

DECLARATION DE OUAGADOUGOU SUR LA SECURITE ROUTIERE

RECOMMANDATIONS DU FASER (20-21 MAI
2015, OUAGADOUGOU, BURKINA FASO)

- **Considérant** la Résolution A/RES/57/309 relative à la crise mondiale de la sécurité routière adoptée le 22 mai 2003 par l'Assemblée Générale de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en sa 86^{ème} séance plénière ;
- **Considérant** la Résolution A/RES/58/289 relative à l'amélioration de la sécurité routière adoptée le 14 avril 2004 par l'Assemblée Générale de l'ONU, demandant aux Etats de prendre en compte les recommandations formulées dans le rapport conjoint de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et de la Banque Mondiale intitulé « Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » ;
- **Considérant** la Déclaration des Ministres Africains en charge du transport et de la santé, faite à l'occasion de la Conférence Africaine de la sécurité routière, du 8 février 2007 à Accra (Ghana) ;
- **Considérant** que le bilan mondial des accidents de la route en nombre de morts, de blessés et de handicapés ne cesse de croître dans les pays en développement de façon disproportionnée par rapport aux pays développés ;
- **Constatant** que les accidents de la route constituent la 1^{ère} cause de mortalité des jeunes de 15 à 29 ans et la 2^{ème} cause dans la tranche d'âge 30 à 44 ans ;
- **Considérant** les répercussions financières et socio-économiques des accidents de la circulation sur le développement des pays, notamment les Etats membres de l'UEMOA, de la CEDEAO, de la CEMAC et des autres organisations d'intégration africaine ;
- **Considérant** les objectifs et actions du plan d'action de la décennie de la sécurité routière ;
- **Désireux** d'instaurer des conditions propices à un développement durable des Etats du Continent Africain, notamment les Etats membres de l'UEMOA, de la CEDEAO, de la CEMAC et des autres organisations d'intégration africaine ;
- **Soucieux** d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur les réseaux routiers des Etats du Continent Africain, notamment les Etats membres de l'UEMOA, de la CEDEAO, de la CEMAC et des autres organisations d'intégration africaine ;
- **Reconnaissant** que la sécurité routière constitue un problème de santé publique prioritaire dans les pays Africains et particulièrement ceux au sud du Sahara ;

NOUS, PARTICIPANTES ET PARTICIPANTS DE LA 1^{ERE} EDITION DU **FORUM AFRICAIN SUR LA SECURITE ROUTIERE (FASER)**, QUI S'EST TENU A OUAGADOUGOU LES 20 ET 21 MAI 2015, A L'INSTIGATION D'INITIATIVES CONSEIL INTERNATIONAL-SANTE ET DU CONSORTIUM OSCAR ;

- **Pressons les autorités politiques et administratives des pays du continent africain à prendre en compte de façon urgente et décisive la sécurité routière dans leurs politiques publiques de développement, en plaçant la lutte contre les accidents de la route au plus haut niveau de leurs agendas, en vue d'éradiquer ce fléau de santé publique en Afrique ;**
- **Recommandons, à l'égard des autorités politiques et administratives, des leaders d'opinion et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière de ces pays, ce qui suit, en matière de priorités d'interventions :**

A. Concernant les lois, règlements, normes et standards en matière de sécurité routière :

1. Faire voter et / ou faire appliquer les lois / réglementations suivantes concourant à une meilleure sécurité routière :

- *Obligation du port du casque pour les conducteurs et les passagers des véhicules à 2 ou 3 roues motorisés ;*
- *Obligation du port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs et les passagers des véhicules à 4 roues et plus ;*
- *Interdiction de l'usage de tablettes ou téléphones portables par les conducteurs de véhicules en circulation (quel que soit le véhicule) ;*
- *Réduction au plus bas niveau du taux d'alcoolémie toléré pour les conducteurs de véhicules en circulation (quel que soit le véhicule) ;*
- *Limitation de la vitesse maximale autorisée en milieu urbain, périurbain et rural ;*

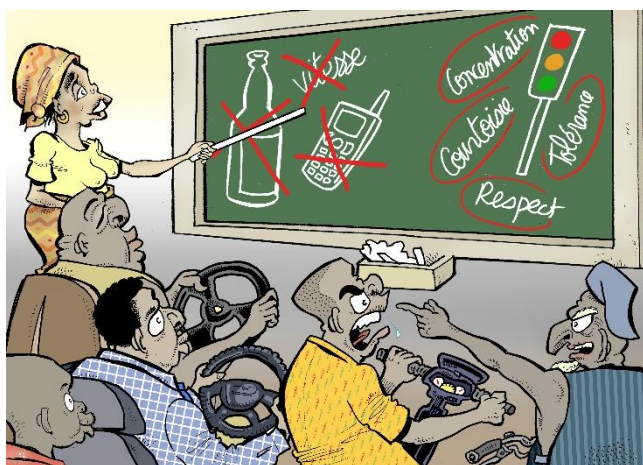


2. Faire changer les lois ou réglementations en vigueur qui sont susceptibles de menacer la sécurité routière (tolérance sur l'alcoolémie au volant, sur la vitesse de circulation, temps de travail pour les chauffeurs, etc.) ;
3. Travailler de façon collective à mettre à jour et harmoniser la réglementation et la législation dans les différents pays du continent, en tenant compte des différents contextes nationaux et régionaux ;
4. Renforcer le rôle des autorités locales (régions, provinces / départements, communes / communautés urbaines / communes rurales) dans l'élaboration et l'application des règles de protection en matière de sécurité routière ;
5. Imposer et faire respecter des normes et standards de sécurité pour les véhicules mis en circulation (2, 3, 4 roues et plus) visant à réduire au maximum les risques liés aux véhicules en matière de sécurité routière ;

6. Mettre en place, opérationnaliser et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'un permis de conduire pour les véhicules à 2 et 3 roues ;

B. Concernant l'information, l'éducation et la communication :

7. Développer / intensifier les interventions de communication pour le changement de comportement en mobilisant tous les types d'acteurs concernés ayant un potentiel mobilisateur sur les usagers de la route :



- responsables politiques à tous les niveaux ;
 - responsables coutumiers et religieux ;
 - agents des secteurs éducatifs et de la jeunesse ;
 - forces de l'ordre et de sécurité (campagnes d'exemplarité sur le port du casque, etc.) ;
 - leaders communautaires et acteurs de la société civile, y compris organisations professionnelles et syndicales ;
 - organisations du secteur privé ;
 - média nationaux, régionaux et de proximité ;
 - Mettre en place un réseau africain des parlementaires engagés dans la sécurité routière avec les organisations d'intégration régionale (notamment le parlement de l'UA) ;
8. Développer / intensifier les interventions de communication pour le changement de comportement en mobilisant tous les supports et toutes les approches de communication pour le changement de comportement des usagers de la route :
 - **communication de masse** : campagnes grand-public ou campagnes ciblées sur les jeunes / les adultes / les cyclistes / les habitants d'une ville, etc. ;
 - **communication de proximité** : intervention de CCC ciblant des publics spécifiques (fonctionnaires, étudiants, lycéens, commerçants, cyclistes, habitants d'un quartier, les habitués des lieux de divertissements, etc.)
 - utilisation de toutes les formes de support télévisuels et radiophoniques, notamment les radios locales pour les zones rurales.
 9. Généraliser l'enseignement de l'éducation routière dans l'ensemble des établissements scolaires publics, privés et confessionnels (y compris les écoles coraniques) à partir du niveau de l'enseignement primaire ;

C. Concernant le contrôle / sanction des usagers de la route :

10. Intensifier les interventions de contrôle et de sanction permettant de faire appliquer les lois et règlements en vigueur en matière de sécurité et circulation routière en mobilisant les forces de police et de sécurité au niveau local comme au niveau national ;
 - Mise en place de permis de conduire à points pour les véhicules à 3 et 4 roues ;

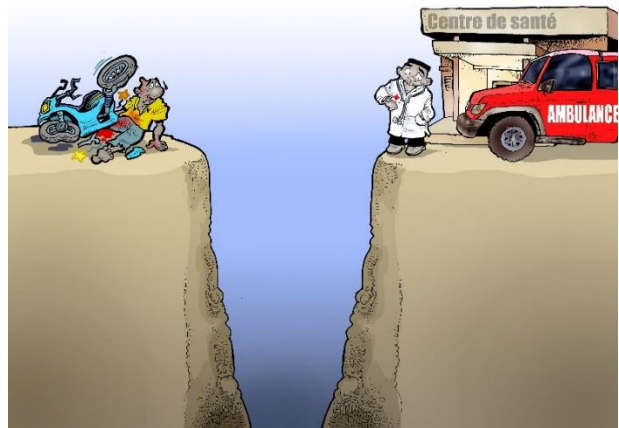
- *Organiser des campagnes régulières de contrôle sanction portant sur les principales interventions de prévention (port du casque, port de la ceinture, alcool au volant, téléphone au volant, etc) ;*
- *Coupler ces opérations à des campagnes d'information / communication spécifiques autour de ces différentes interventions de prévention ;*
- *Développer le contrôle de la consommation d'alcool des conducteurs selon les standards internationaux ;*
- *Lutter contre les tentatives de corruption (et d'interventions extérieures) sur et par les forces de police et de sécurité visant à influencer la mise en œuvre de leurs interventions en matière de contrôle / sanction des usagers de la route (il s'agit de rétablir le principe d'équité devant la loi de tous ces usagers de la route) : numéro vert, testing, etc. ;*



D. Concernant la prise en charge des victimes d'accidents de la route :

11. Développer / renforcer les services d'assistance médicale en pré-hospitalier en médicalisant les services de secours / transport aux blessés de la route :

- *établir un maillage prenant en compte les besoins quantitatifs et leur répartition géographique ;*
- *Création ou renforcement de services de secours type SAMU ou SMUR dans les grandes villes ;*
- *Intégration de personnels paramédicaux spécialisés dans la prise en charge des blessés de la route dans les équipes de secours / transport des pompiers et autres services analogues ;*
- *développer la filière de formation des paramédicaux urgentistes ;*
- *Développer et populariser la formation de secouriste communautaire.*



12. Développer / renforcer des plateformes polyvalentes d'accueil des urgences pour la prise en charge hospitalière des blessés de la route :

- *établir un maillage prenant en compte les besoins quantitatifs et la répartition géographique de l'offre de soins ;*
- *affecter des personnels qualifiés en nombre suffisant et assurer des gardes médicales 24/24 effectives par des urgentistes senior ;*
- *développer la filière de formation des médicaux et paramédicaux urgentistes ;*
- *équiper ces plateformes en matériels adéquats (échographie / radiologie d'urgence) ;*
- *disponibiliser sur place des kits d'intrants pour la prise en charge simplifiée des blessés de la route ;*

13. Développer / renforcer l'offre de soins en post-hospitalisation (services de réadaptation) pour les blessés de la route ;

E. Concernant les infrastructures et équipements de transport :

14. Inciter au développement de moyens fiables et économiques de transports en commun en milieu urbains et périurbains ;

15. Améliorer et développer les aménagements urbains permettant d'augmenter la sécurité en circulation (ronds-points, ralentisseurs, signalisations routières, plaques solaires pour l'alimentation des feux de circulation, etc.)



16. Consacrer une part accrue des dépenses en matière d'infrastructures de transport aux aspects de sécurité routière : accompagnement des phases de travaux, aménagements de sécurité des ouvrages, financement des interventions de sécurité routière avoisinantes.

F. Concernant les organisations de la société civile, qui ont un rôle majeur dans la promotion des bonnes pratiques en matière de sécurité routière :

17. Poursuivre et renforcer le rôle prépondérant qu'elles jouent aux côtés des pouvoirs publics :

- *Plaider pour la mise en œuvre effective sur le terrain des politiques publiques et leur harmonisation ;*
- *Plaider pour la fixation de cibles à atteindre dans le domaine de la sécurité routière au niveau local, national et régional, par exemple en matière de réduction des accidents de la route, de la mortalité, de la morbidité liées à ces accidents, etc. ;*

18. Renforcer le plaidoyer pour la mobilisation des ressources qui leur sont allouées :

- *Obtenir des financements durables et conséquents, fondés sur leurs performances, de la part des pouvoirs publics et du secteur privé ;*

19. Renforcer leurs capacités d'intervention sur le terrain et développer des interventions innovantes en matière d'Information, d'Education et Communication et de soutien aux victimes ;

20. Renforcer les compétences de leurs acteurs afin qu'ils puissent notamment prendre en compte les résultats des recherches dans leurs interventions ;

21. Renforcer leur crédibilité en améliorant leur gouvernance et en dynamisant des structures faitières ;

22. Développer des partenariats public-privé-communautaire pour le passage à l'échelle des interventions en sécurité routière ;

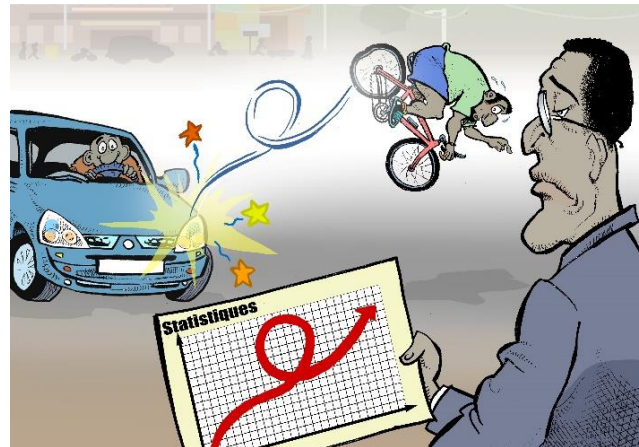
23. Développer les échanges entre OSC des différentes sous-régions du continent pour échanger sur les approches innovantes et les bonnes pratiques.

G. Concernant les priorités en matière de recherche dans le domaine de la sécurité routière, qui sont capitales pour renseigner les interventions et informer les politiques publiques :

24. Renforcer les capacités des chercheurs en matière de sécurité routière, dans une approche multidisciplinaire et holistique ;

25. Développer des travaux de recherches dans le domaine des comportements individuels associés aux accidents de la route ;

26. Développer des travaux de recherches sur la sécurité des moyens de transport ;



27. Développer des travaux de recherches sur les déterminants environnementaux et socio-économiques des accidents de la route ;

28. Développer des travaux de recherches sur la qualité de la prise en charge des traumatismes de la route ;

29. Développer et renforcer les systèmes de surveillance des accidents de la route ;

30. Rendre accessible les résultats des recherches aux différents acteurs sur le terrain, notamment les acteurs du transport et des travaux routiers mais aussi les ONG et associations à base communautaire engagées dans la sécurité routière pour un meilleur ciblage de leurs interventions / actions.

H. Concernant le financement et la mobilisation des ressources humaines en matière de sécurité routière, pour réduire l'impact social et économique majeur des accidents de la route :

31. Construire et développer un plaidoyer simple et convaincant pour la mobilisation de financements domestiques durables pour la sécurité routière à travers la mobilisation d'une part plus importante des budgets des Etats du continent africain ;

32. Construire et développer un plaidoyer simple et convaincant pour la mobilisation de financements domestiques durables pour la sécurité routière à travers la mobilisation de financements innovants :

- *Taxe sur la vente de carburants ;*
- *Taxe sur la vente d'alcool ;*
- *Taxe sur les amendes / contraventions pour infractions aux règles de circulation et de sécurité routière ;*
- *Taxe sur le contrôle technique des véhicules avant mise en circulation ;*
- *Taxe sur les immatriculations de véhicules ;*
- *Taxe sur les contrats de construction des infrastructures routières.*

33. Construire et développer un plaidoyer pour la création / le développement de fonds autonomes pour la Sécurité Routière, abondés par les assureurs et industries du transport, qui appuieraient les activités des Etats, de la société civile et de la recherche ;

34. Construire et développer un plaidoyer pour la mobilisation des bailleurs de fonds régionaux et multilatéraux (UEMOA, CEDEAO, CEMAC, autres organisations d'intégration régionale, UA, BOAD, BAD, BID, BM, etc.) pour le financement d'interventions de Sécurité Routière au niveau des pays et en multipays ;

35. Créer une alliance francophone des organisations engagées dans la la sécurité routière pour constituer une masse critique plus puissante des OSC de cette zone dans le domaine en question.

- **Recommandons enfin de mobiliser tous les moyens et énergies pour pérenniser le FORUM AFRICAIN SUR LA SECURITE ROUTIERE (FASER) comme une interface nécessaire et indispensable entre acteurs de mise en œuvre et chercheurs dans ce domaine sur le continent.**
- **Décernons le titre d'AMBASSADEUR AFRICAIN DE LA SECURITE ROUTIERE à SAMS'K LE JAH, artiste et personnalité de la société civile du Burkina Faso, et l'encourageons à mobiliser avec nous l'ensemble des forces vives du continent dans la lutte pour la sécurité routière en Afrique.**

Fait à Ouagadougou le 21 mai 2015.

Les Participants au *FORUM AFRICAIN SUR LA SECURITE ROUTIERE (FASER)*

