

COMITÉ RÉGIONAL DE L'AFRIQUE

ORIGINAL : ANGLAIS

Soixante-treizième session

Gaborone, République du Botswana, 28 août-1^{er} septembre 2023

Point 18.7 de l'ordre du jour

**RAPPORT DE SITUATION SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DÉCENNIE D'ACTION
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA RÉGION AFRICAINE**

Document d'information

SOMMAIRE

	Paragraphes
CONTEXTE	1-4
PROGRÈS RÉALISÉS/MESURES PRISES	5-12
PROCHAINES ÉTAPES.....	13-15

CONTEXTE

1. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 64/255 proclamant 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière », avec pour cible mondiale de réduire de moitié le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route avant la fin de l'année 2020.
2. La Décennie mettait l'accent sur les cinq volets suivants : la gestion de la sécurité routière ; la sécurité des routes et mobilité ; la sécurité des véhicules ; le comportement des usagers de la route ; et les soins après un accident.¹ Dans le cadre de la Décennie, un appel a été lancé pour une amélioration de la qualité de la collecte des données sur les traumatismes dus à des accidents de la circulation et pour la réduction des taux de mortalité liés aux accidents de la route, ainsi que pour le renforcement de la collaboration multisectorielle en vue de la sensibilisation du grand public et de la mobilisation des ressources. Un rapport de situation sur la mise en œuvre de la Décennie dans la Région africaine de l'OMS a été présenté lors de la soixante-septième session du Comité régional de l'Afrique.²
3. Le taux de mortalité imputable aux accidents de la circulation dans la Région africaine reste le plus élevé au monde, car il est passé de 26,6 décès par accident de la circulation routière pour 100 000 habitants en 2015 à 27,2 décès par accident de la circulation routière pour 100 000 habitants en 2019, même s'il existe de grandes disparités entre les États Membres.³
4. Le présent document est le deuxième rapport de situation sur la mise en œuvre de la Décennie d'action (2011-2020) pour la sécurité routière dans la Région africaine. Les statistiques mises à disposition sont tirées du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018.⁴ La Région est engagée dans la cinquième collecte de données devant alimenter le rapport de situation mondial qui sera publié en octobre 2023.

PROGRÈS RÉALISÉS/MESURES PRISES

5. La cible fixée pour 2020 – à savoir réduire de 50 % le nombre de décès liés à des accidents de la circulation – n'a pas été atteinte dans la Région africaine. Cette situation s'explique par des faiblesses persistantes dans la mise en œuvre des cinq piliers sur lesquels repose la sécurité routière.
6. Selon le rapport de 2018, en tout 41 États Membres de la Région africaine (soit 93 % du total)⁵ disposaient d'une agence nationale principale dédiée à la sécurité routière et 28 pays (64 % du total)⁶ avaient mis en place une stratégie nationale pour la sécurité routière. Cependant, le financement et la

¹ Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (en anglais). Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2011 (disponible à l'adresse <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2011-2020>, consulté le 7 avril 2023).

² Rapport de situation sur la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière dans la Région africaine : rapport du Secrétariat. Organisation mondiale de la Santé. Bureau régional de l'Afrique, 2017 (disponible à l'adresse <https://apps.who.int/iris/handle/10665/334351>, consulté le 7 avril 2023).

³ Global Health Estimates 2019 (base de données en ligne). Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2019 (disponible à l'adresse <https://www.who.int/data/global-health-estimates>, consulté le 11 avril 2023).

⁴ Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018. Genève : Organisation mondiale de la Santé (disponible à l'adresse <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>, consulté le 7 avril 2023).

⁵ Tous les 44 pays participant à l'enquête, à l'exception du Cameroun, de la Guinée-Bissau et de Sao Tomé-et-Principe.

⁶ Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Ghana, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Seychelles et Tchad.

mise en œuvre de ces stratégies restaient insuffisants, au même titre que les mécanismes de collaboration et de coordination intersectorielles.⁵

7. Les meilleures pratiques pour des infrastructures routières plus sûres consistent notamment à exhorter tous les États Membres à mener des audits sur les normes minimales et à établir des normes de conception relatives à la mise en place d'infrastructures routières. Vingt et un États Membres (48 % du total régional)⁷ demandent des audits sur les normes minimales pour les infrastructures routières nouvelles et existantes, tandis que 35 autres États Membres (80 % du total)⁸ disposent de normes de conception pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

8. Aucun des États Membres ayant participé à l'enquête n'a respecté les huit normes les plus recommandées concernant la sécurité des véhicules.⁹ Seule l'Afrique du Sud respecte quatre normes sur huit. Tous les autres pays ne respectent aucune norme internationale sur les véhicules ou en respectent une seule.

9. La majorité des États Membres ne disposent pas de politiques, et chose encore plus importante, ne disposent d'aucune loi visant à réduire les principaux facteurs de risque d'accidents de la circulation. Selon le rapport, seuls sept États Membres (16 % du total) respectent les meilleures pratiques en matière de législation sur la limitation de vitesse ; un État Membre (2 % du total) s'est doté d'une politique sur la conduite en état d'ébriété ; huit États Membres (15 % du total) disposent de politiques sur le port du casque ; 16 États Membres (36 % du total) ont adopté des politiques sur l'utilisation de la ceinture de sécurité ; et un État Membre (2 % du total) a adopté une politique sur les dispositifs de retenue pour enfants.^{10,11}

10. La mise en œuvre des meilleures pratiques recommandées relatives aux soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation reste limitée dans de nombreux États Membres. Au total 16¹² des 44 pays couverts par l'enquête disposent d'un numéro d'urgence national unique pour une riposte d'urgence coordonnée et rapide. En tout 18 États Membres (41 % du total)¹³ offrent des certifications officielles aux prestataires préhospitaliers¹⁴ et neuf autres États Membres (20 % du total)¹⁵ ont conduit

⁷ Afrique du Sud, Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Érythrée, Eswatini, Ghana, Lesotho, Libéria, Madagascar, Mali, Maurice, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Seychelles et Zimbabwe.

⁸ Tous les 44 pays couverts par l'enquête, exception faite du Burundi, des Comores, du Gabon, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, du Lesotho, du Malawi, de la Mauritanie et du Sénégal.

⁹ Les huit règles de sécurité recommandées pour les véhicules s'articulent comme suit : les ceintures de sécurité ; le dispositif d'ancrage des ceintures de sécurité ; les normes relatives aux chocs frontaux ; les normes relatives aux chocs latéraux ; le contrôle électronique de stabilité ; les normes de protection des piétons ; les points d'ancrage ISOFIX pour dispositifs de retenue d'enfants ; et le système antiblocage de roues pour les motos.

¹⁰ Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2018. Genève : Organisation mondiale de la Santé, 2018 (disponible à l'adresse ¹⁰<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>, consulté le 11 avril 2023).

¹¹ Pays appliquant les meilleures pratiques en matière de lois sur la vitesse : Burkina Faso, Burundi, Burkina Faso, Cabo Verde, Madagascar, Mali, Nigéria et République-Unie de Tanzanie. Conduite en état d'ébriété : Burkina Faso. Port du casque : Botswana, Eswatini, Ghana, Guinée-Bissau, Kenya, Madagascar, Nigéria, Zimbabwe ; utilisation de la ceinture de sécurité : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Érythrée, Éthiopie, Ghana, Kenya, Maurice, Mozambique, Namibie, Nigéria, Ouganda, Seychelles et Togo. Dispositifs de retenue pour enfants : Angola

¹² Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Éthiopie, Ghana, Guinée-Bissau, Kenya, Libéria, Maurice, Niger, Nigéria, Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, Seychelles, Soudan du Sud et Togo.

¹³ Afrique du Sud, Angola, Bénin, Côte d'Ivoire, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Ghana, Guinée équatoriale, Lesotho, Maurice, Namibie, Niger, Nigéria, Seychelles, Tchad, Togo et Zimbabwe.

¹⁴ Les prestataires préhospitaliers sont des personnes formées pour prodiguer des soins, depuis le lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée à l'établissement de santé. Il peut s'agir de passants, de techniciens médicaux d'urgence ou d'agents paramédicaux.

¹⁵ Angola, Burkina Faso, Cameroun, Ghana, Guinée équatoriale, Maurice, Namibie, Ouganda et République démocratique du Congo.

une évaluation nationale des systèmes de soins d'urgence, deux mesures destinées à améliorer la qualité des soins préhospitaliers et des soins de traumatologie.

11. La qualité et l'exhaustivité des données sur la circulation routière dans la Région africaine restent un défi majeur, et l'on aura constaté des divergences importantes entre les données communiquées et les prévisions de l'OMS sur la mortalité liée aux accidents de la route. Ces prévisions sont quatre fois plus élevées au niveau régional que les données communiquées, ce qui montre que la plupart des États Membres, sauf cinq, communiquent peu sur de telles informations.¹⁶

12. Le cadre législatif mis en place pour réduire les facteurs de risque d'accidents de la route reste inadapté à la situation, ceci au moment même où le marché des véhicules d'occasion non réglementés a le vent en poupe, ce qui augmente d'autant les risques d'accident.¹⁷ La coordination multisectorielle des actions ne suffit pas pour améliorer la sécurité routière et celle des véhicules, ou pour mettre au point des stratégies destinées à renforcer la sécurité des usagers de la route et effectuer les interventions nécessaires après un accident afin d'atteindre la cible fixée sur le plan mondial.

PROCHAINES ÉTAPES

13. Les États Membres devraient :

- a) renforcer le leadership et accroître le financement des organismes chargés de la sécurité routière afin de promouvoir la collaboration et la coordination entre les secteurs de la santé, des transports, de l'application de la loi et d'autres parties prenantes, dont des acteurs étatiques et non étatiques ;
- b) élaborer et mettre en œuvre des stratégies nationales sur la sécurité routière comprenant des plans de suivi et d'évaluation, conformément au Plan mondial pour la Décennie de la sécurité routière 2021-2030 ;¹⁸
- c) investir dans des ressources humaines et financières afin de mettre en œuvre des stratégies reposant sur des bases factuelles concernant l'approche des systèmes sûrs pour prévenir les accidents de la route et y répondre, et favoriser l'édification de systèmes de transport public sûrs, respectueux de l'environnement et financièrement accessibles ;
- d) améliorer la qualité des données sur la sécurité routière en redoublant d'efforts pour recueillir des informations fiables, ponctuelles et comparables ;
- e) renforcer la sensibilisation et les initiatives de prévention adaptées au contexte en faisant participer les communautés et des réseaux de jeunes pour réduire le nombre de traumatismes et de décès dus aux accidents de la route dans la Région ; et
- f) utiliser l'intelligence artificielle et les technologies novatrices pour concevoir des approches reposant sur des données factuelles et ciblant les populations les plus vulnérables.

¹⁶ Afrique du Sud, Botswana, Maurice, Namibie et Seychelles.

¹⁷ Global trade in used vehicle report ; Programme des Nations Unies pour l'environnement ; 2020 (<https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>, consulté le 7 avril 2023)

¹⁸ Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ; Organisation mondiale de la Santé ; 2021 ; (https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true consulté le 7 avril 2023)

14. L'OMS et les partenaires devraient :

- a) créer des plateformes d'échange de connaissances et de meilleures pratiques entre différents secteurs, dans toute la Région ;
- b) mener des recherches pour faciliter la mise en œuvre d'approches reposant sur des données factuelles en matière de législation sur la sécurité routière et l'application de cette législation. Les actions à mener dans le cadre de la recherche devraient inclure la collecte de données sur le handicap et l'analyse de la charge économique des traumatismes dus aux accidents de la route ;
- c) renforcer les réseaux de champions et d'organismes chargés de la sécurité routière pour soutenir la sensibilisation et le plaidoyer en faveur de la sécurité routière qui devrait être considérée comme une question de santé publique de premier plan.

15. Le Comité régional a pris note du présent rapport de situation.