et les partenaires disponibles. Les ONG sont sur le terrain et intégrées dans leurs communautés. Elles sont bien placées pour fournir un soutien par le biais de la sensibilisation, du plaidoyer en faveur de politiques, lois et normes et de leur mise en œuvre efficace.

#### **Nous appelons:**

- Chaque pays d'Afrique à disposer d'un organisme chef de file doté des ressources appropriées, doté de la capacité et de la volonté nécessaires pour mettre en œuvre les changements, se traduisant par un cadre de redevabilité clair et un plan d'action national pluriannuel doté de ressources suffisantes.
- Chaque pays d'Afrique à se doter d'un plan d'action national pour la sécurité routière contraignant, et conçu en consultation avec diverses parties prenantes, y compris des ONG. Les plans d'action nationaux doivent avoir des objectifs et des indicateurs conformes aux 12 objectifs volontaires en matière de sécurité routière convenus par les États membres des Nations Unies.
- Tous les pays d'Afrique à systématiquement intégrer la sécurité routière dans la planification du développement urbain et de la mobilité, ainsi que dans les politiques des services de santé afin d'améliorer les services d'urgence, de traitement et de réadaptation adaptés aux besoins des victimes de la route.

#### **Nous nous engageons à:**

- Agir comme partenaire pour sensibiliser les décideurs politiques à l'importance de donner la priorité à la sécurité routière en tant que question de développement économique, social et durable.
- Nous assurer que notre travail et notre plaidoyer soient alignés sur les 12 objectifs volontaires convenus par les États membres des Nations Unies.
- Comblent le fossé entre les niveaux national et local. Nous sommes déjà présents au niveau local, où nous travaillons avec les communautés pour obtenir une prise de conscience et promouvoir les politiques, les lois et les normes.

#### **Donner la priorité aux gens dans les actions de sécurité routière et impliquer les ONG**



Travaillant aux côtés des populations et dans des communautés, les ONG sont les yeux, les oreilles, la voix et la conscience de leurs communautés. Elles représentent les divers groupes de personnes qui composent la société - ceux qui sont directement affectés par l'insécurité routière: travailleurs, jeunes, femmes, victimes de la circulation, personnes handicapées, etc.

Les analyses et les recommandations des ONG apportent une contribution précieuse à la conception de solutions politiques adéquates et bien informées. Les ONG sont en mesure de démontrer que les avantages des interventions en matière de sécurité routière dépassent leurs coûts. Elles peuvent identifier des bonnes pratiques et mettre en œuvre des projets pilotes pouvant être développés à plus grande échelle par le gouvernement. Elles peuvent également aider à accroître l'appui du public à la politique gouvernementale. Les ONG jouent un rôle clé et respecté en tant que catalyseurs d'action dans leurs communautés; elles sont enthousiastes et veulent être impliquées. Mais de nombreuses ONG dans les pays africains opèrent dans des environnements difficiles, et les ONG, plutôt que d'être perçues comme des partenaires, sont ignorées ou même empêchées d'agir. Les ONG membres de l'Alliance en Afrique décrivent généralement les relations entre gouvernement et ONG comme étant inégales. Les gouvernements doivent créer les conditions permettant une collaboration efficace avec les ONG et les autres parties prenantes, renforcer leurs capacités et demander aux ONG de fournir des services.

Une sécurité routière efficace requiert la participation de tous; les ONG sont un élément nécessaire de l'équation de la sécurité routière.

Il est urgent de renforcer le soutien au mouvement des ONG pour la sécurité routière en Afrique. L'Alliance a, par le biais de ses membres dans la région, un rôle important à jouer.

### **Nous appelons:**

- Les gouvernements africains à reconnaître les ONG en tant que partenaires clés dans la conception et la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité routière et en tant que parties prenantes dans leur planification et de la conception.
- Les gouvernements africains à adopter des cadres de collaboration pour la sécurité routière comprenant les ONG.

### **Nous nous engageons à:**

- Nourrir un dialogue constructif avec les gouvernements: proposer des preuves, des analyses et des recommandations pour améliorer la gouvernance et la réglementation en matière de sécurité routière dans l'intérêt de la population et des communautés.
- Continuer à renforcer nos capacités, à apprendre et à démontrer comment les ONG peuvent contribuer à la mise en œuvre des plans nationaux.
- Mieux coordonner notre travail et à établir des partenariats pour fonder notre travail sur des preuves.

### **Accroître les financements pour la sécurité routière**



En plus des efforts coordonnés entre les différents niveaux de gouvernement, un nombre important de partenaires non-gouvernementaux, comme les agences de police et les professionnels de la santé, et d'autres ONG, rassemblé au sein d'un réseau national, joue un rôle significatif dans la production d'initiatives de sécurité routière.

Une stratégie de sécurité routière coordonnée reconnaît les limites inhérentes aux initiatives individuelles pour la conception, le respect et l'éducation, et plaide plutôt pour une réponse intégrée multidisciplinaire. Cela assure que les activités sectorielles qui visent à se renforcer mutuellement sont mises en œuvre au moment opportun and selon les plans élaborés.

Aucune organisation n'a les ressources ou le mandat pour reprendre tous les projets de sécurité routière. De plus, le champs d'action des projets potentiels étant si large, il est nécessaire d'impliquer de nombreuses parties prenantes dans la discussion. Il est important aussi de travailler dans le cadre des initiatives communautaires, et de les soutenir, ainsi que de développer de nouveaux programmes et initiatives, de manière collaborative.

Les ONG signalent généralement que les gouvernements sont souvent réticents à fournir des fonds aux ONG pour la sécurité routière. Moins de 10% des ONG reçoivent des fonds de leur gouvernement national et seulement 19% considèrent les gouvernements locaux comme une source de financement. En outre, de nombreuses ONG signalent qu'elles ont été invitées à diriger des initiatives de sécurité routière qui leur sont sous-traitées par leurs gouvernements, mais sans le soutien financier ou politique nécessaire, ce qui rend leur réussite très difficile.

Selon une enquête menée récemment par l'Alliance auprès de ses membres, 86% des ONG en Afrique estiment que leur situation financière est insuffisante. De nombreuses ONG membres ont été obligées d'utiliser des fonds personnels en raison de l'absence d'autres sources de financement.

Les contraintes de financement entravent la mise en œuvre des activités planifiées et les besoins en personnel des ONG. Sans financement adéquat, elles ne peuvent pas recruter suffisamment d'employés qualifiés. De ce fait, elles sont souvent incapables d'assumer le rôle d'experts et de conseillers techniques qui fourniraient le soutien et des avantages précieux à leurs gouvernements, ce que de nombreuses ONG estiment devoir être leur rôle principal.

### **Nous appelons à:**

- Reconnaître et à valoriser le rôle vital joué par les ONG dans les activités de sécurité routière, à travers un financement durable des gouvernements, ainsi que des entreprises et du secteur privé.
- Augmenter le soutien des institutions donatrices pour donner à toutes les parties prenantes à la sécurité routière, y compris les gouvernements et les ONG de la région africaine, les moyens d'élaborer des politiques et des actions appropriées, notamment pour collecter, analyser, utiliser et partager des données de qualité sur les accidents.

### **Nous nous engageons à:**

- Développer des partenariats, poursuivre le développement de coalitions et mener des actions efficaces en matière de sécurité routière à tous les niveaux: actions alignées sur les objectifs volontaires et fondées sur des preuves.



- Mutualiser nos ressources et collaborer avec d'autres acteurs de la sécurité routière, afin d'atteindre la cible des ODD relative à la sécurité routière

### **Fonder les actions sur des preuves et agir de manière responsable**

Les données mondiales sur la sécurité routière, telles que les rapports sur la situation mondiale de l'OMS, sont utiles et disponibles. Par contre, des données plus détaillées aux niveaux national et local sont essentielles, mais elles sont souvent indisponibles. En l'absence de données pertinentes, précises et fiables, il est impossible de mesurer ce qui est fait pour améliorer la sécurité routière: encourager ce qui fonctionne, demander des comptes à ceux qui échouent et stimuler une culture dans laquelle les engagements sont contrôlés et évalués. Sans données fiables, l'efficacité des activités des gouvernements et des ONG est compromise. Les statistiques sont essentielles pour mesurer l'ampleur de la situation de la sécurité routière dans un pays donné. La collecte régulière de données sur les indicateurs clés est essentielle pour faire le suivi des initiatives nationales et locales et promouvoir un changement de comportement fondé sur des preuves. La mise en place d'un observatoire de la sécurité routière pour l'Afrique contribuera grandement à la création et à la maintenance d'une base de données fiables, mais il faudra également améliorer la collecte et le partage des données au niveau local.

Par exemple, dans une récente évaluation de l'Alliance en Afrique, 60% des pays évalués ne disposaient pas de données nationales disponibles sur les décès et les blessures chez les écoliers dus à des accidents de la route. Lorsque les données étaient disponibles (30%), elles étaient inexactes et non consolidées.

Sans données exhaustives et précises, ni guidance pour mettre en place des solutions, les pays africains ne peuvent pas mobiliser les ressources nécessaires, ni concevoir les stratégies et les interventions fondées sur des bases factuelles pour faire face à la crise de la sécurité routière. Ils doivent mettre en œuvre des processus formalisés pour effectuer une veille des politiques, des performances, des engagements, des ressources et des résultats, et trouver des moyens d'accéder à des informations sur ce qui fonctionne et pourquoi, et sur ce qui nécessite une attention ou des améliorations accrues. Sans cela, il est impossible que les gouvernements soient tenus responsables de leurs engagements ou démontrent leurs progrès.

La responsabilité est cruciale pour un changement politique, systémique et programmatique; c'est essentiel pour suivre les progrès en matière de sécurité routière. La responsabilisation garantit que les décideurs disposent des informations nécessaires pour répondre aux besoins en matière de sécurité routière et comprennent les droits de tous les citoyens de leur pays.

Lorsque les ONG sont en mesure de fournir une expertise technique et des perspectives sur l'élaboration de politiques et de pratiques en matière de sécurité routière, cela accélérera les progrès.

De nombreuses ONG indiquent qu'elles ont utilisé la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020 pour tenir leurs gouvernements responsables de leurs engagements, influençant ainsi la politique de sécurité routière en veillant à ce que ces obligations internationales soient respectées. Elles considèrent que leur rôle de «chien de garde» est difficile à gérer: gagner la confiance des décideurs gouvernementaux a été un défi et elles ont parfois été perçues comme étant anti-gouvernementaux. Elles doivent trouver un équilibre entre deux rôles: moniteur / exécuter et partenaire.

Des ONG ont observé que dans les pays où certaines données étaient disponibles, les données n'étaient souvent pas utilisées efficacement pour appuyer l'analyse et la diffusion de plans stratégiques nationaux.



**Nous appelons à:**

- Davantage de ressources pour créer, collecter et analyser des données, y compris des recherches sociologiques, afin de mieux comprendre les causes profondes des comportements routiers dans des contextes donnés.
- Davantage de ressources pour développer le soutien institutionnel et les compétences techniques dans les ministères et autres départements du gouvernement afin de garantir que des données fiables soient disponibles et utilisées pour faciliter la planification et les résultats fondés sur des preuves.

**Nous nous engageons à:**

- Fonder nos travaux sur des données probantes et à intensifier nos efforts pour établir des partenariats avec les universités afin de fournir des données de meilleure qualité et plus fiables.
- Élaborer un outil d'analyse comparative fournissant un ensemble d'indicateurs pouvant être utilisés pour évaluer les progrès accomplis par les gouvernements dans la réalisation des objectifs volontaires et des instruments juridiques de l'ONU.
- Développer un modèle pour un rapport de situation de la société civile, qui sera une forme de suivi de la société civile. Son objectif sera de comprendre les différentes réponses nationales à la sécurité routière et de les évaluer du point de vue de la société civile.