
UN GRAND PAS EN AVANT

UN PROGRAMME
D'ACTION POUR
LA SÉCURITÉ
PIÉTONNIÈRE DES
ENFANTS D'AFRIQUE

AMEND

 **handicap
international**
humanity & inclusion

 **FOUNDATION**

Rédaction et production : Aurélie Beaujolais, Saul Billingsley, Tom Bishop, Providence Klugan, Ayikai Poswayo, Avi Silverman, et Jeffrey Witte.

Traduction : Claudine Parloff, Jean-Yves Durand et Hélène Fabre.

Recherches : Richard Clarke, FIA Foundation.

Conception : Diana Fauner, John Rigby et John Pap, FIA Foundation.

Remerciements pour leur aide et leur contribution à : Casimir Sanon, Handicap International Burkina Faso ; Marius Lomboto, Handicap International RDC ; Alessandro di Renzo, Handicap International ; OJISER ; LASER Sénégal ; Mesganaw Bimrew, l'association Save the Nation (Sauve la Nation) ; Alex Guerrero, MD ; Carly Koinange, Programme d'Environnement des Nations Unies ; Rob McInerney, IRAP ; Bright Oywaya, ASIRT Kenya ; Zoleka Mandela ; Daniel Mwamba, La Fondation Zambienne de sécurité routière (Zambia Road Safety Trust) ; et Pieter Venter, Partenariat de Sécurité Routière Globale de L'Afrique du Sud ; Christèle Dedeabant.

Ce rapport incorpore un contenu et des recherches de FIA Foundation/l'UNICEF dans le rapport 'Rights of Way: Child Poverty & Road Traffic Injury in the SDGs' (Priorité à la pauvreté infantile et les accidents de la route dans les objectifs de développement durable) en remerciant Avi Silverman, FIA Foundation ; Claudia Adriazola-Steil, Annie Chang et Benjamin Welle, L'Institut de Ressources Mondiales (WRI en anglais) ; et Gbemisola Akinboyo, Spécialiste de la protection de l'enfance, UNICEF.

Photographies : Alamy Stock Photo ; Edward Echwalu, Amend ; Georgina Goodwin pour la FIA Foundation ; Getty Images ; Richard Stanley, FIA Foundation ; Fédération Internationale de l'Automobile ; iStock ; Sala Lewis ; Shutterstock ; Programme d'Environnement des Nations Unies ; l'Institut de Ressources Mondiales (WRI en anglais) ; et Handicap International.

UN GRAND PAS EN AVANT

**UN PROGRAMME
D'ACTION POUR
LA SÉCURITÉ
PIÉTONNIÈRE DES
ENFANTS D'AFRIQUE**

SOMMAIRE

PRÉFACE	1
AVANT-PROPOS	3
RÉSUMÉ ANALYTIQUE	5
L'AFRIQUE : JEUNE, EN DANGER ET EN MOUVEMENT	9
LE COÛT HUMAIN DE RUES DANGEREUSES	21
MARCHER : UN OBJECTIF DE RECONNAISSANCE DES DROITS	41
UN GRAND PAS EN AVANT : UN TRAJET SÉCURISÉ POUR CHAQUE ENFANT	63
RÉFÉRENCES	65
À PROPOS DE	67



AVANT-PROPOS P3



L'AFRIQUE : JEUNE, EN DANGER ET EN MOUVEMENT P9



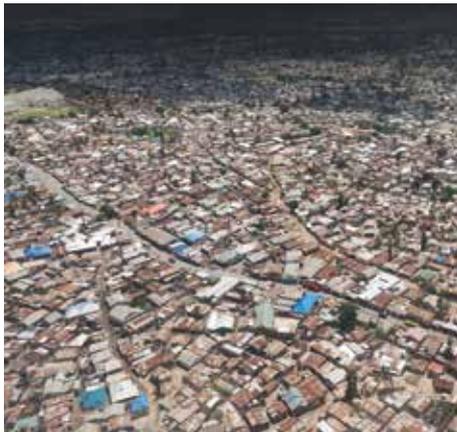
MARCHER : UN OBJECTIF DE RECONNAISSANCE DES DROITS P41



RÉSUMÉ ANALYTIQUE P5



ZOLEKA MANDELA P7



LE COÛT HUMAIN DE RUES DANGEREUSES P21



ÉTUDES DE CAS P33



UN GRAND PAS EN AVANT : UN TRAJET SÉCURISÉ POUR CHAQUE ENFANT P63



À PROPOS DE P67

PRÉFACE



L'avenir s'annonce prometteur pour les pays francophones d'Afrique subsaharienne.

Forts d'une jeunesse dynamique, d'une croissance économique rapide, de ressources naturelles considérables et d'une classe moyenne prospère et entreprenante, de multiples horizons s'ouvrent à eux. Sous l'effet de mouvements de migration des campagnes vers les villes et d'un meilleur accès à l'éducation, la société africaine se transforme. Le progrès reste néanmoins synonyme de nouveaux défis à relever et, dans le monde d'aujourd'hui, les accidents de la route demeurent une menace majeure en termes de santé publique.

Si le nombre de véhicules motorisés augmente rapidement dans cette région, il reste relativement faible par rapport à la moyenne mondiale. Et pourtant, l'Afrique affiche déjà les routes les plus dangereuses au monde : sur le continent africain, un enfant a deux fois plus de risque d'être tué dans un accident de la circulation que n'importe où ailleurs sur la planète. À moins que les gouvernements prennent des mesures drastiques et stratégiques en matière de sécurité routière, le cocktail explosion démographique, urbanisation galopante et motorisation croissante pourrait se révéler fatal. Source de préjudice économique et d'immenses souffrances humaines, l'augmentation du nombre de morts et de blessés graves sur les routes compromettrait une partie des réalisations de certains États africains et de la communauté internationale du développement. Il incombe à chacun d'entre nous de faire le nécessaire pour éviter que cela ne se produise.

Les États et gouvernements de l'Organisation Internationale de la Francophonie sont conscients de ces risques et de la nécessité d'agir au plus vite. Avec l'appui de donateurs, dont la FIA Foundation, la

Fédération Internationale de l'Automobile et la Banque mondiale travaillent en étroite collaboration à la création d'un Observatoire africain de la sécurité routière, lequel aura pour mission de réunir des données précises sur les accidents de la route et de favoriser la coopération régionale. Parallèlement, le nouveau Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière, créé en avril 2018 à l'occasion de l'Assemblée générale des Nations Unies, aidera les gouvernements à renforcer leurs capacités stratégiques. Pour exploiter tout son potentiel, il convient néanmoins de mobiliser de nouvelles ressources financières.

Il est également indispensable de proposer des interventions pratiques au titre de l'approche « Safe System », celle-ci ayant fait ses preuves à l'échelle des communautés locales. Ce rapport joue un rôle précieux dans le sens où il présente des solutions fondées sur des éléments factuels à l'un des problèmes les plus urgents du moment : comment assurer la sécurité des enfants et des jeunes, dont la grande majorité sont des piétons, sur le chemin de l'école. Je recommande ce rapport aux décideurs politiques et suis impatient de travailler avec toutes les parties intéressées de la région à l'amélioration de la sécurité routière et à la protection des enfants dans le moindre de leurs déplacements.



Jean TODT

Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière et Président de la FIA

AVANT-PROPOS



Les accidents de la route dont sont victimes les enfants africains constituent une «épidémie» trop souvent ignorée. Pour mieux comprendre son impact destructeur, voici l'histoire de Chrisviane Agbevo.

Chrisviane est un garçon de 7 ans qui vit à Abidjan, en Côte d'Ivoire. Sa mère est vendeuse dans un magasin de téléphones portables, mais son père ne peut pas travailler à cause d'un accident de la circulation qui l'a laissé handicapé. Ses grands-parents, qui sont à la retraite et perçoivent une petite pension, vivent aussi avec lui.

Bien que la vie soit difficile dans un foyer de cinq personnes qui ne dépend que d'un seul salaire, Chrisviane travaille dur à l'école et obtient de bonnes notes. Ses parents font tout leur possible pour assurer l'avenir prometteur de leur fils unique.

Toutefois brusquement, en mai 2017, la vie de Chrisviane a basculé quand il fut heurté par un woro woro (taxi)

alors qu'il allait acheter, avec un ami, des glaces près de leur école. Le conducteur du véhicule accélérât et n'a pas vu les enfants à temps. Située à 5 minutes de marche de la maison de Chrisviane, l'école se trouve près d'une route principale très fréquentée et encombrée de vendeurs de rue. Il n'y a aucun passage piétonnier ni feu de circulation pour permettre aux enfants de la traverser en toute sécurité. Et lorsqu'il pleut, la route est inondée, ce qui complique encore leurs déplacements à pied.

Quand il a été heurté, Chrisviane s'est évanoui sur le champ. Le conducteur fautif a aidé le grand-père de Chrisviane et le père de son ami à l'emmener à l'hôpital. Le garçon s'est réveillé avec la jambe gauche mutilée. Sans instructions de la part des médecins, les infirmières ont bandé ses blessures et l'ont renvoyé à la maison. Ce n'est que quelques jours plus tard que sa famille s'est aperçue qu'il avait besoin d'une opération et de points de suture. C'est ainsi que Chrisviane manqua deux mois d'école.

Avec d'aussi maigres revenus, sa famille n'aurait jamais pu payer les 1 000 dollars de ses frais d'hospitalisation si le chauffeur ne les avait pas réglés. Ce scénario est rare : le plus souvent, les conducteurs s'enfuient après avoir provoqué une collision ou refusent d'endosser la responsabilité de leurs actes. Sans l'aide financière du conducteur de taxi, la famille, qui luttait déjà pour sa survie et qui compte maintenant deux victimes d'accidents, se serait encore plus enfoncée dans la pauvreté.

Les parents doivent souvent quitter leur emploi pour prendre soin de leur enfant blessé ou faire des emprunts à la banque assortis de taux d'intérêt astronomiques. Les régimes nationaux d'assurance-maladie couvrent rarement toutes les dépenses. Les familles n'ont d'autre choix que de faire tout ce qu'elles peuvent pour prendre soin de l'enfant blessé, même au détriment de ses frères et sœurs.

L'histoire de Chrisviane n'est malheureusement pas un cas isolé. Selon l'analyse de la «Charge mondiale de morbidité» établie par l'Organisation mondiale de la Santé, plus de 85 000 enfants et jeunes gens sont tués ou sérieusement blessés chaque année sur les routes du continent africain. C'est ainsi la première des cinq causes de mortalité pour les plus de cinq ans dans de nombreux pays d'Afrique. Plus nombreux encore sont les enfants qui voient le cours de leur vie modifié ou qui se trouvent plongés dans la pauvreté quand leur soutien de famille est victime d'un accident. L'insécurité routière exacerbe ainsi les inégalités et met en péril les progrès vers un développement durable et inclusif.

Les enfants brutalisés, tel Chrisviane, sont les victimes de systèmes de mobilité défaillants, de mauvaises décisions concernant des plans urbains de médiocre conception et d'un manque de volonté politique. En dépit des nombreuses déclarations politiques, peu de choses ont changé, concrètement. Un nouvel élan international en faveur de l'action a cependant vu le jour avec l'adoption des «Objectifs de Développement durable» (ODD) au niveau des Nations Unies. Ces derniers incluent des buts à atteindre pour réduire la mortalité liée à la circulation (ODD 3.6), ainsi que pour améliorer la sécurité de la mobilité dans les villes, de manière durable (ODD 11.2). Il est impératif et urgent de traduire à présent cet élan en un changement réel pour des millions d'enfants.

Nous avons les outils pour le faire. En 2011, le «Groupe des Nations unies pour la Collaboration en matière de Sécurité routière» a adopté un plan mondial pour la «Décennie d'Action». Celui-ci expose les mesures prioritaires que les pays doivent mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents dus à la circulation routière.

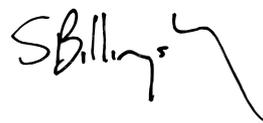
Le présent rapport souligne que le changement peut débuter avec de simples mesures portant sur la

sécurisation des trajets que les enfants de l'Afrique subsaharienne effectuent à pied. Plus des trois-quarts d'entre eux se rendent ainsi à l'école. Et ils effectuent aussi à pied la majorité de leurs autres trajets : pour faire des achats, chercher de l'eau, ou aller jouer avec des amis. Sur ces itinéraires, il faut installer des chemins et des passages piétonniers, réduire la vitesse des véhicules par un tracé des routes approprié et des mesures de ralentissement du circulation. Ces aménagements peuvent être faits à un coût relativement bas et représentent un investissement bénéfique en matière de santé publique.

Pour preuves, les interventions réalisées à un assez faible coût en Tanzanie par Amend, avec le support de la Fondation de la Fédération internationale de l'Automobile. Ces opérations visaient à améliorer l'infrastructure routière autour des écoles qui enregistrent les taux les plus élevés d'accidents de la circulation. Elles ont permis d'éviter un accident pour chaque groupe de 286 enfants à risque, réduisant ainsi le taux global d'accidents d'au moins 25 % et celui des blessures sérieuses à la tête de moitié.

Cette démarche ne bénéficie pas seulement aux enfants, mais à tous les usagers de la route sur un continent où une bonne moitié de la population n'a pas accès à une voiture. C'est un investissement de santé qui améliore aussi l'efficacité du transport, la vie urbaine, la qualité de l'environnement local et l'accès à l'éducation. Il peut sauvegarder l'avenir productif et le potentiel économique de millions d'enfants.

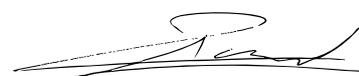
Les dirigeants africains et la communauté internationale ont déjà suffisamment parlé de sécurité routière. Après les paroles, place à l'action. Cette grave «épidémie» sans cesse croissante menace des millions de vies. C'est un enjeu majeur de développement durable, et de droit au XXIe siècle. Pour y répondre, un grand pas en avant est impératif.



Saul BILLINGSLEY
Directeur exécutif
FIA Foundation



Jeffrey WITTE
Directeur exécutif
Amend



Manuel PATROUILLARD
Directeur général
Handicap International

RÉSUMÉ ANALYTIQUE



- Un enfant risque deux fois plus de mourir d'un accident de la route en Afrique subsaharienne que dans toute autre région du monde.
- L'Afrique a le taux le plus bas de motorisation, mais les routes les plus dangereuses. Plus de piétons meurent sur les routes d'Afrique que dans toute autre partie du globe.
- Les villes africaines se développent rapidement. Les plus importantes prévoient de doubler leur taille dans les deux décades à venir, entre 2010 et 2030.
- Cette urbanisation s'accompagne d'une «explosion démographique de la jeunesse».
- L'Afrique subsaharienne présente d'énormes inégalités de revenus et de mobilité : une élite aisée et une classe moyenne réduite, alors que plus de 90 % des habitants gagnent moins de 10 dollars par jour.
- L'urbanisme et les plans de mobilité sont conçus pour la minorité qui utilise les voitures, et non pour la majorité qui se déplace à pied. Cette approche est favorisée et alimentée par l'aide internationale pour le développement.
- Malgré les nombreuses déclarations faites par les ministres africains sur la sécurité routière au cours de la décade passée, l'engagement politique réel et les capacités institutionnelles restent faibles.
- Avec l'adoption par l'ONU des Objectifs de Développement durable, qui incluent les objectifs de sécurité routière dans le programme «Santé et Villes», un nouvel élan en faveur de l'action se fait jour.
- Une approche holistique du problème requiert le renforcement des lois et leur application, ainsi que l'amélioration de la qualité de l'apprentissage, des tests et des permis pour les chauffeurs. Cependant, la grande faiblesse des institutions, la corruption et les autres défis qui s'opposent à ces composantes de la sécurité routière, impliquent que cela prendra du temps dans de nombreux pays.
- Pour combattre ces accidents de la route avec des résultats à court terme, la priorité doit être donnée à la multiplication des voies piétonnières sécurisées et à la réduction de la vitesse des véhicules dans les zones urbaines et périurbaines d'Afrique.
- La priorité est de garantir à chaque enfant un trajet sécurisé vers son école en ciblant l'infrastructure locale et en ralentissant la circulation sur les routes qui desservent son établissement. Cette démarche a fait ses preuves en réduisant le nombre de jeunes victimes d'accidents. Elle est aussi bénéfique pour relever d'autres défis politiques tels que le changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air local et la lutte contre les épidémies de maladies liées aux modes de vie.
- Les donateurs internationaux doivent accroître leur aide pour financer des équipements piétonniers et une meilleure gestion de la vitesse : une voie piétonnière sécurisée dans chaque rue, une vitesse limitée en milieu urbain avec des passages protégés sûrs et renforcés par des modifications de plans urbains.
- La société civile africaine, le secteur privé et le gouvernement peuvent travailler ensemble – avec l'aide de partenaires de développement – à travers des coalitions urbaines ou nationales dédiées à des trajets sécurisés pour les enfants. Ils créeront ainsi une structure pour la mise en œuvre pratique de mesures visant à protéger et sauver des vies.

**POUR UNE
MOBILITÉ SÛRE,
ACCESSIBLE ET
MOINS POLLUANTE**



**POUR UNE
MEILLEURE
QUALITÉ DE L'AIR**



**POUR UN TRAJET
SCOLAIRE PLUS
SÛR ET PLUS SAIN**



ENCADRÉ 1:

DES RUES SÉCURISÉES POUR LES ENFANTS D'AFRIQUE

En qualité de Fille de l'Afrique, en tant que militante et en tant que mère endeuillée d'un enfant disparu dans un accident de voiture, j'exhorte les responsables politiques de lire ce rapport et d'agir selon ses recommandations.

Ces recommandations sont si explicites que même un enfant pourrait vous dire ce qu'il est nécessaire de faire. En fait, les enfants nous l'ont déjà dit. Des enfants de 6 ans nous ont dit qu'ils avaient besoin de passages sécurisés pour aller à l'école. De très jeunes enfants ont demandé pourquoi il n'y avait pas de chemins piétonniers qui les aident à éviter la circulation. Des écoliers ont demandé d'agir contre les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse. Ne devrions-nous pas écouter nos enfants ? Si les enfants trouvent ces réponses évidentes, pourquoi nos dirigeants ne font-ils rien de plus ? Pourquoi agissent-ils si peu ?



En 2010, ma vie a volé en éclats, mon monde a été détruit. Cela a pris quelques secondes : ma fille, Zenani Mandala Junior, n'aura été une adolescente qu'un jour. À un instant, mon enfant qui était pleine d'espoirs, de rêves et de rires était avec nous. Et puis, dans les quelques secondes qui suffisent pour qu'un accident de voiture arrive, elle n'était plus là. Vous regardez vos enfants grandir, vous les voyez débiter leurs propres vies, mais vous n'imaginez jamais que cela puisse se terminer si soudainement.

Alors pour Zenani, pour chaque enfant sur notre grand continent, pour chaque enfant disparu trop tôt dans un accident de voiture, pour les milliers qui survivent mais qui souffrent de blessures qui ont changé leurs vies à jamais, nous devons agir.

Aux Nations unies, à travers les nouveaux «Objectifs mondiaux», tous les gouvernements, y compris ceux d'Afrique, ont désormais accepté de poursuivre le même but : celui de diminuer de moitié les accidents mortels de la route dans les cinq ans à venir. Ce but est simple, il est puissant et très ambitieux. Et maintenant, il est aussi réalisable. Mon grand-père, Nelson Mandela, avait un sens aigu des défis. Sa formule est restée célèbre : «Cela semble toujours impossible jusqu'à ce que ce soit fait». Ce qui est devant nous peut paraître difficile, mais loin d'être impossible. Nous faisons face à une «épidémie» engendrée par l'homme et nous n'avons pas besoin de chercher très loin les moyens de l'enrayer.

En novembre 2015, j'ai eu l'honneur d'inaugurer au Brésil la seconde «Conférence mondiale de haut niveau sur la Sécurité routière». Celle-ci a réuni 2 000 ministres, membres officiels, militants de la sécurité routière et professionnels de la santé publique afin de planifier des partenariats et de partager des idées pour atteindre les Objectifs de Développement durable 3.6 et 11.2. Je me suis adressée à une audience comprenant de nombreux ministres d'Afrique et du monde et j'ai déclaré qu'il n'y avait plus aucune excuse pour ne pas agir :

- Toute nouvelle voiture doit être conforme aux standards minimums des Nations unies d'ici 2020 - aucune excuse ;
- Utilisation à 100 % de la ceinture de sécurité et du casque de moto d'ici 2020 - aucune excuse ;
- Un minimum de trois étoiles de sécurité sur les routes à plus haut risque d'ici 2020 - aucune excuse ;
- Des vitesses faibles dans les zones d'établissements scolaires et résidentielles - aucune excuse ;
- Des chemins piétonniers sécurisés et des pistes cyclables dans toutes nos villes - aucune excuse ;
- Un trajet sûr vers l'école pour tous nos enfants - aucune excuse.



Le rapport d'Amend se focalise en particulier sur ces trois dernières demandes. Il appelle à une action urgente pour doter de chemins sécurisés les 95 % des voies rapides utilisées par des piétons laissés sans protection.

Il exhorte à une action urgente pour assurer la sécurité aux traversées des routes et pour instaurer des mesures de ralentissement de la circulation pour réduire la vitesse des véhicules. Il prêche pour une réorientation de la politique des gouvernements ainsi que de celle des donateurs afin d'accorder la priorité aux besoins des plus vulnérables. Nous savons que cette approche peut réussir et ce rapport souligne cette évidence.

Je sais que ceci est faisable d'après mon expérience personnelle, pour m'être jointe à une grande coalition de partenaires locaux et mondiaux visant à protéger les écoliers d'Afrique du Sud. Les projets de démonstrations que nous mettons en œuvre dans les provinces du Western Cape et du Kwa-Zulu Natal prouvent que les efforts mis sur l'aménagement de sentiers piétonniers et de passages protégés, ainsi que sur la réglementation de la vitesse, peuvent transformer le parcours aller-retour à l'école et réduire l'exposition de nos enfants au danger d'une façon spectaculaire.

Nous savons comment le faire. Être en possession de ces outils qui peuvent éviter les blessures et les souffrances et ne pas les utiliser constitue une violation des droits de nos enfants. Et il est incroyable qu'une telle violation se poursuive. Ce n'est pas la société dans laquelle je désire vivre. En tant que mère, je souhaite un avenir différent pour mes enfants, pour tous les enfants.

C'est pourquoi je suis fière d'être une ambassadrice de la nouvelle «Initiative pour la santé de l'enfant». Celle-ci rassemble des dirigeants du monde entier chargés de la protection de l'enfant et d'une mobilité durable, ainsi que des spécialistes locaux et régionaux. Sa vision centrale est simple, mais néanmoins puissante : un trajet sûr pour chaque enfant entre son domicile et son école. C'est un programme pour protéger nos enfants sur les routes, combattre la pollution de l'air, encourager la marche et le cyclisme afin de garantir des vies plus saines. C'est un partenariat pour atteindre la réalisation des Objectifs de Développement durable. C'est une initiative en faveur de la santé des futures générations, du droit à une éducation, de la lutte contre la pauvreté.

C'est un mouvement de changement social qui doit tous nous inspirer. Un mouvement pour chaque enfant, sur chaque trajet. Travaillons donc ensemble pour une meilleure Afrique. Et réalisons ce changement.

Zoleka Mandela
Défenseur de la sécurité routière dans le monde

L'AFRIQUE : JEUNE, EN DANGER ET EN MOUVEMENT



Un continent en développement, en pleine urbanisation, plus jeune

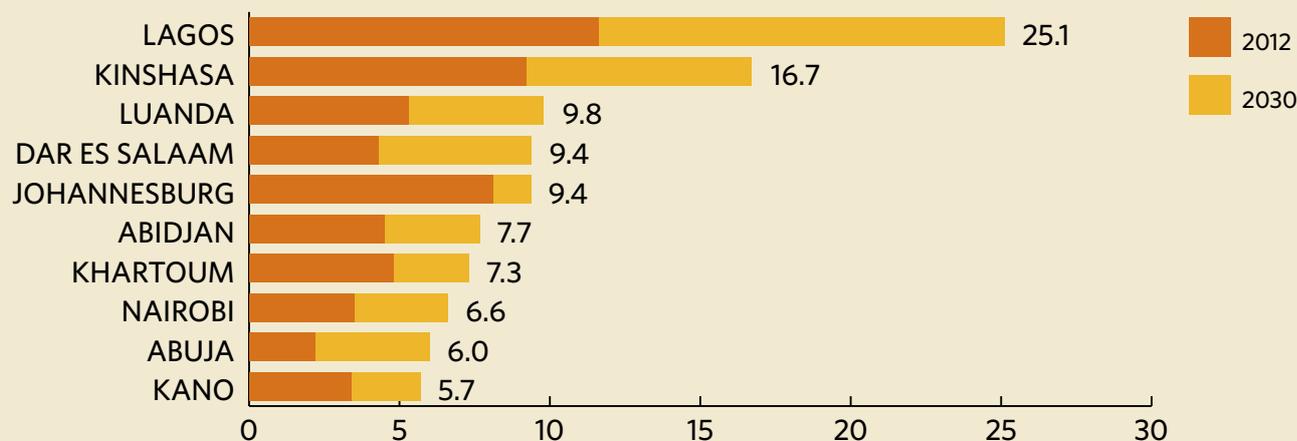
L'Afrique subsaharienne s'urbanise rapidement : selon les projections, beaucoup de ses grandes villes vont doubler de superficie entre 2012 et 2030 (graphique 1). Leurs habitants rajeunissent aussi, résultat d'une explosion des naissances qui modifie déjà la démographie des pays. Ce phénomène devrait continuer à se développer de façon significative¹. On prévoit ainsi que dans les 15 ans à venir, la population du Niger va augmenter de 79 %, celle du Mali de 61 % et celle de la Zambie de 60 %². Pour cette région, comme pour toutes les autres aux revenus bas et moyens qui souffrent déjà d'un nombre élevé de décès d'enfants sur les routes, la combinaison de l'essor démographique, d'une urbanisation non planifiée, de l'accroissement de la motorisation et de faibles niveaux de sécurité forme un mélange toxique qui devrait appeler à une réaction urgente.

L'urbanisation est en partie stimulée par la croissance économique de l'Afrique subsaharienne, qui a été de plus de 5 % en moyenne au cours des dix dernières années³. Le nombre de véhicules en Afrique est ainsi passé de 26 millions en 2005 à 43 millions en 2014. Cependant, son taux de motorisation reste relativement bas : on y compte en moyenne 44 véhicules pour 1 000 habitants, contre



180 dans le reste du monde⁴. Typiquement, les achats de voitures augmentent rapidement dès que le revenu per capita atteint 10 000 dollars par an⁵. Toutefois, l'Afrique n'a encore qu'une classe moyenne très réduite : seulement 6 % de la population, alors que plus de 90 % de ses habitants gagnent moins de 10 dollars par jour⁶. Cette énorme inégalité de richesse enrayer l'explosion du nombre de véhicules qui se produit en Asie ou en Amérique latine. Mais elle représente aussi un facteur de haut risque de décès dus aux accidents de la route. En effet, ceux qui ne peuvent pas s'offrir une voiture n'ont d'autre recours que de marcher ou de se déplacer à vélo sur des routes sans infrastructures prévues pour ces modes de locomotion, ou bien d'utiliser des transports publics souvent dangereux.

GRAPHIQUE 1 : LES VILLES D'AFRIQUE EN DÉVELOPPEMENT RAPIDE (PROJECTION DE LA CROISSANCE DE LA POPULATION JUSQU'EN 2030, EN MILLIONS D'HABITANTS)



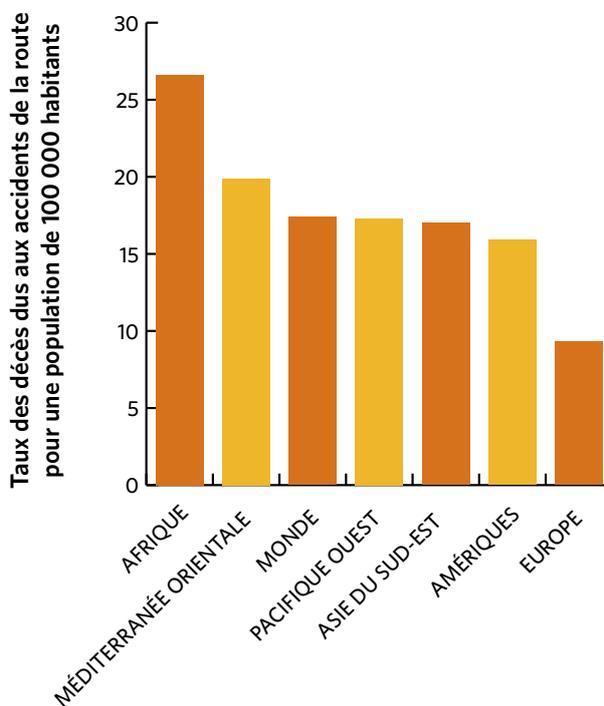
Source : Godfrey N. et Zhao X., La contribution des villes africaines à l'économie et au climat : population, croissance économique et carbone, 2015.

Les routes les plus dangereuses du monde

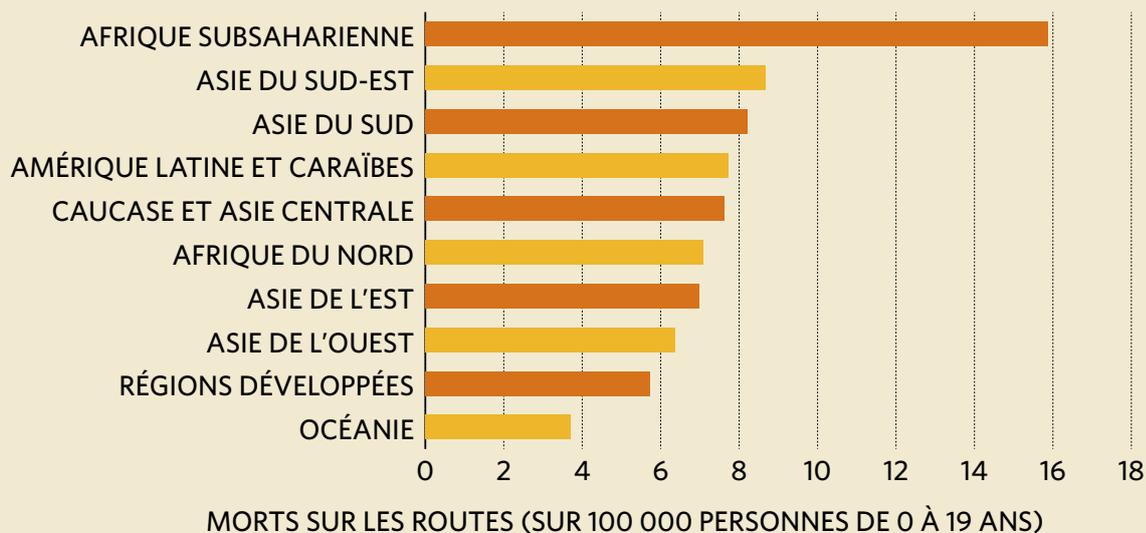
L'Afrique a déjà les routes les plus dangereuses du monde. Le taux moyen de mortalité due à la circulation routière y est de 26,6 pour 100 000 habitants (graphique 2). Neuf des dix pays qui ont le taux estimé le plus élevé de décès se trouvent sur le continent. La Libye (73 pour 100 000) et le Malawi (35 pour 100 000) rejoignent ainsi la Thaïlande dans le top 3 mondial⁷. Avec une estimation de 35 600 morts par an, le Nigeria détient le cinquième taux réel de décès le plus élevé au monde (après la Chine, l'Inde, le Brésil et l'Indonésie), bien que les chiffres officiels du gouvernement ne reconnaissent qu'un total de 6 450 morts (voir encadré 9). Comme le montre le graphique 3, l'Afrique subsaharienne souffre d'un taux de décès d'enfants dû aux accidents routiers deux fois plus élevé que celui de l'Asie du Sud-Est, l'autre pire région en ce domaine. Celle-ci a pourtant un nombre de véhicules beaucoup plus élevé (une moyenne de 232 pour 1 000 habitants).

D'où vient cette situation de danger extrême sur les routes de l'Afrique subsaharienne ? Depuis le début des années 2 000, il y a eu un investissement massif dans les infrastructures africaines, y compris les autoroutes et les

GRAPHIQUE 2 : TAUX DE MORTALITÉ DU TRAFIC ROUTIER POUR UNE POPULATION DE 100 000 HABITANTS PAR RÉGION, SELON L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS)



GRAPHIQUE 3 : DÉCÈS D'ENFANTS DUS À LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LES RÉGIONS DU MONDE



Source : FIA Foundation, analyse de l'IHME, Données de la charge mondiale de morbidité.

routes. Ce mouvement a été motivé, d'une façon louable, par les efforts mondiaux pour réduire la pauvreté et soutenir le développement économique (voir graphique 4). Il a été stimulé par les gouvernements africains à travers des groupes tels que le «Nouveau Partenariat pour le Développement économique» (NEPAD⁸) et le «Consortium d'Infrastructures pour l'Afrique» (ICA⁹). Il a aussi été alimenté par l'aide étrangère et par des investissements internes de la part de la Chine et d'autres partenaires commerciaux. L'Afrique a ainsi pu étendre son réseau routier stratégique et réhabiliter des routes déjà existantes, ce qui a permis des vitesses plus élevées et -en théorie- une livraison plus rapide des marchandises.

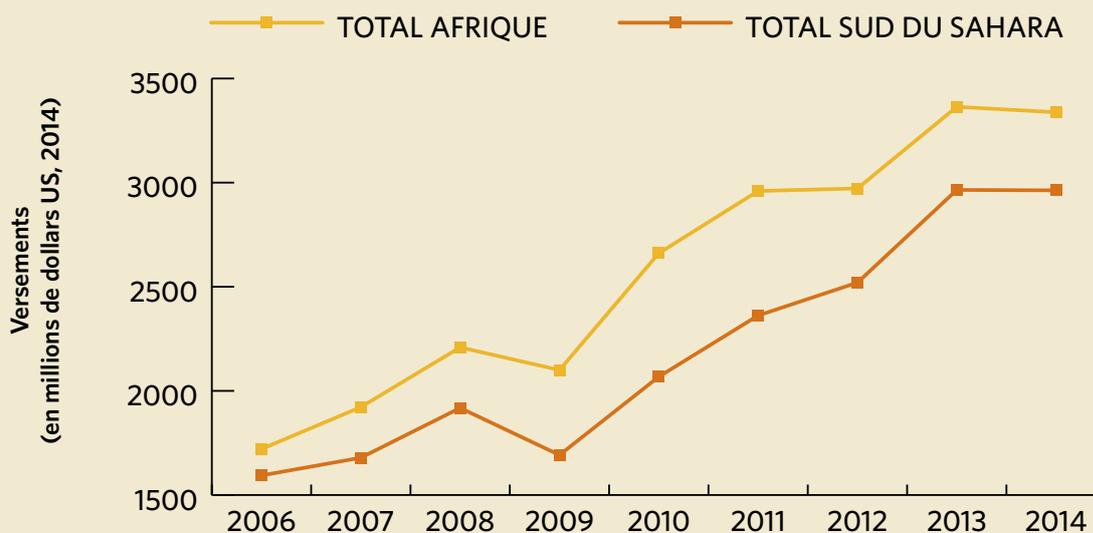
Cependant, pour une vaste majorité de la population (ceux qui marchent et vont à vélo, utilisent des transports publics mal réglementés ou de plus en plus des motos), le niveau de protection offert n'a pas augmenté à la même vitesse que celle du développement. Tandis que l'effort de planification des transports porte principalement sur les véhicules, les plus vulnérables sont laissés pour compte et doivent se défendre par eux-mêmes. Dans un contexte de croissance rapide des centres urbains africains et alors que de nouvelles habitations se bâtissent le long des autoroutes ou que des autoroutes sont implantées de force au sein des communautés, le résultat peut être chaotique et coûteux, avec des conséquences très nuisibles pour la santé et l'environnement. Comme le

soulignait le «Comité africain du Progrès» dirigé par Kofi Annan, dans son rapport de 2015 intitulé Puissance, Population, Planète : «les villes construites de cette façon dilapident les opportunités économiques et amplifient le stress social et environnemental. Faute d'accès à l'énergie moderne, les foyers pauvres sont obligés de se tourner vers le charbon. Les émissions de suie, les gaz d'échappement et la fumée ont créé des taux dangereux de particules nocives liés aux décès prématurés, à l'asthme, aux attaques cardiaques et aux maladies respiratoires».¹⁰

Le rapport de Kofi Annan se poursuit en soulignant l'impact de la circulation routière sur l'environnement urbain : «les problèmes routiers renforcent les coûts de la pollution. L'Afrique subsaharienne a le nombre le plus bas au monde de propriétaires de voiture, mais le taux le plus élevé de décès (322 morts pour 100 000 voitures) et quelques-unes des villes les plus congestionnées du monde. Une étude à Lagos a estimé que les conducteurs ont perdu 3 milliards d'heures par an dans leur voiture à cause de l'engorgement des routes et qu'une réduction de 20 % du trafic pourrait épargner 1 milliard de dollars chaque année».

Marcher dans toute ville africaine permet de réaliser l'indifférence dont sont victimes les piétons. Elle se caractérise par l'absence de chemins piétonniers et

GRAPHIQUE 4 : LE FINANCEMENT DES ROUTES AFRICAINES PAR LES DONATEURS



Source : bases de données du CAD et du SNPC, OCDE.

ENCADRÉ 2 :

UNE «TERRA INCOGNITA» : LE PROBLÈME DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE AVEC LES DONNÉES SUR LES VICTIMES DE LA ROUTE

Afin de suivre sur la durée le nombre des victimes d'accidents et de comparer les résultats pays par pays, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) publie tous les deux ans des données dans ses «Rapports mondiaux sur la sécurité routière». L'OMS compile ces données à partir d'enquête impliquant de nombreux intervenants dans chaque pays.

Toutefois, un seul pays de l'Afrique subsaharienne – L'Afrique du Sud – est reconnu par l'OMS comme détenteur de données fiables sur la comptabilisation des victimes de la route. Tous les autres sont considérés comme des «pays sans données crédibles». Ce qui signifie que l'OMS met en doute les chiffres officiels que ces pays publient sur le nombre de morts et de blessés liés à la circulation routière.



Dans ces cas, l'OMS utilise des modèles statistiques sophistiqués, développés à partir d'autres domaines de la santé publique où les informations ne sont pas disponibles, afin d'estimer le nombre de victimes qui lui semble crédible. Il y a parfois une grande différence entre l'estimation de l'OMS et les chiffres officiels. Le tableau ci-dessous montre cet écart pour sept pays : La Côte d'Ivoire, l'Éthiopie, le Ghana, Le Nigeria, Le Sénégal, La Tanzanie et la Zambie (chiffres de 2013, publiés par le GSR en 2015).

D'OÙ VIENT CETTE SITUATION ?

De nombreux pays de l'Afrique subsaharienne ne disposent pas d'une structure centralisée en charge de la sécurité routière. La responsabilité en ce domaine est partagée entre de multiples organismes gouvernementaux. Et souvent, il y a peu de communication entre ces différents ministères, départements et agences. Par exemple, la police chargée de la circulation peut enregistrer le nombre de décès sur le lieu d'un accident, mais elle ne s'informerait pas, par la suite, auprès des hôpitaux pour savoir si d'autres victimes sont mortes dans les heures ou les jours qui l'ont suivis.

	Nombre de décès déclarés par le pays	Nombre de décès estimés par l'OMS	% de différence
Côte d'Ivoire	883	4,924	558%
Éthiopie	3,362	23,837	709%
Ghana	2,240	6,789	303%
Nigeria	6,450	35,641	553%
Sénégal	574	3,844	670%
Tanzanie	4,002	16,211	405%
Zambie	1,851	3,586	194%

Source : OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière 2015.

Dans beaucoup de pays, en particulier ceux qui n'ont pas d'organismes chargés de la sécurité routière, c'est la police de la route qui est la gardienne des données sur les victimes du trafic routier (VTR). Cependant, ces forces de police manquent cruellement de moyens :

- Les agents responsables sont faiblement rémunérés et manquent donc de motivation. Ils peuvent être tentés de chercher à compléter leurs revenus par d'autres moyens (corruption), ce qui peut entraîner des lacunes dans les rapports officiels.
- Ces agents sont mal formés et ne comprennent pas l'importance de données fiables.
- Il y a un manque de personnel formé et qualifié pour enregistrer, analyser et interpréter les données.
- Les équipements de base - ordinateurs et accès à l'Internet - sont aussi insuffisants. Dans de nombreux pays africains, les postes de police présentent des piles de rapports écornés et des tableaux où n'est inscrit que le minimum de chiffres. Dans la cour, des camions sont en piteux état, des voitures et des motos sont abandonnées à la rouille.
- Dans les régions rurales, la police est peu présente. De plus, la majorité des conducteurs n'y ont pas de permis de conduire ni d'assurance. Tout cela entraîne des omissions dans les déclarations de victimes. En cas de collision, les personnes impliquées éviteront délibérément le contact avec les autorités, même si des blessures ou des décès en ont résulté. Le conducteur coupable règlera le problème en argent comptant au bord de la route ou s'enfuira tout simplement.

Tout comme la police, les hôpitaux manquent souvent de moyens et font face à des défis similaires. Même si une communication s'établit entre eux, ces deux organismes rassembleront des données issues de sources tout aussi peu fiables. La première priorité pour un hôpital est de traiter les blessés quand ils se présentent. Mais dans de nombreux pays en voie de développement, l'infrastructure de la santé peine déjà à accomplir cette mission. Si bien que les hôpitaux ne peuvent pas affecter de moyens à une tenue précise de dossiers.

A ce manque de capacités au sein des institutions gouvernementales en charge des données sur les victimes du trafic routier, s'ajoute le même défaut au sein de la société civile et de la presse. Ces dernières devraient tenir les gouvernements pour responsables envers les données qu'ils publient. Mais la presse et la société civile restent largement silencieuses, parfois parce qu'elles sont censurées...

Les statistiques officielles montrent souvent des incohérences énormes (dans certains cas, il s'agit même d'un «copié-collé» des chiffres de l'année précédente). Pourtant, personne ne met en doute la véracité des informations publiées dans des articles aux gros titres positifs, tels que «La police parvient à réduire les accidents mortels de moto» ou «Les stratégies du gouvernement limitent le carnage sur la route». Personne ne se demande si les erreurs dans les données résultent de l'incompétence ou de la manipulation volontaire pour des raisons politiques.

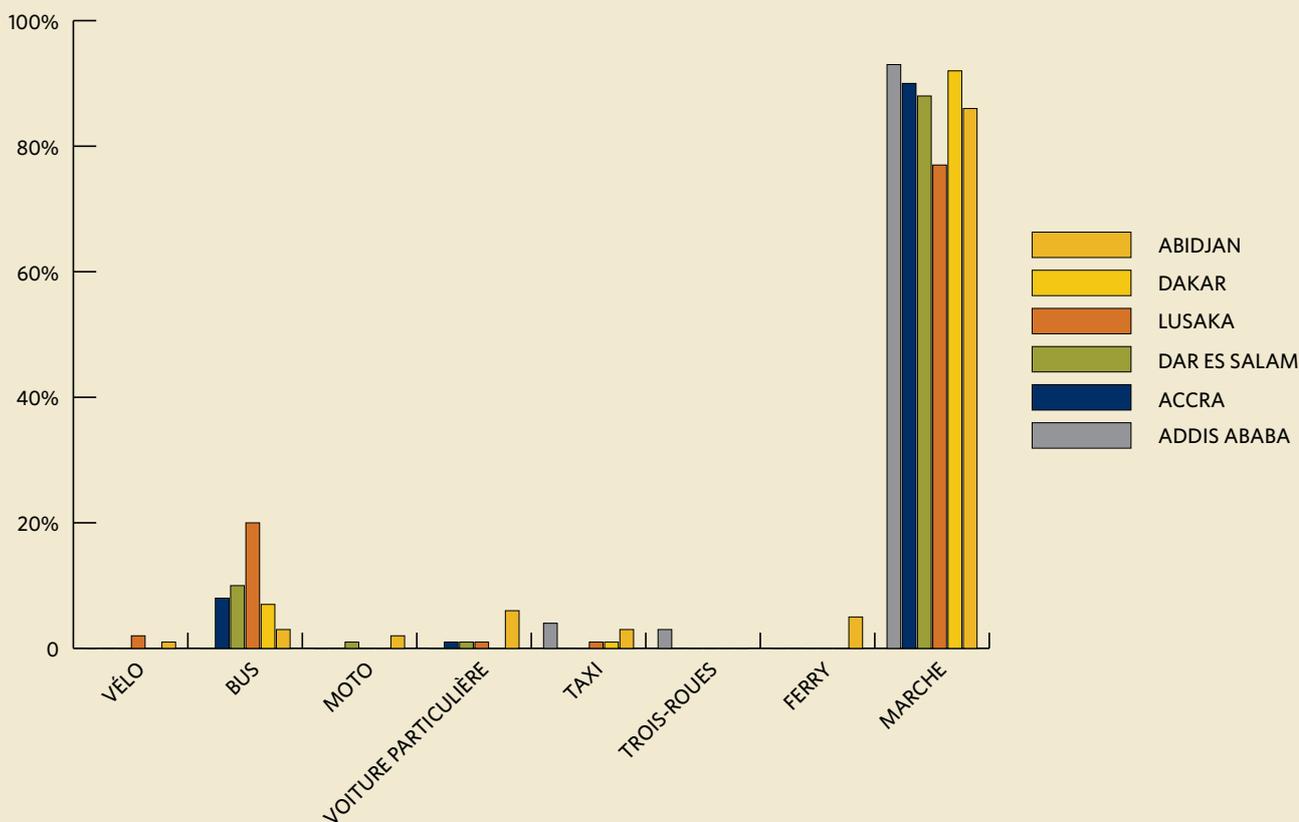
ET QU'EST-CE QUE CELA SIGNIFIE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Sans données exactes, il est impossible de développer des interventions efficaces, ni d'évaluer l'efficacité de celles déjà mises en place. Dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne, les chercheurs ne peuvent pas s'appuyer sur les chiffres issus de sources gouvernementales pour quantifier exactement les problèmes, mesurer l'impact des stratégies pour la prévention de blessures ou pour comprendre comment ces formes de blessures évoluent dans le temps. Résultat : les chercheurs restent dépendants des données initiales.

de passages protégés -ou la mauvaise gestion ou le faible entretien des ceux qui existent déjà-, le manque d'éclairage sur les routes et de contrôle de la vitesse (excepté par le régulateur naturel de la terrible congestion routière). Il est plus qu'évident que les responsables politiques circulent en voiture et prêtent peu d'attention aux piétons. Étant donné que les trois quarts des enfants vont à l'école à pied - la plupart sans être accompagnés par des adultes -, les conséquences de cette négligence deviennent alarmantes¹¹. Il n'est donc pas étonnant qu'il se produise tant de décès d'enfants, d'accidents et de collisions traumatisantes évitées de justesse. En fait, la moitié des décès, tous âges confondus, enregistrés en Afrique subsaharienne concerne ceux qui ont le moins de protections : piétons, cyclistes et motocyclistes. Avec 39 % du nombre de victimes, voire plus dans certains pays, cette région détient la proportion la plus élevée de décès de piétons dans le monde¹².

L'absence d'équipements les plus élémentaires dans plusieurs pays d'Afrique a été relevée par le «Programme international d'Evaluation des Routes» (iRAP). Celui-ci a démontré que moins de 5 % de leurs routes qu'utilisent les marcheurs, et dont la vitesse de circulation dépasse les 40 km/h, disposent de chemins piétonniers sécurisés. Ces faits sont symptomatiques d'un dysfonctionnement plus large dans la planification urbaine et de la mobilité¹³. Ce problème doit être traité pour lutter contre les accidents de la route, mais aussi pour combattre, au niveau mondial, le manque d'exercices physiques et les mauvais régimes alimentaires, causes de «maladies de mode de vie» non contagieuses. Il faut aussi lutter contre le fardeau croissant que représente la pollution de l'air (en partie dues aux émissions des véhicules) et répondre au défi du rééquipement des transports urbains, dans le but de privilégier les moyens de transport à faible émission de carbone et d'encourager la marche et le cyclisme.

GRAPHIQUE 5 : COMMENT LES ENFANTS SE RENDENT À L'ÉCOLE DANS LES VILLES D'AFRIQUE



Source : Amend, Enquête d'observation dans six villes d'Afrique, 2016 et 2018.

La réponse politique : beaucoup de mots, trop peu d'action

Comment les gouvernements du continent et la communauté politique internationale répondent-ils ? Depuis 2005, on a entendu une pléthore de déclarations et de proclamations de la part de ministres africains réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Afrique des Nations unies (UNECA¹⁴), du Programme de Transport subsaharien africain (SSATP¹⁵), et de l'Union africaine¹⁶. Ces déclarations ont toutes clairement défini l'ampleur de «l'épidémie» et l'impact négatif des accidents de la route sur l'économie et sur de plus amples efforts de développement.

En 2007, par exemple, une conférence sur la sécurité routière africaine organisée par le gouvernement du Ghana et L'UNECA a approuvé la «Déclaration d'Accra»¹⁷, signée par les ministres de vingt-cinq pays africains. Ces derniers ont lancé un appel au G8 pour qu'il reconnaisse «le besoin urgent d'améliorer la sécurité routière en Afrique, particulièrement dans l'Afrique subsaharienne, et d'inclure systématiquement la sécurité routière dans les travaux du Consortium pour les Infrastructures en Afrique, dans le Programme des Politiques de Transport en Afrique subsaharienne et dans les programmes de développement

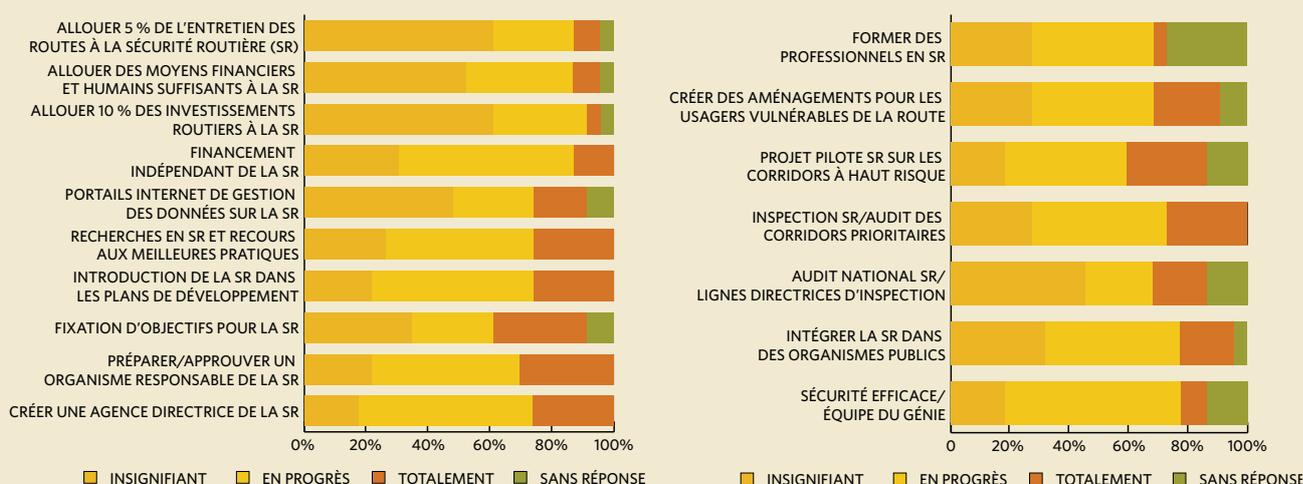
d'assistance des nations du G8. [Ceci] afin de s'assurer que la construction de nouvelles routes en Afrique et l'amélioration de celles déjà existantes n'augmentent pas le taux de décès dus aux accidents de la circulation».

Les mots viennent aisément. Traduire des communiqués de ce genre en action, qu'elle soit coordonnée à travers la région ou au sein des pays, s'avère plus difficile. En 2015, l'UNECA a publié un rapport analysant les réponses des gouvernements au Plan d'Action pour la Sécurité routière africaine (la contribution du continent à la «Décade d'Action» des Nations unies pour la sécurité routière).¹⁸ Élaboré à mi-parcours du Plan, ce rapport, qui concernait les vingt-trois pays ayant répondu à l'enquête, a mis en évidence le peu de progrès réalisés dans la création d'institutions adéquates ou de la mise en œuvre de mesures de sécurité routière (voir encadré 6).

Il ressort de ce rapport que certains de ces vingt-trois pays ont créé des organismes responsables ou des conseils de sécurité routière moins formels, mais que peu d'entre eux disposaient d'une stratégie efficace et correctement financée. Seule une minorité a déclaré s'être dotée d'un outil de base pour collationner les accidents de la circulation ou pour être en conformité avec les normes internationales d'enregistrement.

C'est ce que confirment les réponses aux questionnaires que les pays africains ont fournies à l'OMS pour son rapport de 2015 portant sur la situation mondiale en

GRAPHIQUE 6 : PERFORMANCE ET PROGRÈS DANS LES SECTEURS CLÉS DU RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS ET DES INFRASTRUCTURES DE SÉCURITÉ



Source : UNECA, 2015 : Statut de mise en œuvre du Plan d'action pour la Sécurité routière africaine (2011-2020).

ENCADRÉ 3 :

UNE RÉUSSITE : LA COMMISSION NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU GHANA

En Afrique, la Commission nationale de la Sécurité routière du Ghana (NRSC) est l'une des agences gouvernementales centralisées les plus dynamiques en matière de sécurité routière.

La NRSC coordonne les activités relatives à la sécurité routière de tous les organismes gouvernementaux compétents aussi bien que celles de la Croix Rouge du Ghana et de la société des Ambulances Saint John du Ghana (Ghana St John's Ambulance). En concertation avec ces parties prenantes, la NRSC formule des plans d'action détaillés qui lui permettent d'exécuter sa stratégie.

Actuellement, le NRSC met en œuvre son troisième programme, qui couvre les années 2011 à 2020 et s'aligne sur les objectifs de la «Décade de l'action pour la Sécurité routière» des Nations unies. Le plan d'action en cours porte sur la période de 2015 à 2017. Chaque partie prenante est chargée de dresser un état des progrès par rapport à des objectifs approuvés lors des réunions trimestrielles organisées par la NRSC. Les objectifs actuels mettent un accent particulier sur la sécurité des piétons et des passagers, en accord avec les récentes données d'accidents qui montrent des taux élevés de victimes parmi ces deux groupes. Dans ce but, la NRSC s'est engagée dans de nombreux programmes, dont des campagnes sur la «fatigue au volant», la «responsabilisation des passagers» et la «sécurité des piétons».

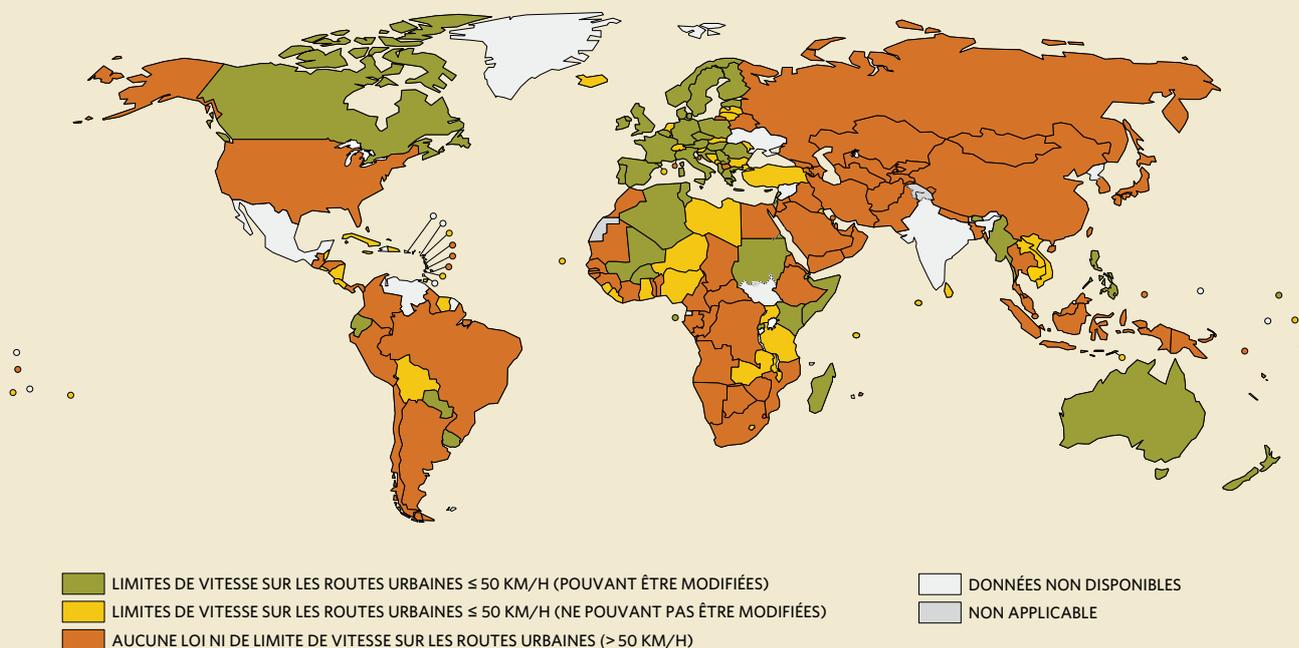
Le NRSC a débuté un autre programme pour installer des stands de «panneaux en forme de sucettes» aux emplacements clés de passages piétonniers, tels que ceux situés près des écoles. Les stands sont disposés de chaque côté de la route et contiennent des «panneaux-sucettes» que les piétons brandissent pour arrêter les véhicules avant de traverser la voie. La NRSC a piloté et évalué cette initiative dans la région ghanéenne de la Volta et lui a reconnu un impact positif. Divers regroupements de sociétés sont devenus des partenaires de la NRSC pour fournir des «stands de sucettes».

Les activités en cours de la NRSC comprennent également la formation de moniteurs de sécurité routière qui interviennent dans les écoles et une collaboration avec le Service d'Éducation du Ghana afin de publier des manuels sur ce thème. À ce jour, 80 000 d'entre eux ont été distribués aux écoliers du pays.

Certes, la NRSC est largement reconnue comme l'une des agences de sécurité routière les plus efficaces d'Afrique. Néanmoins, elle doit faire face à un certain nombre de défis. Par exemple, la Commission n'a actuellement qu'une mission de coordination. Elle ne peut donc pas demander des comptes et se voit obligée de lutter pour pousser d'autres agences gouvernementales à faire de la sécurité routière leur priorité. C'est un problème général, auquel sont confrontées les agences de sécurité routière de l'ensemble du continent.



GRAPHIQUE 7 : LES LIMITES DE VITESSE URBAINE PAR PAYS



Source : OMS, Rapport Mondial sur la Sécurité Routière, 2015.

matière de sécurité routière : typiquement, les nombres officiels de victimes qui y figurent sont au moins trois ou quatre fois plus bas que ceux estimés par l'OMS.

Sans données fiables, il est impossible de cibler efficacement les interventions. Et il est évident que ce manque d'informations est utilisé comme une raison (ou une excuse) pour justifier l'inaction. Dans l'enquête de l'UNECA, de nombreux gouvernements avouent n'avoir fait que des progrès « insignifiants » dans la fourniture d'équipements d'infrastructures destinés aux usagers vulnérables de la route ou dans le développement d'une telle politique. Ce constat est repris dans le rapport mondial de l'OMS, qui souligne que seule une poignée de pays de l'Afrique subsaharienne répondent aux meilleures pratiques de gestion de la vitesse urbaine. L'équation est simple : absence de chemin piétonnier + absence de limite de vitesse = recette pour un désastre.

Bien sûr, il existe de bons responsables soucieux de la sécurité routière qui travaillent au sein des gouvernements à travers tout le continent (voir encadré 3). Mais ils ont besoin d'un soutien plus important de la part de la communauté politique internationale et de leurs propres



Des responsables de la sécurité routière se réunissent au siège de l'UNECA pour faire le point sur le Plan d'Action africain de Sécurité routière.

structures politiques nationales. Les gouvernements sont plus enclins à donner la priorité à des sujets comme la mobilité sécurisée s'il y a une impulsion ou une motivation (tel un financement) ou une pression pour le faire.

Toutefois, il n'y a pas encore d'argumentaire suffisamment convaincant sur ce qui se passe sur les autoroutes et les rues d'Afrique pour déclencher une réponse coordonnée et de haut niveau comme celle fournie contre le paludisme,

le SIDA ou d'autres maladies infectieuses. Parmi les voix extérieures qui peuvent créer un environnement propice pour que la sécurité routière soit prise en compte, l'OMS joue un rôle de premier plan, malgré un financement interne limité pour la prévention des accidents. Elle préconise ainsi une action dans la région dans toute la mesure du possible. Jean Todt, l'envoyé spécial du secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, multiplie les rencontres avec les chefs de gouvernement et les ministres africains et prêche en converti pour la mise en œuvre d'actions¹⁹. L'Union africaine a inclus la sécurité routière dans ses efforts de coordination, sous la direction de sa Commission en charge des infrastructures et de l'énergie. L'objectif est de soutenir le Plan d'Action africain pour la Sécurité routière²⁰. Un forum sur «les transports durables africains», coordonné par le Programme des Nations unies pour l'Environnement a été lancé en 2014 au niveau ministériel. Il s'est donné pour missions de coordonner des stratégies au niveau des pays pour développer des transports durables, assurer leur accessibilité, contrôler les émissions des véhicules, améliorer l'efficacité énergétique aussi bien que la sécurité routière²¹.

Les banques de développement multilatéral ainsi que d'autres partenaires de développement versent de fortes sommes d'argent pour accroître l'infrastructure routière en Afrique. La Banque mondiale, par exemple, soutient les projets de développement urbain. Les Chinois, les Japonais, l'Union européenne et la Banque de Développement africaine financent la construction des principales autoroutes. Et le Royaume-Uni aide à l'extension des routes rurales.

De part leur qualité, ces partenaires peuvent influencer les décisions des gouvernements nationaux quant à la manière de dépenser l'argent. Certains partenaires sont très prescriptifs sur la façon d'utiliser leur financement : ils demandent parfois que les plans et même la construction soit gérés par des entreprises de leurs propres pays. D'autres sont moins directifs et visent à renforcer la capacité des collectivités et des secteurs de construction locaux afin qu'ils puissent construire les routes dans leur pays sur la base de hauts standards de qualité.

Certains partenaires de développement sont fortement engagés dans le domaine de la sécurité routière. D'autres ne le sont pas. Et même ceux qui le sont luttent parfois pour s'assurer que les routes qu'ils financent soient sécurisées, car les gouvernements qu'ils soutiennent ne sont pas, eux, vraiment engagés dans ce domaine. La Banque mondiale s'efforce de traiter cette situation en soutenant la capacité institutionnelle de quelques gouvernements africains²². La qualité de sécurité des propres prêts de la Banque pour le secteur routier s'améliore également : tous les projets routiers doivent maintenant comprendre une composante de sécurité routière. Une nouvelle politique de protection approuvée en août 2016, qui inclue pour la première fois la sécurité routière d'une manière explicite, est en voie d'être appliquée.²³





Le financement reste toujours un problème à la fois pour les gouvernements nationaux et pour les partenaires de développement. À cause des contraintes budgétaires et d'autres exigences qui font partie de la gestion des projets de construction routière, la sécurité est trop souvent négligée : elle est considérée comme un luxe qui peut être supprimée si le financement s'amenuise ou si les délais prescrits ne sont pas respectés. C'est notamment le cas vis-à-vis de la sécurité pour les utilisateurs non motorisés.

La Coalition 3-Étoiles est un regroupement d'organisations qui promeut l'élaboration et la construction de routes plus sécurisées dans les pays en voie de développement, y compris en Afrique²⁴. Elle préconise en particulier que les routes de ces pays soient construites conformément à une norme de sécurité minimale de trois étoiles pour tous leurs usagers (sur une échelle de 1 à 5 étoiles, selon les calculs élaborés par l'iRAP). La Coalition exhorte les institutions telles que la Banque mondiale à adopter formellement ce système d'évaluation. Une telle approche sauvera non seulement des vies mais entraînera des retombées économiques substantielles.

Il reste cependant beaucoup à faire pour garantir que les investissements en matière de mobilité soient conçus pour protéger les plus pauvres et les plus vulnérables. En ce domaine, l'UNECA, la Banque africaine de Développement, le Programme de Transport subsaharien africain et l'Union africaine doivent accentuer leur rôle de leaders en tant qu'institutions clés des pays.

Le besoin d'une réponse devient même plus pressant en raison de la nécessité d'atteindre les Objectifs de Développement durable et à ceux portant sur la mobilité durable. Ce qui suppose un objectif de santé pour la sécurité routière (ODD 3.6) avec une date limite de 2020 et un autre pour les villes d'ici 2030 (ODD 11.2) en promouvant un accès aux transports urbains sécurisés et durables²⁵. Compte tenu de la réelle faiblesse des institutions, du manque de priorité politique (en un certain sens compréhensible avec tant de problèmes sociaux à résoudre) et des difficultés de financement, il est extrêmement peu probable que de nombreux pays d'Afrique subsaharienne améliorent rapidement leur niveau de sécurité routière. Une opération de «tri» est donc nécessaire pour identifier les interventions les plus efficaces, les plus rapides et les moins onéreuses : celles qui stabiliseront le nombre des blessés et des morts dus à la circulation et qui contribueront le plus à développer des programmes sur la santé et l'environnement au cours des années 2020 à 2030. Le but de ce rapport est de présenter quelques suggestions en ce sens.

Comme nous le démontrons dans la section suivante, l'impact humain du mauvais fonctionnement des transports sur les Africains les plus jeunes et les plus vulnérables requiert cette action urgente.

LE COÛT HUMAIN DE RUES DANGEREUSES

L'Afrique Subsaharienne : Un fardeau sur des enfants vivant dans la pauvreté

Dans le monde entier, ce sont les communautés les plus pauvres qui sont les plus touchées par une mauvaise planification des villes et des transports. Cela est encore plus évident dans les quartiers déshérités et les implantations sauvages de l'Afrique subsaharienne, ainsi qu'au sein des communautés situées près des voies périurbaines à grande vitesse, où sévit une «épidémie» d'accidents de la route très peu reconnue et non traitée.

Les enfants sont en première ligne. Chaque jour ils sont exposés, avec peu de protection, aux dangers de la circulation sur le trajet aller-retour de leur école et lors de leurs autres déplacements. Vulnérables sur les routes et incapables de faire face aux conséquences des accidents, comme le montrent les cas exposés ci-dessous, les pauvres et les jeunes souffrent des traumatismes multiples et incessants résultant de ces drames. Bien entendu, ce ne sont pas seulement des enfants qui sont tués et blessés. La perte d'un parent ou d'autres soutiens de famille

peut avoir des effets dévastateurs sur l'économie des ménages et les opportunités d'accès à l'éducation. Elle peut aussi entraîner les familles dans une spirale descendante pour le reste de leur vie.

L'urbanisation et la motorisation de l'Afrique s'effectuent à un rythme soutenu. Le taux de motorisation de ce continent pourrait même s'accélérer considérablement dans le futur. Cependant, comme nous l'avons vu, il conjugue le taux le plus élevé de victimes de la route par habitants et le nombre le plus faible de véhicules. Les populations urbaines d'Afrique augmentent également, avec une croissance estimée de plus de 60 % dans les 15 ans à venir. Ces tendances, combinées à une rapide augmentation du nombre de jeunes gens dans les villes (la fameuse «explosion de la jeunesse») pourraient engendrer une hécatombe de victimes de la route au cours des prochaines décennies. Mais trop de personnes souffrent déjà de ces drames aujourd'hui.

Le réseau d'implantations sauvages qui s'étend autour de Dar es Salam.

Dar es Salam : faibles revenus, risques élevés

Dar es Salam s'urbanise à un rythme alarmant et voit sa démographie exploser : abritant aujourd'hui un peu plus de 4 millions d'habitants, la ville devrait doubler sa population d'ici 2025, selon les projections de la Banque africaine de Développement²⁶. Elle est ainsi en passe de devenir le centre urbain qui s'accroît le plus vite en Afrique. Cette expansion fait entrevoir une prospérité économique, dont témoignent les signes les plus visibles, comme les grues qui barrent la ligne d'horizon, l'agrandissement du port et la prolifération de nouvelles infrastructures. Mais Dar es Salam abrite aussi une extrême pauvreté. Pendant de nombreuses années, la planification urbaine s'est efforcée de faire face à la rapide augmentation de la population et à l'extension galopante de la ville. Sans parler de l'essor des taudis et des implantations sauvages, où vivent plus de 70 % des habitants. Pour les citoyens déshérités, les défis de santé publique sont immenses. On estime que 40 % des résidents de la cité n'ont pas accès à une eau courante propre (mais non potable), et que seulement 5 % d'entre eux bénéficient d'un réseau public d'égout.²⁷ L'environnement urbain expose les personnes vulnérables -et les enfants en particulier- à de graves menaces de santé, dont des épidémies de choléra et de typhoïde régulières. Dans un tel contexte, les accidents de la route jouent un rôle qui n'est que trop prédominant dans la mosaïque des problèmes de santé publique. Pourtant, l'immense fardeau qu'ils imposent aux enfants et aux familles est à peine reconnu. Aux niveaux de sécurité négligeables pour ces communautés se joint ainsi un risque d'exposition intolérable aux accidents de la route.

Sur les rues des nombreuses banlieues pauvres de Dar es Salam, les enfants marchent seuls, exposés à une circulation rapide, forcés d'emprunter des routes sans chemins piétonniers séparés ni passages protégés. Ceux qui ont les moyens de se déplacer par transport motorisé font face à la menace de véhicules non sécurisés, de vitesses excessives et de conditions de routes chaotiques.

La sécurité routière a un lien direct avec la possibilité pour ces enfants de se rendre à l'école. Sans passages sécurisés pour traverser les routes, ni de mesures pour réduire la vitesse des véhicules, beaucoup d'entre eux arrivent en classe en retard. D'autres courent le risque d'être tués ou blessés. Certains ne passent pas leurs examens ou manquent des parties essentielles de leur éducation. D'autres encore ne se remettent jamais d'un accident et ne retournent plus à l'école.

Pour les enfants de Dar es Salam, le chemin vers l'école est dangereux : ils sont confrontés à un flot chaotique de véhicules roulant à toute vitesse et au manque de voies piétonnières sécurisées. Chacun connaît quelqu'un qui a été tué ou blessé par un véhicule. Des membres d'Amend ont parlé avec des élèves de classes primaires qui se sont dits «effrayés» de traverser les routes près de leurs écoles. Nombre d'entre eux marchent seuls, car leurs parents sont occupés à travailler ou à accomplir leurs tâches journalières. Nous leur avons enseigné à demander de l'aide pour franchir les voies, et la plupart le font maintenant. Dans certains quartiers, des patrouilles ont été formées pour les faire traverser. Elles sont constituées d'écoliers plus âgés (de 11 à 13 ans) qui portent des gilets réfléchissants et interviennent parfois en réponse à un grave accident. Toutefois, la plupart des écoles primaires de Dar es Salam ne disposent pas de telles patrouilles. Seules 10 sur 400 écoles en ont. De plus, ces patrouilles ne sont postées que sur les routes qui avoisinent les écoles.



Des élèves de l'école primaire Mkoani de Dar es Salam.

ENCADRÉ 4 :

DART : L'ASSURANCE D'UNE MOBILITÉ «DURABLE» ET SÛRE POUR TOUS



L'Afrique commence à suivre l'exemple de l'Amérique du Sud, et plus récemment de l'Asie, en développant des systèmes de transit rapides de bus facilitant la circulation dans ses villes principales. Le «Lagbus» de Lagos et le «Rea Vaya» de Johannesburg sont ainsi entrés en service depuis plusieurs années.

La réalisation la plus récente est le «DART» (Dar Rapid Transit) de Dar es Salaam. Sa première phase a débuté en mai 2016 avec la mise en place d'infrastructures (notamment des couloirs réservés aux bus) financées par la Banque mondiale, la Banque africaine de Développement et le gouvernement de Tanzanie. D'ores et déjà, le système s'avère populaire auprès de ses utilisateurs grâce à la réduction des temps de parcours.

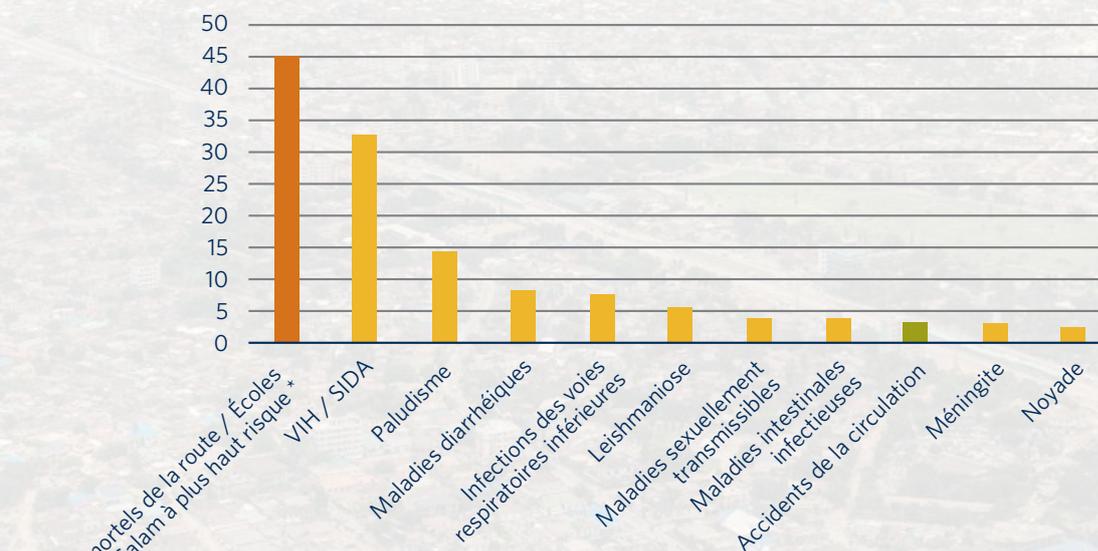
Cependant, la sécurité a été souvent mise en veilleuse au cours du processus de développement du DART. Aucun contrôle de sécurité des routes sur son tracé n'a été entrepris. Et avant le début des opérations, aucune formation complète en matière de sécurité n'a été donnée aux conducteurs, ni de campagne de sensibilisation réalisée auprès des usagers.

En avril 2016, la Banque mondiale a offert une somme modique (environ 70 000 dollars) pour financer un projet de renforcement des capacités en matière de sécurité routière portant sur la première phase du DART (dont le budget total est de 134 millions de dollars). Malheureusement, le travail sur ce modeste projet n'a pas débuté avant que les bus ne soient déjà en service. De nombreux accidents s'étaient alors déjà produits, dont une collision entre un bus du DART et une motocyclette, dont le passager, un garçon de 5 ans, avait été tué.

Il semble que des leçons aient été apprises à Dar es Salaam. La Banque africaine de Développement a en effet récemment entamé une procédure d'appel d'offres pour la mise en place d'un projet plus complet de sécurité routière lors des étapes de planification de la seconde phase du DART. Par l'intermédiaire de l'Initiative Bloomberg pour la Sécurité routière mondiale, l'iRAP, la Banque mondiale et l'Institut des Ressources mondiales conseillent les concepteurs de BRT (Bus Rapid Transit) dans plusieurs villes d'Afrique sur le sujet de la sécurité routière.

Avec un nombre croissant de systèmes de transit rapide de bus en cours d'élaboration dans des villes de tout le continent - Accra, Kampala, Nairobi, etc. - les leçons de DART doivent être appliquées pour éviter toute mort inutile, tout en apportant aux villes africaines en expansion un transport durable dont elles ont grand besoin.

GRAPHIQUE 8 : DÉCÈS / 100 000 HABITANTS (5-14 ANS) EN TANZANIE



Source : IHME, Étude sur la charge mondiale de morbidité (GBD 2013)

* Le taux pour les écoles à plus haut risque est basé sur un échantillon de 15 000 enfants dans 22 écoles

Amend a entrepris une vaste enquête auprès des ménages à partir d'un échantillon de plus de 15 000 enfants de vingt-deux écoles de Dar es Salam. Ces élèves sont issus principalement de foyers à faibles revenus (le revenu moyen familial varie de 100 000 Tsh à 200 000 Tsh par mois, soit environ 50 à 100 dollars). Lorsqu'on extrapole les résultats à 100 000 enfants, le taux de mortalité subi par ces écoles est élevé comparé à celui causé par d'autres crises majeures de santé.

Dans le graphique 8 ci-dessus, les taux de maladies portent sur l'ensemble de la Tanzanie, tandis que celui des accidents mortels de la circulation ne concerne que les vingt-deux écoles de Dar es Salam couvertes par la recherche d'Amend. Néanmoins, ce dernier taux illustre parfaitement l'impact des accidents de la route sur les enfants de 5 à 14 ans. Il équivaut à 45 décès sur 100 000 enfants. Le taux de blessures pour les écoles de Dar es Salam est considérablement plus élevé, avec 1,3 à 1,4 % de l'échantillon de 15 000 élèves victimes d'un accident, ce qui correspond à 1 300 blessures pour une population de 100 000 enfants²⁸.

Au cours des 12 mois écoulés entre la mi-2014 et la mi-2015, Amend a relevé 199 accidents de la route. Sept d'entre

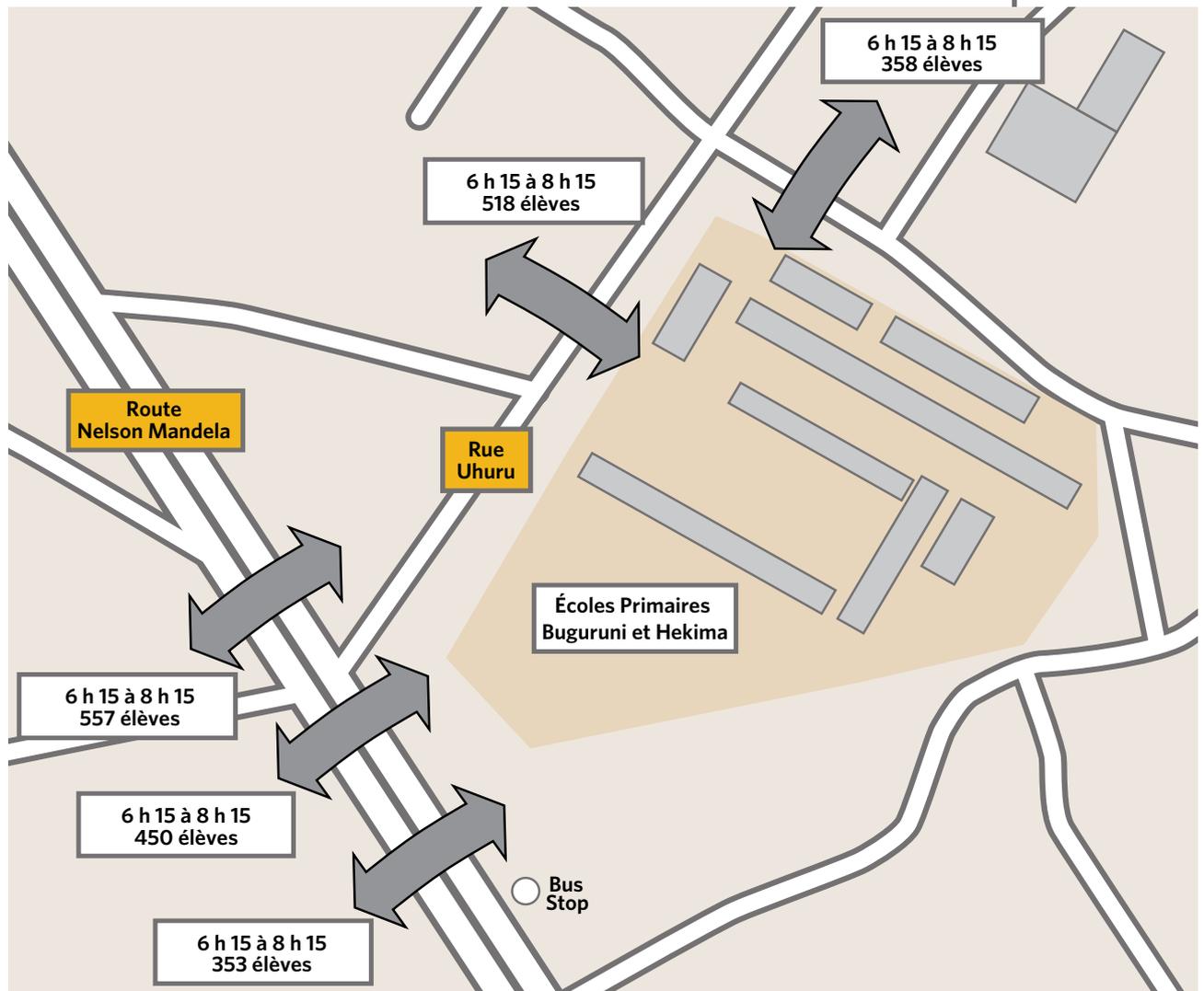
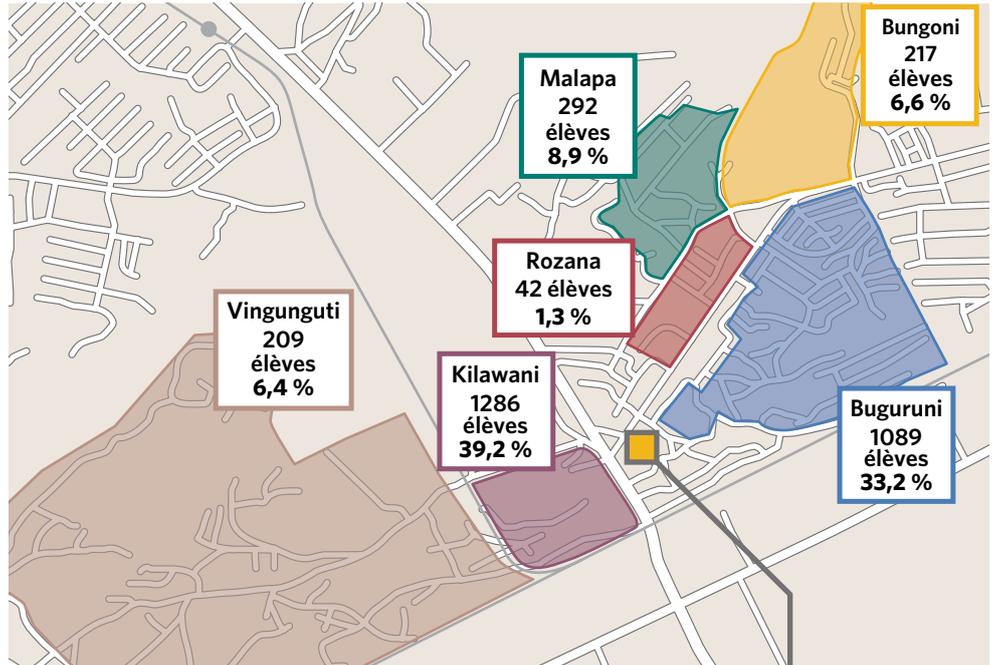


eux se sont soldés par un décès, un par une amputation et treize par des fractures. Cette étude n'est représentative que de 3 % de tous les enfants des écoles primaires de Dar es Salam et ne couvrait que la période comprise entre la mi-2014 et la mi-2015. Pourtant, elle a révélé beaucoup plus d'accidents que ceux que la police de la route a enregistrés dans toute la ville au cours de ces deux années complètes. Les chiffres officiels ne comptabilisent que huit accidents et deux morts d'écoliers en 2014 et seulement cinq accidents et un décès d'écolier en 2015.

LA CHARGE POUR LES ÉCOLES

École primaire de Buguruni & Hekima, Dar es Salam, TZ

- Entourée par deux autoroutes majeures à double voie et une route municipale à voie unique
- Population de l'école (2014) : 2 675
- Taux d'accidents de la route (2014) : 2,2 %
- Environ 59 élèves blessés (au moins un de tué) en 2014



Les coûts hospitaliers

Les frais hospitaliers peuvent être un fardeau majeur pour les familles des accidentés de la route. Ils se chiffrent en moyenne entre 50 à 100 dollars par semaine pour ceux qui souffrent de traumatisme²⁹. A elle seule, une radiographie peut coûter 70 dollars. Une opération bénigne est de l'ordre de 150 dollars et une intervention plus sérieuse peut atteindre plusieurs centaines de dollars. Trop souvent, le coût des traitements privera une famille de ses revenus pour une longue période. Dans certains cas, quand la famille ne peut régler l'opération nécessaire, les docteurs peuvent choisir d'amputer. D'autres ménages emprunteront de l'argent ou vendront quelques-uns de leurs biens afin de pouvoir payer les soins. Certains peuvent décider de repousser le traitement, ce qui aggrave la blessure et réduit les chances d'un rétablissement complet. Les assistants de recherche d'Amend signalent que de telles situations sont courantes à la suite d'un accident de la route. Si l'argent pour payer le traitement n'est pas disponible, les docteurs attendront le plus longtemps possible. Mais face à la succession des cas à traiter, ils seront souvent forcés d'opter pour une amputation plutôt que de se livrer à la chirurgie requise, acte complexe et coûteux mais qui engendrerait de plus grandes chances de réhabilitation.

Pour les citoyens déshérités, qui représentent 70 % de la population de Dar es Salam, un accident de la route mineur peut à lui seul accaparer les revenus d'une famille sur plusieurs mois. Pendant ce temps, ses membres ne peuvent pas travailler car ils doivent s'occuper de celui qui est blessé. Un accident de voiture peut donc avoir des conséquences multiples et à plus long terme : réduction des ressources et des finances de la famille, impossibilité de suivre un emploi continu, imposition d'un lourd fardeau de dette. L'éducation est aussi perdue dans le cas où une grave blessure empêche un enfant de se rendre à l'école

pendant des mois, mais aussi lorsque l'un de ses parents ou celui qui le soigne est blessé ou tué.

Dans les quartiers pauvres de Dar es Salam, la protection des enfants sur les routes est négligeable. Ils sont confrontés à des risques élevés d'accidents, chaque jour et à chacun de leurs trajets, et à leurs multiples conséquences : les blessures elles-mêmes, la perte d'éducation et un impact économique sévère et continu. Quand un accident de la route se produit, l'effet sur la famille peut être catastrophique en l'enfonçant encore plus dans la pauvreté. Cet état de fait n'est nullement limité à Dar es Salam, mais est endémique à la plupart des villes et des grandes agglomérations de l'Afrique subsaharienne.

À Addis Ababa (Ethiopie), Amend a rencontré Solomon, un vendeur de rue unijambiste. Ses parents sont morts tous les deux quand il avait 10 ans. La communauté locale l'a aidé à poursuivre son éducation pendant quelque temps. Mais quand ce soutien s'est arrêté, Solomon a quitté l'école à l'âge de 12 ans. Un jour, en jouant au football, il a couru après le ballon jusqu'à la route et a été renversé par une voiture. Il n'avait pas regardé avant de s'élancer sur la voie.

La conductrice conduisait vite et ne l'avait pas vu. Elle a relevé Solomon, qui saignait abondamment, et l'a mis dans sa voiture pour le transporter vers l'hôpital le plus proche. Mais la jambe droite de l'enfant était très touchée et malgré tous ses efforts, le chirurgien a dû l'amputer en totalité. La conductrice a donné à l'enfant un peu d'argent et elle avait une assurance qui couvrait les coûts du traitement médical. Solomon travaille maintenant comme vendeur de rue dans le même quartier d'Addis Ababa où il a été blessé. Il gagne à peu près 50 dollars par mois en vendant des cigarettes, du chocolat, des kleenex et des cartes à gratter. Son histoire n'est que trop commune : les accidents de la route entraînent une invalidité à vie et la pauvreté.



À Addis Ababa, le vendeur de rue Solomon vit avec moins de 2 dollars par jour, suite à une invalidité causée par un accident de la route.

Nairobi : l'impact sur la pauvreté urbaine

Dans la banlieue de Nairobi, au Kenya, Kibera forme l'un des plus vastes ensembles de taudis au sein de la ville. Les conditions y sont misérables, avec une hygiène publique réduite, la malnutrition, des problèmes énormes de chômage et un taux élevé de maladies telles que le paludisme et la typhoïde. L'infrastructure de Kibera et ses conditions routières sont des plus médiocres. Ses communautés acceptent les accidents de la route comme un fait de la vie et bien qu'il n'y ait que peu d'informations officielles, une brève investigation révèle que les accidents de la route n'y sont, en effet, que trop communs. Des interviews d'enquête menées à l'école Nesco, l'une des plus pauvres des bidonvilles, ont mis en évidence un taux élevé d'accidents. Sur les 225 enfants interrogés dans huit classes de Nesco, près de la moitié avait souffert des suites d'un accident de la route ou avait un membre de sa famille tué ou blessé. Les enfants qui se rendent à l'école chaque jour, la plupart à pied, sont peu protégés : les sentiers piétonniers sont inexistantes ou en piètre état, il n'y a aucun passage sécurisé ni de limitations de vitesse, ou alors, celles-ci restent trop élevées.

Selon le directeur de l'établissement, Solomon Odhiambo, le nombre d'accidents de la route représente un fardeau intolérable : «Faire cette enquête a été très difficile pour moi, raconte-t-il. Les enfants pleuraient pendant les interviews. Ils souffrent encore des suites du traumatisme qu'ils ont subi et des conséquences sur leur famille. Et puis, bien entendu, il y a les répercussions physiques. Nous n'avons pas les installations qui permettraient aux enfants qui ont été blessés d'accéder plus facilement à l'école. Certains ont manqué leur scolarité pendant de longues périodes après avoir été accidentés. Trop souvent, des élèves ne viennent pas à l'école, quand leur famille luttent pour joindre les deux bouts parce qu'un parent ou un autre de ses membres a été tué ou gravement blessé.»

Les familles des écoliers de Nesco sont parmi les plus pauvres de Nairobi. Les parents qui ont un emploi permanent ne gagnent en moyenne que 2 dollars par jour. Cependant, les trois quarts d'entre eux sont au chômage et n'ont pas de revenus. Si les familles parviennent à rassembler suffisamment d'argent pour régler les soins médicaux de leurs enfants, elles ne pourront pas acheter leurs livres scolaires. Et ces enfants manqueront souvent l'école à cause de leurs blessures ou pour s'occuper d'un autre membre de la famille victime d'un accident.

La situation est particulièrement critique dans les secteurs périurbains de Nairobi, livrés à un cocktail mortel composé de routes pavées à grande vitesse,

d'une population croissante dans des implantations en expansion, d'un manque de mesures de sécurité et d'une extrême pauvreté.

L'école primaire Saint Dominic est située à Mwiki, Kasarani, un sous-comté de Nairobi, sur une route à fort trafic et à vitesse élevée. Il n'y a pas de passages sécurisés, peu de chemins piétonniers appropriés et aucune mesure pour limiter la vitesse afin de protéger les enfants de Saint Dominic. Un mélange d'usagers de la route (véhicules, motos bodaboda et vendeurs de rues) se dispute un espace sur la route. Il n'y a pas de passages réservés pour les 1 994 enfants qui marchent chaque jour sur le chemin de l'école.

Eunice Kerubo a 10 ans et est en seconde année de cours élémentaire à Saint Dominic. Elle est l'un des trois enfants d'une famille qui vit de 3 dollars par jour, un revenu typique dans cette banlieue. Eunice a été heurtée par un minibus matatu alors qu'elle traversait la route pour se rendre à l'école. Elle a été emmenée à l'hôpital avec de multiples blessures à la tête, à une jambe et à la poitrine. Ses parents ne pouvaient pas payer la radiographie, si bien qu'Eunice est retournée à la maison sans traitement. Elle a attendu quatre jours avant d'être vue par un médecin et quatre mois plus tard, sa famille essaye toujours de trouver l'argent pour ses soins médicaux. En l'absence de traitement, Eunice a manqué un trimestre scolaire. Quand elle retournera dans sa classe, il est probable qu'elle aura des difficultés à suivre. L'école Saint Dominic signale trois à quatre accidents par mois impliquant ses élèves. La situation de cet établissement est courante. Dans de nombreuses écoles des quartiers pauvres de la banlieue de Nairobi, il n'existe aucune mesure élémentaire pour offrir une protection aux enfants. Une fois affectées par les accidents de la route, les familles ont des difficultés à faire face.

À l'école primaire de Cheleta, située elle aussi dans la banlieue de Nairobi, les conditions de sécurité sont virtuellement inexistantes. Les enfants sont régulièrement heurtés par des voitures et les conséquences sont dévastatrices. L'histoire de Robinson Ongae en est l'exemple. Cet enfant de 13 ans a été heurté par une voiture roulant à vive allure alors qu'il traversait la route près de sa maison. Souffrant de graves blessures à la tête, Robinson a été transféré au Kenyatta General Hospital pour y subir une opération. Contrairement à Eunice, il a reçu un traitement, mais sa famille qui gagne à peine 3 dollars par jour s'est endettée pour régler des frais médicaux vingt fois supérieurs à ses revenus mensuels. L'école de Robinson, sa famille et des amis ont contribué à la facture. Toutefois, ses parents sont confrontés à une dette de longue durée et à une qualité de vie encore plus dégradée, sans parler du traumatisme causé par les blessures de Robinson.

Accra : Donateurs, dysfonctionnement et décès

Les accidents de la route constituent la première cause de mort prématurée au Ghana. L'Organisation mondiale de la santé estime qu'ils provoquent 7 000 décès par an dans ce pays, dont le coût représente 1,6 % de son PIB³⁰. Le nombre de morts a augmenté au cours des dix années passées, bien que les derniers chiffres du gouvernement pour 2013 indiquent un léger recul par rapport à ceux de 2012. Ce qui laisse à espérer que la tendance pourrait s'inverser³¹. Parmi les tués, 42% sont des piétons. Les enfants sont particulièrement vulnérables. Une étude faite par Amend à Accra en 2009 par le biais d'entretiens avec plus de 5 000 enfants de deux communautés a révélé que 172 d'entre eux avaient subi un accident de la route dans les 12 derniers mois³².

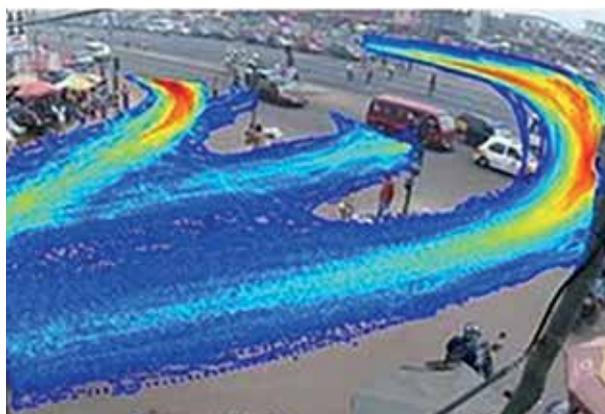
Sur les dix secteurs d'Accra qui présentent le nombre le plus élevé d'accidents, six sont traversés par l'autoroute N1. Celle-ci a été réhabilitée grâce au financement de l'agence américaine Millennium Challenge Corporation. Inaugurée en 2012, elle a été surclassée comme une autoroute à trois voies à grande vitesse baptisée «Autoroute George W. Bush». Bien qu'elle ait ainsi gagné en rapidité et en capacité de circulation, de nombreux aspects de sa conception ont visé à incorporer des conditions de sécurité améliorées. Cependant, il subsiste des problèmes particuliers autour de ses embranchements, ainsi que des conflits entre piétons et véhicules, dus notamment au manque de passages sécurisés pour traverser ses voies.

Le secteur d'Abeka se trouve au nord-ouest de la ville et au sud de l'autoroute N1. Les quartiers qui la bordent, de Kwashieman en passant par Lapaz et Abeka, sont classés comme «poches de haute pauvreté». Quelques salariés aisés y habitent, mais le niveau de revenus peut y descendre jusqu'à 2 dollars par jour. La pauvreté totale, estimée à travers des indicateurs tels que les revenus, les équipements de traitement des déchets, l'approvisionnement en eau, les services urbains et l'habitat, donnent une classification de «haute pauvreté». L'Autoroute N1 a été construite au milieu de la communauté de Kwashieman et la divise en deux. Dans la journée, des centaines de personnes font la queue pour traverser ses six voies où sillonnent des véhicules roulant à plus de 130 kilomètres par l'heure. Des familles entières se tiennent au bord de la chaussée pour tenter de la franchir afin de se rendre au travail ou pour accéder aux services et aux écoles.

L'iRAP a effectué des évaluations sur les routes d'Accra. Elles ont mis en évidence que certaines sections de la

N1 relèvent du niveau minimum de sécurité des routes 3 étoiles pour les occupants des véhicules, mais que les aménagements pour les piétons restent médiocres et les vitesses élevées. Pour l'iRAP, la majorité des routes d'Accra atteignent au mieux la classification 1 ou 2 étoiles en ce qui concerne la sécurité de leurs usagers les plus vulnérables.

À Abeka, l'Institut mondial des Ressources (IMR) a entrepris d'analyser l'embranchement de la N1 proche de Lapaz pour y étudier les conflits entre les véhicules et les piétons. Les données recueillies indiquent qu'en 2013, il y a eu 38 accidents entre ces deux types d'usagers, soit le sixième taux le plus élevé de tous les secteurs d'Accra, bien qu'aucun n'ait été mortel. La carte des «points chauds» qu'a dressée l'IMR localise les zones rouges où ont lieu les conflits les plus importants entre les piétons et les véhicules.



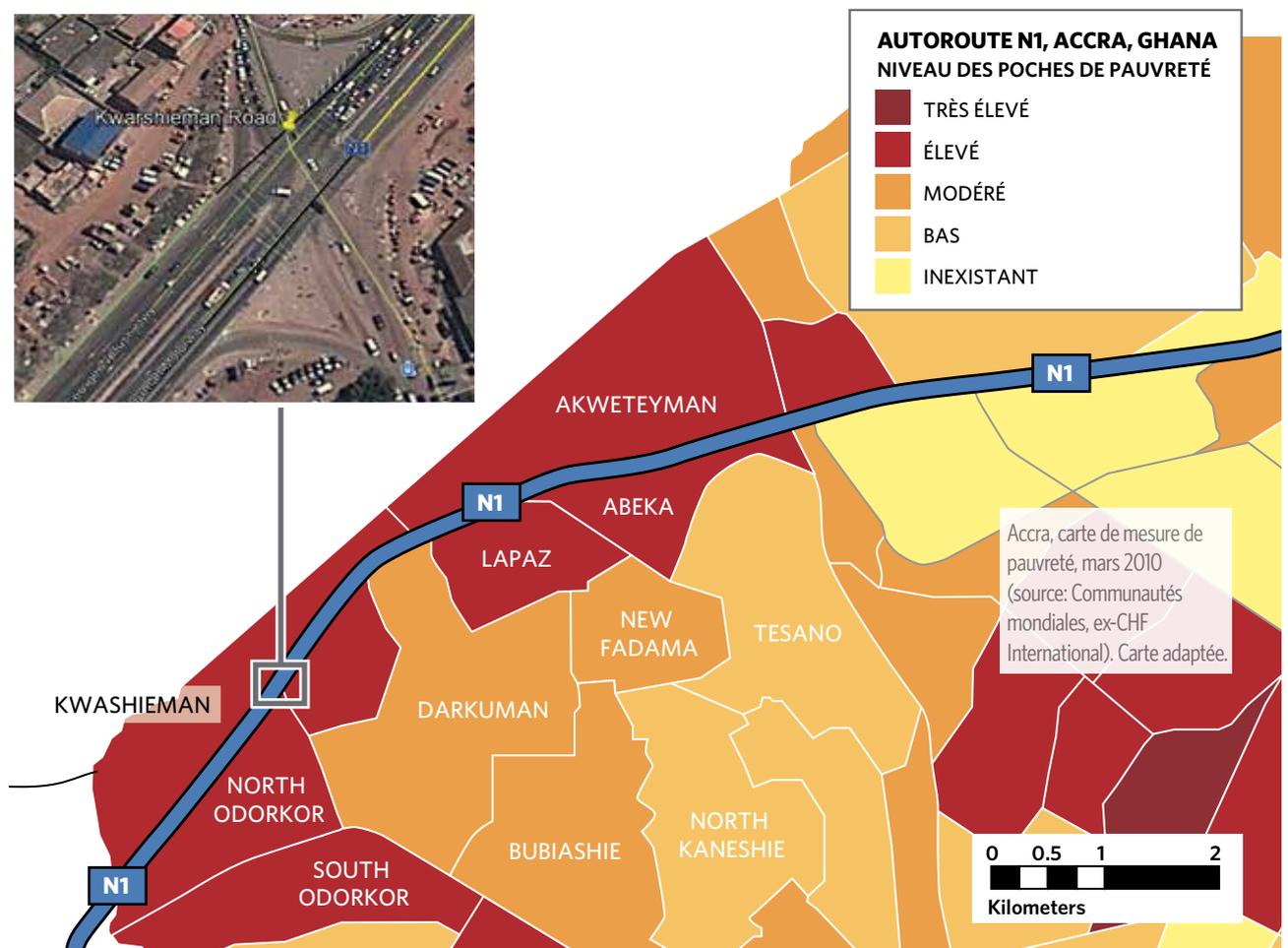
Les familles pauvres du Ghana manquent de protection sur les routes.

Les enfants qui fréquentent les écoles situées aux abords de l'autoroute N1 sont exposés à des risques, même s'ils n'ont pas besoin de la traverser. Car le danger les guette toujours lorsque les voitures roulant à grande vitesse la quittent pour rejoindre les routes secondaires. L'École Christ Mission n'est ainsi qu'à 750 mètres de la N1. Elle accueille environ 200 élèves âgés de 5 à 15 ans et il y eu trois accidents dans les 12 derniers mois sur les routes environnantes. Les enfants sont pour la plupart issus de ménages à faibles revenus variant de 2 à 8 dollars. Un ralentisseur de type dos d'âne est installé devant la grille d'entrée de l'école, mais à part cela, il n'y a aucune autre mesure de sécurité. A lui seul, l'impact du dos d'âne est limité : il faudrait instaurer une gestion plus globale de la vitesse. Un élève de l'école Prince of Peace Basic, située à 700 mètres de l'autoroute N1, a aussi souffert d'un grave accident de la route l'an passé. De nombreux autres incidents touchant des enfants se sont produits autour de cet établissement.

LE COÛT HUMAIN DE RUES DANGEREUSES



La circulation à Accra : des piétons et une diversité de véhicules à proximité



Le code de la route de l'écolier à Kinshasa

En 2011, la République démocratique du Congo (RDC), et plus particulièrement la ville-province de Kinshasa, a connu d'importants bouleversements de son paysage urbain liés au développement rapide des infrastructures routières sous l'impulsion du programme de modernisation du gouvernement. La croissance démographique de la ville de Kinshasa a également eu pour conséquence l'augmentation substantielle du parc automobile, aujourd'hui estimé à 500 960 véhicules enregistrés³³, et du nombre d'utilisateurs de la route.

Le pays compte plus de 18 millions d'élèves âgés de 6 à 18 ans, qui représentent 22 % de sa population³⁴. Ils doivent souvent parcourir de longues distances à pied sur le chemin de l'école, dans un contexte de visibilité limitée en raison de leur petite taille, mais aussi du manque d'éclairage public. Bien que la sécurité routière soit intégrée dans le programme des classes primaire et secondaire depuis 1978, son enseignement n'est pas effectif dans les écoles de Kinshasa. Cela entraîne, à court terme, un comportement à risque des enfants sur le chemin de l'école, et plus globalement sur l'ensemble des routes. Et à moyen terme, la découverte tardive du code de la route par la majorité des personnes qui conduisent en RDC. En effet, cette découverte se fait généralement lorsqu'elles achètent leurs véhicules privés ou alors lorsqu'elles sont dotées de véhicules de service.

Pour contribuer à la lutte contre l'insécurité routière, Handicap International (HI) a développé des activités de promotion du code de la route de l'écolier. Le projet a été lancé lors de la 3e Semaine mondiale des Nations unies pour la Sécurité routière dédiée aux enfants et à l'occasion de la première tenue de cette semaine d'actions en RDC. Impliquant directement les écoliers et les enseignants,



le projet a permis d'intensifier les actions pour rendre la sécurité routière effective en milieu scolaire.

Les enseignants ont été dotés de supports d'information. Le code de l'écolier en vigueur en RDC depuis 1978 n'avait en effet jamais été révisé et était devenu rare dans les écoles, voire inexistant dans certains établissements, où le cours qui lui était dédié avait disparu du cursus scolaire. Grâce à la mise à disposition par le Centre national de la Prévention routière (CNPR) du manuel du code de la route de l'écolier (L'écolier, la voie publique et le code de la route), une équipe d'experts composée de membres de HI et du CNPR a revu et révisé l'intégralité du manuel. Les adaptations ont été faites aussi bien au niveau de la forme que du fond. Des illustrations graphiques expliquent ainsi la signification des ampoules à silhouette d'enfant qui s'éclairent sur les feux de circulation récemment installés à Kinshasa. Le choix des panneaux explicités a porté sur ceux qui sont les plus utiles dans la vie des écoliers (enfants et adolescents).

Lors de la célébration de la 3e Semaine mondiale des Nations unies pour la Sécurité routière dédiée aux enfants, les écoliers d'un complexe scolaire de Kinshasa ont été mobilisés comme ambassadeurs pour porter le message de sécurité routière auprès des autorités politico-administratives de la RDC. Ils leur ont demandé une plus grande sécurité sur les routes en général et sur le chemin de l'école en particulier. Ils ont également diffusé du matériel didactique pour éduquer et sensibiliser leurs camarades dans d'autres écoles de la capitale. Parmi ces outils figure un tableau d'acquisition de bons réflexes lors de la traversée d'une route. Il indique les comportements à adopter pour franchir une route au moment où sont tués la majorité des enfants victimes d'un accident de la circulation.

En marge de la seconde phase du projet, la société civile (ONG locales de sécurité routière), soutenue par HI, continue de mettre en œuvre des actions de sensibilisation dans les écoles de Kinshasa.



Ouagadougou : Les impacts de la prolifération des deux-roues

On appelle parfois Ouagadougou «la capitale des deux-roues» à cause du nombre impressionnant de ces engins qui y roulent. La circulation routière est dominée par les bicyclettes (23,7 % du trafic modal), cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes. L'ensemble représente plus des trois-quarts du trafic modal. Le nombre de véhicules à deux-roues immatriculés chaque année a en effet quadruplé en l'espace de dix ans, passant de 56 483 en 2005 à 238 342 en 2014. Et ces chiffres n'incluent que les véhicules à deux-roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³³⁵. La part des deux-roues non soumis à immatriculation est de l'ordre de 25 à 35 %. La progression moyenne du nombre d'immatriculations pour les véhicules à deux roues motorisés est de 20 % par an, contre 10 % pour les voitures.

La rapide augmentation du parc de véhicules à deux-roues s'accompagne d'une forte implication des utilisateurs de ces engins dans les accidents de la circulation routière en raison d'une méconnaissance ou du non-respect du code de la route³⁶. De 2005 à 2015, les deux-roues ont été impliqués dans 61,56 % des accidents de la circulation routière. Dans ce cas, les blessures à la tête et au cou ou les traumatismes crâniens et cervicaux sont la principale cause de décès, de traumatisme grave et d'invalidité parmi les usagers de motocycles et de bicyclettes. Les traumatismes à la tête sont d'autant plus répandus que l'usage du port du casque reste marginal (environ 9 % des utilisateurs de motocycles). Pour protéger les utilisateurs des deux-roues contre les traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation routière, le gouvernement du Burkina Faso a très tôt réglementé le port du casque. Mais la réglementation n'est pas appliquée et la population reste réticente à porter le casque pour diverses raisons (faible



communication et sensibilisation sur l'utilité du port du casque, prix élevé et type de casques non adapté au chaud climat, absence de casque homologué sur le marché). Les enfants sont particulièrement exposés : il n'est pas rare d'observer des parents transporter plusieurs enfants sans casques sur un motocycle.

Ces traumatismes crâniens exigent le plus souvent des soins spécialisés ou de longue durée, et génèrent donc des coûts sociaux élevés pour les survivants, leur famille et leur communauté. Le coût moyen des soins pour les patients s'élève à 400 000 francs CFA (environ \$750), somme excessive pour la majorité des Burkinabè³⁷.

Les impacts environnementaux de cette prolifération des deux-roues sont aussi considérables, notamment sur la qualité de l'air et le volume sonore. La quasi-totalité des substances émises par les véhicules motorisés sont nocives à la santé. Elles peuvent entre autre avoir une incidence sur les avortements spontanés chez la femme, affecter les fonctions rénales et pulmonaires et augmenter la pression artérielle. Elles retardent le développement intellectuel des enfants et provoquent des troubles de comportement. Les résultats des recherches du «Projet pilote de lutte contre la pollution de l'air à Ouagadougou» révèlent qu'entre 1999 et 2005, le taux de rejet de CO (monoxyde de carbone) a augmenté de 59 % et celui de CH (acétylène) de 13 %. Ces deux polluants sont principalement émis par les deux-roues.³⁸

Il est donc plus qu'impérieux de trouver une solution à la prolifération des véhicules à deux-roues motorisés au Burkina Faso afin de juguler les conséquences socioéconomiques et environnementales de leur utilisation. Une politique de transport en commun plus forte s'impose, impliquant le renforcement conséquent du parc de véhicules de la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO), l'aménagement des couloirs d'autobus et l'ouverture du transport en commun à d'autres exploitants privés.

ÉTUDE DE CAS 1 : Moussah N'Diaye, 32 ans, conducteur de taxi à Abidjan (Côte d'Ivoire)

Moussah N'Diaye est un jeune homme de 32 ans qui a eu un accident récemment. Le samedi 3 Mars 2018, il se rendait dans sa voiture à Soubré, une ville du sud-ouest de la Côte d'Ivoire, en compagnie de son neveu et d'un ami pour déposer chez sa sœur des équipements qu'elle avait achetés pour la construction de sa nouvelle école.

«La route était tellement mauvaise», répète Moussah trois fois de suite. Entre Divo et Lakota, l'état déplorable de la chaussée oblige en effet les véhicules à emprunter la voie opposée pour éviter les nombreux nids de poule. Moussah essayait de contourner un trou quand dans un virage, il a vu arriver une autre voiture en face de lui. En essayant d'éviter la collision, le jeune homme a plongé sa voiture dans un profond ravin. Mais il avait oublié d'attacher sa ceinture après s'être arrêté pour acheter des bananes plantains et a été éjecté de son auto. Moussah est le seul passager à être sorti de l'accident dans un état critique. La moitié de son visage était blessé, ainsi que sa tête, ses lèvres et la plus grande partie de son torse. Les docteurs sont toutefois soulagés qu'il n'ait pas subi de traumatisme crânien, mais Moussah s'inquiète de ne plus jamais retrouver son visage d'avant.



ÉTUDE DE CAS 2 : Aissatou Pouye, 10 ans, élève en primaire à Dakar (Sénégal)

Aissatou Pouye est une jeune fille de 10 ans en classe de CE2 à l'école El Hadj N'Diaye. Ses parents -un père gendarme et une mère au foyer- luttent pour survivre. Aissatou vit et étudie dans la commune de Pikine. Son école se trouve au fond d'un vallon, dont une route escalade chacun des versants. Beaucoup de camions, de voitures et de charrettes tractées par des chevaux dévalent ses pentes sans se soucier du danger qu'ils font courir aux enfants.

Un bon matin de mars 2017, pendant la récréation, Aissatou a traversé la route en courant pour aller s'acheter quelque chose à grignoter de l'autre côté. Elle a heurté une pierre et est tombée sur la chaussée. Une charrette qui descendait la pente à vive allure n'a pas pu s'arrêter à temps et a percuté la petite fille, la blessant gravement à la tête. Le conducteur a pris la fuite, laissant Aissatou sur la route, baignant dans son sang. Ses camarades de classe ont appelé leur maître, qui l'a transportée à l'hôpital proche de l'école.

L'hôpital a refusé de soigner l'écolière tant que le montant intégral des frais ne lui aurait pas été payé. Le directeur de l'école a dû vider sa caisse en tout urgence pour venir au secours d'Aissatou, car elle n'arrêtait pas de saigner. La jeune fille a raté trois jours de classe avant d'y retourner, malgré les intenses douleurs qu'elle ressentait à la suite de la suture de son crâne.

Aissatou promet de ne plus jamais courir en traversant la route, mais cela n'élimine pas le danger quotidien que les enfants courent sur les routes de Pikine.

ÉTUDE DE CAS 3 : Lucy, 10 ans, élève d'école primaire à Lusaka, Zambie

Lucy, 10 ans, vit avec sa tante veuve et trois autres enfants dans un petit appartement de location dans une zone à faibles revenus de Lusaka.

Chaque jour, elle se rend à son école, distante d'environ un kilomètre. Avec ses amis, elle fait le trajet à pied, en suivant une route très fréquentée qu'il leur faut aussi traverser pendant les heures de pointe.

Un matin de juillet 2016, alors que Lucy cheminait le long de la route, elle a été heurtée par un véhicule qui est sorti de la chaussée pour venir mordre sur l'accotement de terre où elle marchait. Le conducteur ne s'est pas arrêté, laissant l'enfant allongée sur le sol. Un autre s'est arrêté, l'a mise dans sa voiture et l'a transportée en hâte à l'hôpital. La jeune fille était blessée à la tête et au visage et avait une jambe cassée.

La tante de Lucy vend des légumes au marché local. L'argent qu'elle gagne constitue le seul revenu de la famille. C'est donc sa grand-mère qui a dû parcourir les 600 kilomètres qui séparent son village de Lusaka pour venir au chevet de sa petite-fille.

Les frais d'hôpital et la nourriture de Lucy sont pris en charge par l'Etat. Mais la grand-mère de Lucy, elle, ne reçoit pas de quoi se nourrir gratuitement. C'est pourquoi chaque jour, après avoir fini son travail au marché, la tante vient à l'hôpital pour lui apporter son repas. En plus du coût de la nourriture, celui du transport s'élève à 2 dollars par jour. La majorité du revenu de la tante, soit environ 100 dollars par mois, est ainsi dépensé d'une manière ou d'une autre pour les soins de Lucy.

De plus, la grand-mère de Lucy se soucie du maïs resté à sa ferme, dans son lointain village : elle aurait dû maintenant l'avoir récolté et vendu au marché. La tante et la grand-mère se tracassent également pour la réadaptation de Lucy à sa sortie de l'hôpital. Elles se demandent si elle sera capable de marcher normalement et si elle n'aura pas pris du retard par rapport aux autres élèves de sa classe.



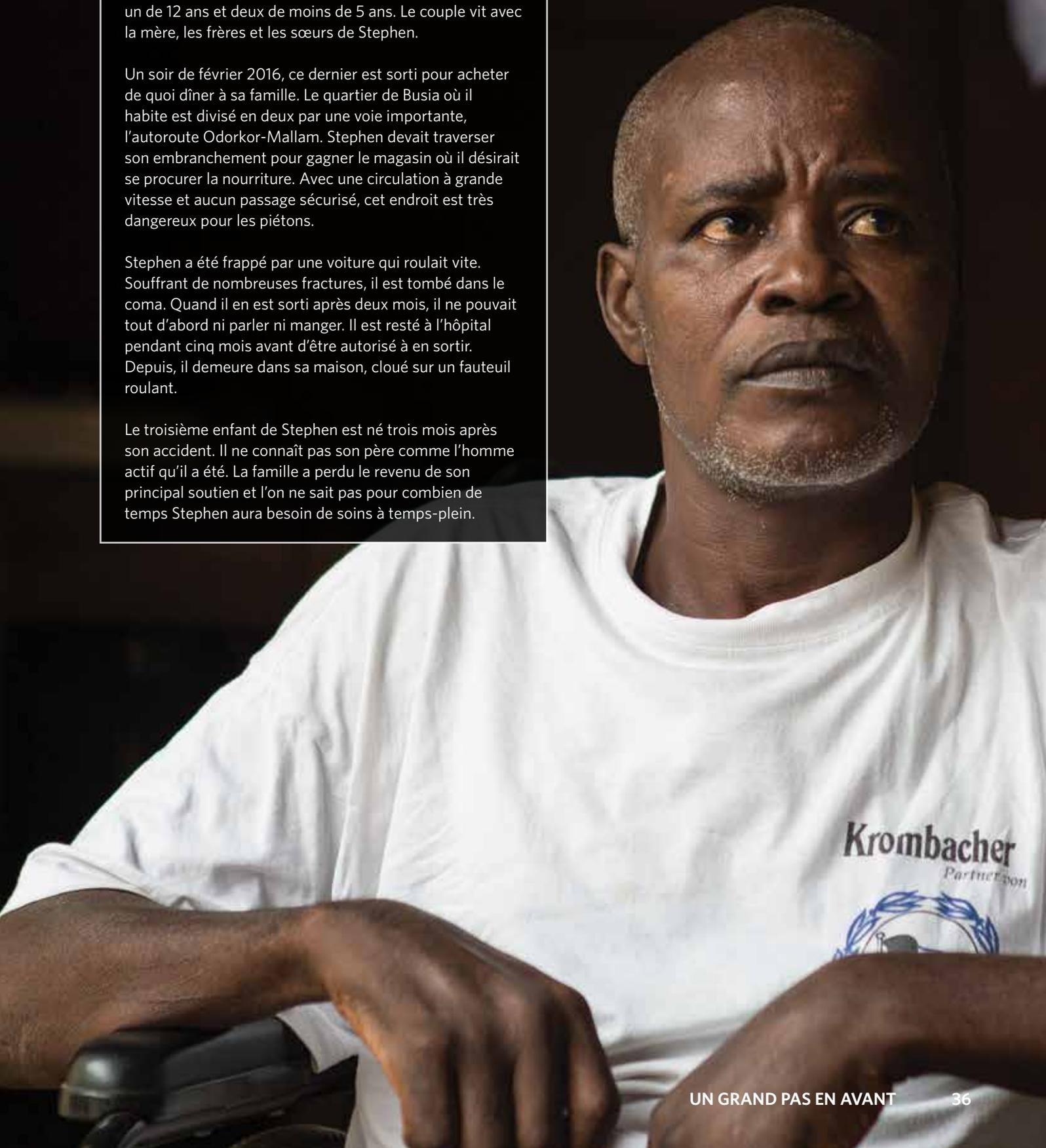
ÉTUDE DE CAS 4 : Stephen, 48 ans, menuisier à Accra, Ghana

Stephen et son épouse sont les parents de trois enfants, un de 12 ans et deux de moins de 5 ans. Le couple vit avec la mère, les frères et les sœurs de Stephen.

Un soir de février 2016, ce dernier est sorti pour acheter de quoi dîner à sa famille. Le quartier de Busia où il habite est divisé en deux par une voie importante, l'autoroute Odorkor-Mallam. Stephen devait traverser son embranchement pour gagner le magasin où il désirait se procurer la nourriture. Avec une circulation à grande vitesse et aucun passage sécurisé, cet endroit est très dangereux pour les piétons.

Stephen a été frappé par une voiture qui roulait vite. Souffrant de nombreuses fractures, il est tombé dans le coma. Quand il en est sorti après deux mois, il ne pouvait tout d'abord ni parler ni manger. Il est resté à l'hôpital pendant cinq mois avant d'être autorisé à en sortir. Depuis, il demeure dans sa maison, cloué sur un fauteuil roulant.

Le troisième enfant de Stephen est né trois mois après son accident. Il ne connaît pas son père comme l'homme actif qu'il a été. La famille a perdu le revenu de son principal soutien et l'on ne sait pas pour combien de temps Stephen aura besoin de soins à temps-plein.

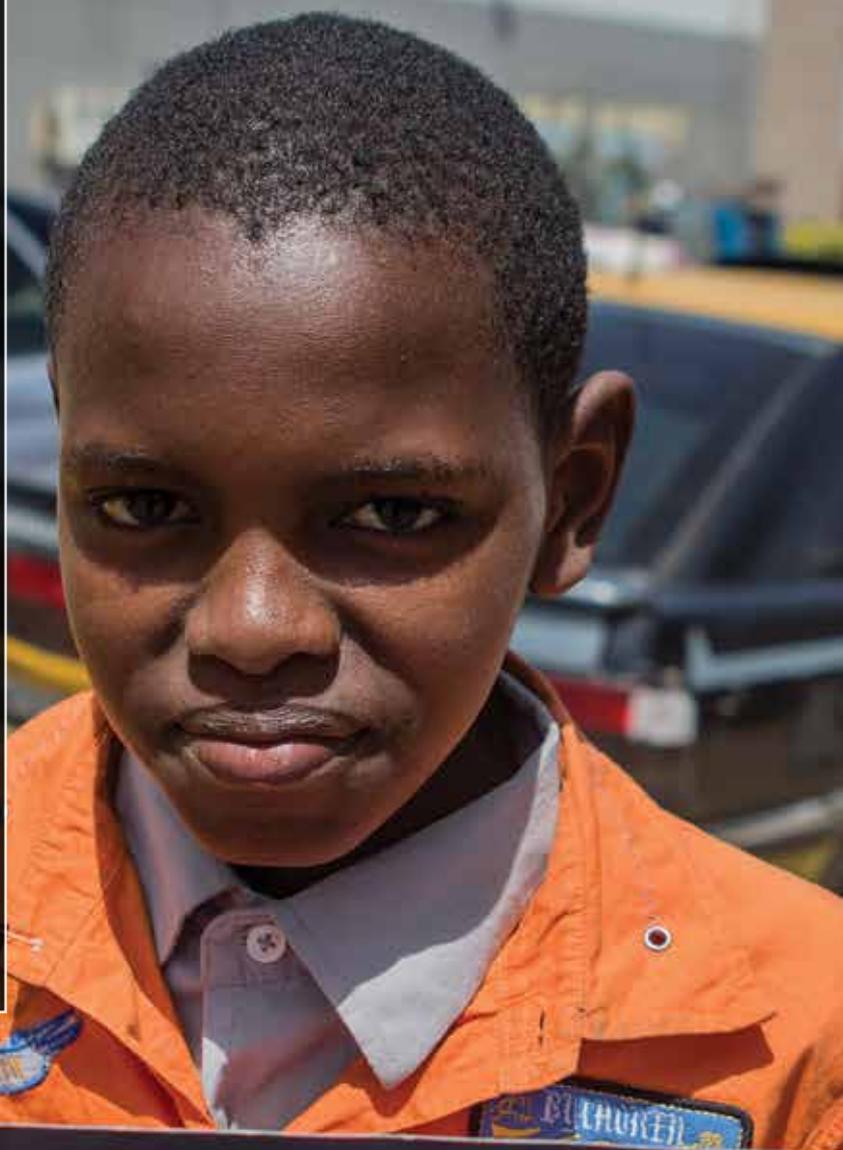


ÉTUDE DE CAS 5 : Boubacar Diallo, 11 ans, élève d'une école primaire de Dakar (Sénégal)

L'une des conséquences des accidents de la route est l'énorme impact financier qu'ils suscitent sur les victimes et leurs proches. C'est ce que la famille Diallo a vécu un vendredi matin de l'année passée, quand un scooter a heurté Boubakar lors de son trajet vers l'école.

Pourtant, le garçon affirme avoir bien regardé de chaque côté de la route avant de la traverser. Il ne comprend toujours pas d'où est venu ce scooter roulant à vive allure. Il s'est évanoui sur le coup et s'est réveillé quelques minutes plus tard, avant qu'on ne l'emmène à l'hôpital du Grand Yoff. C'est son genou qui a été le plus blessé. On lui a mis des attelles en fer, puis un plâtre pendant deux mois. Boubacar n'est pas allé à l'école durant dix jours. Par la suite, il a dû rater plusieurs heures de cours pour aller consulter un médecin. Aujourd'hui, le jeune écolier souffre encore, surtout le matin, et boite un peu quand il marche.

De plus, son accident a plongé sa famille dans un gouffre financier. Boubakar est en effet le fils d'un boulanger et d'une mère au foyer, mais il n'est pas le seul enfant de la maisonnée. Si bien que sa maman a dû sacrifier tout l'argent qu'elle avait économisé en vendant des «cakes» (petits gâteaux sénégalais) à la sauvette. En quelques semaines, c'est le fruit de plusieurs années de travail que la famille Diallo a ainsi dépensé.



LUTTEZ POUR
#EVERYLIFE



ÉTUDE DE CAS 6 : Cira Camara, 50 ans, agent d'accueil à Dakar (Sénégal)

«Plus JAMAIS ça !» Ce sont les mots que Cira Camara répète aujourd'hui en commémoration des années difficiles qu'elle a vécues. Cira se rappelle comme si c'était hier du 23 Septembre 1978, ce jour qui a changé sa vie en quelques secondes.

Avec son père, elle revenait de vacances de la Casamance dans un car qui malheureusement roulait trop vite. En voulant doubler une voiture, il est entré en collision frontale avec un autre véhicule. La porte du car a immédiatement sectionné la jambe droite de Cira, la laissant handicapée à vie. La jeune fille, âgée à l'époque de 11 ans, s'est évanouie sur le champ. Ce n'est qu'à la morgue que l'on s'est rendu compte qu'elle n'était pas morte, mais juste inconsciente ! Cira, qui était en classe de CE2 à l'époque de l'accident, est restée six mois à l'hôpital et a donc raté une année scolaire entière.

Aujourd'hui elle a 50 ans, est mère de trois enfants et travaille en tant qu'agent d'accueil au Centre de Formation de la Sécurité Routière de TOTAL. Elle regarde son parcours le cœur serré et ne souhaite à aucun enfant de la nouvelle génération qu'un tel drame lui arrive. La vie n'a pas été facile pour Cira, mais son envie ardente de réussir et l'amour que sa famille lui a démontré ont fait d'elle une battante.

ÉTUDE DE CAS 7 : Cecilia, 10 ans, élève d'école primaire Dar es Salam, Tanzanie

Cecilia a 10 ans. Elle vit avec son père et sa grand-mère dans une seule pièce en location dans une zone à faibles revenus de Dar es Salam. Chaque jour, elle se lève tôt pour aider sa grand-mère à faire chauffer le chai (thé) avant de se préparer pour aller l'école.

Son père part tôt pour accomplir son travail de vigile. Sa grand-mère est trop âgée pour marcher longtemps. Cecilia part donc seule pour l'école. Mais elle rencontre toujours des amis sur son trajet et ensemble, ils parlent, plaisantent et rient. Un matin, au début de 2016, elle a été heurtée par une moto qui roulait à toute vitesse sur le sentier piétonnier. Elle a été renversée et blessée à la tête. Le chauffard ne s'est pas arrêté.

Cecilia a été transportée en urgence par un enseignant vers un hôpital où elle a passé une radiographie et où ses blessures ont été nettoyées et pansées. Elle a été autorisée à quitter l'hôpital le soir même, mais au cours des semaines suivantes, elle y est retournée de nombreuses fois pour voir un médecin et passer des contrôles.

La situation financière de la famille de Cecilia est précaire. Son père ne gagne pas plus de 100 dollars par mois, ce qui est à peu près la moyenne pour les zones à faibles revenus de Dar es Salam. Les enfants des familles qui vivent dans de telles conditions sont les plus exposés aux blessures sur les routes. Les quartiers qu'elles habitent sont congestionnés et leurs infrastructures sont souvent négligées et parfois délibérément endommagées. Il n'existe aucune culture d'adhésion aux règles, y compris les règles routières, et la présence de policiers au bord des chaussées est rare. Les enfants n'ont pas d'exemples à suivre, même pas parmi ceux qui pourraient leur montrer comment utiliser les routes en toute sécurité.

Le père et la grand-mère de Cecilia luttent pour payer le coût de son traitement médical. Ils ont dû emprunter l'argent auprès de leur famille élargie et de leurs voisins et sont encore endettés de plus de 100 dollars, l'équivalent d'un mois de salaire pour leur foyer.

A la charge financière sur la famille s'ajoute l'impact émotionnel pour Cecilia et sur son éducation. La jeune fille a manqué à peu près un mois d'école et bien qu'elle y retourne maintenant chaque jour, elle n'exécute pas son travail aussi bien qu'avant : elle a des difficultés à se concentrer et prend du retard sur les autres élèves.



ÉTUDE DE CAS 8 : Modester, 41 ans, agent sanitaire bénévole Rufunsa, Zambie

Modester est une mère célibataire de six enfants. Elle vit dans un district rural à quelques 80 kilomètres de Lusaka, la capitale de la Zambie. Elle est bénévole au centre de soins local, dont elle reçoit moins de 50 dollars d'honoraires par mois, et tient un petit commerce pour compléter ses revenus.

En juillet 2016, elle se rendait à un enterrement dans un taxi collectif surchargé. Le conducteur conduisait trop vite et a perdu le contrôle de son véhicule. Il a quitté la chaussée et n'a pu éviter une voiture garée sur le bord de la route. Le taxi a fait trois tonneaux avant de s'immobiliser.

Un conducteur qui passait a vu l'accident. Il s'est précipité pour donner de l'aide et a chargé les blessés dans son véhicule pour les emmener à l'hôpital. Modester avait les deux bras et une jambe cassés et des blessures au cou et à la cage thoracique. Les docteurs ont estimé qu'elle devait rester à l'hôpital pendant plusieurs mois.

La mère de Modester s'occupe de ses six enfants, mais la jeune femme ne peut pas lui envoyer de l'argent car elle n'a plus de revenus. La plupart de ses frais hospitaliers ainsi que ses médicaments et sa nourriture sont gratuits. Les autres dépenses, telles que celles engendrées par sa mère et ses enfants lorsqu'ils lui rendent visite à l'hôpital, sont couvertes par la famille élargie et les amis.

La plus grande peur de Modester est d'être handicapée de façon permanente et d'être ainsi incapable de retourner au travail pour subvenir aux besoins de ses enfants. Les conséquences de l'accident l'affectent physiquement autant qu'émotionnellement.



MARCHER : UN OBJECTIF DE RECONNAISSANCE DES DROITS



Cet écolier s'assoit au milieu d'une route très fréquentée de Dar es Salam pour protester contre les blessures infligées à l'un de ses camarades.

Quand un enfant doit s'asseoir au milieu de la route pour arrêter la circulation afin de protester contre un véhicule en excès de vitesse qui a blessé son camarade, il est évident que des changements s'imposent. Dans ce cas, à Dar es Salam, la manifestation impromptue des collègues d'un élève blessé a eu pour résultat l'installation d'un ralentisseur. Mais des blessures ou des décès similaires, et des protestations du même genre se produisent régulièrement dans les villes d'Afrique. Le droit de se déplacer en toute sécurité est un droit de l'homme, un droit civil. Un droit qui a besoin d'être reconnu et mis en œuvre.

De nombreux pays de l'Afrique subsaharienne souffrent d'un manque de soutien institutionnel ou d'une capacité d'intervention limitée en matière de sécurité routière. Dans ce contexte, se concentrer sur l'assurance que toutes les routes et les rues urbaines où les enfants se déplacent en marchant soient sécurisées et praticables contribuerait largement à réduire le nombre des accidents et à encourager la mobilité non motorisée. Prendre des mesures à grande échelle sur une période de cinq ans pour aménager des chemins piétonniers et limiter la vitesse urbaine en réduisant la circulation et en restructurant les routes, pourrait produire des résultats immédiats et constituer les fondations des décisions à venir. Que faudrait-il donc faire d'un point de vue pratique ?

Des champions politiques

En premier lieu, la volonté politique doit être renforcée. Les chemins piétonniers et les pistes cyclables ne sont guère pris en compte dans les grands projets de génie civil et ne suscitent pas le même prestige qu'un nouveau pont ou une nouvelle autoroute. Les voies piétonnières ne doivent plus être considérées comme des ouvrages d'appoint, mais être reconnues et célébrées comme les pierres angulaires de la viabilité urbaine et d'une approche stratégique de la santé publique. Pour la communauté internationale des donateurs, aussi bien que pour leurs homologues nationaux et les bienfaiteurs privés, elles devraient représenter un équipement aussi essentiel que les filets de protection contre les moustiques porteurs du paludisme. Les dirigeants des banques multilatérales de développement, si diserts sur les nombreuses questions de santé publique, sont largement silencieux sur ce sujet. Ironiquement, ces aménagements pourraient pourtant alimenter leur portefeuille de prêts, qui est leur gagne-pain. Il est temps pour Jim Kim (le président de la Banque mondiale) et ses confrères, de s'exprimer fortement sur les bénéfices pour la santé que génèrent les chemins piétonniers sécurisés et les limitations de vitesse.

Au sein des pays, les responsabilités sont souvent divisées, c'est pourquoi personne ne peut se faire l'avocat de la sécurité des piétons. Au Kenya par exemple, la responsabilité



de la construction et de la gestion des routes urbaines est répartie entre l'Autorité des Routes urbaines du Kenya et l'Autorité nationale des Autoroutes du Kenya. Une troisième institution, l'Autorité nationale de Sécurité routière (NTSA) se charge d'initier et de gérer les règles de sécurité routière. Mais comme c'est souvent le cas, la NTSA se focalise plus sur les comportements des usagers de la route que sur la conception de projets fondamentaux telles que les infrastructures. Au Kenya comme dans de nombreux autres pays africains, établir un organisme de coordination renforcerait la prise en compte des besoins des piétons par les politiques et dans la mise en œuvre de programmes. Cet organisme, qui pourrait être une «Autorité nationale de Chemins piétonniers» ou une «Coalition des Écoles sécurisées», serait chargé d'établir un réseau complet de sentiers protégés et de s'assurer qu'il s'agit d'un élément fondamental de tout transport et plan urbain.

Construire une telle coalition d'intérêts fait partie de l'objectif de l'initiative «Partager la route» conduite par le Programme des Nations unies pour l'Environnement (PNUE)³⁹. Ses responsables travaillent avec les gouvernements africains et les autorités des villes pour encourager le développement et la gestion de la «mobilité active» ou d'un «transport non motorisé», ainsi que pour placer l'usage de la marche et du vélo au centre de la planification des transports urbains (voir encadré 5). À Nairobi, des travaux préparatoires pour développer un plan stratégique (qui ont obtenu un financement important de la municipalité) ont été cofinancés par le Département britannique pour le Développement international à travers son programme «Adaptation renforcée et résilience au changement climatique au Kenya». Promouvoir les bénéfices de l'activité mobile pour des stratégies de faible émission de carbone et pour la lutte contre les maladies non transmissibles en favorisant l'exercice physique et en réduisant la pollution de l'air : tout cela peut générer de nouveaux soutiens politiques et, de façon cruciale, de nouvelles sources de financement.

ENCADRÉ 5 :

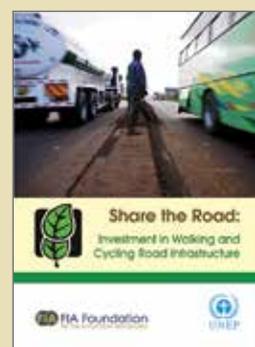
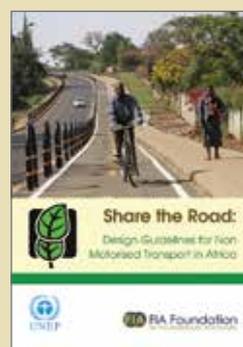
LE PNUE : TRAVAILLER AVEC LES AUTORITÉS PUBLIQUES POUR «PARTAGER LA ROUTE»



Les dirigeants de Nairobi, lors du lancement de la «Stratégie de transport non motorisé» de la ville, en mars 2015

L'importance de promouvoir la sécurité des piétons et les infrastructures cyclables par une gamme d'objectifs liés aux politiques de l'environnement -ce qui comprend la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air- a incité le Programme des Nations unies pour l'Environnement (PNUE) à lancer l'initiative Share the Road (Partager la Route). Ses responsables travaillent avec des gouvernements et des autorités urbaines du monde entier pour encourager le développement, l'aide financière et la mise en œuvre de politiques de «transports non motorisés» (TNM).

À Nairobi, où 500 piétons ont été tués en 2014 (sur un total de 700 morts sur les routes), le PNUE a travaillé avec les municipalités pour développer une politique de TNM qui privilégie l'investissement dans des chemins piétonniers et de pistes cyclables. Dans la capitale du Kenya, presque la moitié des usagers de la route sont des piétons, mais les mises de fonds favorisent les véhicules motorisés d'une façon disproportionnée. Le PNUE a articulé un fort message d'équité en plaidant en faveur du financement d'infrastructures piétonnières et cyclables. Aujourd'hui, le Conseil du gouvernement de la ville de Nairobi s'est engagé à investir près de 20 % des fonds alloués à la



construction de routes aux TNM et aux infrastructures de transport public qui leur sont liées. Cette politique agira comme un catalyseur pour créer un réseau cohérent et confortable de chemins piétonniers, pistes et voies cyclables, espaces verts et autres aménagements de soutien. Ceci conduira à l'introduction de lois et de règles pour garantir que les équipements et terrains de TNM soient privilégiés.

L'initiative «Partager la Route» est financée par des donateurs incluant la FIA Foundation, le Département du développement international du Royaume-Uni (DfID) et l'Agence allemande de Coopération internationale (GIZ). Elle a travaillé avec les autorités publiques d'autres villes africaines, dont Kampala (Ouganda), Kigali (Rwanda) et Bujumbura City (Burundi). Le programme comprend des séminaires et des manifestations destinés à sensibiliser le public ; des projets à valeur d'exemples pour inciter les investissements en matière de mobilité active (réattribution d'espaces routiers aux voies piétonnières et cyclables, meilleure liaison intermodale entre les centres de transports publics) ; et un planning stratégique à plus grande échelle visant à augmenter les financements en faveur de la mobilité active. L'initiative soutient également les autorités publiques du Nigeria, où une politique pour les cyclistes et piétons a été développée pour la ville de Lagos à partir de 2016 et le plan de transports national modifié en ce sens. Des plans similaires ont été mis en place au Ghana en 2017.

Des mesures spécifiques aux enfants sont aussi promues dans le cadre de l'initiative «Partager la Route», y compris des outils pour instaurer des voies sécurisées sur le trajet de l'école. Une piste cyclable et un chemin piétonnier ont été ainsi rénovés sur l'avenue des Nations unies, où cette institution a installé son siège de Nairobi. Les travaux ont été motivés par le décès de deux écoliers sur cette route. L'aggravation de la pollution liée à la circulation dans de nombreuses villes d'Afrique et l'impact de la mauvaise qualité de l'air sur la santé et les poumons des enfants sont autant de raisons supplémentaires de promouvoir des modes de mobilité durable. Avec l'accroissement de la motorisation en Afrique, le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote dus aux gaz d'échappement ont vu chacun leurs émanations progresser d'environ 5 % par an depuis 2005. Selon certaines estimations, le continent pourrait ainsi générer entre 20 et 30 % de leur production mondiale d'ici à 2030. Grâce au partenariat dirigé par le PNUE pour des combustibles et véhicules propres, les efforts pour supprimer le plomb et réduire le soufre contenus dans les carburants, ainsi que les progrès dans la technologie des moteurs non polluants, ont donné des résultats importants à travers le continent. Parallèlement, décourager la dépendance de la voiture en offrant des alternatives écologiques attractives, sûres et facilement accessibles, est un aspect crucial de la réponse politique.



A Nairobi, l'initiative Share the Road du PNUE a permis de doter l'avenue des Nations unies d'une nouvelle piste cyclable et d'un sentier piétonnier rénové.



La motorisation dans des villes comme Nairobi aggrave l'exposition à la pollution de l'air due aux émissions des véhicules.

Concevoir un «système sûr»

Il n'est guère utile d'aménager des sentiers piétonniers ex nihilo sans examiner la manière dont les piétons interagissent avec les autres usagers de la route. La gestion de la vitesse des véhicules devait être au cœur des stratégies de protection des enfants, via une démarche orientée vers un «système sûr» d'infrastructures et une nouvelle conception des rues pour créer un environnement «indulgent». Cette approche peut être soutenue par des stratégies de répression, de sensibilisation et d'éducation visant à la fois les conducteurs et les enfants. Mais dans le contexte de communautés pauvres dans des pays africains aux revenus faibles et moyens, un maintien de l'ordre constant et performant peut être difficile à garantir. L'approche la plus efficace à court terme serait sans doute d'instaurer des mesures de modération du trafic qui forcent physiquement les véhicules à ralentir – parce qu'il n'y a pas d'alternative- combinées avec des sentiers piétonniers et des pistes cyclables séparées et dotées de passages sécurisés.

Limiter la vitesse pour minimiser l'énergie cinétique produite lors d'un accident de la route est essentiel afin de développer un environnement routier «indulgent». C'est d'autant plus vrai dans les zones urbaines et périurbaines où les véhicules motorisés roulent très près d'un nombre important de piétons, de cyclistes et autres usagers de la route vulnérables. Comme ce rapport le souligne, les études menées par l'iRAP dans plusieurs pays Africains montrent que plus de 95 % des routes avec une vitesse de

40 km/h ou plus ne disposent pas de chemins piétonniers viables⁴⁰. La vitesse élevée des véhicules, associée à des équipements pour piétons insuffisants, y engendre des conséquences épouvantables.

La mise en place d'une infrastructure sécurisée a prouvé son efficacité dans toutes les situations, même dans les pays à faibles ou moyens revenus. Elle peut aboutir à une «victoire éclair» pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, y compris les piétons et les enfants. Des ONG telles qu'Amend, l'iRAP, le Partenariat mondial pour la Sécurité routière⁴¹ (GRSP en anglais) ou l'Institut mondial des Ressources⁴² démontrent, à travers des projets menés dans plusieurs pays de l'Afrique subsaharienne, que des systèmes d'infrastructures localisés préviennent les enfants des blessures et du stress et réduisent le fardeau économique et social qui résulte des accidents.

Il existe toute une gamme de systèmes d'infrastructures rentables pour protéger les piétons et les usagers de la route vulnérables sur tous les types de réseau routier, y compris dans les quartiers et sur les routes menant aux écoles. Les améliorations d'infrastructures pour s'attaquer au problème de la vitesse dans le voisinage des écoles comprennent des passages protégés adéquats, des feux de circulation, des pistes cyclables et des chemins piétonniers dotés de clôtures, une signalisation routière, des ralentisseurs, des marquages au sol et des programmes de réduction de la vitesse. L'introduction de telles contre-mesures augmente le niveau de sécurité ou le «classement par étoiles» d'une route. L'iRAP estime ainsi que les accidents de la route diminuent de moitié chaque fois qu'une route gagne une étoile.





Former des ingénieurs

Il existe tout un éventail d'excellents conseils parfaitement transférables à une conception moderne et globale des rues. Citons, à titre d'exemples, le Guide mondial de la conception des rues édité par la coalition américaine NACTO (Association nationale des Responsables des Transports urbains⁴³), ou la boîte à outils «Concevoir des villes plus sûres» du programme EMBARQ⁴⁴. Cependant, trop d'ingénieurs routiers continuent à travailler sur des modèles dépassés centrés sur l'automobile, qui accentuent le dysfonctionnement de la mobilité. Au Kenya par exemple, le manuel sur la conception des routes date de 30 ans. Mais ce n'est pas seulement un problème africain : des questions identiques sont soulevées dans des villes comme New York ou New Delhi.

Il faut entreprendre un effort systématique d'action et d'éducation à tous les niveaux. Il ne suffit pas de convaincre les politiciens et les responsables au sommet de la hiérarchie si l'ingénieur du district reste indifférent à la mise en œuvre des plans. Apporter la preuve de la nécessité d'action par des projets pilotes et instaurer la confiance est fondamental. Introduire de la flexibilité dans les rythmes et la pratique des ingénieurs de l'administration locale, plutôt que d'essayer d'imposer de nouvelles idées de façon didactique, peut être un procédé long et parfois frustrant, mais débouchera sur de meilleures perspectives de réussite finale. Des ateliers dirigés par l'Institut mondial des Ressources dans le cadre de l'Initiative Bloomberg pour la Sécurité routière mondiale fournissent ainsi une assistance aux ingénieurs des villes d'Accra (Ghana) et d'Addis Ababa (Ethiopie). Ils visent à adapter les nouveaux modèles de conception au contexte local et à améliorer les conditions routières pour les enfants et tous les usagers vulnérables de la route⁴⁵.

En Tanzanie, Amend a travaillé avec le président du «Bureau de l'Administration régionale et du Gouvernement local» pour donner des conseils détaillés aux ingénieurs

des districts afin de leur permettre et de les encourager à considérer les questions spécifiques de sécurité relatives aux motos dans les zones rurales. Ces conseils résultaient de trois années de recherches soutenues par le «Partenariat d'Accès à la Communauté africaine» (AFCAP) initié par le gouvernement britannique. De telles initiatives sont nécessaires pour comprendre et développer des conseils sur les problèmes de sécurité auxquels sont confrontés les usagers vulnérables de la route dans les villes africaines.

Le manque de dirigeants est l'un des facteurs majeurs et contraignants sur l'ensemble du secteur des transports africains, et c'est particulièrement le cas de la sécurité routière. Alors que le nombre de véhicules, y compris les motos à haut risque, a augmenté de façon spectaculaire dans les récentes années, le secteur des transports souffre d'un manque de dirigeants ayant la capacité de répondre aux mutations et de doter le pays de règles ou d'infrastructures adéquates.

Pendant de nombreuses années, le développement des routes africaines a été mené par une petite communauté d'experts voyageant à travers le continent pour conseiller les gouvernements et élaborer des manuels. Beaucoup de ces experts approchent maintenant l'âge de la retraite et leur nombre au sein des nouvelles générations est insuffisant pour répondre aux défis croissants auxquels le continent doit faire face.

Le «Programme de Développement de Direction du Secteur des Transports», soutenu par le Département britannique pour le Développement international à travers le Partenariat d'Accès à la Communauté africaine⁴⁶, a pour but de relever ces défis en aidant à former les futures générations de dirigeants professionnels qualifiés. La sécurité routière est l'un des domaines clés qui doit être inclus dans ce programme. Les donateurs des secteurs bilatéraux et philanthropiques doivent verser beaucoup plus d'argent pour augmenter le niveau de formation et le transfert de connaissances.

ENCADRÉ 6 :

DES MODÈLES DE CONCEPTION POUR PROMOUVOIR UNE MARCHÉ À PIED PLUS SÛRE

Intitulé «Concevoir des villes plus sûres», le guide de référence de l'Institut mondial des Ressources présente clairement une panoplie de mesures que tous les urbanistes et autorités de transports peuvent déployer pour réduire les accidents de la route et encourager la marche et le cyclisme. Ces approches peuvent être considérées comme un «vaccin» contre la vitesse de circulation et les accidents de la route. Elles devraient être adaptées aux conditions locales et appliquées de façon libérale dans les centres urbains africains. Quelques exemples clés de traitement de routes d'une relative simplicité sont décrits ci-dessous. Le guide est disponible sur www.wri.org.

LES BASES POUR DES TROTTOIRS SÛRS

Les trottoirs et les chaussées ou chemins piétonniers sont des espaces entre la route et les bâtiments dédiés aux piétons. Un trottoir bien équipé s'accommode à l'usage des piétons et du mobilier urbain aussi bien que les éléments de l'aménagement paysager tels que les lampadaires, les panneaux de signalisation routière, les bornes d'incendie, les bancs, les boîtes à lettres et à journaux, les parcmètres, les poubelles, etc.



RALENTISSEURS DE VITESSE

Les ralentisseurs sont de petites sections de chaussée surélevées qui peuvent réduire les vitesses à une certaine limite en fonction de leur hauteur et de leur longueur. Ces ouvrages sont des élévations artificielles de la chaussée. Ils sont souvent conçus comme une portion d'un cercle, d'un trapèze ou d'une courbe sinusoïdale. Ils peuvent aussi être conçus pour cibler différentes vitesses et ne sont pas réservés aux rues à faible circulation. Dans l'idéal, les ralentisseurs permettront aux véhicules de rouler à la vitesse visée d'une façon constante sur une route, plutôt que de ralentir et d'accélérer avant et après leur passage.

ARMOTISSEUR DE VITESSE

Les amortisseurs de vitesse sont des dispositifs installés pour ralentir la circulation. Ils sont conçus comme plusieurs petits ralentisseurs installés sur la largeur de la route et avec des espaces entre eux. Ces ouvrages forcent les voitures à ralentir, mais à la différence des ralentisseurs, ils facilitent le déplacement de véhicules plus larges - tels que les bus ou les ambulances - qui peuvent les chevaucher.



CHICANES

Les chicanes sont des virages artificiels créés pour ralentir la circulation. Elles conduisent à une réduction de la largeur de la chaussée, sur un côté ou sur ses deux côtés. Certaines sont construites en forme de zigzag décalé, qui empêche le conducteur de rouler en ligne droite. Elles peuvent ainsi réduire les vitesses des véhicules aussi bien sur une route à une voie qu'à deux voies.

DES ESPACES SÛRS POUR APPRENDRE ET JOUER

Les portions de route proches des terrains de jeux d'enfants, des parcs, des écoles et des centres communautaires requièrent une attention particulière pour la sécurité des piétons. Les enfants sont plus exposés que les adultes aux collisions avec des véhicules motorisés en raison de l'imprévisibilité de leurs activités et de leurs mouvements.



ENCADRÉ 7 :

CLASSEMENT PAR ÉTOILES DE LA SÉCURITÉ : LE TRAVAIL DE L'IRAP EN COLLABORATION AVEC LES COMMUNAUTÉS LOCALES D'AFRIQUE DU SUD

Dans les zones urbaines examinées par l'iRAP, 95 % des routes utilisées par les piétons et avec des vitesses de circulation supérieures à 40 km/h n'ont pas de chemin piétonnier officiel. Dans les zones rurales, ce pourcentage atteint les 99 %. L'iRAP est une association caritative internationale basée au Royaume-Uni. Elle a entrepris des études dans des pays africains subsahariens comprenant l'Éthiopie, le Kenya, le Ghana, le Nigeria, la Tanzanie et l'Afrique du sud. Elle collabore avec leurs administrations routières pour fournir des études de sécurité indépendantes sur les autoroutes interurbaines et les rues des villes. L'iRAP utilise l'analyse des risques pour classer les routes selon un nombre d'étoiles allant de 1 (les plus dangereuses) à 5 (les plus sécurisées). Elle mesure ainsi la performance de sécurité d'une route donnée pour l'ensemble de ses usagers. Dans les pays de l'Afrique subsaharienne qui participent à ses études, 94 % des routes sont classées en 1 ou 2 étoiles en matière de sécurité piétonnière. La méthodologie de l'iRAP est maintenant largement utilisée à travers le monde. Elle façonne la stratégie et la mise en œuvre de programmes majeurs de réhabilitation et de gestion des routes dans des pays à hauts revenus tels que les États-Unis, le Royaume-Uni ou l'Australie, ainsi que les géants au nombre de voitures croissant et à revenus moyens tels que le Brésil, le Mexique, la Chine et l'Inde.



L'équipe du projet dédié au programme pilote de Khayelitsha comprend les dirigeants de la communauté, la police, les administrations routières, les donateurs, des experts de santé publique, l'atelier Takalani Sesame et les conseillers de l'iRAP.



STAR RATING
FOR SCHOOLS

Les évaluations de l'iRAP incluent souvent les routes qui bordent les écoles. Mais en Afrique du Sud, l'association fait partie d'un projet de recherche qui vise spécifiquement les trajets vers l'école dans les communautés urbaines. Dans le projet pilote qu'elle conduit dans le township de Khayelitsha, la mise en place d'un passage piétonnier pour traverser en sécurité une route passant devant une école a été calculée de manière à réduire de 85 % les risques d'accidents pour les enfants. Ce projet est un exemple de la façon dont les infrastructures peuvent être mises en œuvre efficacement afin d'améliorer la protection dans une communauté à faibles revenus.

Le projet de Khayelitsha, l'une des municipalités les plus défavorisées d'Afrique du Sud, était coordonné par l'ONG locale ChildSafe (Enfant en Sécurité), un membre du réseau mondial Safe Kids Worldwide (Enfants en Sécurité). Il était financé par les dons des sociétés Janssen Pharmaceuticals, Worley Parsons et IVECO, via le Fonds pour la Sécurité routière, et par la FIA Foundation. L'appui institutionnel provenait de la ville de Cape Town et des administrations routières RTMC et SANRAL. La police a aussi joué un rôle important en tant que membre de la coalition du projet. L'une des écoles sud-africaines concernée par les projets de l'iRAP est celle de Sivile Primary. Pour s'y rendre, les enfants affrontent chaque jour des véhicules roulant à 90 km/h en traversant l'autoroute Jeff Masemola. Avant la mise en œuvre de l'initiative «Écoles sûres», un taux élevé d'accidents y était signalé. Plus de 15 % des écoliers indiquaient qu'ils avaient été victimes d'incidents à des degrés divers et la vaste majorité réclamait que des actions soient entreprises pour les garder en sécurité sur les routes. Une «analyse de conflit» a identifié les

circonstances dans lesquelles les enfants traversant pour se rendre à l'école étaient mis en danger par des véhicules roulant à grande vitesse. Une moyenne de 39 «conflits» a ainsi été enregistrée pendant les heures de pointe sur leurs trajets quotidiens vers et depuis l'école.

Le projet combinait l'évaluation de la performance de sécurité des routes environnantes et un argumentaire pour persuader l'autorité locale de mettre en œuvre des mesures d'amélioration. Celles-ci comprenaient un programme de formation des professeurs et un programme d'enseignement sur la sécurité routière destiné aux enfants, tous deux conçus par l'atelier de l'équipe sud-africaine Takalani Sesame en fonction du contexte culturel et environnemental local. Les évaluations des routes par l'iRAP étaient effectuées à l'aide de tablettes portables. Le projet a bénéficié d'un investissement de 86 000 euros pour aménager des infrastructures plus sûres aux abords des écoles pilotes choisies par l'autorité locale de Cape Town. Il s'agissait principalement d'un nouveau passage pour les enfants contrôlé par des feux de circulation et associé à des mesures de modération de trafic. L'investissement dans les programmes d'évaluations et de formation a été, quant à lui, estimé à 20 000 euros par école, une fois les coûts de recherche et développement soustraits du budget. On a calculé que le danger pour les enfants a été réduit de 85 % à la suite de l'installation du passage protégé.

Une étude plus large avec l'assistance technique de l'iRAP est maintenant en cours sur dix écoles de la province du KwaZulu Natal. Elle est coordonnée par la section sud-africaine du Partenariat mondial pour la Sécurité routière et est également soutenue par Janssen Pharmaceuticals. Avec l'appui de FedEx, l'iRAP développe aussi un outil basé sur une application afin d'évaluer la sécurité du trajet routier vers l'école. Cette application pourrait permettre aux communautés locales de noter la performance de sécurité des routes et d'exiger des réparations auprès des autorités publiques, une étape importante pour «démocratiser» le concept.



Avant : les enfants étaient exposés sans protection à un trafic à grande vitesse.



Après : un nouveau passage protégé avec des feux de circulation et une limitation de vitesse a réduit le danger d'environ 80 %.



Les ingénieurs locaux ont travaillé avec l'iRAP pour évaluer la sécurité en utilisant des tablettes portables.

ENCADRÉ 8 :

LE PROGRAMME «SARSAI» D'AMEND SAUVE DES VIES

«Avant que le passage piétonnier et les ralentisseurs ne soient installés à l'extérieur de notre école, les véhicules ne s'arrêtaient pas pour nous permettre de traverser la route. Il fallait que nous demandions à l'homme de la sécurité de nous aider à le faire... Une fois, mon amie Amina a été heurtée par une voiture et blessée à sa jambe gauche. Ce n'étaient que des blessures légères, mais ensuite, j'avais toujours peur de franchir la route. Maintenant je me sens plus en sécurité quand je suis sur la route. Je sais que si j'attends au passage protégé, les voitures s'arrêteront et me permettront de traverser, et je ne serai pas heurté par un véhicule.»

Rebecca Tumaini

14 ans, élève à une école SARSAI de Dar es Salaam

Le programme d'Amend intitulé «Évaluations et améliorations de la sécurité routière dans les zones scolaires» (SARSAI en anglais) a pour but de réduire les accidents de la circulation autour des écoles de l'Afrique urbaine, où il est prouvé que les enfants courent de grands dangers.

Amend cartographie et suit la progression de la situation de la sécurité routière au voisinage des écoles primaires dans les villes africaines subsahariennes où ses membres travaillent, par des visites personnalisées et des appels téléphoniques aux proviseurs de chaque établissement. Alors que tous les enfants de l'Afrique subsaharienne urbaine encourent des risques d'accidents plus élevés que ceux des pays développés, chaque ville abrite de nombreuses écoles où les chiffres d'accidents sont choquants.

En Tanzanie par exemple, Dar es Salam a environ 360 écoles primaires administrées par le gouvernement. Quand Amend a étudié ces écoles, plus de 50 % d'entre elles avaient au moins un élève qui avait été blessé dans un accident de la route au cours de l'année passée. Un examen plus approfondi des écoles à haut risque a montré qu'au moins 22 d'entre elles avaient plus de 1 % de leurs élèves blessés dans des accidents de la route chaque année. C'est sur ces écoles à haut risque qu'Amend cible son programme SARSAI.

Celui-ci implique la mise en place d'une évaluation systématique des zones voisines des écoles, ainsi que l'identification et la mise en œuvre de mesures pour améliorer la circulation routière. Ce travail comprend :

- Une évaluation standardisée des zones scolaires par l'analyse du comportement habituel des enfants, de l'attitude des conducteurs et des autres usagers de la route et des infrastructures physiques.
- L'engagement du gouvernement et de la communauté.
- L'identification de mesures appropriées pour améliorer la sécurité et basées sur l'évaluation réalisée.
- La mise en œuvre de mesures, y compris des améliorations d'infrastructures (ralentisseurs, bornes pour protéger les zones piétonnières, chemins piétonniers, systèmes de signalisation, nouvelles barrières d'écoles, etc.) et une éducation sur la sécurité routière dans les écoles et la communauté, et
- Le suivi et l'évaluation du projet.

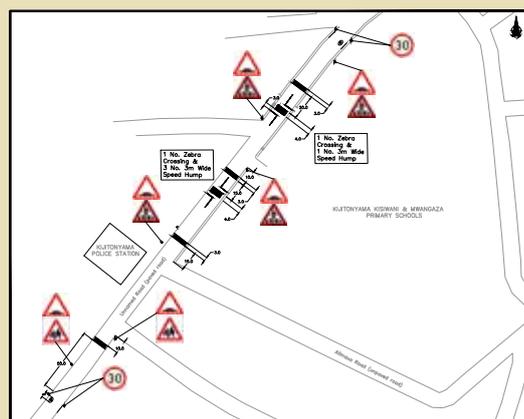
SARSAI est une opération peu coûteuse -en moyenne à peine 25 000 dollars par zone scolaire- et réalisable immédiatement. Il ne faut que quelques jours pour mettre en place les infrastructures après que les accords gouvernementaux aient été obtenus, que l'analyse du site ait été réalisée et que les consultations avec les communautés aient été achevées.

Plus important : SARSAI fonctionne ! Amend, en partenariat avec les Centres américains pour la Prévention et le Contrôle des Maladies, a conduit sur plusieurs années une évaluation de l'impact de ce programme sur une population donnée. Son analyse a mis en évidence que SARSAI a conduit à une réduction statistiquement significative du nombre d'enfants victimes d'accidents

de la route. Chaque année, un traumatisme lié à un accident de la circulation est évité pour 286 enfants scolarisés dans les écoles intégrés au programme SARSAI. De tous les programmes de sécurité routière, c'est le premier qui a prouvé que l'on peut réduire le nombre de victimes d'accidents de la route chez les enfants d'Afrique subsaharienne.

Bien sûr, à long terme et à grande échelle, les ONG ne peuvent pas être dans le business de la construction d'infrastructures sûres. C'est là le travail des gouvernements. C'est pour cela qu'Amend et ses partenaires, y compris le FIA Foundation et Child Health Initiative (l'Initiative pour la Santé de l'Enfant), utilisent l'exemple de SARSAI étayé par ses données pour démontrer aux gouvernements que des mesures efficaces, pratiques et au coût raisonnable qui peuvent sauver des vies sont aisément accessibles. De plus, Amend et ses partenaires travaillent avec ces gouvernements pour développer des plans directement exploitables pour mettre en place ces mesures dans les écoles qui en ont besoin avant que des enfants ne soient blessés.

En résumé, avec SARSAI, Amend sauve aujourd'hui des vies avec des solutions qui ont fait leurs preuves dans des écoles aux plus hauts risques d'accidents de circulation, dans les villes à plus hauts risques, dans les pays du monde à plus hauts risques, tout en promouvant à long terme l'implantation durable de telles mesures en partenariat avec des gouvernements.



Le projet pilote SARSAI identifie et met en œuvre des améliorations d'infrastructures de sécurité.

Les écoles primaires Kijitonyama Kisiwani et Mwangaza

VITESSES AVANT ET APRÈS L'INTERVENTION DE SARSAI (À L'ENTRÉE DE L'ÉCOLE)

6 h 30 à 7 h 30 (heure d'arrivée des élèves)

	Avant	Après	Différence
Vitesse moyenne	41 km/h	17 km/h	-59 %
85 % vitesse sur pavés	50 km/h	21 km/h	-58 %

2 h à 3 h (heure de départ des élèves)

	Avant	Après	Différence
Vitesse moyenne	39 km/h	18 km/h	-54 %
85 % vitesse sur pavés	51 km/h	21 km/h	-59 %

Réduire la vitesse des véhicules

Parallèlement aux solutions techniques, le contrôle de la vitesse est un élément essentiel des stratégies pour atténuer le nombre d'accidents de la route et protéger les enfants. Réduire la vitesse près des écoles et dans leur voisinage entraîne une baisse de la fréquence des collisions et un risque moins élevé d'accidents de la route pour les piétons.

Une diminution des limitations de vitesse, en particulier celles en-dessous des 35 km/h, s'est révélée efficace pour minimiser le risque de décès (voir encadré 8). Créer des rues plus sûres quand les voitures roulent signifie équilibrer la tension inhérente entre les vitesses des véhicules et la sécurité des piétons aussi bien que des cyclistes et des passagers des véhicules motorisés. Différents outils peuvent être utilisés avec profit pour introduire la gestion de la vitesse, parmi lesquels : appliquer la plus grande limitation de vitesse sur les routes avec de fortes concentrations de piétons ; réduire les limitations de vitesse selon le moment de la journée, notamment quand les élèves vont à l'école ou en reviennent ; et faire respecter les limites de vitesse par le moyen de contrôle des caméras automatiques. Les approches les plus performantes combinent la mise en vigueur de ces dispositions avec des mesures portant sur la conception et les infrastructures.

Les zones à vitesse réduite dans les environnements urbains participent aussi à l'amélioration de la qualité de la vie,

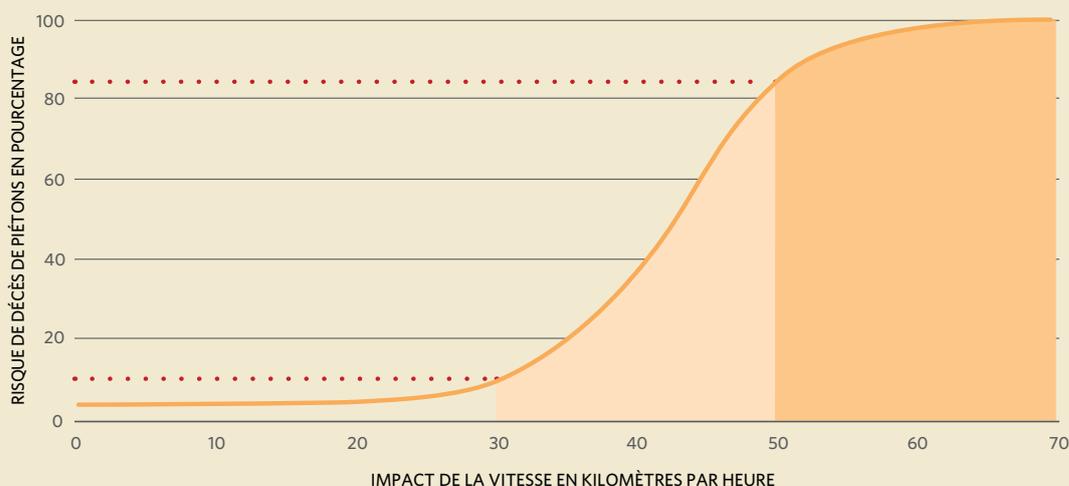
profitent à la communauté et encouragent des modes de transports plus sains et plus durables tels que la marche et le cyclisme. Le contrôle de la vitesse semble mieux accepté par le public quand on le concentre sur les écoles et leur voisinage. Si bien qu'il devient un moyen efficace



de mettre en place la sécurité routière, compte tenu des influences politiques sur la prise de décision. Les stratégies de limitation de la vitesse ont probablement plus de succès quand elles sont appliquées à large échelle et sur une longue période, quand elles sont clairement expliquées au public et quand il existe des systèmes de détection efficaces pour traquer les contrevenants et exécuter les sanctions.

Quand un engagement politique suffisant est mis en place, cette démarche est entièrement applicable dans le contexte d'un pays en développement. Au Ghana par exemple, l'introduction des mesures de contrôle de la vitesse sur l'autoroute Accra-Kumasi a réduit le nombre de collisions de 35 % et celui des décès de 50 %⁴⁷. Recueillies sur une période de deux ans, ces données ont indiqué que «le facteur vitesse» comptait à lui seul pour plus de 50 % dans toutes les collisions routières survenues au Ghana.⁴⁸ Au sein de ce programme initié au Ghana, l'ingénierie était aussi un élément important avec des systèmes de ralentissement du trafic tels que des bandes rugueuses, un facteur majeur pour une intervention réussie.

GRAPHIQUE 9 : LA RELATION ENTRE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET L'IMPACT DE LA VITESSE DES VÉHICULES



Basé sur les résultats des données de collisions, Tingvall et Haworth, 1999.

ENCADRÉ 9 :

MILITER ET LÉGIFÉRER POUR UNE RÉDUCTION DE LA VITESSE

Le Partenariat mondial pour la Sécurité routière et l'Organisation mondiale de la Santé, soutenus par le financement de la fondation Bloomberg Philanthropies, ont travaillé en collaboration avec les ministères du Kenya sur des stratégies de gestion de la vitesse dans ce pays. Leur travail a contribué à ouvrir la voie à un projet de loi qui abaisse les limitations de vitesse dans le voisinage des écoles à 30 kilomètres par heure. Appliqué aux villes de Thika et de Naivasha, ce projet a mis en œuvre des stratégies de réduction de la vitesse comprenant la modération de la circulation, la formation de plus de 1 300 officiers de police et des campagnes de sensibilisation. Ces mesures ont fait progresser le respect de la limitation de la vitesse par les conducteurs de moins de 50 % à plus de 70 %.



Bloomberg Philanthropies estime que plus de 100 000 enfants ont bénéficié d'une plus grande protection grâce à cette réduction de la vitesse et d'autres dispositions du projet. Selon les témoignages recueillis à Thika, les mesures de gestion de la vitesse ont fait diminuer le nombre de blessures dues à la circulation chez les élèves des écoles locales. De plus, la fréquentation scolaire a augmenté après cette intervention.

Dans le cadre du programme soutenu par Bloomberg Philanthropies, une campagne a été lancée pour réclamer un amendement de la loi nationale sur la circulation, visant à limiter la vitesse autour des écoles à moins de 30 km/h et à améliorer les normes de sécurité des transports scolaires. Bien que le projet de loi ait été introduit au parlement en 2014, l'amendement n'a pas été encore approuvé. Des ONG du Kenya, telles l'ASIRT Kenya et «Un trajet sûr, un bon trajet» (Safe Way, Right Way), continuent à faire pression en faveur d'une loi sur la réduction de la vitesse, tandis que le nombre de victimes ne cesse d'augmenter. Cet exemple démontre la nécessité d'un effort à long terme, d'un soutien des donateurs et de campagnes tenaces menées par des ONG afin de surmonter la sclérose politique qui caractérise de nombreux corps législatifs africains.

Mobiliser la société civile

Le petit garçon avec qui nous avons ouvert ce chapitre a perçu ces défaillances et a pris position. En s'asseyant sur la route, il a rejoint le panthéon des militants des droits civiques qui agissent, même par une protestation silencieuse et symbolique, pour changer le monde. Car l'accès à des chemins piétonniers sécurisés, la marche libre de tout danger de circulation ou de pollution toxique de l'air sont bien des droits humains fondamentaux. Le droit à un environnement sûr est garanti par les Nations unies à travers sa Convention internationale des Droits de l'Enfant (CIDE). Les gouvernements qui ne créent pas un environnement sécurisé sont en violation de cette Convention. En tant que sujet de la politique publique mondiale, et au niveau très pratique des décisions locales sur les priorités à accorder aux rues, il s'agit donc d'une question sur laquelle la société civile devrait être extrêmement active.

Il existe à travers l'Afrique un réseau d'ONG sur la sécurité routière et d'autres militants au sein des communautés qui, dans de nombreux cas, travaillent avec les gouvernements et réussissent à responsabiliser les décideurs politiques (voir encadré 10). Aujourd'hui, il faut aller plus loin en faisant aussi cause commune avec les ONG qui travaillent sur les questions environnementales, la justice sociale, les droits des enfants, l'accessibilité, les soins chirurgicaux et les maladies contagieuses. Le dialogue et la collaboration entre ces divers groupes d'intérêts se tient de plus en plus au niveau international, stimulé par le processus des Objectifs de Développement durable (ODD) et la nécessité de réaliser ses buts ambitieux. Amplifier la voix de la société civile et montrer sa force au-delà des frontières de l'Afrique sera vital pour garantir que le programme d'accessibilité piétonnière progresse.

ENCADRÉ 10 :

DES DIRIGEANTS AFRICAINS POUR LES RUES D'AFRIQUE

Dans toute l'Afrique, diverses voix s'élèvent pour réclamer des rues plus sûres. Elles font campagne en faveur d'une loi sur la réduction de la vitesse, plaident pour des mesures de modération de la circulation dans les communautés locales ou s'expriment sur des tribunes mondiales afin d'établir des liens entre la réduction des accidents de la route et le renforcement du développement économique. Dans cet encadré, nous mettons en valeur quelques-uns des individus, des communautés, et des organisations qui œuvrent pour un futur plus sûr, plus juste et meilleur.

Tenir pour responsable le gouvernement de Zambie

Le Cartel pour la Sécurité routière en Zambie (Zambia Road Safety Trust, ZRST) a été formé en 2014 dans le but de plaider la cause de la sécurité routière. Il s'appuie sur un groupe d'employés permanents et sur un réseau de 1 000 volontaires répartis dans tout le pays.

Une partie de la mission du ZRST est de faire prendre conscience du coût social et économique de ce qu'il considère comme l'échec du gouvernement à traiter la sécurité routière d'une façon adéquate. Pour cela, le Cartel a lancé une campagne massive à travers les médias, en publiant un communiqué de presse dès qu'un accident de la route entraîne de multiples décès ou de graves blessures. Chaque communiqué tient le gouvernement pour responsable de ses actions insuffisantes pour améliorer la sécurité routière et souligne que les décès et blessures sont évitables et prévisibles. En plus de la distribution de communiqués auprès des journalistes nationaux et internationaux, le ZRST a établi une liste de diffusion destinée à plus de 1 000 contacts comprenant de hauts responsables politiques, des dirigeants du secteur privé, des partenaires donateurs et des organisations de la société civile.

L'action de sensibilisation entreprise par le ZRST a eu pour résultat des niveaux sans précédent dans la couverture médiatique de la sécurité routière en Zambie, aussi bien par la télévision que par la radio et la presse écrite ou numérique.

En première ligne au Ghana

Le Dr. Nkechi 'Kemi Dike est une source d'inspiration. Née, élevée et éduquée entre le Nigeria et le Ghana, elle occupe actuellement le poste de médecin praticienne aux urgences de l'hôpital universitaire Komfo Anokye de Kumasi, au Ghana. Elle est aussi maître assistante de conférence à l'École des Sciences médicales de l'Université de Cape Coast, où elle enseigne aux futurs docteurs et chirurgiens de l'Afrique de l'Ouest.



Son intérêt pour la sécurité routière a débuté au Nigeria, où elle s'est retrouvée en première ligne pour traiter les victimes d'accidents de la route, et où elle devait pratiquer des amputations chaque jour. Depuis son transfert au Ghana, elle vit une situation similaire : motos, vitesses élevées, faible usage du port du casque, infrastructures routières dans un piètre état, piétons en grand danger. Son travail est loin d'être abstrait : une nuit, elle a sauvé la vie d'un accidenté de la route pour découvrir, plus tard, qu'il était le père de l'un de ses proches amis.

«Cela m'inquiète que dans notre partie du monde, nous prenions les accidents de la route comme une fatalité, dit-elle. Nous voyons qu'ils arrivent à d'autres personnes et nous voyons la dévastation physique, émotionnelle, sociale et financière qu'ils provoquent sur les individus et les familles. Mais la seule chose que nous faisons est de prier pour que cela ne nous arrive jamais. Aucune indignation publique, une très faible application de la loi, aucun changement de conduite préconisée de façon sérieuse, ni de réhabilitation pour les victimes qui doivent vivre avec des handicaps.»

«Mon oncle, aujourd'hui décédé, était un chirurgien (et beaucoup plus) dans le Nigeria rural, poursuit-elle. Il m'a appris à résoudre les problèmes auxquels notre société fait face et à laisser une empreinte positive partout où j'allais. Œuvrer à améliorer la sécurité routière en Afrique : j'espère faire exactement cela et inspirer d'autres à en faire autant.»

Des écoliers exigent le changement

A Lusaka (Zambie), l'école primaire New Kuanyama accueille quelques enfants très talentueux. En 2015, sa chorale a gagné une compétition nationale, et sa troupe de théâtre, formée d'élèves de 10 à 16 ans, fait maintenant à son tour les gros titres des médias.



Comme l'école se trouve dans une cour entourée de routes dangereuses, les enfants risquent d'être blessés chaque jour. En 2014, la troupe de théâtre a écrit une pièce sur la sécurité routière. La scène de l'accident, où un garçon et sa sœur sont renversés par un conducteur en excès de vitesse, provoque des frissons dans le dos. Et celle de leur enterrement, alors que leur mère se lamente, fait monter les larmes aux yeux.

Mais la scène la plus forte est quand les enfants se tournent vers le public et l'apostrophent : «toi, maman, tu m'apprends à me brosser les dents avant de dormir, mais tu ne m'as jamais appris à traverser la route en sécurité». Puis : «toi, monsieur le politicien, tu m'as dit que la sécurité routière est de la responsabilité de chacun, mais tu n'as pas fourni assez d'argent pour les chemins et les passages piétonniers.»

La troupe de théâtre a retenu l'attention en 2015, quand elle a joué la pièce dans son école devant un ministre du gouvernement. Depuis, elle a été invitée à se produire lors de nombreux événements internationaux dédiés à la sécurité routière, ainsi que dans d'autres écoles et durant la Semaine de la sécurité routière qui a lieu chaque année en Zambie.

Entendre ces mots, ces supplications, de la bouche d'enfants, exprimés si simplement et si directement aux adultes, est une forme incroyablement puissante de plaidoyer.

Des rues de Nairobi aux couloirs des Nations unies

Bright Oywaya est la directrice exécutive de l'ONG ASIRT du Kenya.

Il y a près de 19 ans, cette ancienne banquière a été paralysée à la suite d'un accident de voiture et en subit encore les conséquences. Elle est aujourd'hui une militante engagée de la sécurité routière et des droits des handicapés et membre du conseil de l'Autorité nationale pour la Sécurité des Transports (NTSA). Après une nouvelle formation comme conseillère, Bright travaille avec les victimes des accidents de la route au Kenya.



«Certains membres de la famille n'apportent pas d'aide aux patients handicapés et les enferment, regrette-t-elle. Je leur rends visite pour leur montrer que je suis allée de l'avant et que ceux qui leur sont chers peuvent aussi le faire. Sans espoir, on peut mourir : l'une de mes patientes est décédée après des années de rééducation simplement parce qu'elle a abandonné. Mon engagement auprès de personnes souffrant de lésions à la colonne vertébrale a été le début de ma vraie vie. Avant, je vivais dans un cocon. Je pensais que la vie pouvait se résumer à se lever le matin, aller au travail et rentrer à la maison.»

Bright a été le principal défenseur de la loi sur la limitation de la vitesse près des écoles et a porté le message de la sécurité routière sur la scène internationale. En janvier 2014, elle a pris la parole lors d'une table ronde au siège newyorkais des Nations unies, aux côtés de l'ambassadrice du Kenya auprès des Nations unies, Macharia Kamau, co-présidente des négociations pour parvenir à un accord sur les Objectifs de Développement durable (ODD). Bright a alors plaidé pour la nécessité d'inclure dans les ODD un objectif de sécurité routière. Son expérience personnelle d'un accident de la route, direct et douloureux, et du terrible impact que ces drames ont sur des centaines de milliers d'Africains ordinaires, a constitué un témoignage convaincant pour les dirigeants politiques internationaux.

La musique : un instrument pour lutter contre les dangers de la route

Après plus de vingt ans de carrière, Daara J Family, composé de N'Dongo D et Faada Freddy, reste l'un des groupes phares de la scène hip hop Africaine. Ce célèbre duo sénégalais a traversé le temps avec quatre albums très réputés dont le troisième, Boomerang qui leur a permis, de remporter le prix des meilleurs artistes africains aux BBC World Music Awards de 2004.



Daara veut dire «école» en langue wolof et la majorité de leurs chansons délivre un enseignement significatif à la société. Dans Fondation, leur plus récent album sorti en 2017, Daara J Family interprète une chanson intitulée Ndank («Doucement»). Ce morceau entièrement consacré à la sécurité routière, invite à respecter le code de la route dans pratiquement tous ses domaines : consommation d'alcool et usage du téléphone au volant, importance des passages piétons, etc. Une vidéo de la chanson est ensuite sortie, provoquant quelques polémiques à cause des images dramatiques qui mettaient les deux artistes en scène : certains ont même cru qu'ils étaient morts ! Daara J Family a pourtant maintenu ce clip en déclarant : «il est important de montrer la réalité des choses qui se passent sur nos routes».

Après cela, les deux musiciens ont lancé un cri d'alarme à la population africaine : «nous sommes responsables des drames qui surviennent sur les routes, ont-ils déclaré. Soyons adultes et respectons la vie humaine. Il est aussi vital que l'État et les autorités jouent leur rôle. Nous avons besoin de bonnes routes et d'un système fiable en ce qui concerne l'obtention du permis de conduire». Daara J Family milite pour le bien-être de la société et ne cessera pas d'utiliser son talent musical pour sensibiliser le peuple africain.

L'accident de la route ne touche jamais qu'une seule personne

Le Dr. Aminata Koné est titulaire d'un doctorat en chirurgie dentaire et d'un master en autonomisation et leadership dans les projets de développement. Elle est également journaliste (dix ans d'expérience) et auteur d'un premier livre, Des mots pour apaiser, paru en mai 2017. Aminata Koné est la figure de proue de la nouvelle génération de jeunes leaders africains qui ont participé à la première rencontre à Washington avec Barack Obama en 2010, puis avec sa femme Michelle Obama à Johannesburg en 2011, au sujet du programme YALI (Young African Leaders Initiative).



Cette Ivoirienne a débuté sa lutte pour la sécurité routière le 15 juillet 2015, quand son neveu est venu lui annoncer que son fils Ramadan, âgé de 10 ans, venait d'être renversé par une voiture. Cet accident a bouleversé la famille Koné. Comme elle le dit passionnément : «La famille d'une victime d'accident est elle-même triplement victime : psychologiquement, physiquement et économiquement». Les frais dépensés pour son fils Ramadan se sont élevés à 5,8 millions de francs CFA, soit environ 11 000 dollars. À ce jour, l'assurance refuse encore de les rembourser. Ce sont les économies de la famille et les dons de personnes du monde entier qui ont permis à Ramadan de survivre cette tragique épreuve. De plus, la déposition enregistrée par la police (en absence de la victime et de sa famille qui étaient à l'hôpital) ne mentionne pas que le conducteur faisait usage de son téléphone au volant et a plutôt tendance à mettre la faute de l'accident sur le dos de l'enfant, ce qui est totalement faux.

Aminata n'a pas pris cet événement à la légère. Aujourd'hui, elle ne lutte pas seulement pour la justice



Dr Aminata Kone et son fils Ramadan Kone.

due à son fils, mais aussi pour la sensibilisation des enfants qui utilisent la route. Avec Ramadan, elle est intervenue dans de multiples émissions de radio et de télévision pour partager son histoire. Elle a également créé une page Facebook très active, intitulée «Le téléphone au volant, la mort au bout du fil», destinée principalement à attirer l'attention sur ce sujet. Aminata n'hésite pas à partager les images choquantes de l'accident de son fils car pour elle, il est important de réaliser que «derrière chaque blessé, il y en a plusieurs autres ». Elle utilise ainsi son talent de journaliste pour faire passer son message.

Aminata Koné écrit actuellement un livre qui sera publié le 15 juillet 2018 en commémoration du troisième anniversaire de l'accident de Ramadan. Il relatera l'histoire de son fils, photos à l'appui. «Je suis prête à tout pour que justice soit rendue à mon enfant, s'enflamme-t-elle. Prête à tout pour que les utilisateurs de la route se réveillent. Il m'arrive souvent de voir des jeunes jouer sur la route. Je les arrête alors et leur montre les photos de Ramadan pour qu'ils comprennent l'ampleur de ce qui peut leur arriver s'ils ne s'assurent pas d'utiliser les routes de manière sage et sécurisée».

La sécurité routière sur les ondes de la Côte d'Ivoire

Parmi tous les postes et fonctions qu'il occupe, on retient surtout que l'imam Cissé Djiguiba est le recteur principal de la grande mosquée Salam du Plateau, la plus grande de la Côte d'Ivoire, connue pour son architecture moderne et pour son emplacement au centre-ville d'Abidjan. Cet homme de 60 ans est aussi le médiateur des relations interreligieuses et le directeur général de la radio islamique Al Bayane (95.7 FM).



D'après les sondages de la société Médiamétrie en 2016, cette radio est l'une des deux stations les plus écoutées dans le pays avec plus de 250 000 auditeurs quotidiens et une couverture de 90 % du territoire ivoirien. Très sensible au sujet de la sécurité routière, l'imam Cissé Djiguiba ne manque pas une occasion de sensibiliser ses fidèles auditeurs. Il trouve des slogans originaux sur la sécurité routière et demande à ses animateurs de les diffuser afin d'alerter la population aux moments opportuns. Il s'assure également que durant les saisons de fêtes, des messages d'alerte contenant les statistiques réelles et récentes du nombre d'accidents et de morts soit communiquées durant les émissions.

«Il n'y a pas un seul jour sans accident dans notre pays, regrette-t-il. La vie est précieuse, c'est notre devoir de l'entretenir. Nous devons éviter toute situation qui nous mettrait en danger sur les routes et qui porterait préjudice à la vie des autres». L'imam Cissé Djiguiba affirme que sa radio et lui seront toujours d'ardents défenseurs de la sécurité routière.



Une image du film de Luc Besson, «Sauver la vie des enfants», montrant la réalité du trajet vers l'école pour beaucoup d'enfants africains.

L'Alliance mondiale des ONG pour la Sécurité routière (www.roadsafetyngos.org), un réseau de sociétés civiles dynamique et sans cesse croissant, comprend plus de 40 membres à travers l'Afrique subsaharienne. Certaines de ces ONG sont relativement bien financées et ont un fort impact, d'autres luttent pour acquérir des ressources et de l'influence. L'Alliance bénéficie d'un soutien important du secteur privé, notamment de FedEx et d'Allianz, grâce auquel elle développe des programmes d'encadrement et de formation et obtient les fonds nécessaires à ses campagnes. En 2015 à Brasilia, lors de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la Sécurité routière, FedEx a accordé son soutien logistique et financier au «programme de responsabilisation» de l'Alliance, destiné à former les militants des ONG. L'Alliance a supervisé la campagne «Sauver la Vie des Enfants», qui promeut la prévention des enfants contre les accidents de la route et qui a recueilli plus d'un million de signatures lors d'une pétition lancée avant la Conférence de Brasilia. Cette opération mobilise aussi les ONG en soutien de la «Coalition des trois Étoiles». Les clubs automobiles réunis au sein de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) constituent un autre réseau doté d'un fort potentiel en Afrique subsaharienne : ils travaillent ainsi sur les questions de mobilité dans une douzaine de pays de la région. En 2015, la FIA et sa fondation ont collaboré avec le réalisateur français Luc Besson pour produire un film-plaidoyer qui révèle les conditions déplorables dans lesquelles des enfants sud-africains effectuent leur trajet vers l'école. Le film a été vu par plus de 15 millions de personnes et par des dirigeants tels que Ban Ki Moon et Sa Sainteté le Pape.

Renforcer le soutien des donateurs

Le soutien des secteurs privé et caritatif à la société civile est vital pour développer et maintenir les «activités de plaidoyer» dans les pays subsahariens et à travers leur région. Et aussi pour financer des projets exemplaires qui fournissent des preuves pour encourager des investissements à plus large échelle. L'Initiative Bloomberg pour la Sécurité routière mondiale est l'illustration la plus puissante d'une philanthropie privée investissant en Afrique subsaharienne. En témoigne son action au Kenya (voir encadré 9) et en Tanzanie, et aujourd'hui dans les villes d'Addis Abeba et d'Accra, où la fondation soutient les autorités urbaines pour mettre en application des campagnes de sensibilisation et des améliorations d'infrastructures. Les Bloomberg Philanthropies ont aussi versé des subventions aux ONG des pays Africains dans lesquels la fondation opère. Ces fonds sont supervisés par le Partenariat pour la Sécurité routière mondiale (GRSP en anglais). En plus de son action avec l'Initiative Bloomberg, le GRSP (un partenariat public-privé hébergé par la Fédération Internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge) soutient des projets de «routes sûres vers l'école» en Afrique du Sud et en Zambie, avec le financement de Shell, Toyota et Total.

Les exemples de l'implication du secteur privé dans la sécurité routière peuvent être trouvés à travers toute

l'Afrique. Certaines sociétés reconnaissent que des routes plus sûres procurent à leurs activités des bénéfices immédiats : elles inscrivent moins de camions mis à la casse, de stocks perdus et d'employés tués sur la « ligne du bas » de leur comptabilité. D'autres compagnies admettent qu'en soutenant des actions de sécurité routière, elles peuvent mobiliser les communautés avec lesquelles elles travaillent, ou voir leur image de marque associée à la responsabilité sociale des entreprises.

Toutefois, l'implication du secteur privé reste dans une grande mesure fragmentaire : il y a souvent peu de coordination avec d'autres intervenants de la sécurité routière ou avec des actions plus larges en ce domaine. Et quelquefois, l'entreprise cherche plus à se faire de la publicité que d'améliorer véritablement la sécurité routière. Cela peut conduire à la répétition, à la compétition et à des efforts inutiles, le tout étant moins que la somme des parties. Mais il ne doit pas nécessairement en être ainsi. L'un des meilleurs exemples de l'implication du secteur privé dans la promotion de la sécurité routière se trouve en Namibie, où le Forum du Secteur privé pour la Sécurité routière – une collaboration volontaire entre sociétés locales – agit pour améliorer la sécurité routière dans le pays. Ses membres viennent du secteur financier, des assurances, de l'industrie de l'alcool (un partenaire non exempt de controverse dans le secteur de la sécurité routière) et de l'industrie automobile. Le forum œuvre en coordination avec le gouvernement et les organisations de la société civile, de façon à s'assurer que son action contribue à la stratégie de sécurité routière en Namibie. Ses activités comprennent des programmes sur la sécurité



Un programme d'éducation scolaire en Namibie mis en œuvre par Amend avec le soutien de la Fondation Puma Énergie.

routière autour des écoles, la prévention de la conduite en état d'ivresse, la mise en place d'une organisation autorégulatrice de l'industrie de la logistique et le développement d'une stratégie pour formaliser le secteur des écoles de conduite. L'administration générale et la mise en œuvre de ces activités sont prises en charge par un petit secrétariat.

Un autre exemple où le secteur privé adopte une approche plus holistique et à long terme pour soutenir la sécurité routière est celui de la Fondation Puma Énergie. Basée à Genève (Suisse), cette compagnie d'énergie possède des intérêts dans les pays en voie de développement, y compris des stations-service. Elle a commencé à travailler avec Amend en 2013 en finançant des infrastructures piétonnières améliorées près des écoles, la distribution de cartables munis de bandes réfléchissantes et en utilisant des compétitions de dessin pour enseigner aux enfants comment rester en sécurité sur les routes. Depuis, ce partenariat a été élargi à une douzaine de pays africains et continue son expansion. Ensemble, la Fondation Puma Énergie et Amend mettent en œuvre des interventions sur la sécurité routière centrées sur les écoles et les enfants. Tous deux utilisent les résultats positifs de ces interventions pour stimuler une volonté politique en faveur de la sécurité routière et lever des fonds supplémentaires.

Total, une autre compagnie d'énergie, essaie également de jouer un rôle stratégique en tant que partenaire de la Banque mondiale à travers « l'Initiative des Corridors de Sécurité routière en Afrique ». Le but de ce programme est de réduire le nombre des tués sur les réseaux routiers et les principaux corridors de transit en Afrique. Le premier visé est le Corridor Nord entre Mombasa (Kenya) et Kampala (Ouganda), qui constitue le réseau de transit le plus mortel de l'Afrique de l'Est. En tant que partie prenante de l'Initiative, l'ONG kenyane « Un trajet sûr, un bon trajet » est soutenue pour susciter une prise de conscience de la sécurité routière parmi les communautés qui vivent le long de ce corridor. Elle a aussi plaidé pour l'adoption d'une nouvelle législation en faveur de la réduction des vitesses près des écoles.

Certes, il existe des exemples positifs de contributions faites par des donateurs. Mais, fait significatif, des financements encore plus importants sont nécessaires de la part des secteurs privé et philanthropique ainsi que des sources bilatérales, pour que la société civile soit suffisamment renforcée pour faire face au défi des Objectifs de Développement durable. En démontrant l'impact et les liens pour de plus amples développements, les programmes de santé et d'environnement seront cruciaux pour élargir la base des donateurs et l'échelle des activités coordonnées en vue de protéger les enfants d'Afrique.

ENCADRÉ 11 :

UN NOUVEAU PARTENARIAT D'OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LES ENFANTS

Au moins 500 enfants sont tués chaque jour sur les routes du monde, et des milliers d'autres sont blessés dans des accidents de voiture. Des millions souffrent aussi de maladies respiratoires chroniques ou de retard de croissance dus à la pollution de l'air, dont une grande partie peut être attribuée aux véhicules motorisés. Face à cela, il y a un besoin évident de faire de la mobilité durable un sujet de loi prioritaire. The Child Health Initiative (l'Initiative pour la Santé de l'Enfant) est un partenariat qui rassemble ses membres fondateurs : l'UNICEF, LE PNUE, l'ONG Save the Children (Sauver les Enfants), l'Institut de l'Institut de développement d'outre-mer basé au Royaume-Uni (ODI), l'Institut mondial des Ressources (WRI) et la FIA Foundation. Cette coalition travaille pour soutenir les trois droits clés de l'enfant compatibles avec la Convention des Nations unies sur les Droits de l'Enfant :



CHILD HEALTH INITIATIVE

- Une mobilité sécurisée, accessible et à faible émission de carbone pour développer l'équité et combattre la pauvreté.
- De l'air pur et un environnement sain.
- Le rôle d'une mobilité sûre et saine dans l'accès au droit à l'éducation.

Ce partenariat pratique pour les Objectifs de Développement durable se focalise sur un plaidoyer global, la recherche et la collecte de données à travers la mise en œuvre de programmes de démonstration et le soutien aux pays et villes par le biais d'une assistance technique et de coalitions catalysant une action nationale. L'action de la coalition inclut un soutien aux partenaires nationaux et régionaux présentés dans ce rapport (tels qu'Amend et l'iRAP) afin d'assurer un changement politique et un financement pour accroître les interventions concernant les accidents de la route qui ont fait leurs preuves. L'objectif clé est de promouvoir la vision que d'ici 2030, chaque enfant pourrait bénéficier d'un trajet sain et sécurisé vers l'école, sans danger de circulation ou de pollution néfaste de l'air.

Les éléments de l'Initiative comprennent un partenariat entre l'UNICEF et la FIA Foundation destiné à développer une aptitude à la sécurité routière et à soutenir un changement législatif à travers les bureaux de l'UNICEF dans les pays de l'Amérique du Sud et de l'Asie du Sud-Est. L'ONG Save the Children apportera également un support de sensibilisation. L'Institut mondial des Ressources concentre quant à lui ses efforts sur une assistance aux villes pour modifier leur plan urbain en vue d'établir des trajets piétonniers ou cyclistes sécurisés; tandis que le PNUE travaillera avec les pays pour leur procurer une assistance technique identique sur la mobilité active, et entreprendra des interventions et des recherches sur la qualité de l'air. Enfin, l'Institut de Développement à l'Etranger a lancé une recherche sur une période de deux ans sur l'économie politique de la mise en œuvre d'un changement de mobilité durable, qui inclura des recommandations destinées à des villes spécifiques.

En Afrique, de concert avec le PNUE, l'IMR et des partenaires techniques et régionaux tels qu'Amend, l'iRAP et la section du GRSP d'Afrique du Sud, l'Initiative se focalise sur la détermination de données probantes et la défense de la cause d'une marche sécurisée et d'une infrastructure pour le cyclisme, ainsi que la mise en valeur d'un trajet aller-retour à l'école.

L'Initiative pour la Santé de l'Enfant se réjouit de l'intérêt de nouveaux partenaires potentiels capables d'apporter leur contribution technique ou financière à cet effort destiné à créer des rues saines et sécurisées pour chaque enfant.

www.childhealthinitiative.org



Zoleka Mandela, militante de la sécurité routière, fait un discours lors du lancement du Child Health Initiative.



Les organisations partenaires de l'Initiative comprennent l'UNICEF, la FIA Foundation, l'ODI, le WRI, l'ONG Save the Children et le PNUE.



La Child Health Initiative se concentre sur la réalisation des Objectifs de Développement durable.



Cornelius Williams, le dirigeant mondial de la Protection de l'Enfant à l'UNICEF, lors d'une réunion d'information de l'Initiative sur les ODD, au siège de l'ONU.

UN GRAND PAS EN AVANT : UN TRAJET SÉCURISÉ POUR CHAQUE ENFANT



Chaque enfant a droit à un trajet sain et sécurisé pour aller à l'école, jouer avec ses amis, faire les tâches ménagères, se dégourdir les jambes et tester son indépendance. C'est le droit des enfants. Alors que l'Afrique s'urbanise, que la motorisation s'y accroît inévitablement, que ses villes

s'agrandissent et que sa population de jeunes augmente, la protection d'un tel droit devient une nécessité urgente. Nous arrivons à la croisée des chemins : d'un côté, un futur où les enfants et les jeunes gens devront se défendre par eux-mêmes, forcés à marcher sur les bas-côtés de routes

toujours plus denses ; de l'autre, l'avenir d'un espace partagé, de villes habitables, de rues pour piétons, de transports équitables et d'une politique sociale qui privilégie les gens.

Un changement radical de notre approche s'impose, et l'émergence des Objectifs de Développement durable nous en fournit l'élan nécessaire. L'intégration d'un but spécifique de sécurité routière dans l'Objectif de Santé et d'un but de mobilité durable dans l'Objectif des Villes nous investit d'un mandat international pour agir. De plus, les délibérations des gouvernements pour définir l'Habitat III, dit «Nouvel ordre du jour urbain»⁴⁹, ont démontré la pertinence des politiques dynamiques de mobilité pour la prévention d'accidents de la route, de réduction des émissions de carbone, des stratégies d'assainissement de l'air et de lutte contre les maladies non contagieuses dues au mode de vie.

Malgré les faibles niveaux de motorisation en Afrique subsaharienne, les enfants de cette région risquent deux fois plus de mourir sur la route que ceux de toute autre partie du monde. Ce qui est, tout simplement, inacceptable. Et qui peut, tout aussi simplement, être évité.

Ce rapport a montré qu'une action concentrée sur l'amélioration des «capacités de marche» - principalement en créant des chemins piétonniers, des rues et des passages protégés par des ralentisseurs de vitesse- a le potentiel de réduire spectaculairement le taux d'accidents des enfants et d'offrir à tous un environnement plus sûr et plus agréable. Les recherches appliquées conduites par Amend, l'iRAP, le GRSP et d'autres ont prouvé l'efficacité d'une action focalisée sur les routes de trajet scolaire (du domicile à l'entrée de l'école), afin de garantir à chaque enfant qu'il puisse rejoindre sa classe, recevoir son éducation et affronter son avenir en toute sécurité et dans le confort. Les zones desservies par l'école constituent des espaces où s'interpénètrent des communautés et des villes entières. Adopter une démarche stratégique pour établir une protection physique en utilisant les trajets vers l'école comme la carte, «la ligne de désir» que suivraient les pieds d'un enfant, devrait être désormais notre priorité. Promouvoir cette démarche est un objectif politique majeur de la nouvelle «Initiative mondiale pour la Santé et la Mobilité de l'Enfant», composée de plusieurs agences internationales, de donateurs et de partenaires de recherche (voir encadré 11).

Nous ne sous-estimons pas les défis institutionnels, politiques, techniques et financiers auxquels les gouvernements et les autorités sont confrontés. L'Afrique a les routes les plus dangereuses du monde pour une raison : elle combine des routes à grande vitesse non protégées qui traversent des populations piétonnes, sans le contrôle et l'équilibre qu'apporte une gestion efficace de la sécurité routière, ni de mise en vigueur ou d'engagement politique pour empêcher morts et blessures. Cette situation et ces faiblesses structurelles ne changeront pas du jour au

lendemain. Et il est ambitieux de s'attendre à ce qu'un changement significatif se produise à temps afin d'atteindre le but de sécurité routière inclus dans les ODD, et qui consiste à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de morts d'accidents de la route.



Mais le changement doit bien commencer quelque part. Certes, il est important de lutter contre les comportements des usagers de la route par la délivrance de permis de conduire, la formation, les contrôles et la prise de conscience. Mais il est peu probable que cela soit effectif à court terme, compte tenu du contexte de faible capacité institutionnelle dans de nombreux pays africains. Ce qu'il faut, dès à présent, est un simple «vaccin» : un chemin piétonnier séparé dans chaque rue ; des dispositifs physiques de modération du trafic pour ralentir la circulation afin de garantir la sûreté des personnes non protégées ; et des points de passages sécurisés, protégés par des dispositifs physiques de ralentissement qui reflètent les besoins pratiques des piétons plutôt que les contorsions mentales d'ingénieurs des ponts-et-chaussées plus portés sur les voitures.

Un effort concerté pour mettre en œuvre un tel programme transformerait les villes et les agglomérations africaines pour le meilleur. Les outils et la preuve qu'ils fonctionnent sont disponibles. Nous avons maintenant besoin de donateurs internationaux dans les domaines de la santé et de l'environnement pour donner une impulsion à cet effort, soutenir les gouvernements par le biais de la formation et d'une assistance technique, et les communautés en les sensibilisant et en militant. Là où l'impulsion est déjà donnée, par exemple grâce au soutien du programme «Partager la Route» du PNUÉ et aux conseils pratiques et techniques fournis par des organisations telles que l'Institut mondial des Ressources, l'iRAP, le GRSP et Amend, les résultats sont vite démontrés. Un financement supplémentaire est nécessaire et l'effort doit s'intensifier.

Au bout du compte, c'est aux communautés et à leurs représentants de décider que la protection de leurs enfants doit être une priorité. Un premier pas consisterait à créer des coalitions au niveau national ou à celui des villes pour plaider en faveur de trajets sécurisés pour les enfants, puis de mettre en œuvre les décisions pratiques indispensables pour atteindre cet objectif. Un premier pas important sur le chemin vers un futur plus sûr, plus sain et avec une faible émission de carbone. Un grand pas en avant vers une politique de mobilité dans des rues piétonnes où il ferait bon vivre. Une priorité pour les enfants d'Afrique.

RÉFÉRENCES

- ¹ Watkins, K & Quattri, M. 2016. *Child Poverty, Inequality & Demography : Why sub-Saharan Africa matters for the Sustainable Development Goals*. Overseas Development Institute <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/10794.pdf>
- ² United Nations (2014) Probabilistic Population Projections based on the World Population Prospects: The 2012 Revision. Population Division, DESA
- ³ World Bank
- ⁴ OICA database <http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>
- ⁵ Booz & Company. Automotive Analysis 2011
- ⁶ <http://www.pewglobal.org/2015/07/08/a-global-middle-class-is-more-promise-than-reality/>
- ⁷ World Health Organization (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*
- ⁸ <http://www.nepad.org/rec/regional-integration-infrastructure-energy-water-ict-transport-and-trade>
- ⁹ <http://www.icafrica.org/en/topics-programmes/transport/>
- ¹⁰ Africa Progress Panel (2015). *Power, People, Planet: Seizing Africa's Energy & Climate Opportunities* <http://www.africaprogresspanel.org/publications/policy-papers/2015-africa-progress-report/>
- ¹¹ Amend, 2016. Observational Survey in 4 African Cities.
- ¹² World Health Organization (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*
- ¹³ iRAP (2015). *Vaccines for Roads (3rd Edition)* http://downloads.irap.org/Vaccines_for_roads_3/Vaccines_for_Roads_3.pdf
- ¹⁴ <http://www.uneca.org/pages/about-regional-integration-and-trade>
- ¹⁵ <http://www.ssatp.org/en/topic/road-safety>
- ¹⁶ <http://au.int/>
- ¹⁷ http://www.who.int/roadsafety/events/4arsc/accra_declaration.pdf?ua=1
- ¹⁸ Editor's note : The report has not been posted online by UNECA. Data is taken from presentation made at the 3rd African Road Safety Conference in July 2015 and circulated to participants.
- ¹⁹ See, as example : <http://www.unece.org/un-sgs-special-envoy-for-road-safety/news/advocacy-visit-to-kenya.html>
- ²⁰ http://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded-documents/RITD/2015/3AfricanRoadSafetyConference/concept-note_third_african_road_safety_conference_9-10july2015_en.pdf
- ²¹ <http://www.unep.org/Transport/astf/about.asp>
- ²² <http://www.worldbank.org/en/programs/global-road-safety-facility>
- ²³ <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2016/08/04/world-bank-board-approves-new-environmental-and-social-framework>
- ²⁴ <http://www.fundforglobalhealth.org/join-the-3-star-coalition/>
- ²⁵ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>
- ²⁶ African Development Bank 2014. Tracking Africa's progress in figures, ADB Tunis, p9
- ²⁷ DFID. 2014. A review of sanitation and hygiene in Tanzania Msabi, p22: <http://r4d.dfid.gov.uk/pdf/outputs/sanitation/tanzaniasanitationreview.pdf>

- ²⁸ www.amend.org
- ²⁹ FIA Foundation/UNICEF (2016). *Rights of Way: Poverty & Road Traffic Injury in the SDGs*. Household surveys by Amend
- ³⁰ WHO.2015. Global Status Report on Road Safety, Geneva Ghana country profile, p138
- ³¹ Road Traffic Crashes in Ghana, Statistics 2013. National Road Safety Commission (NRSC) of the Ministry of Transport (MoT)
- ³² Guerrero et al. 2011. Paediatric road traffic injuries in urban Ghana: a population-based study *Injury Prevention* 2011 Oct; 17 (5):309-12
- ³³ Rapport de la Commission Nationale de Prévention routière, 2016.
- ³⁴ Ministère de l'Enseignement primaire et secondaire.
- ³⁵ Gérard Lautredou, Sécurité routière au Burkina Faso et perspectives pour l'Afrique de l'Ouest Francophone, rapport de mission, 2007.
- ³⁶ Très peu de conducteurs de motocycles ont le permis de conduire de catégorie A exigé pour le pilotage des motocyclettes, ou celui de catégorie A1 exigée pour la conduite des cyclomoteurs et vélomoteurs.
- ³⁷ Etude de l'HI : La difficile prise en charge des incapacités fonctionnelles à la suite d'un accident de la route au Burkina Faso.
- ³⁸ Bruno Damez-Fontaine, Étude de la gestion de la qualité de l'air à Ouagadougou, novembre 2007.
- ³⁹ <http://www.unep.org/transport/sharetheroad/>
- ⁴⁰ iRAP (2015). *Vaccines for Roads (3rd Edition)* http://downloads.irap.org/Vaccines_for_roads_3/Vaccines_for_Roads_3.pdf
- ⁴¹ <http://www.grsproadsafety.org/>
- ⁴² <http://www.wri.org/our-work/topics/sustainable-cities>
- ⁴³ <http://globaldesigningcities.org/>
- ⁴⁴ <http://www.wri.org/publication/cities-safer-design>
- ⁴⁵ <http://www.bloomberg.org/program/public-health/road-safety/>
- ⁴⁶ <http://www.transaid.org/knowledge-centre/africa-community-access-partnership-afcap/>
- ⁴⁷ Afukaar FK, Antwi P, Ofori-Amaah S. 2003. Pattern of road traffic injuries in Ghana: implications for control. *Injury Control & Safety Promotion*. 10 (1-2): 69-76
- ⁴⁸ Afukaar. 2003. Speed control in developing countries: issues, challenges and opportunities in reducing road traffic injuries, *Injury Control and Safety Promotion*, Vol 10, Issue 1-2, 2003, pp 77-81
- ⁴⁹ <https://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

AMEND

La vision d'Amend est de bâtir un futur dans lequel les usagers vulnérables de la route en Afrique subsaharienne seraient autant en sécurité que dans toute autre région du monde. Notre mission est de développer, mettre en œuvre et évaluer des interventions fondées sur des preuves pour réduire les taux de victimes d'accidents de la circulation parmi les usagers qui sont aujourd'hui les plus vulnérables en Afrique, tout en travaillant pour aider à créer un environnement propice à une réduction durable et à long terme du nombre d'accidents de la route.



Amend a des bureaux au Ghana, en Tanzanie et au Mozambique et ses membres travaillent dans toute l'Afrique subsaharienne. Nos très nombreux programmes de sécurité routière ont tous deux points en commun : un objectif clair pour prévenir les accidents de la route au sein des populations africaines à plus haut risque, et un fondement scientifique. www.amend.org

HANDICAP INTERNATIONAL

Handicap International vient en aide aux populations vulnérables, notamment les personnes handicapées, partout dans le monde où cela est nécessaire. L'association répond à leurs besoins essentiels et spécifiques, améliore leurs conditions de vie et les aide à s'insérer dans la société. www.hi.org



FIA FOUNDATION

Basée au Royaume-Uni, la FIA Foundation est un organisme caritatif indépendant reconnu d'utilité publique. Elle jouit d'une réputation internationale pour son action philanthropique innovante en faveur de la sécurité routière dans le monde ; pour ses recherches pratiques sur l'environnement et ses interventions en vue d'améliorer la qualité de l'air et de remédier aux changements climatiques ; et pour son argumentaire au fort impact stratégique dans les domaines de la prévention des accidents de la route et



du rendement énergétique des véhicules motorisés. Notre objectif est de garantir à tous une mobilité «Sûre, Propre, Juste et Écologique», en jouant ainsi notre rôle pour assurer un avenir viable. www.fiafoundation.org



