



SAFE SCHOOLS AFRICA

Version 3, Septembre 2024



Table des matières

Préface	3
Résumé	4
Pourquoi la construction de routes dangereuses persiste-t-elle ?	7
La solution	9
Les projets Safe Schools Africa	14
Conclusion	20
Annexe 1 : Conception des infrastructures de la zone scolaire avant et après la contribution de Safe Schools Africa	21
Annexe 2 : Photos, avant et après la contribution de Safe Schools Africa	32
Annexe 3 : Fiches récapitulatives de la visite initiale de l'école - IRCP, Zambie	37
Annexe 4 : Aménagement typique d'une zone scolaire - IRCP, Zambie	42

PRÉFACE

L'Afrique subsaharienne présente le taux d'accidents de la route le plus élevé au monde et ce taux augmente à mesure que le continent se développe, s'urbanise et se mobilise. Cependant, les routes restent le pilier du développement économique et les différents gouvernements du continent, soutenus par les partenaires de développement à l'instar de la Banque mondiale, investissent massivement dans le développement de leurs réseaux routiers.

Toutefois, trop souvent, les usagers de la route les plus vulnérables, à savoir les enfants piétons, ne sont pas suffisamment pris en compte lors de la conception des nouvelles routes. En conséquence, les « améliorations » des routes entraînent souvent des blessures et des décès. Toutefois, il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

Je dirige, depuis 2015, les programmes d'amélioration des infrastructures piétonnes autour des écoles. Avec mon équipe composée d'ingénieurs et d'experts en développement communautaire, nous avons développé des zones scolaires de sécurité aux alentours de plus de 100 écoles dans dix pays d'Afrique. Dans le cadre de ces projets, nous avons assuré des infrastructures salvatrices, telles que des trottoirs, des passages piétons et des ralentisseurs, au profit de plus de 100 000 écoliers et de centaines de milliers de membres des communautés locales.

Selon une étude de population évaluée par des pairs et réalisée en 2015 et 2016 en concert avec les Centres pour le contrôle et la prévention des maladies des États-Unis, nous savons que ces travaux permettent de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route chez les écoliers, évitant également le fardeau financier et émotionnel que subissent les familles lorsqu'un l'enfant est blessé. En rendant les routes plus sûres pour les enfants, nous les rendons également plus sûres pour tout le monde.

Grâce au partenariat Safe Schools Africa, nous poursuivons nos projets et appliquons nos principes relatifs aux infrastructures piétonnes à des projets plus importants financés par les gouvernements et les banques de développement, augmentant ainsi l'échelle et l'impact de ce travail. Nous sauvons des vies sur tout le continent, en assurant la sécurité des enfants et des autres.

Alors que nous poursuivons nos projets, nous gardons dans notre cœur notre grande amie Zoleka Mandela, ambassadrice mondiale de la sécurité routière, malheureusement décédée en 2023.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'ACP' with a stylized flourish underneath.

AYIKAI POSWAYO
Directrice de projet, Safe Schools Africa

RÉSUMÉ

À travers le monde, les accidents de la route tuent plus de 1,2 million de personnes chaque année et en blessent des millions. Les accidents de la route sont désormais la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans.¹

L'Afrique présente les taux d'accidents de la route les plus élevés au monde. Tandis que d'autres régions font preuve de progrès dans l'amélioration de la sécurité routière, l'Afrique est la seule région du monde où le nombre de morts sur les routes continue d'augmenter. En Afrique subsaharienne, plus de 95 % des routes n'obtiennent qu'une ou deux étoiles dans le classement vis-à-vis des piétons, ce qui signifie qu'elles n'apportent pas le niveau acceptable de sécurité.² Les piétons et autres usagers vulnérables de la route, y compris les enfants, sont les plus exposés au risque.

Des milliards de dollars américains sont investis chaque année dans des projets routiers en Afrique. Toutefois, malgré la présence de dispositifs de sécurité importants, des routes qui ne répondent pas à la norme minimale de 3 étoiles sont toujours en cours de construction. Le défi consiste maintenant à s'assurer que les dispositifs de sécurité existants sont correctement mis en œuvre et qu'ils sont appliqués à tous les projets routiers, pas seulement aux projets financés par les partenaires au développement, mais aussi à ceux financés par les gouvernements eux-mêmes.

Safe Schools Africa fournit une assistance technique ciblée et éprouvée sur des projets routiers en Afrique. Ce faisant, Safe Schools Africa offre des trajets sûrs vers l'école pour les enfants à travers le continent tout en renforçant les capacités pour un changement systémique à long terme dans les processus qui se traduisent actuellement par des taux de mortalité des enfants africains sur les routes beaucoup plus élevés que leurs pairs dans les pays riches.



L'équipe de mise en œuvre du projet Safe Schools Africa a recensé avec perfection les besoins et les connaissances techniques utiles en matière de sécurité. Nous ajustons nos conceptions pour intégrer les recommandations de Safe Schools Africa. L'équipe est professionnelle, très serviable et toujours prête à nous fournir une assistance. Félicitations et merci !

*Maria de Fatima S R Arthur,
Coordonnatrice de l'unité de mise
en œuvre du projet, projet MOVE
financé par la Banque mondiale -
Mozambique*

¹ *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023* Genève : Organisation mondiale de la santé ; 2023 Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

² World Bank (2019), *Guide for Road Safety Opportunities and Challenges: Low- and Middle-Income Countries Country Profiles* (Washington, D.C., US: World Bank)

RÉSUMÉ

En plus de réduire le risque de décès et de blessures, l'amélioration de la sécurité des piétons et autres usagers vulnérables de la route présente des avantages environnementaux, sociaux et sanitaires. La marche représente une solution à de multiples problèmes liés aux transports.

Des routes plus sûres soutiennent les efforts d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, réduisant à la fois les émissions de gaz à effet de serre et la pollution locale. En Afrique, où jusqu'à 78 % des personnes se déplacent à pieds au quotidien pour accéder aux services de première nécessité, le défi consiste à empêcher l'adoption d'un mode de transport éloigné de la marche en se concentrant sur la sécurité, l'accessibilité et le confort des piétons.³

Le partenariat Safe Schools Africa fournit actuellement une assistance sur sept projets routiers financés par des banques de développement, couvrant un total d'environ 650 kilomètres de routes dans cinq pays. Il entreprend également des projets de démonstration dans cinq pays.

Safe Schools Africa sauve désormais des vies, tout en améliorant l'environnement, la santé et le bien-être, en changeant la façon dont les routes sont conçues et construites. Une grande demande existe dans ce domaine de travail. La seule limite à la mise en place du programme à grande échelle reste le financement.



Visionnez une vidéo concernant Safe Schools Africa en cliquant [ici](#).

³ UNEP et UN-Habitat (2022). *Walking and Cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action*. Nairobi. <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/40071>



ÉTUDE DE CAS

Musa Hussein, 14 ans, Dar es Salaam, Tanzanie

Musa Hussein n'avait que cinq ans lorsqu'il a été heurté par un camion alors qu'il se rendait à pied à l'école. Il a été transporté d'urgence à l'hôpital, où sa jambe broyée a été amputée juste en-dessous du genou.

Sa mère a dû demander de l'aide à sa famille élargie et à la communauté locale pour payer le traitement, qui a coûté bien plus de 1 000 dollars – une somme énorme dans un pays dont le PIB par habitant est inférieur à 1 200 dollars par an.

Musa a manqué deux ans d'école à cause de ses blessures, ce qui l'a obligé à redoubler et a limité ses perspectives d'avenir. Aujourd'hui âgé de 14 ans, il fait de son mieux pour aider à la maison, mais il a du mal à accomplir autre chose que les tâches les plus élémentaires.

Musa est encore psychologiquement affecté par le jour où il a été blessé. Il a peur de marcher le long de la route, surtout lorsqu'un gros camion, similaire à celui qui l'a heurté, passe. Toutefois, il n'a pas le choix. Il veut poursuivre son éducation, et le seul moyen d'aller à l'école est d'emprunter une route très fréquentée, sans voies piétonnes et sans aucun dispositif de ralentissement de la circulation permettant de ralentir les véhicules. Parfois, il est tellement effrayé lorsqu'un camion passe qu'il se jette dans le fossé au bord de la route.

POURQUOI LA CONSTRUCTION DE ROUTES DANGEREUSES PERSISTE-T-ELLE ?

Aucun gouvernement ni aucune banque de développement ne veut que des gens soient blessés ou tués sur les routes qu'ils construisent ou financent. Ceci est d'autant plus vrai vis-à-vis des enfants. Rendre les routes sûres n'est pas une proposition portant à controverse. L'enjeu consiste à changer les pratiques existantes qui autorisent actuellement la construction de routes à haut risque.

Deux raisons essentielles peuvent expliquer pourquoi des routes dangereuses sont encore conçues et construites en Afrique : un manque de capacité technique locale et l'existence de priorités conflictuelles au regard des projets routiers. Nous examinerons brièvement chacune de ces raisons ci-dessous.

Le manque de capacité

Les projets de développement routier en Afrique sont financés soit directement par les gouvernements, soit par des prêts d'institutions telles que la Banque mondiale et la Banque africaine de développement. Les projets routiers sont généralement gérés par des agences routières gouvernementales, qui recrutent des consultants et des entrepreneurs ayant pour mission de concevoir et construire les routes.

En tant que tel, la norme selon laquelle les projets sont mis en œuvre dépend fortement de la capacité des agences routières et de leurs consultants et entrepreneurs.

Traditionnellement, les cours de formation des ingénieurs routiers dans les universités africaines étaient axés sur les véhicules. Et dans de nombreux pays, les manuels de conception des routes se concentrent également sur les véhicules, avec peu ou pas de conseils pour les ingénieurs sur la conception adaptée aux piétons et aux autres usagers de la route vulnérables, en dépit du fait que seule une minorité de personnes possède leur propre voiture. En conséquence, de nombreux ingénieurs routiers ne donnent pas la priorité, lors de leurs conceptions, à la grande majorité des usagers de la route : ceux qui marchent, prennent les minibuses publics, les taxis-motos ou encore les cyclistes.

En outre, au stade de la conception, de nombreux ingénieurs routiers en Afrique sont débordés et ne peuvent se concentrer que sur la tâche « prioritaire » consistant à assurer des tracés routiers réalisables dans les limites des problèmes de propriété foncière, des budgets, etc. Souvent, ils n'ont pas la capacité d'aborder la conception des routes en tenant compte des usagers spécifiques de la route comme les écoliers. Des problèmes similaires sont également observés lors de la phase de construction.



POURQUOI LA CONSTRUCTION DE ROUTES DANGEREUSES PERSISTE-T-ELLE ?

Avec une protection insuffisante des usagers non motorisés face aux véhicules motorisés ainsi qu'un contrôle souvent inefficace de la vitesse des véhicules aux endroits où les piétons et les véhicules interagissent, les piétons se retrouvent particulièrement exposés à de grands risques.

Des priorités conflictuelles

La construction de routes facilite le développement économique en réduisant les temps de trajet. Elle est considérée comme un signe de prospérité future, ce qui rend ce domaine naturellement populaire. Ainsi, les politiciens en Afrique, que ce soit au niveau local qu'au niveau national et régional, tirent profit des améliorations routières pour gagner des voix aux élections. Souvent, leur priorité est de permettre aux personnes et aux marchandises d'aller d'un point A à un point B dans les plus brefs délais, à la vitesse la plus élevée possible, même si ces routes traversent des communautés où se trouvent à proximité des écoles et des usagers vulnérables de la route.

Les chefs de projet des agences routières et des banques de développement jonglent constamment entre la politique, les délais, les budgets et les garanties et sont parfois confrontés à des priorités contradictoires. Ils ne peuvent que s'efforcer d'atteindre les objectifs dans la limite de la politique locale, et autant que leur permettent leurs délais et budgets, de peur qu'un projet échoue.

C'est pour ces raisons essentielles que la capacité de faire face à ce défi est très limitée même si les parties prenantes à tous les niveaux - depuis les communautés où des enfants sont tués et blessés jusqu'aux présidents des pays - veulent des infrastructures sûres pour les enfants.

Ce sont ces défis que Safe Schools Africa s'efforce de relever. En fournissant un soutien pro bono aux équipes de projets routiers, nous offrons la capacité de se concentrer sur la sécurité, de développer les capacités des fonctionnaires et des ingénieurs et de faire changer d'avis les politiciens - le tout dans le but de créer des routes où les enfants peuvent marcher en toute sécurité, en améliorant par la même occasion leur santé, leur bien-être et l'environnement.

Au-delà de ces deux problèmes, un défi plus vaste est celui de la faible planification et du contrôle de l'aménagement du territoire. Partout en Afrique, des routes à grande vitesse sont construites à travers les communautés, sans tenir compte des besoins et de la sécurité des communautés locales. Et lorsque les routes sont améliorées en dehors des zones urbaines existantes, le développement suit le trajet de ces routes, avec des marchands, des entreprises, des résidences et finalement des communautés entières qui se multiplient de manière anarchique le long des routes. Le renforcement de l'aménagement du territoire est essentiel pour améliorer la sécurité routière à long terme.



Améliorer la sécurité routière et protéger la planète ainsi que notre santé et notre bien-être vont de pair, car de nombreuses solutions aux deux problèmes sont liées.

Partenariat vers des déplacements actifs et la santé

LA SOLUTION

Safe Schools Africa est un partenariat qui regroupe la Fondation philanthropique FIA (FIAF), l'Agence française de développement (AFD) et l'ONG de sécurité routière Amend. Amend est le principal partenaire opérationnel, tandis que la FIAF et l'AFD fournissent le financement, la mobilisation mondiale et d'autres formes de soutien.

Le travail de Safe Schools Africa est basé sur les principes du programme récompensé SARSAI d'Amend : *School Area Road Safety Assessments and Improvements* ou Évaluations et améliorations de la sécurité routière dans les zones scolaires.

Le programme SARSAI a été développé par Amend avec le soutien de la Fondation FIA. Il a été mis en place à l'origine en Tanzanie et a ensuite été étendu à dix pays africains. L'objectif était de prouver que l'amélioration des infrastructures piétonnes autour des écoles dans le but de sauver la vie des enfants pouvait être efficace dans les pays africains. Le programme SARSAI se base sur le principe fondamental de la « conception centrée sur les personnes », en veillant à ce que la conception des routes dans les zones à forte circulation de piétons, comme autour des écoles, donne la priorité aux personnes par rapport aux véhicules.

Le programme SARSAI implique :

- Une évaluation standardisée des trajets des enfants et des zones scolaires qui examine les itinéraires scolaires, le comportement des enfants, des conducteurs et des autres usagers de la route ainsi que les infrastructures routières ;
- L'engagement du gouvernement et de la communauté ;
- La conception d'infrastructures spécifiques à chaque lieu pour améliorer la sécurité ;
- L'installation de la nouvelle infrastructure, qui comprend plusieurs mesures telles que des trottoirs, des ralentisseurs, des bornes, des panneaux de signalisation, des clôtures d'école et de nouveaux portails d'école, toutes conçues pour séparer les enfants de la circulation et ralentir la vitesse des véhicules aux emplacements où les enfants et les véhicules doivent interagir ;
- La sensibilisation communautaire et scolaire à la sécurité routière; et
- Le suivi et l'évaluation.

Les pays d'Afrique où le programme SARSAI a été mis en œuvre à ce jour



La directrice du projet Safe Schools Africa, Ayikai Poswayo, accepte le prix WRI (World Resources Institute) Ross for Cities, à New York, pour le travail d'Amend sur le programme SRASAI.



LA SOLUTION

L'un des principaux objectifs du programme SARSAI est de séparer les enfants piétons des véhicules et de réduire la vitesse aux endroits d'interaction des piétons et des véhicules à 30 km/h ou moins. Au-dessus de 30 km/h, le risque de mort ou de blessure grave en cas de choc entre un véhicule et un piéton augmente de manière exponentielle. Par exemple, une collision entre un véhicule et un piéton à 30 km/h est associée à environ 10 % de chances d'entraîner la mort du piéton, alors qu'à 50 km/h, ce pourcentage grimpe à plus de 80 %.⁴

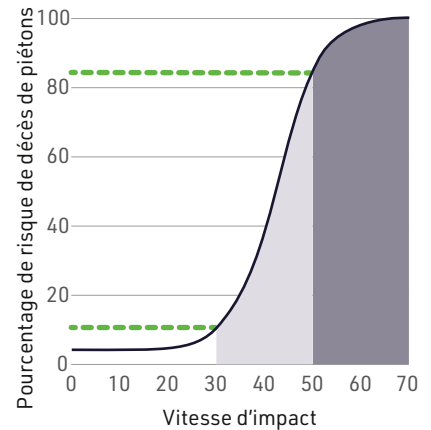
Le programme SARSAI a remporté plusieurs prix pour l'innovation, dont le prix WRI (World Resources Institute) Ross for Cities et le prix international Prince Michael pour la sécurité routière.

En partenariat avec les Centres pour le contrôle et la prévention des maladies (CDC) des États-Unis, Amend a réalisé une évaluation pluriannuelle de l'impact du programme SARSAI sur la population. Cette étude a révélé que le programme entraîne une réduction de plus de 26 % des blessures chez les enfants ainsi qu'une réduction de la gravité des blessures qui surviennent.⁵ Le programme SARSAI est, à notre connaissance, le seul programme de sécurité routière, tout type confondu, à avoir prouvé sa capacité à réduire les taux de blessures causées par un accident de la route en Afrique grâce à une telle étude de contrôle.

Safe Schools Africa transpose les principes rigoureusement évalués et éprouvés constituant le programme SARSAI à l'échelle du continent. L'intégration de ces principes dans des projets à grande échelle garantit que des milliers de kilomètres de routes qui seraient normalement construites avec un minimum de considération pour la sécurité des usagers vulnérables de la route tels que les enfants, seront construites en veillant à la sécurité de tous.

Safe Schools Africa offre la capacité de sauver des vies dès aujourd'hui sur les routes africaines tout en renforçant la capacité des agences routières gouvernementales et de leurs ingénieurs-conseils à adopter ces principes salvateurs sur le long terme.

La relation entre la sécurité des piétons et la vitesse d'impact des véhicules



La contribution d'Amend à la conception des améliorations routières en Tanzanie a permis à la Banque mondiale ainsi qu'aux agences routières gouvernementales d'assurer des infrastructures routières sûres dans toutes les zones critiques au profit des usagers vulnérables de la route, en particulier les enfants.

Ing. Fredrick Manase Nkya, Chef d'équipe opérationnel pour le projet des villes stratégiques de la Tanzanie (TSCP), Chef d'équipe opérationnel conjoint pour le projet de développement métropolitain de Dar es Salaam (DMDP)

⁴ Tingvall C, Haworth N. Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility (Une approche éthique de la sécurité et de la mobilité). 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000 (6e conférence internationale ITE sur la sécurité routière et le contrôle de la circulation : au-delà de 2000) ; Melbourne. 1999

⁵ Poswayo A, Kalolo S, Rabonovitz K, et al, School Area Road Safety Assessment and Improvements (SARSAI) program reduces road traffic injuries among children in Tanzania, Injury Prevention 2019 (Le programme d'évaluation et d'amélioration de la sécurité routière dans les zones scolaires (SARSAI) réduit les accidents de la route chez les enfants en Tanzanie, Prévention des blessures 2019) ; 25:414-420

LA SOLUTION

De manière générale, la contribution de Safe Schools Africa peut être décrite en quatre catégories :

Assistance aux équipes de projets routiers

Safe Schools Africa travaille directement avec les équipes responsables de la réalisation des projets routiers, qui sont généralement constituées d'agences routières gouvernementales et de leurs consultants et entrepreneurs, ainsi que, dans de nombreux cas, du personnel technique local des banques de développement qui financent les projets.

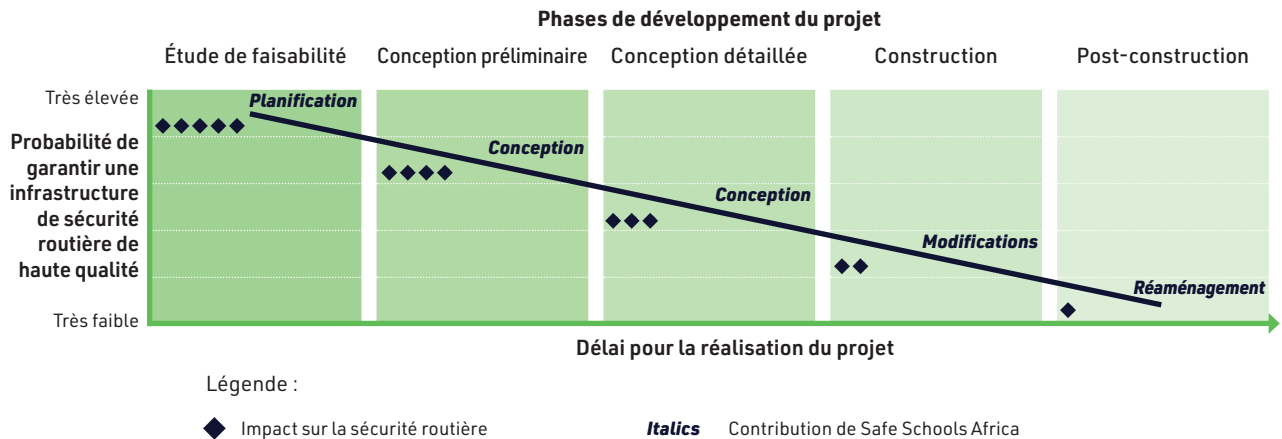
Nous offrons la capacité, qui fait si souvent défaut, de nous concentrer sur la sécurité des enfants et des autres usagers vulnérables de la route, en veillant à ce que leurs besoins soient compris, que les risques auxquels ils sont confrontés soient atténués lors des conceptions et que les infrastructures dont ils ont besoin soient construites.

Notre assistance comprend onze étapes, de l'identification du projet jusqu'à la collecte de données et la proposition de recommandations pour accompagner la construction, suivies d'une sensibilisation et d'une mobilisation en matière de sécurité routière. Ces étapes sont présentées dans le diagramme ci-dessous.



LA SOLUTION

Plus la sécurité routière peut être intégrée tôt dans le processus, plus son impact sera important. Le graphique ci-dessous indique les étapes typiques d'un projet routier, les délais, la probabilité de garantir des infrastructures de sécurité routière de haute qualité et l'impact.



Un calendrier du projet, allant de la faisabilité à la construction, peut durer de quelques années à plus d'une décennie. Safe Schools Africa est en mesure de fournir une contribution précieuse lors de toutes les phases d'un projet, de l'influence sur la planification du projet lors de l'étude de faisabilité jusqu'à la proposition de recommandations sur les conceptions ou les modifications.

Renforcement des capacités des équipes de projets routiers

Pour provoquer un véritable changement, le renforcement des capacités doit impliquer bien plus qu'un ou deux ateliers intégrant des présentations d'experts internationaux. L'approche de renforcement des capacités de Safe Schools Africa commence par cibler le cœur et l'esprit des personnes avec lesquelles nous travaillons, afin qu'elles comprennent que leur travail peut sauver des vies. Elle implique ensuite un travail pratique sur le terrain, des rencontres avec les membres de la communauté et une compréhension de leur comportement et de leurs besoins. Elle implique également un soutien continu au-delà de la formation directe, permettant aux personnes de faire le travail par elles-mêmes, mais offrant un coup de main lorsque cela est nécessaire et demandé. Le renforcement des capacités est assuré par des ingénieurs et des experts sociaux, dont la majorité sont des Africains, qui ont des années d'expérience de travail sur tout le continent : des personnes qui parlent la même langue que les équipes de projet locales.

Les objectifs du renforcement des capacités et du soutien de Safe Schools Africa sont les suivants :

- Veiller à ce que les usagers vulnérables de la route soient pris en compte dans la conception des routes du projet abordées lors de la formation
- Modifier l'approche et accroître les capacités de l'équipe du projet afin qu'elle soit en mesure d'utiliser la méthodologie de conception centrée sur les personnes lors de leurs projets futurs.

Projets de démonstration

Grâce à nos projets de démonstration, nous identifions les écoles les plus à risque d'une ville et travaillons avec des partenaires locaux, notamment les autorités municipales, les ingénieurs et les entrepreneurs, pour mettre en œuvre le projet SARSAI. Nous créons, autour des écoles, des zones scolaires sûres, avec des voies piétonnes, des mesures de ralentissement de la circulation, des passages-piétons sécurisés et bien plus encore, afin de démontrer aux gouvernements et aux communautés qu'il est possible de protéger les enfants piétons.

Une fois la nouvelle infrastructure installée, nous organisons des cérémonies d'inauguration, au cours desquelles les élèves, les parents ou les enseignants parlent des difficultés rencontrées par les enfants sur le chemin de l'école ou des blessures qu'ils ont subies. En contrepartie, les ministres du gouvernement, les maires des villes et d'autres responsables et parties prenantes s'engagent à améliorer la sécurité routière. La couverture médiatique de ces événements met en évidence la nécessité d'accorder une attention accrue aux usagers vulnérables de la route.

Mobilisation pour une meilleure sécurité des usagers vulnérables de la route

Safe Schools Africa mène des actions de mobilisation en Afrique mais également à l'échelle mondiale. Nous collaborons avec les banques de développement qui financent la construction de routes mais aussi avec d'autres acteurs impliqués dans le secteur routier et d'autres secteurs connexes, tels que le climat et la pauvreté. Nous rédigeons des articles et faisons des présentations lors de conférences internationales.

Notre objectif actuel est de demander un financement accru pour la sécurité routière dans le cadre de projets financés par des banques multilatérales de développement.

Safe Schools Africa et le Programme international d'évaluation des routes (iRAP)



Safe Schools Africa complète le travail d'iRAP visant à évaluer les routes à haut risque et à développer des classements par étoiles, des cartes de risques et des plans d'investissement pour des routes plus sûres. iRAP a classé des milliers de kilomètres de routes en Afrique, 1 étoile étant la moins sûre et 5 étoiles la plus sûre. Après avoir mesuré les risques, iRAP produit différents scénarios d'amélioration des routes qui peuvent être simulés pour identifier des solutions rentables visant à améliorer la sécurité. Safe Schools Africa est spécialisé dans l'assistance aux équipes de projets routiers pour développer les conceptions détaillées et fournir un soutien continu jusqu'à la construction afin de garantir que les routes construites disposent des infrastructures essentielles pour assurer la sécurité des enfants, améliorant ainsi le classement par étoiles.

LES PROJETS SAFE SCHOOLS AFRICA

Safe Schools Africa fournit actuellement une assistance aux équipes de projets routiers sur sept projets dans cinq pays, à savoir :

Le programme de développement routier du corridor oriental (ECRDP), Ghana

La phase 1 de l'ECRDP est un projet financé par la Banque africaine de développement (BAD) à hauteur de 113 millions de dollars au Ghana. L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa a réalisé des évaluations dans un certain nombre d'écoles proches des routes du projet et des recommandations ont été formulées afin d'être examinées dans le cadre de la phase de conception détaillée. L'équipe du projet routier procède actuellement à l'examen des conceptions finales.

Le projet de développement intégré de routes de desserte (IFRDP), Mozambique

Ce projet financé par la Banque mondiale à hauteur de 185 millions de dollars au Mozambique comprend la construction de routes dans les provinces de Zambezia et de Nampula, ainsi que la réhabilitation d'un tronçon de la route nationale N1/N10 de Quelimane à Namacurra. L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa a effectué des évaluations détaillées dans les écoles à proximité de la N1/N10 et a proposé des recommandations pour la sécurité des écoliers. Une augmentation de 2 millions de dollars américains du budget du projet pour tenir compte des recommandations est actuellement à l'étude par l'équipe du projet routier.

Projet de mobilité urbaine dans la zone métropolitaine de Maputo (MOVE), Mozambique

Ce projet financé à hauteur de 250 millions de dollars par la Banque mondiale comprend la construction d'un système de transport rapide par bus à Maputo, ainsi que l'amélioration de certaines routes de liaison. L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa apporte sa contribution à la phase de conception détaillée de certaines des routes de liaison.



« J'aime les travaux qui ont été réalisés ici. Par exemple, au passage clouté, les véhicules s'arrêtent maintenant et nous laissons traverser. »

Gabriel Oscar Micaiane, de Escola Primária A Luta Continua à Maputo, au Mozambique, s'exprime dans [cette vidéo](#) sur les améliorations réalisées par le programme SARSAI dans son école.

Projet de développement du secteur des transports – Route nationale (EN1), São Tomé et Príncipe

Le projet de développement du secteur des transports et de protection côtière est un projet en plusieurs phases qui comprend la réhabilitation de la route nationale 1 entre la capitale São Tomé et les villes de Guadalupe et Neves. L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa a entrepris des évaluations initiales pour pouvoir formuler des recommandations visant à éclairer la préparation du projet pour le tronçon entre Guadalupe et Neves, financé à hauteur de 29 millions de dollars US par la Banque mondiale.

Le projet des Routes vers l'inclusion et les opportunités socio-économiques (RISE), Tanzanie

RISE est un projet financé par la Banque mondiale d'un montant de 350 millions de dollars américains dont l'objectif est d'améliorer l'accès aux routes rurales et d'offrir des opportunités d'emploi aux populations des zones rurales. S'appuyant sur la contribution d'Amend basée sur la conception centrée sur les personnes, des évaluations de l'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa ont été réalisées et des recommandations pour la sécurité des écoliers ont été formulées en relation avec deux routes de la région d'Iringa. Le projet est actuellement en phase de construction.

Modernisation de la Route du Grand Nord (T2), Zambie

Ce projet de 182 millions d'euros, financé par la Banque européenne d'investissement, implique la modernisation de la Route du Grand Nord (T2) entre Mpika et Chinsali. L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa a réalisé des évaluations afin de formuler des recommandations en matière de sécurité des piétons avant le début des travaux.

Le projet d'amélioration de la connectivité rurale (IRCP), Zambie

L'IRCP est un projet financé par la Banque mondiale de 200 millions de dollars américains qui a pour objectif d'améliorer l'accessibilité des routes rurales pour les communautés. Le projet améliore les routes de desserte dans dix provinces de Zambie. Safe Schools Africa a apporté sa contribution lors de la phase de conception préliminaire et continue d'offrir son soutien pendant la phase de conception détaillée.



Amend a été le partenaire idéal de la Banque mondiale et du gouvernement tanzanien pour soutenir la concrétisation et l'enrichissement de l'approche de la conception centrée sur les personnes qui a été intégrée à la phase de préparation du projet des Routes vers l'inclusion et les opportunités socio-économiques (RISE).

Ramon Munoz-Raskin, spécialiste principal des transports, Tanzanie RISE TTL, Banque mondiale

LES PROJETS SAFE SCHOOLS AFRICA

Projets Safe Schools Africa en cours par phase de mise en œuvre du projet

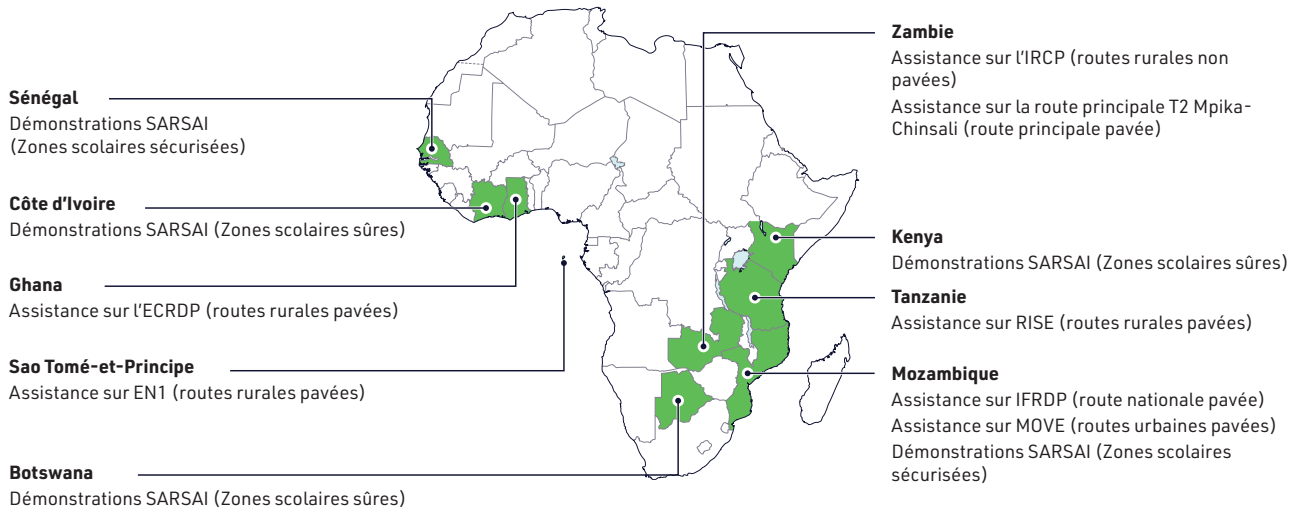
	Préparation du projet : Étude de faisabilité	Conception préliminaire	Approbation du prêt par la banque	Approvisionnement (consultants en ingénierie et entrepreneurs)	Conception détaillée	Construction	Construction terminée
PROJETS ACTIFS							
Mozambique : Banque mondiale - Projet de développement intégré des routes de desserte (IRDP) - N1/N10							
Zambie : Banque mondiale - Projet d'amélioration de la connectivité rurale (IRCP) - Ensemble Lusaka 19							
Tanzanie : Banque mondiale - Projet des Routes vers l'inclusion et les opportunités socio-économiques (RISE) - Routes Iringa							
Ghana : Banque africaine de Développement - programme de développement routier du corridor oriental (ECRDP) - Lots 3 et 4							
Mozambique : Banque mondiale - Projet de mobilité urbaine dans la zone métropolitaine de Maputo (MOVE) - Routes de liaison							
Sao Tomé-et-Principe : Banque mondiale - Réhabilitation de la route nationale 1 (EN1) - Section 2							
Zambie : Banque européenne d'investissement (BEI) - T2 (route de Mpika à Chinsali)							

Les récents projets de démonstration de Safe Schools Africa ont vu la création de zones scolaires sécurisées au Botswana et au Mozambique. Des projets sont également en cours en Côte d'Ivoire, au Kenya et au Sénégal. Cela porte le nombre total d'écoles où SARSAL a été mis en œuvre à environ 100, dans dix pays, des projets antérieurs ayant également été menés au Ghana, au Malawi, en Namibie, en Tanzanie et en Zambie.

Le récent projet de démonstration dans la ville de Bouaké, en Côte d'Ivoire, peut être vu dans [cette vidéo](#).

LES PROJETS SAFE SCHOOLS AFRICA

Projets récents et en cours de Safe Schools Africa



Les annexes de ce document contiennent des exemples de la contribution à ce jour de Safe Schools Africa à divers projets. L'annexe 1 contient des exemples de conceptions d'infrastructures routières avant et après la contribution de Safe Schools Africa au projet de villes stratégiques de Tanzanie (TSCP) financé par la Banque mondiale. L'annexe 2 contient des photos de divers projets Safe Schools Africa avant et après l'installation de l'infrastructure. L'annexe 3 donne des exemples de conclusions et de recommandations à l'issue des enquêtes initiales concernant le projet IRCP. L'annexe 4 présente un aménagement type d'une zone scolaire du projet IRCP. L'annexe 5 fournit des exemples de recommandations de Safe Schools Africa sur le projet ECRDP.

En avril 2023, Safe Schools Africa a remporté le prix africain d'excellence en matière de sécurité routière de la Fédération internationale des routes.



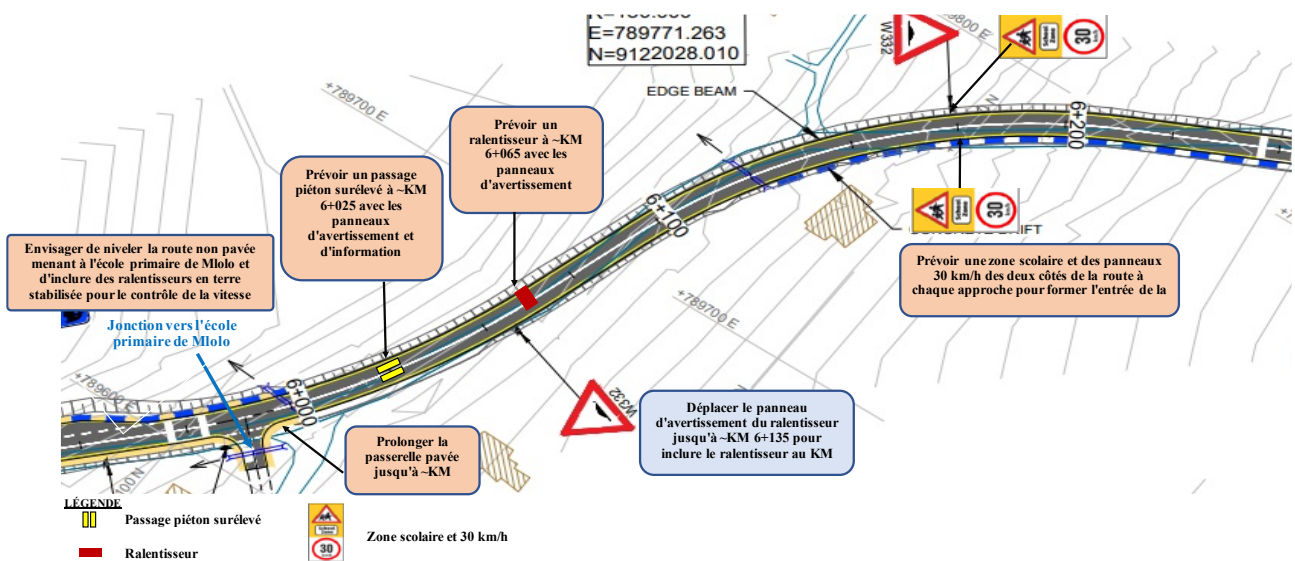
Le Président du Ghana remet le Prix africain de l'IRF à Safe Schools Africa

ÉTUDE DE CAS

Conception centrée sur les personnes dans le cadre du projet RISE en Tanzanie

La première fois qu'Amend a fourni un soutien significatif à une équipe de projet routier fût lors de la phase de préparation du projet RISE, financé par la Banque mondiale, en Tanzanie, en 2019. Amend a contribué à développer la méthodologie innovante du projet « People-Centered Design » (Conception centrée sur les personnes) et a fourni une formation aux agences routières gouvernementales ainsi qu'à leurs consultants et entrepreneurs.

Le soutien d'Amend, apporté par le biais du partenariat Safe Schools Africa, s'est poursuivi tout au long des étapes de faisabilité, de conception préliminaire et détaillée de RISE, et se poursuit désormais jusqu'à la construction, garantissant ainsi que les infrastructures conçues pour assurer la sécurité des usagers vulnérables de la route seront effectivement construites.



ÉTUDE DE CAS

Se développer grâce à l'utilisation de la technologie

La technologie nous permet d'augmenter l'ampleur, l'efficacité et la précision de la collecte et de l'analyse des données dont nous avons besoin pour formuler des recommandations en matière d'amélioration des infrastructures. En utilisant des drones, nous sommes en mesure d'obtenir une image plus large des déplacements des enfants et des autres usagers de la route, ce qui éclaire nos recommandations en matière d'infrastructures. Et en utilisant des logiciels spécialisés, nous sommes en mesure de produire des résultats visuels qui aident à expliquer aux équipes de projets routiers les risques pour la sécurité routière, avec des données analysant la vitesse des véhicules, leur type et leur volume ainsi que le flux des véhicules et le comportement des piétons.



L'écran de contrôle du drone

Trajectoire des déplacements des usagers de la route à l'extérieur d'une école au Mozambique



— Pedestrian — Car — Motorcycle

Classification des types d'usagers de la route en Côte d'Ivoire



CONCLUSION

Chaque fois que nous frappons à la porte d'une agence routière gouvernementale ou d'un établissement de crédit en Afrique, nous découvrons des gens désireux d'obtenir notre aide dans le but de rendre les routes sûres. La raison en est qu'ils se rendent compte que le statu quo entraîne des morts et des souffrances inutiles.

Safe Schools Africa représente une opportunité unique, ciblée et mettant en avant la notion d'urgence permettant aux partenaires financiers de sauver la vie des enfants sur les routes en cours de construction.

Du point de vue d'un partenaire financier, Safe Schools Africa est une proposition attrayante : le travail est rigoureusement ciblé et efficace, et 100 % des fonds des donations vont directement au travail du programme, qui est immédiatement prêt à être étendu.

Ce travail est urgent : les routes sont financées et construites à travers l'Afrique à un rythme rapide (le processus n'a pas ralenti du tout pendant la pandémie de COVID-19). De plus, il n'existe aucune autre entité qui fournit des conseils à propos de ces projets pour s'assurer que les routes sont conçues et construites en pensant à la sécurité des enfants.

La demande pour le travail que fournit Safe Schools Africa est énorme. À tout moment, des centaines de grands projets routiers sont en cours de construction sur le continent, et si ces routes ne sont pas construites en toute sécurité, en tenant compte des piétons, beaucoup plus d'enfants seront tués et blessés.

Il existe une immense opportunité quant à l'incorporation de mesures d'infrastructure éprouvées et salvatrices dans les projets routiers à court terme et à grande échelle et, à plus long terme, pour changer les attentes concernant la conception et la construction des routes en Afrique. L'objectif de Safe Schools Africa est qu'un jour, toutes les routes du continent soient conçues et construites en toute sécurité pour tous les usagers de la route. Notre ambition est que plus personne ne puisse envisager le contraire.



Les personnes qui marchent et font du vélo sont le fondement d'une mobilité future résiliente et durable. Leurs expériences et leurs besoins doivent être évalués de manière appropriée pour garantir la réalisation des avantages.

Marcher et faire du vélo en Afrique, Programme des Nations Unies pour l'environnement, ONU-Habitat et Fondation Walk21

Pour obtenir plus d'information, veuillez contacter :

Jeffrey Witte, Directeur général, Amend, jwitte@amend.org

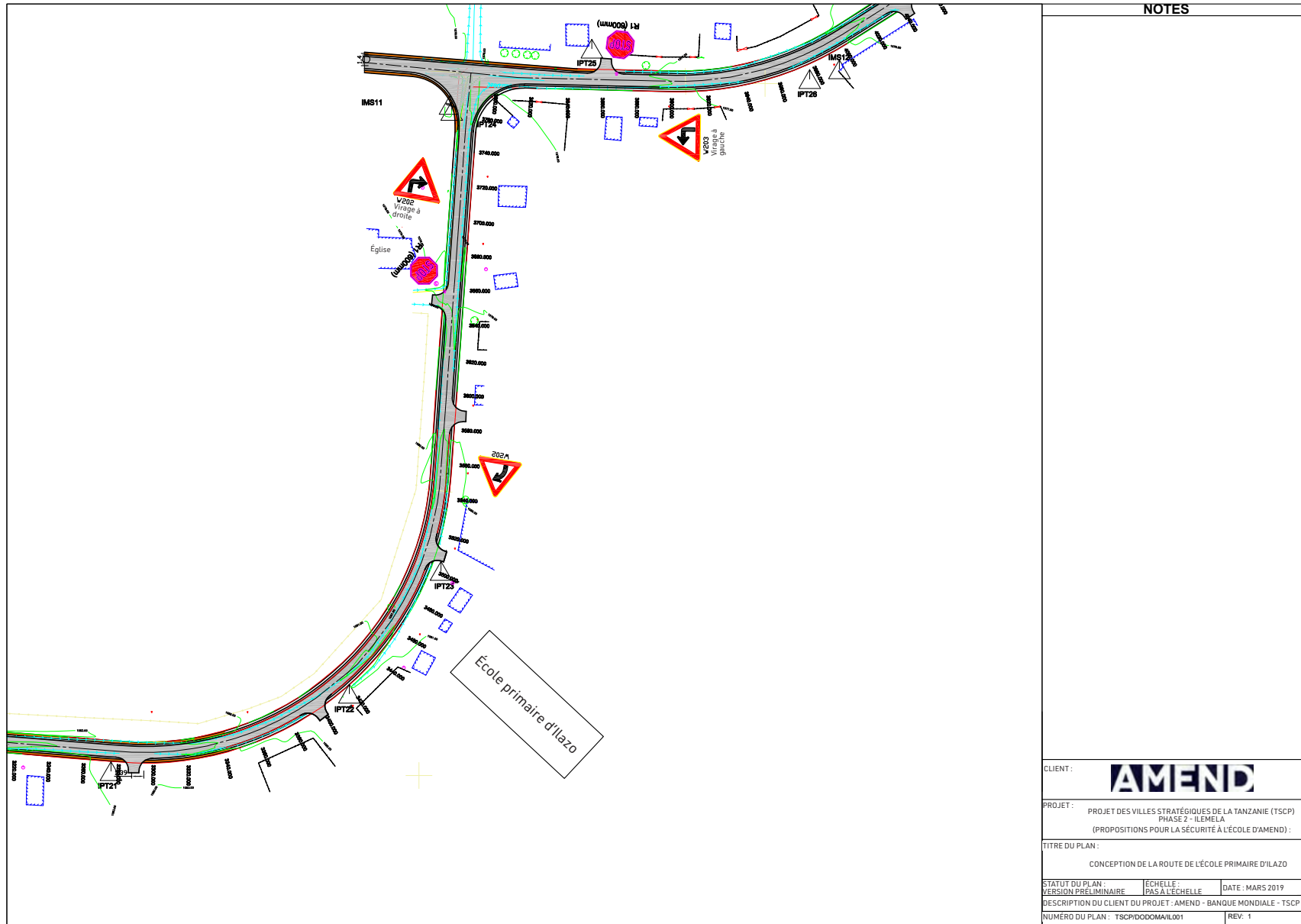
Saul Billingsley, Directeur général, Fondation FIA, s.billingsley@fiafoundation.org

ANNEXE 1

**Conception des infrastructures de la zone scolaire
avant et après la contribution de Safe Schools Africa**



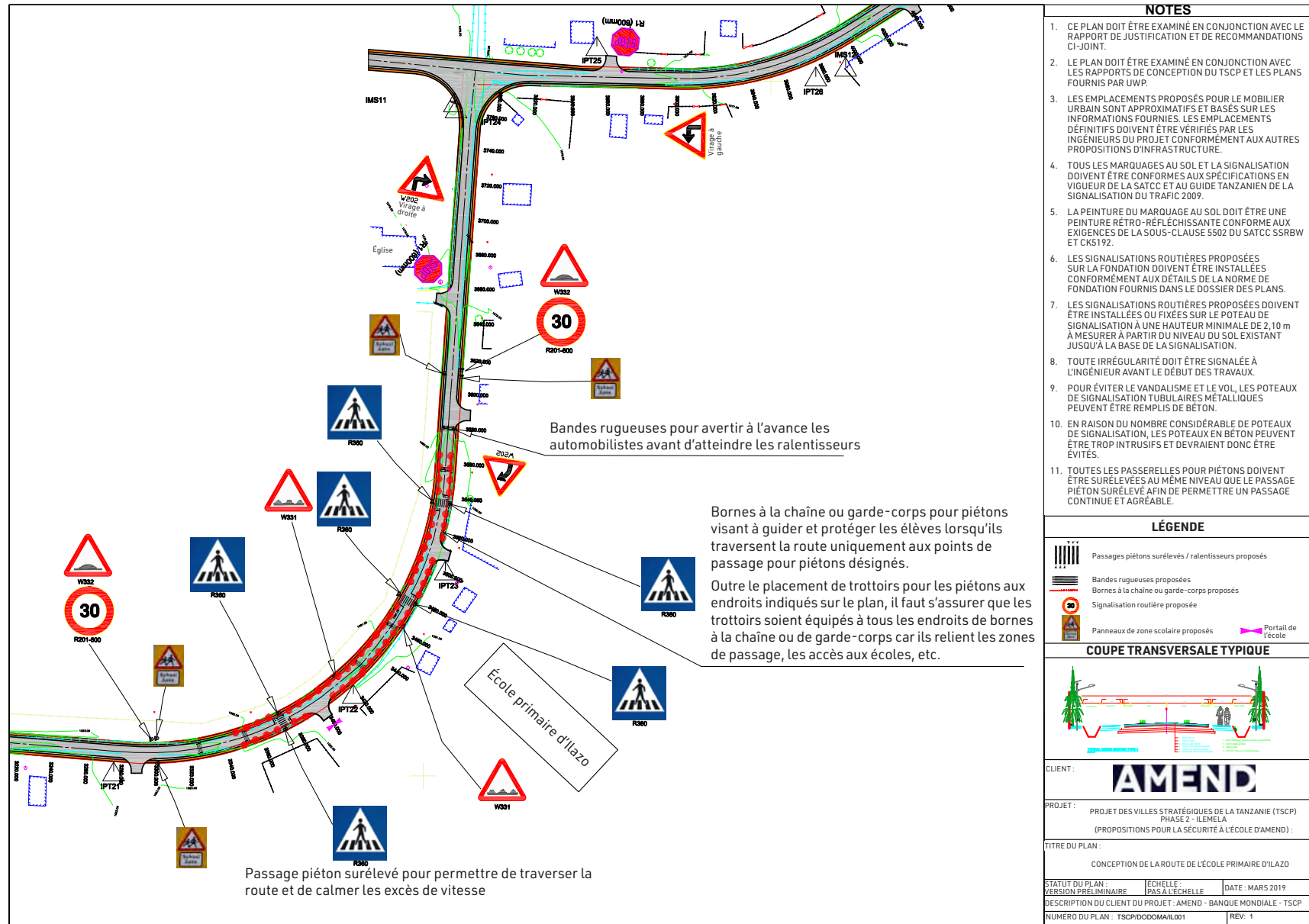
SITE 1 : AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



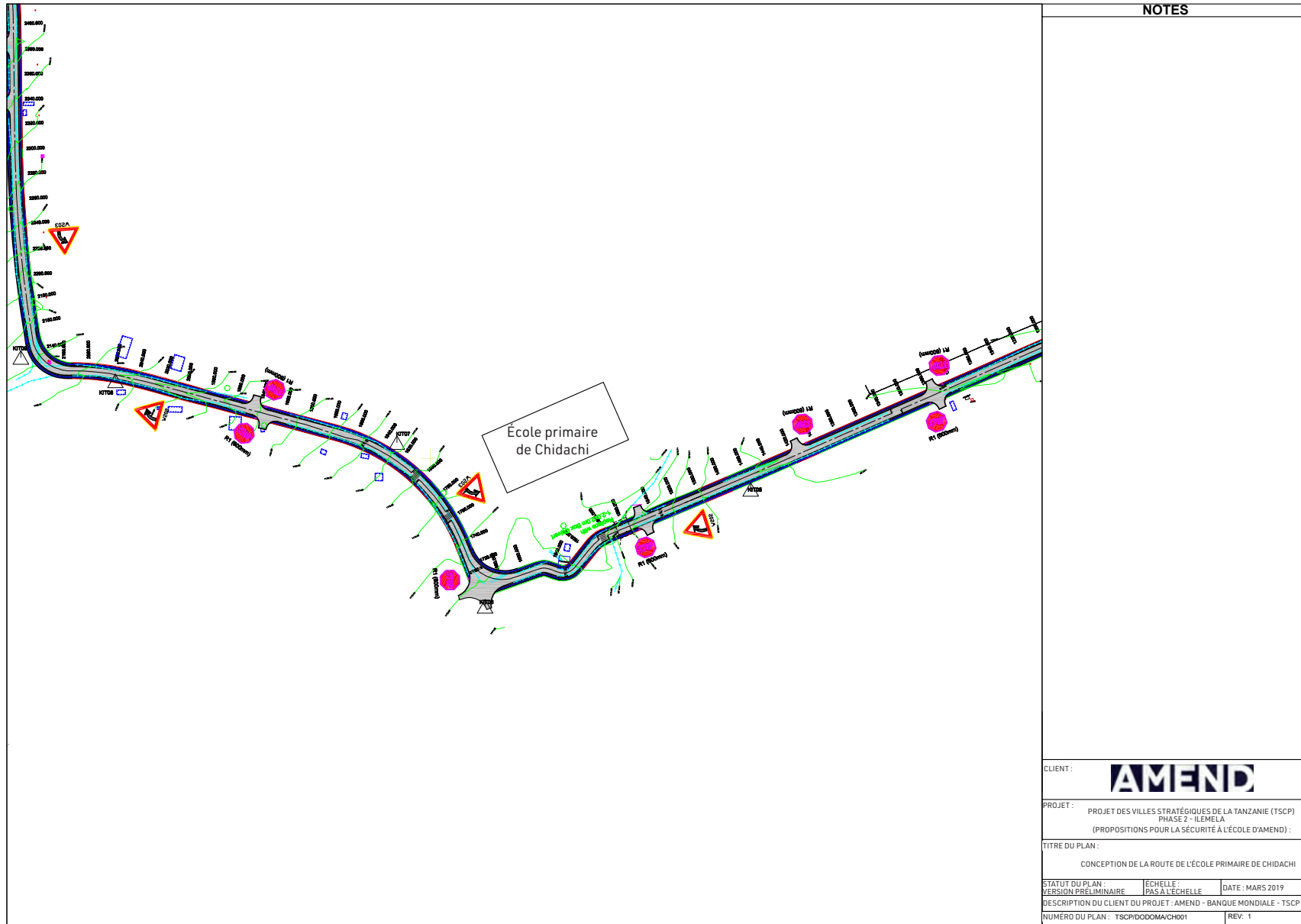
NOTES

CLIENT :	AMEND		
PROJET :	PROJET DES VILLES STRATEGIQUES DE LA TANZANIE (TSCP) PHASE 2 - ILEMELA (PROPOSITIONS POUR LA SECURITE A L'ECOLE D'AMEND) :		
TITRE DU PLAN :	CONCEPTION DE LA ROUTE DE L'ECOLE PRIMAIRE D'ILAZO		
STATUT DU PLAN :	ECHELLE :	DATE : MARS 2019	
VERSION PRELIMINAIRE	PAS A L'ECHELLE		
DESCRIPTION DU CLIENT DU PROJET : AMEND - BANQUE MONDIALE - TSCP			
NUMERO DU PLAN :	TSCP/DODOMA/ILL001	REV :	1

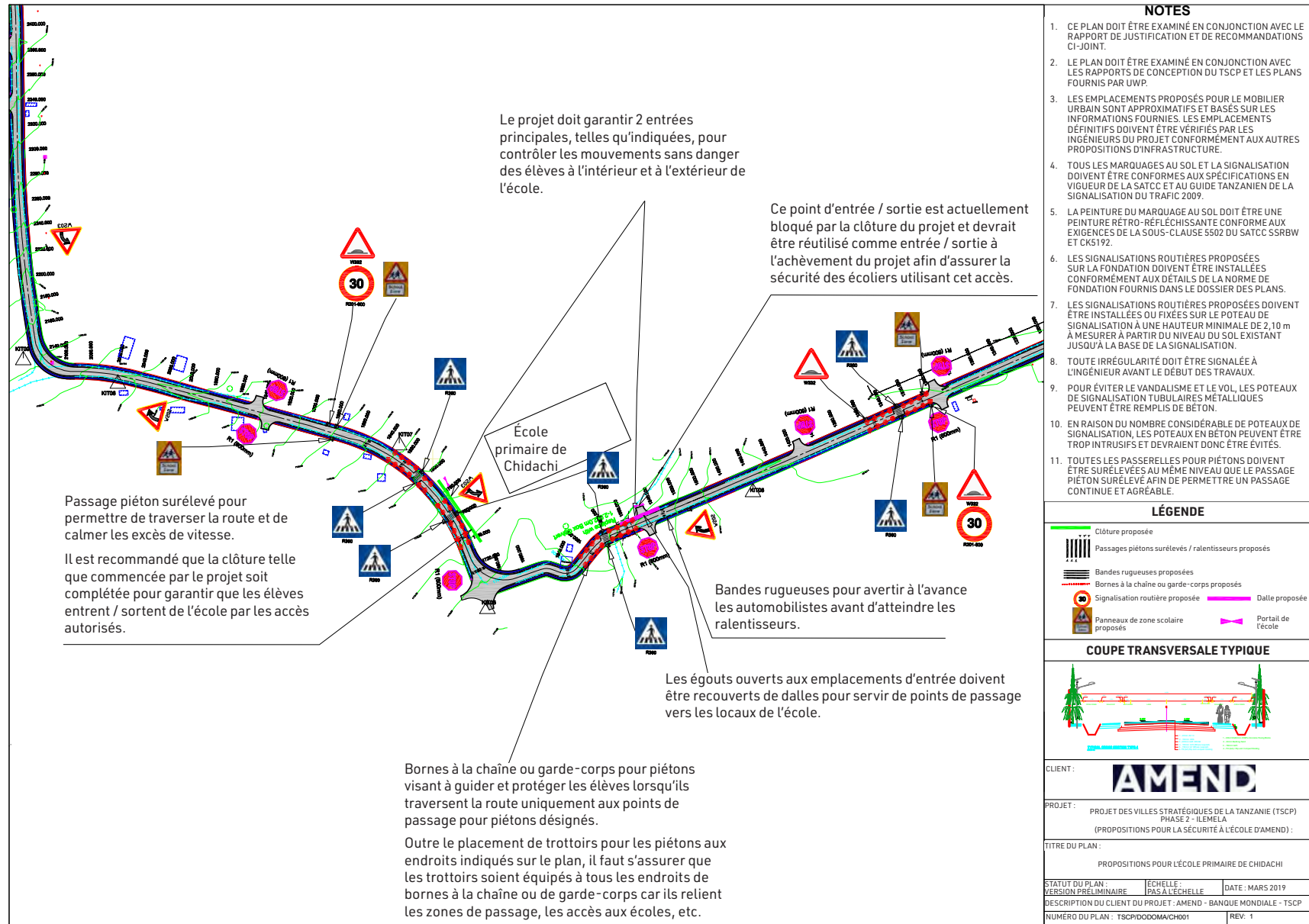
SITE 1 : APRÈS LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



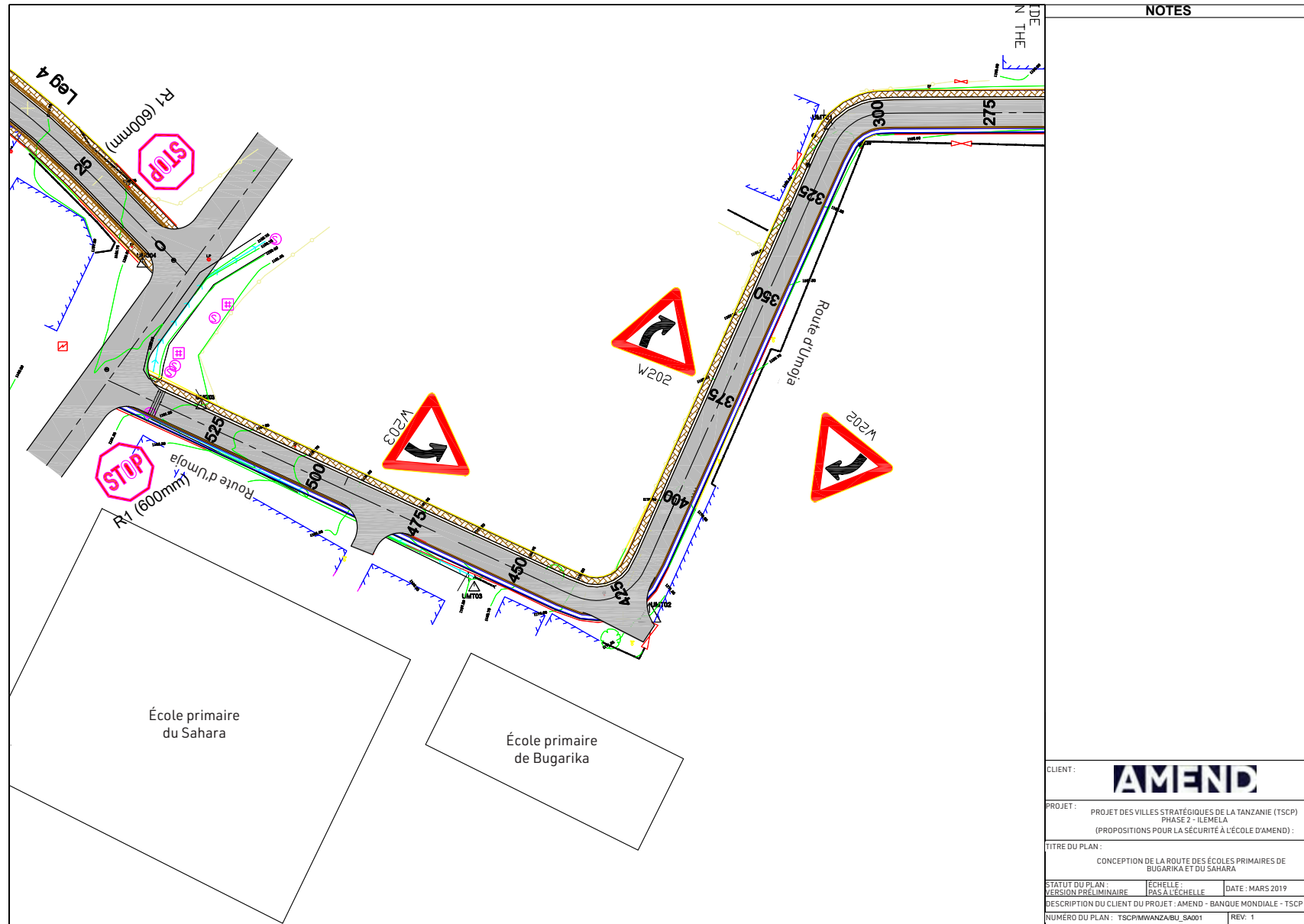
SITE 2 : AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



SITE 2 : APRÈS LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



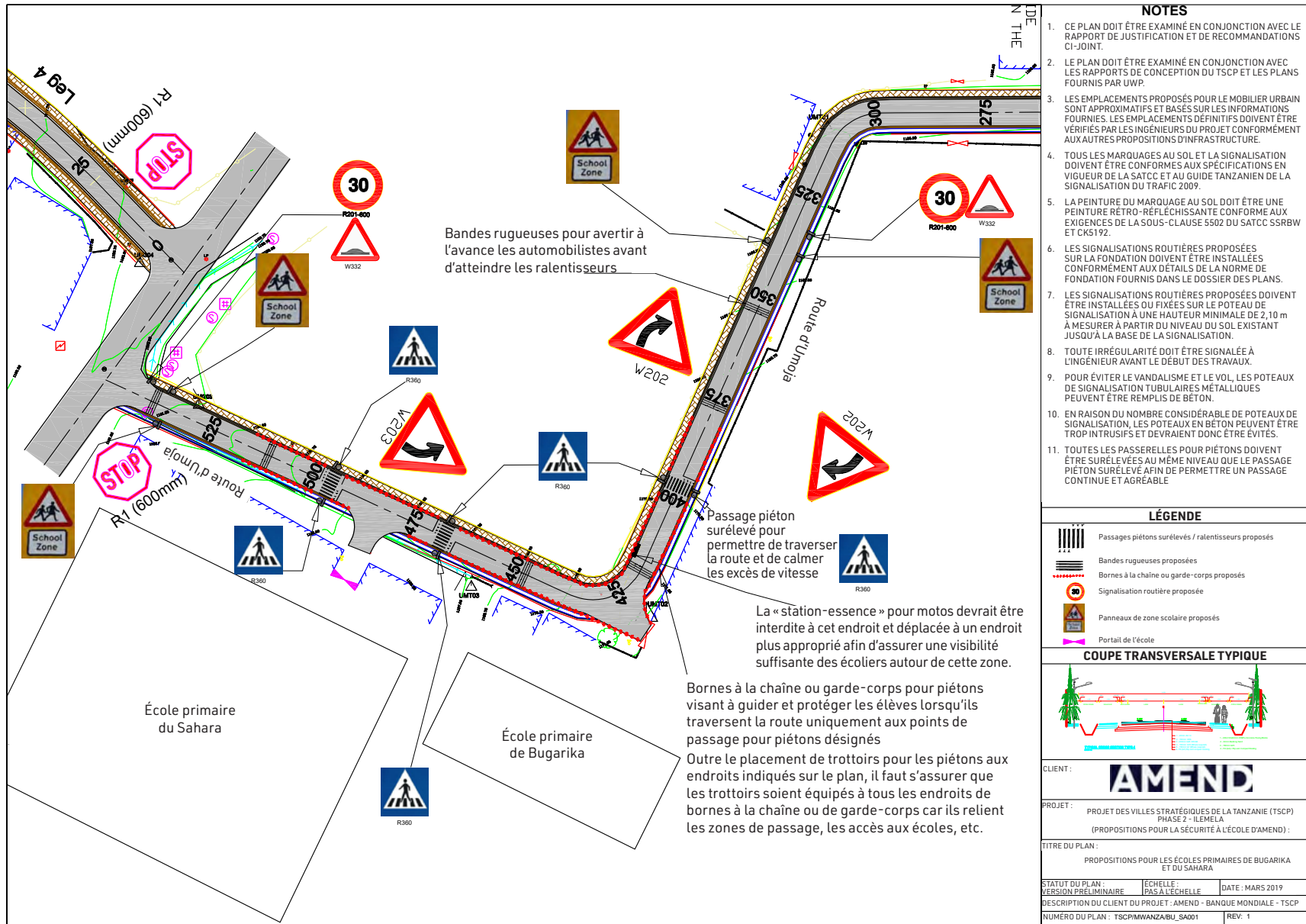
SITE 3 : AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



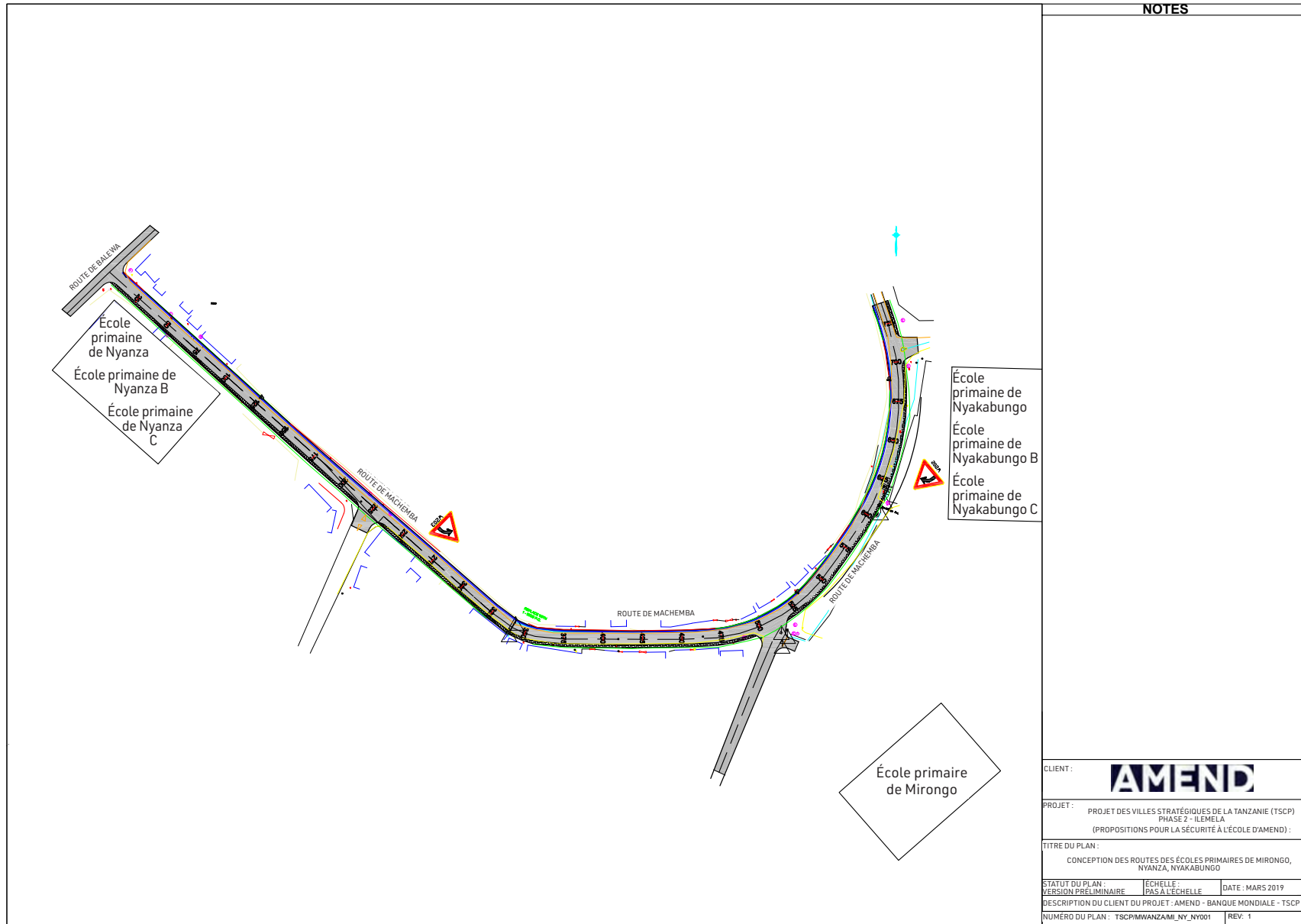
NOTES

CLIENT :	AMEND		
PROJET :	PROJET DES VILLES STRATÉGIQUES DE LA TANZANIE (TSCP) PHASE 2 - ILEMELA (PROPOSITIONS POUR LA SÉCURITÉ À L'ÉCOLE D'AMEND) :		
TITRE DU PLAN :	CONCEPTION DE LA ROUTE DES ÉCOLES PRIMAIRES DE BUGARIKA ET DU SAHARA		
STATUT DU PLAN :	ÉCHELLE :	DATE : MARS 2019	
VERSION PRELIMINAIRE	PAS À L'ÉCHELLE		
DESCRIPTION DU CLIENT DU PROJET : AMEND - BANQUE MONDIALE - TSCP			
NUMERO DU PLAN :	TSCP/IMWANZA/BU_SA001	REV :	1

SITE 3 : APRÈS LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



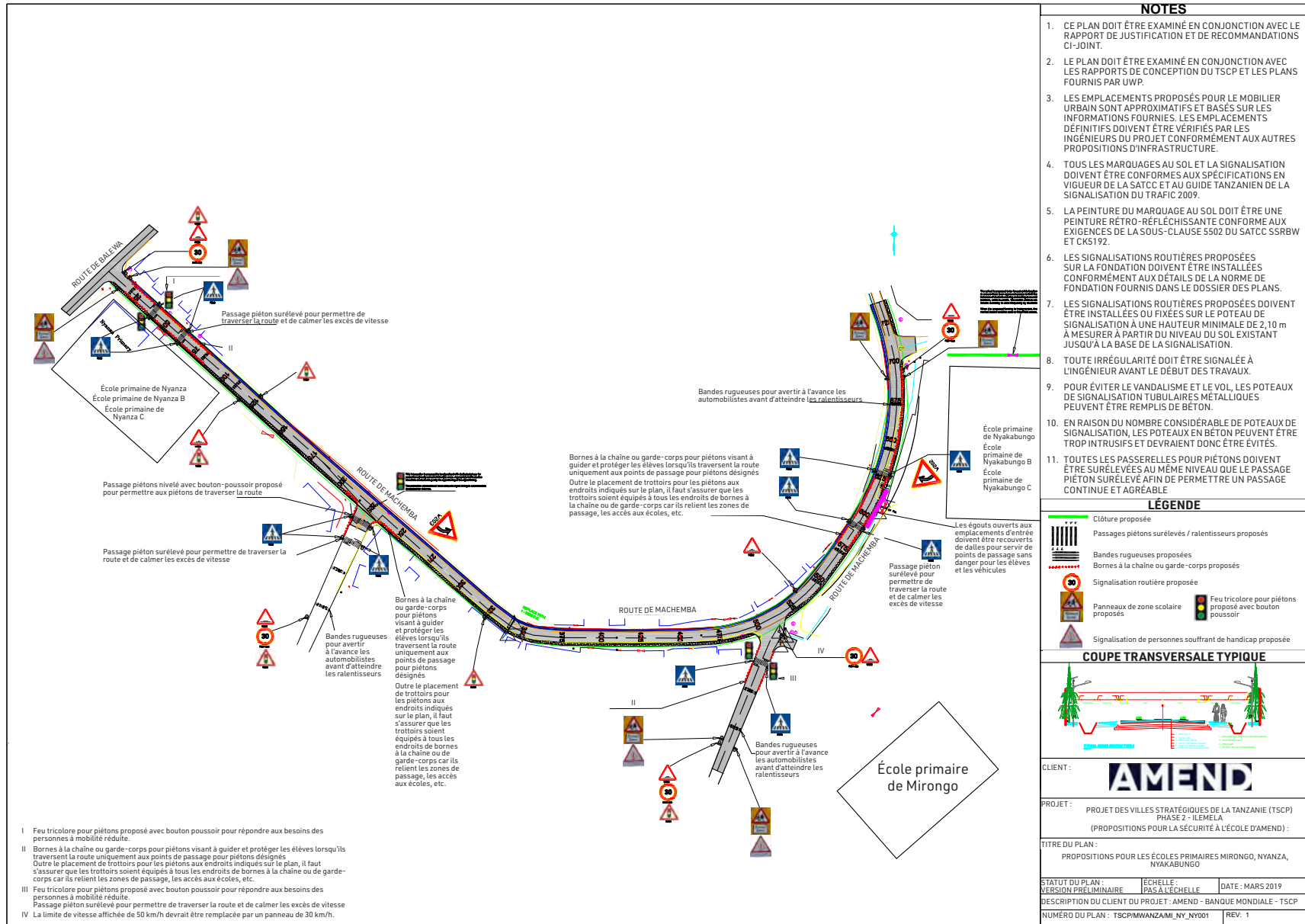
SITE 4 : AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



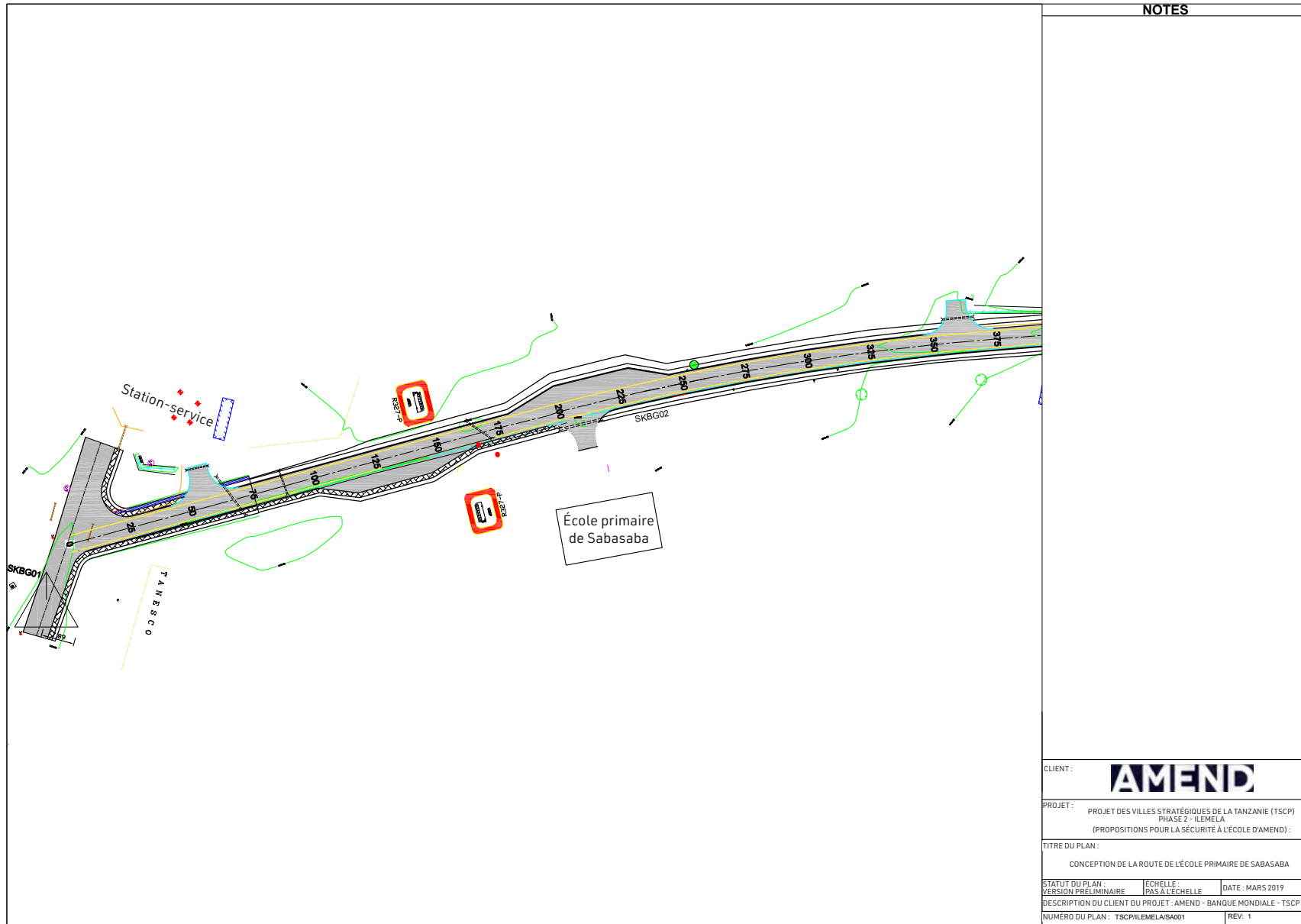
NOTES

CLIENT :	AMEND		
PROJET :	PROJET DES VILLES STRATÉGIQUES DE LA TANZANIE (TSCP) PHASE 2 - ILEMELA (PROPOSITIONS POUR LA SÉCURITÉ À L'ÉCOLE D'AMEND) :		
TITRE DU PLAN :	CONCEPTION DES ROUTES DES ÉCOLES PRIMAIRES DE MIRONGO, NYANZA, NYAKABUNGO		
STATUT DU PLAN :	ÉCHELLE :	DATE : MARS 2019	
VERSION PRELIMINAIRE	PAS À L'ÉCHELLE		
DESCRIPTION DU CLIENT DU PROJET : AMEND - BANQUE MONDIALE - TSCP			
NUMERO DU PLAN :	TSCP/IMWANZAMI_NY_NY001	REV :	1

SITE 4 : APRÈS LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



SITE 5 : AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



NOTES

CLIENT :	AMEND		
PROJET :	PROJET DES VILLES STRATÉGIQUES DE LA TANZANIE (TSCP) PHASE 2 - ILEMELA (PROPOSITIONS POUR LA SÉCURITÉ À L'ÉCOLE D'AMEND) :		
TITRE DU PLAN :	CONCEPTION DE LA ROUTE DE L'ÉCOLE PRIMAIRE DE SABASABA		
STATUT DU PLAN :	ÉCHELLE :	DATE : MARS 2019	
VERSION PRELIMINAIRE	PAS À L'ÉCHELLE		
DESCRIPTION DU CLIENT DU PROJET : AMEND - BANQUE MONDIALE - TSCP			
NUMERO DU PLAN :	TSCP/ILEMELA/SA001	REV :	1

ANNEXE 2

Photos, avant et après la contribution de Safe Schools Africa

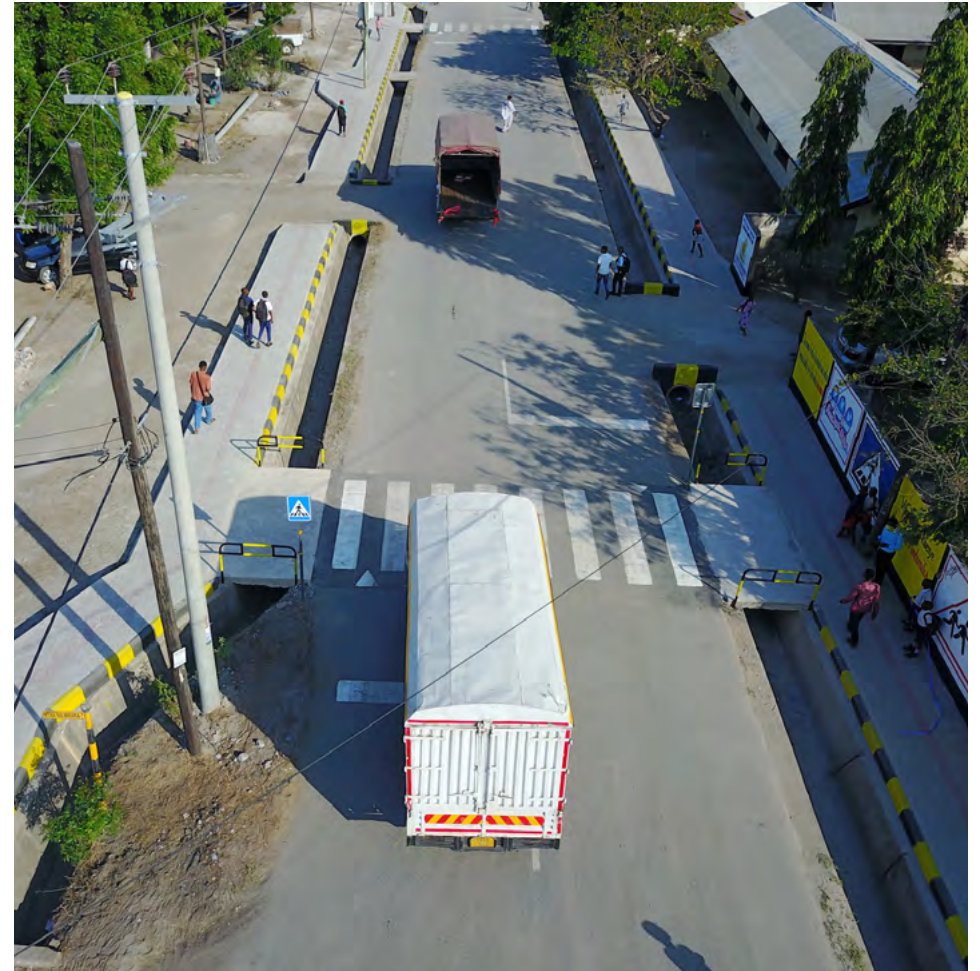


ÉCOLE PRIMAIRE MADENGE, DAR ES SALAAM, TANZANIE

Avant la Contribution de Safe Schools Africa



Après la Contribution de Safe Schools Africa



ÉCOLE PRIMAIRE WAILES, DAR ES SALAAM, TANZANIE

Avant la Contribution de Safe Schools Africa



Après la Contribution de Safe Schools Africa



ÉCOLE PRIMAIRE JUSTIN KABWE, LUSAKA, ZAMBIE

Avant la Contribution de Safe Schools Africa



Après la Contribution de Safe Schools Africa



ÉCOLE PRIMAIRE BOPHIRIMA, GABORONE, BOTSWANA

Avant la Contribution de Safe Schools Africa



Après la Contribution de Safe Schools Africa



ANNEXE 3

Fiches récapitulatives de la visite initiale de l'école – IRCP, Zambie

Routes

U003 [D145 (Chitope) aux bananeraies]

U004 [D145 – Membe]

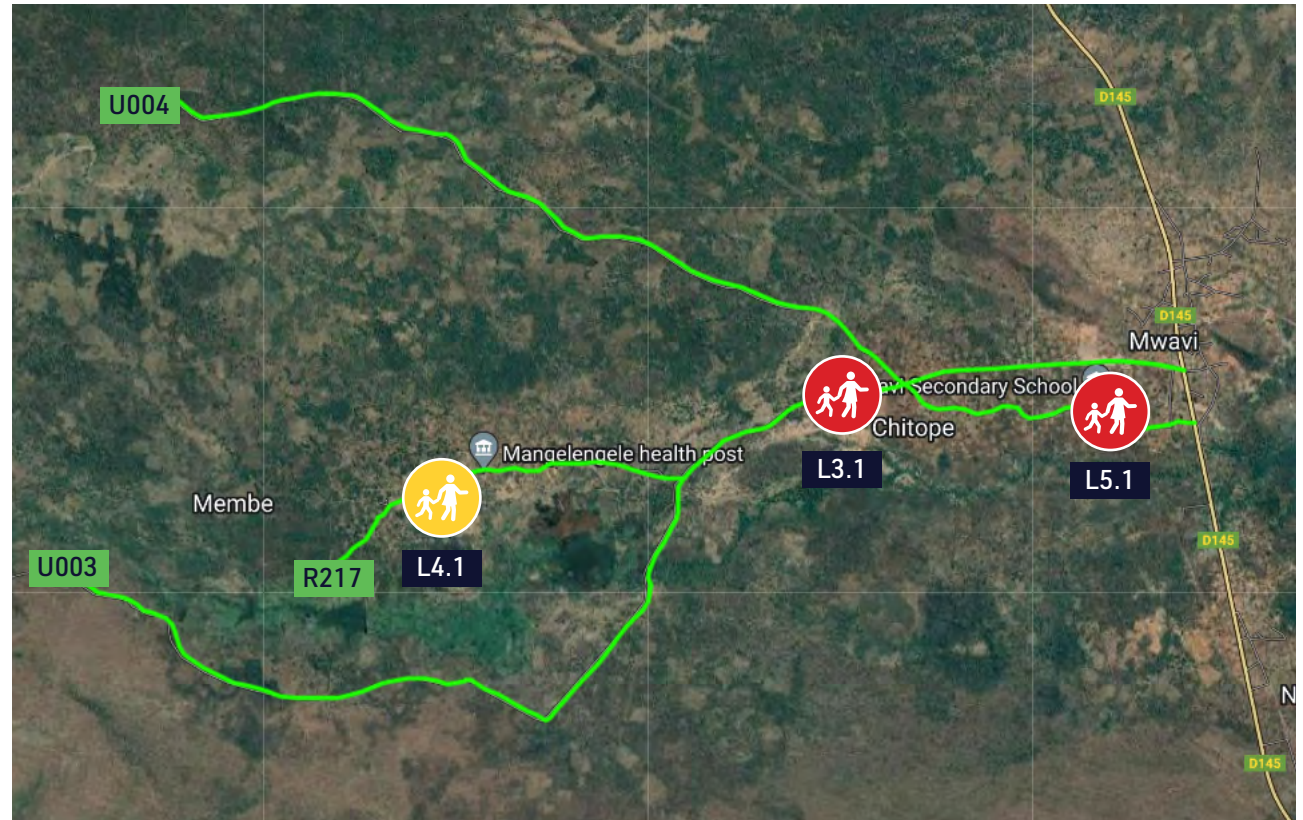
R217 [U3 à Mangelengele]

Région

Luangwa

Brève description :

- **U003**
La route est une voie de transport importante pour les bananes cultivées dans les fermes le long de celle-ci. Seuls les 8,4 premiers kilomètres sont recommandés pour la construction dans le cadre de ce projet en raison du manque d'activité ou d'implantations dans les 4 derniers kilomètres.
- **U004**
Plusieurs habitations se trouvent le long de la route suivie de blocs agricoles. Il y a peu d'activité après le village de Membe.
- **R217**
Les habitations se trouvent tout au long de la route et la principale activité économique est l'agriculture paysanne.



- École située sur un tronçon routier à haut risque (rouge)
- École située sur un tronçon routier à risque moyen (jaune)
- Tronçon routier à faible risque (bleu)

École primaire de Mwavi

Réf. carte	L3.1
Distance approx. de l'enceinte/entrée de l'école au projet de route	0 – 50 mètres
Clôture/mur d'enceinte de l'école ?	Non
Effectif scolaire	1 104
Classes dans l'école	De la maternelle à la 3 ^e
Modes de transport vers l'école	Majorité à pied, quelques vélos
Les élèves traversent-ils la route du projet ?	Oui
Principales zones de chalandise des élèves / Où vivent les étudiants	Les villages de Linga, Mwavi, Mwandega, Milinda Ng'ombe, Manyenda, Membe, Ndalakwazi, et Limbani.

État de la sécurité routière

École à haut risque

La route du projet à côté de l'école est relativement fréquentée et les vitesses de circulation augmenteront probablement une fois la route terminée.

Le plus grand risque est la route goudronnée (D145) que certains enfants traversent pour se rendre à l'école. Selon le directeur, un enfant de cette école a malheureusement été tué sur cette route l'année précédente.

L'école pourrait bénéficier d'un mur/clôture pour guider les enfants vers une entrée/sortie principale située entre certaines mesures de contrôle de la vitesse.

École à haut risque routier :

Les accidents de la route parmi les écoliers représentent actuellement un problème et/ou il existe un risque élevé d'accidents de la route parmi les écoliers une fois la route améliorée si aucune intervention spécifique n'est prévue en faveur de la sécurité des enfants.



École primaire de Mwavi (U003 passe près de l'école à droite)

Recommandations pour la sécurité routière

Un aménagement type de la zone scolaire de l'option 1 est recommandé à l'extérieur de l'école.

Une attention particulière devra être portée aux mesures de sécurité routière sur la D145 (route goudronnée que les enfants traversent).

Ces options ont été recommandées en raison de la proximité de l'école avec la route, de la forte circulation de véhicules et des défis existants en matière de sécurité routière.

École primaire de Mangelengele

Réf. carte	L4.1
Distance approx. de l'enceinte/entrée de l'école au projet de route	0 - 10 mètres
Clôture/mur d'enceinte de l'école ?	Non
Effectif scolaire	370
Classes dans l'école	De la maternelle à la 5 ^e
Modes de transport vers l'école	À pied
Les élèves traversent-ils la route du projet ?	Oui (pour certains) des villages de Mangelengele et Mumembe
Principales zones de chalandise des élèves / Où vivent les étudiants	Les villages de Chilimanga, Mangelengele, Mundela, Nakachombwe et Mumembe

État de la sécurité routière

École à risque moyen

La route n'est généralement pas très fréquentée mais le devient pendant les campagnes politiques et les élections.

École à risque routier moyen :

Les accidents de la route parmi les écoliers risquent de devenir un problème une fois la route améliorée si aucune intervention spécifique n'est prévue en faveur de la sécurité des enfants.



École primaire de Mangelengele (U003 passe près de l'école)

Recommandations pour la sécurité routière

Un aménagement type de la zone scolaire de l'option 3 est recommandé à l'extérieur de l'école.

Cette option est recommandée sachant que ce tronçon de la route est généralement peu fréquenté.

École secondaire de Mwavi

Réf. carte	L5.1
Distance approx. de l'enceinte/entrée de l'école au projet de route	0 mètres
Clôture/mur d'enceinte de l'école ?	Non
Effectif scolaire	500
Classes dans l'école	De la 3 ^e à la Terminale
Modes de transport vers l'école	À pied pour les élèves de l'école de jour
Les élèves traversent-ils la route du projet ?	Oui
Principales zones de chalandise des élèves / Où vivent les étudiants	Les villages de Chilimanga, Mwavi, Membe, Limbani, Mangelengele et Zalapango.

État de la sécurité routière

École à haut risque

La route du projet (U004) traverse l'école avec des salles de classe de chaque côté. Cela posera un problème de sécurité routière une fois la route construite, si elle n'est pas déviée. Dans le passé, l'école a tenté de s'opposer à la construction de la route en raison de problèmes de sécurité routière ainsi que du bruit.

Il existe un autre risque : la route goudronnée (D145) que les enfants traversent également pour se rendre à l'école.

L'école pourrait bénéficier d'un mur/clôture pour guider les enfants vers une entrée/sortie principale située entre certaines mesures de contrôle de la vitesse.

École à haut risque routier :

Les accidents de la route parmi les écoliers représentent actuellement un problème et/ou il existe un risque élevé d'accidents de la route parmi les écoliers une fois la route améliorée si aucune intervention spécifique n'est prévue en faveur de la sécurité des enfants.



École secondaire de Mwavi (la route U004 du projet traverse l'école)

Recommandations pour la sécurité routière

Déviation routière recommandée en contournant les salles de classe et le terrain de sport.

Si ce n'est pas possible, un aménagement type de la zone scolaire de l'option 1 est recommandé sur la route du projet qui traverse les bâtiments abritant les salles de classe.

Une attention particulière à apporter aux mesures de sécurité routière sur la D145 (route goudronnée que les enfants traversent)

Ces options ont été recommandées en raison de la proximité de l'école avec la route et des défis existants en matière de sécurité routière.

ANNEXE 4

Aménagement typique d'une zone scolaire – IRCP, Zambie



