WELCOME TO THE MEETING OF CITA IN AFRICA
BINEVENUE À LA RÉUNION DU CITA EN AFRIQUE

30.10.2018, OUAGADOUGOU, BURKINA FASO

Summary

Vehicle inspection in Burkina	1.1	Mrs Zalissa KOUMARE/OUILLIO	CCVA, Directrice Générale. Burkina Faso
CITA in Africa	1.2	Mrs Ferose OATEN	CITA, RAG Africa Chairperson and Member of the Bureau Permanent
The activities of CITA	1.3	Mr Eduard FERNÁNDEZ	CITA, Executive Director. Belgium
ONASER	1.4	Mr Mamadou OUATTARA	Directeur Général, ONASER. Burkina Faso
Initiatives concerning motor vehicles	1.5	Mr Emmanuel Goualy YORO	West African Economic and Monetary Union (WAEMU).
roadworthiness tests			Directeur de Cabinet du Commissaire chargé du DATC
Vehicle inspection in Togo	1.6	Mr Délato Kokou AGBOKPE	Directeur des Transports Routièrs et Ferroviaires. Togo
UN Framework	1.7	Mr François GUICHARD	UNECE, UN Secretary Vehicle Active Safety - Focal Point ITS/AD. Switzerland
Improving road safety to improve economy	2.1	Mr Spiros VOYADZIS	PFD, CEO. USA
ICI Santé	2.2	Mr Thierry ZAGRE	ICI Santé, Chargé de Programmes. Burkina Faso
Humanité & Inclusion	2.3	Mr Casimir SANON	Humanité & Inclusion. Burkina Faso
Case study of China under-load emission test	4.1	Mr George WANG	COSBER, Chief Sales Manager. China
Vehicle safety in Africa	4.2	Mr David VAYSSIE	ACTIA, Directeur du département Aftermarket. France
Global approach for the implementation of PTI stations	4.3	Mr Abdellah KESSACI	RYME, International Consultant In PTI Industry. Spain
Vehicle inspection - the view of MAHA	4.4	Mr Hakim EL JEBLI	MAHA, Consultant. Germany
Closing remarks		Mr Kanvaly BAMBA	CITA, RAG Africa Deputy Chairperson

1.1

Réunion des Experts du CITA

L'INSPECTION TECHNIQUE DE VEHICULE AU BURKINA FASO

Présentée par:
Mr DIALLO Mamadou
Directeur technique du CCVA

Octobre 2018

PLAN DE PRESENTATION

I. MISSIONS ET ATTRIBUTIONS

II. STATUT JURIDIQUE

III. CADRE REGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DU CONTRÔLE TECHNIQUE

IV. MISE EN ŒUVRE DE L'INSPECTION TECHNIQUE

V. DEFIS DU CONTRÔLE TECHNIQUE

INTRODUCTION

Les politiques réussies en matières de transports sont le résultat d'un processus de règlementation et de contrôle pour harmoniser et faciliter la mobilité des personnes et des biens en toute sécurité.

La mobilité est un besoin vital, elle constitue de ce fait un droit fondamental pour les hommes.

Ce droit à la mobilité ne s'obtenir sans sécurité et sureté des moyens de transport pensés et conçus à cet effet.

MISSIONS ET ATTRIBUTIONS

- l'exécution des visites techniques prévues par les dispositions du Décret 73-308/PM/MTP du 31/12/1973,portant règlementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique;

- la réalisation de toutes activités se rapportant directement ou indirectement à cette mission.

EVOLUTION DU STATUT JURIDIQUE CCVA

- créé en 1986 sous la forme d'un Etablissement Public à Caractère industriel et Commercial (EPIC);

- transformé en 1999 en Société d'Etat avec un capital entièrement détenu par l'Etat;

- Depuis 2010 , le capital du CCVA est détenu majoritairement par BURKINA CONTRÔLE SA.(société privé de droit Burkinabé)

CADRE REGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE L'INSPECTION TECHNIQUE AU BURKINA FASO

- ❑ **textes règlementaires**
- ❑ **institutions partenaires**

Au plan national

Les textes suivants règlementent l'inspection technique des véhicules

- Le Décret 73-308-PM-MTP du 31 décembre 1973 portant règlementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique;

- Le KITI N°86-136/CNR/PRES/MTC du 30 avril 1986 portant création du Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles;

- L' ARRETE CONJOINT N° 2010-002/MT/MEF/DEF/SECU, modifiant le RAABO N°86-60/CNR/MTC/DTR du 23 juin 1986 portant instauration de la visite technique pour les véhicules automobiles au Burkina Faso **Cet arrêté définit la périodicité des visites techniques**.

- Le DECRET N°2001-185/PRES/PM/MEE du 07 mai 2001,portant fixation des normes de rejets de polluants dans l'air , l'eau et le sol;

- Le DECRET N° 2012-559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA/MATDS/MID portant conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux et pour compte propre des vélomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur.
  Cet décret rend obligatoire la visite technique des motocycles

Au plan sous régional

Le CCVA est chargé de la mise en œuvre des textes communautaires relatives à l'inspection technique:

- CONVENTION N° A/P2/6/82 portant règlementation des transports routier INTER-ETAT de la COMMUNAUTÉ ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST;

- Le RÈGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA;

- La DIRECTIVE N°16/2009/CM/UEMOA relative au contrôle technique automobile dans les Etats membres de l'UEMOA.

au plan international

les recommandations du Comite International de l'Inspection Technique Automobile(C.I.T.A.) et relative:

- à l'équipement des stations d'inspection;
- aux caractéristiques des appareils de contrôle ;
- à la liste des éléments à examiner dans les stations d'inspection;
- aux décisions à prendre au sujet des modifications techniques apportés à un véhicule en service;
- à l'inspection des véhicules à deux roues;
- etc.

Au niveau institutionnel les ministères et institutions publiques de l'Etat accompagnent le CCVA dans la mise en œuvre des activités de l'inspection technique.

Les Ministères de tutelle

ils sont tous signataires des différents textes impliquant à des degrés divers leur administration respective:

- Le ministère en charge des transports(tutelle technique)
- Le ministère de l'économie et des finances(tutelle financière)
- Le ministère du commerce(tutelle de gestion)

Les partenaires institutionnels

De part son expertise le CCVA accompagne les partenaires institutionnels dans l'établissement de document entrant dans la mise à la consommation des véhicules

- **La Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes**

L'établissement des certificats de première visite aux fins d'immatriculations des véhicules de même que tous actes de mutations, de vente ou transfère sont conditionnés à la présentation d'un certificat de visite en cours de validité

- **La Direction Générale des Douanes**

L'établissement des certificats de conformités, l'expertise et l'évaluation des véhicules automobiles et des engins spéciaux.

- **L'Office National pour la Sécurité Routière**

La définition des poids, des gabarits et charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandise

Au niveau communautaire (UEMOA , CEDEAO)

Cadres d'intégration économique dont les principes de fonctionnement reposent sur la libre circulation des biens et des personnes.

Les accords impliquant le Burkina Faso et dont la mise en œuvre incombe au CCVA traitent entre autre:

- du respect du gabarit et de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises ;
- de l'inspection techniques des véhicules;
- des documents de bord nécessaires à la libre circulation des véhicules

MISE EN ŒUVRE DE L'INSPECTION TECHNIQUE

- Les stations d'inspection
- Périodicité des inspections techniques
- Critères d'appréciation
- Situation du parc automobile
- Défis de l'inspection technique

Pour contribuer aux objectifs de sécurité routière le CCVA s'est doté de stations d'inspection technique dans les grandes villes et villes secondaires

La Station d'inspection de Ouagadougou(siège)

- Quatre lignes d'inspection dont 2VL et 2PL
- une ligne d'inspection pour motocycles
- une station complète de diagnostic automobile
- un cabinet d'expertise automobile et industrielle

La Station d'inspection de Bobo-Dioulasso

- deux lignes d'inspection dont un VL et un PL
- une station diagnostic
- un cabinet d'expertise automobile et industrielle

Les Stations secondaires

Au nombre de six(6), l'inspection technique est à 80% visuel, des référentiels de station secondaires sont en cours conception

Périodicité des inspections techniques

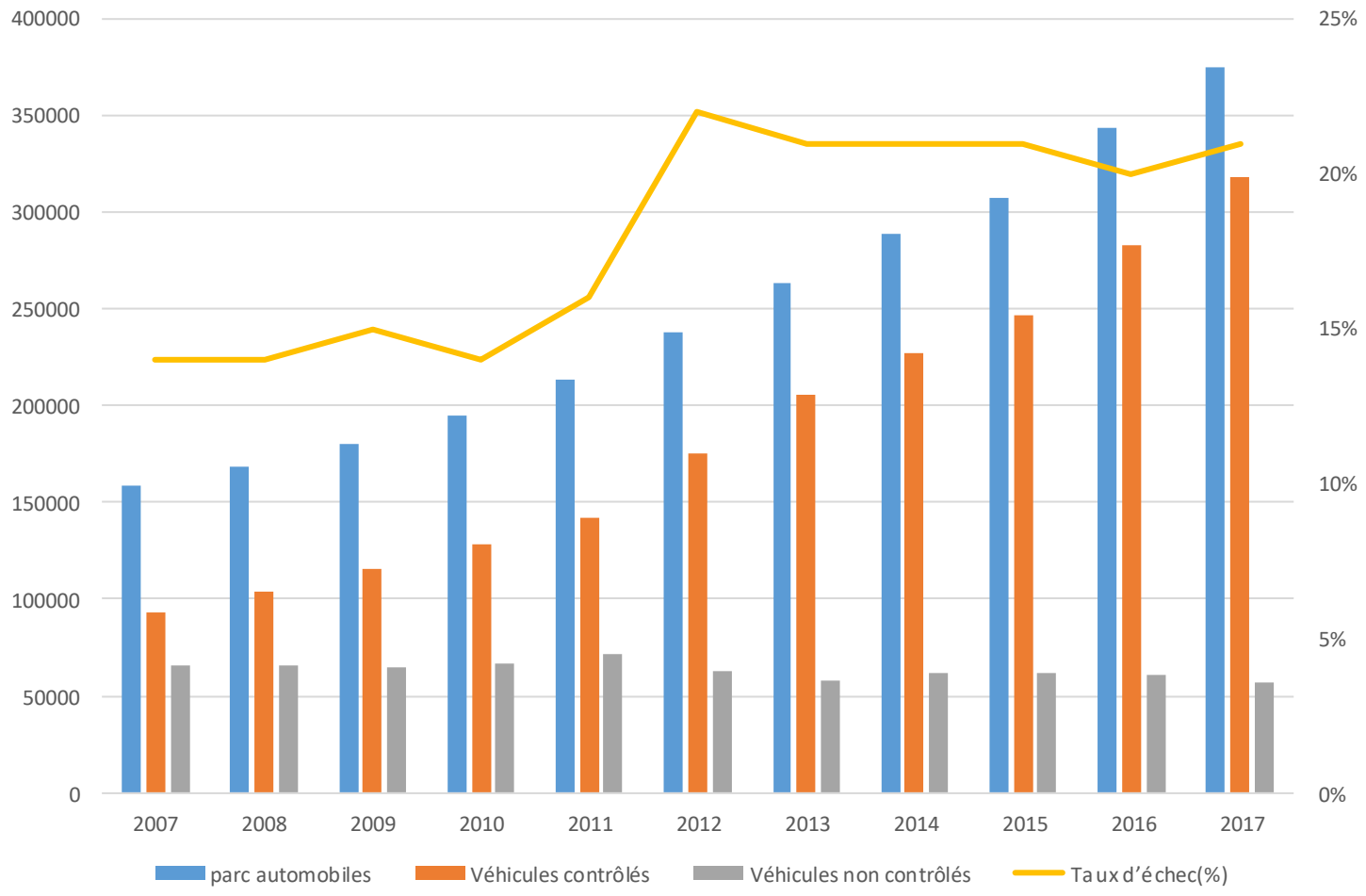
Genre	périodicité
Voiture particulière	12 mois
Véhicules Utilitaires légers et lourds	6 mois
Taxis urbains	6 mois
Véhicules spéciaux	6 mois
Tricycle et quadricycle à moteur	6 mois
Véhicule de transport en commun de personne	3 mois
Véhicule auto-école	3 mois
Véhicules de transport de bois de chauffe	4 mois
Motocyclette	12 mois

Les critères d'inspection

les critères d'inspection portent sur les points suivants:

- La non-conformité du véhicule(immatriculation, n° de série, nombre de place; capacité citerne);
- les défectuosité dites majeures pouvant porter atteinte à la sécurité routière;
- les défectuosités dites dangereuses (freinage, éclairage, direction, suspension, pneumatique)qui entrainent le retrait momentané du véhicule de la circulation.

Situation véhicules immatriculés/véhicules contrôlés et taux d'échec



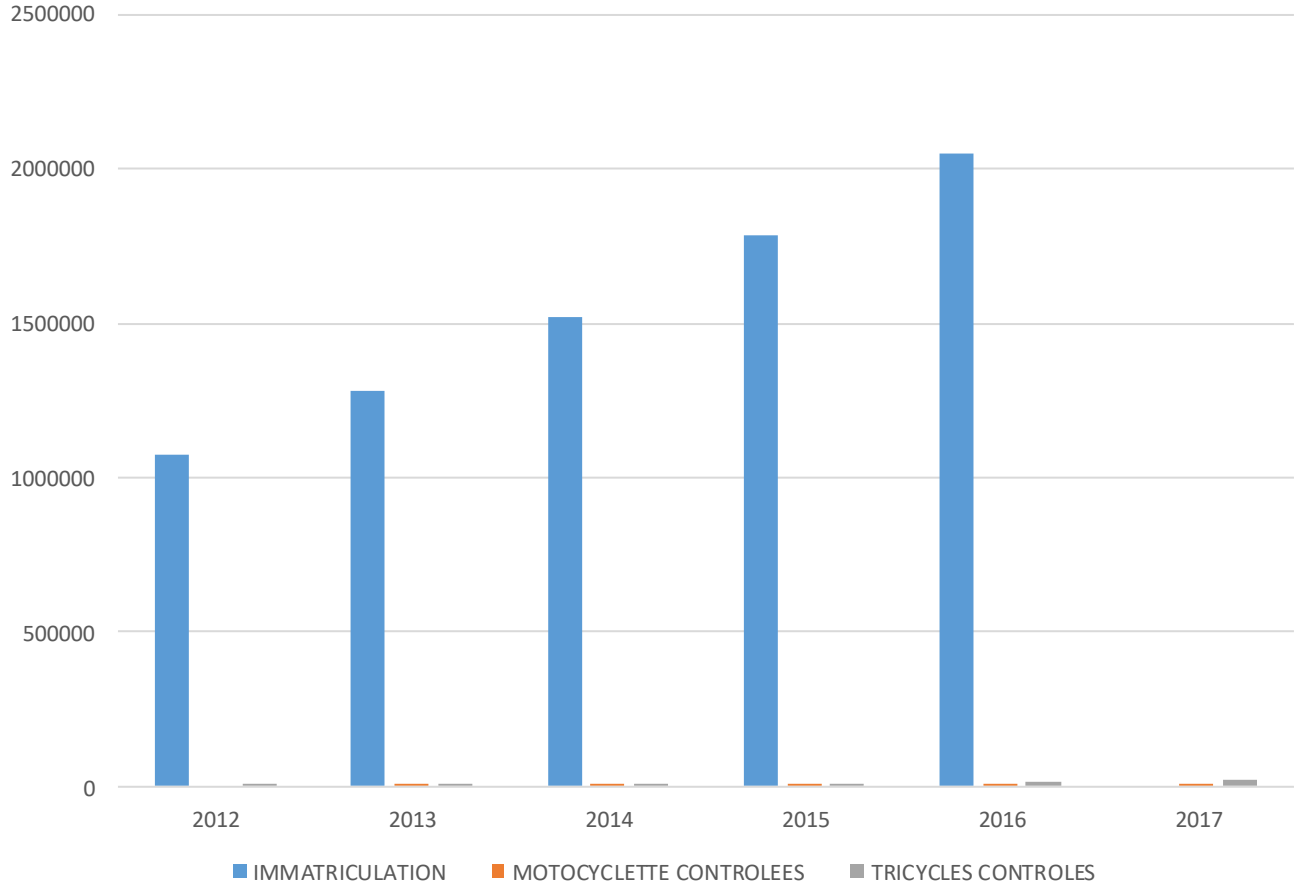
l'inspection technique des motocycles

Le CCVA a débuté l'inspection technique des motocycles en 2012

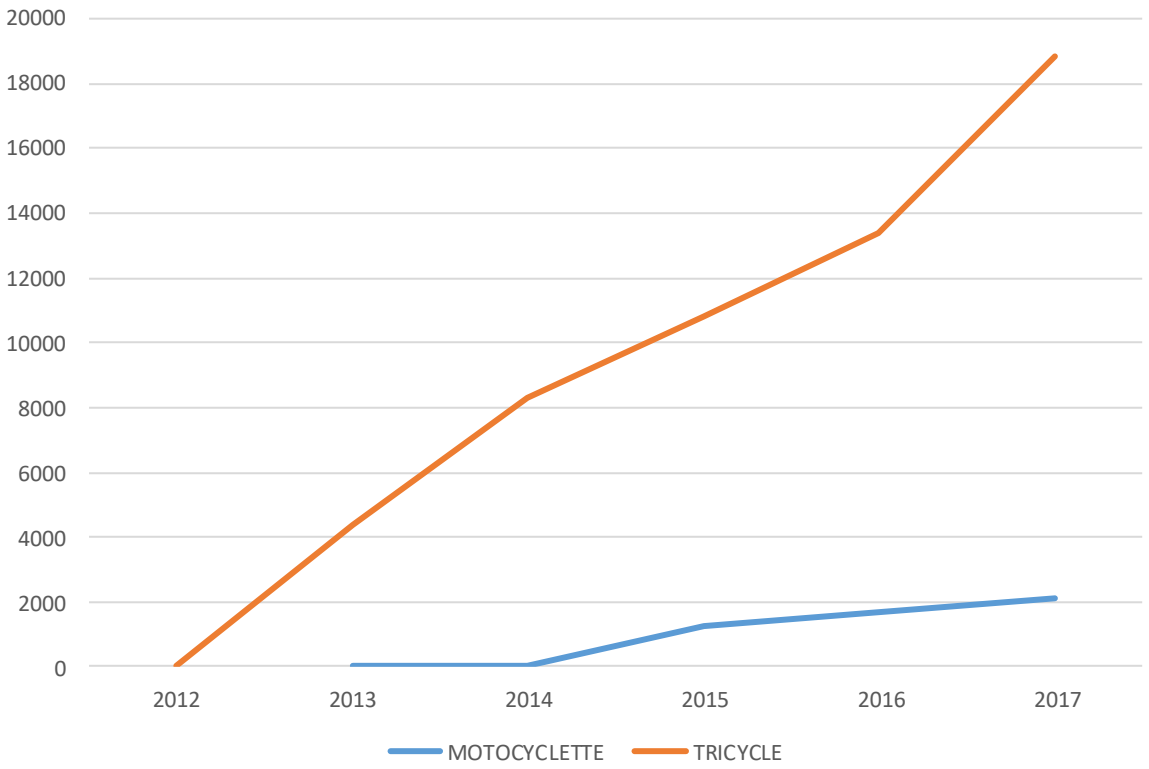
- Les éléments à inspecter sont ceux conformes à la **recommandation n°5** du Comité international de l'Inspection Technique Automobile**(CITA**):

- Les inspections sont menées sans démontage ou retrait de pièces et en ne faisant appel qu'à des techniques courantes.

Situation motocycles immatriculés et motocycles contrôlés



moto 2 roues et tricycles contrôlés



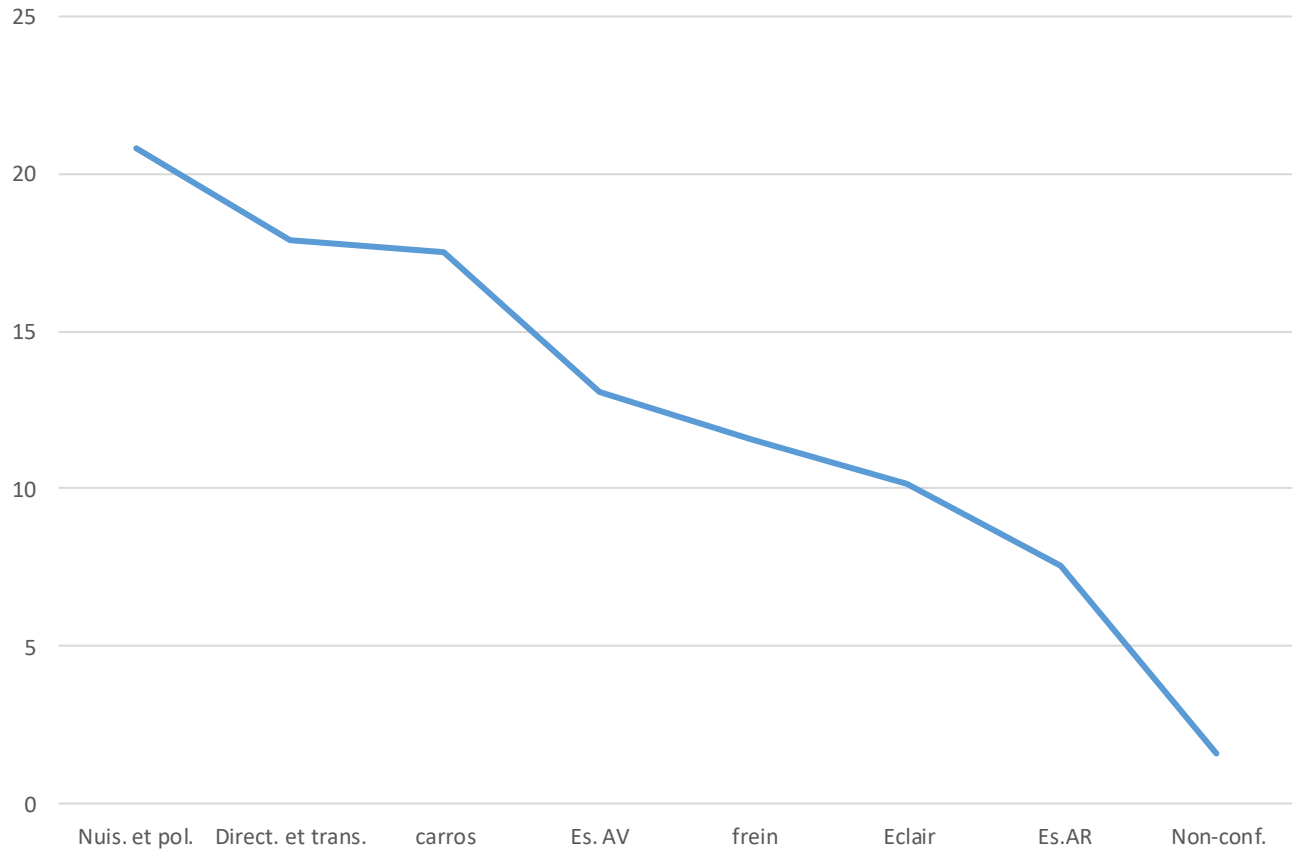
Classification des défectuosités

Cette classification permet de constater les organes du véhicule qui sont les plus incriminés au cours des inspections techniques

Nuisance et pollution: 20%
Direction/transmission: 17,88%
Carrosserie: 17,55%
Essieu avant: 13,08%
Freinage:11,54%
Eclairage:10,13%
Essieu arrière: 07,54
Non-conformité:01,45%

ce classement met en évidence les nuisances et pollutions qui attestent de l'état de vétusté du parc automobile dont la moyenne d'âge est de 17 ans.

Classification des défectuosités



DEFIS DE L'INSPECTION TECHNIQUE

Les défis en matière de contrôle restent encore énorme au Burkina Faso et sont encore tributaire de l'arsenal règlementaire qui ne favorise pas le rajeunissement du parc automobile

Des initiatives sont cependant en cours pour asseoir un système de renouvellement efficace qui puisse concerner toutes les catégories de véhicules et tous les modes de transport

Au niveau du CCVA nous avons pour ambition d'accompagner l'état dans l'atteinte des objectifs de sécurité routière et contribuer à la protection de l'environnement à travers:

- L'ouverture de stations d'inspection technique dans toutes les régions
- Assurer la formation continue de nos contrôleurs

- équiper toutes nos stations de contrôle matériel performant

Merci pour votre attention soutenue

1.2

REGIONAL ADVISORY GROUP AFRICA

CITA RAG AFRICA
MEETING 29-30 OCT
BURKINO FASO

CITA International Motor Vehicle Inspection Committee

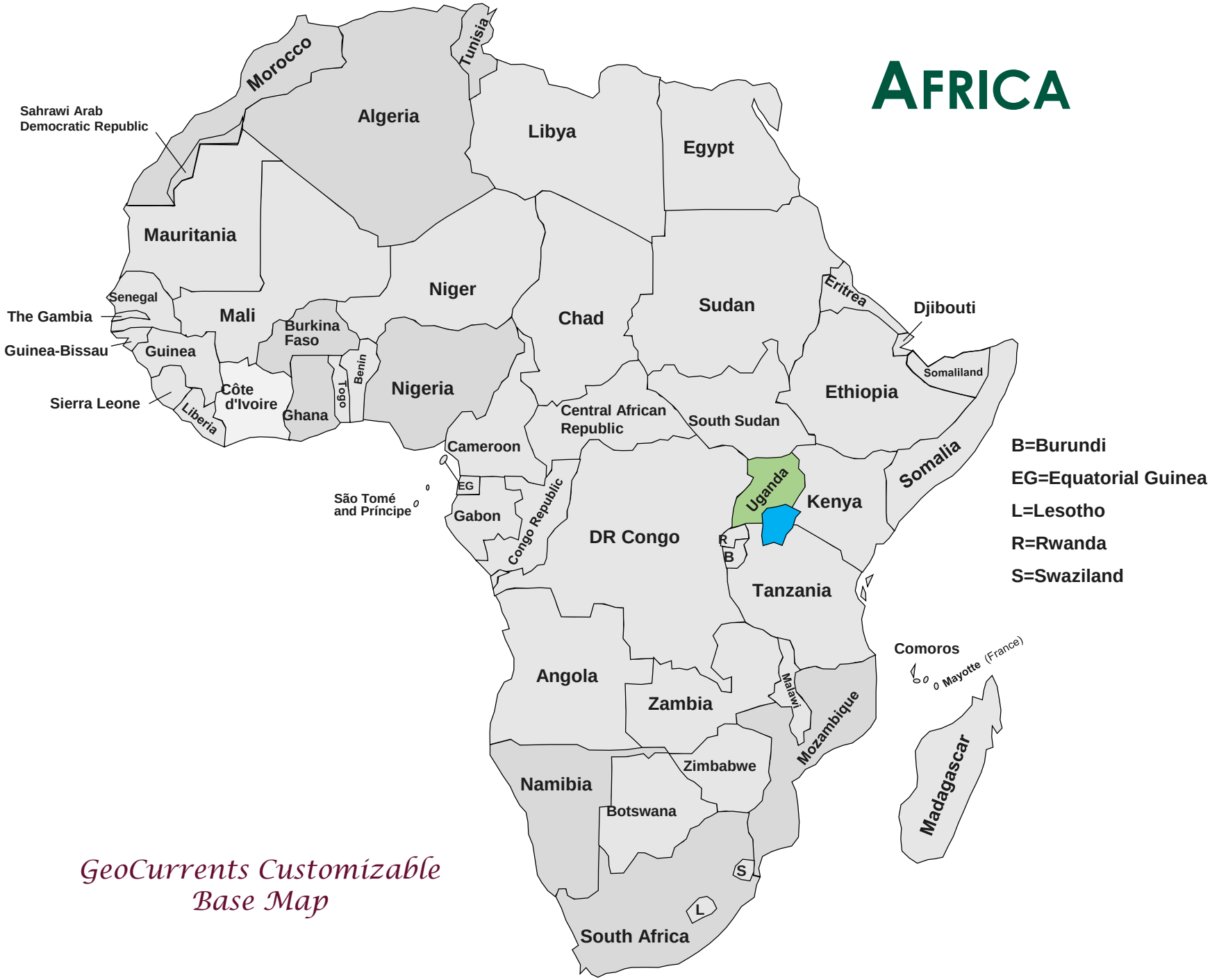
FEROSE OATEN

CHAIRPERSON, REGIONAL ADVISORY GROUP AFRICA

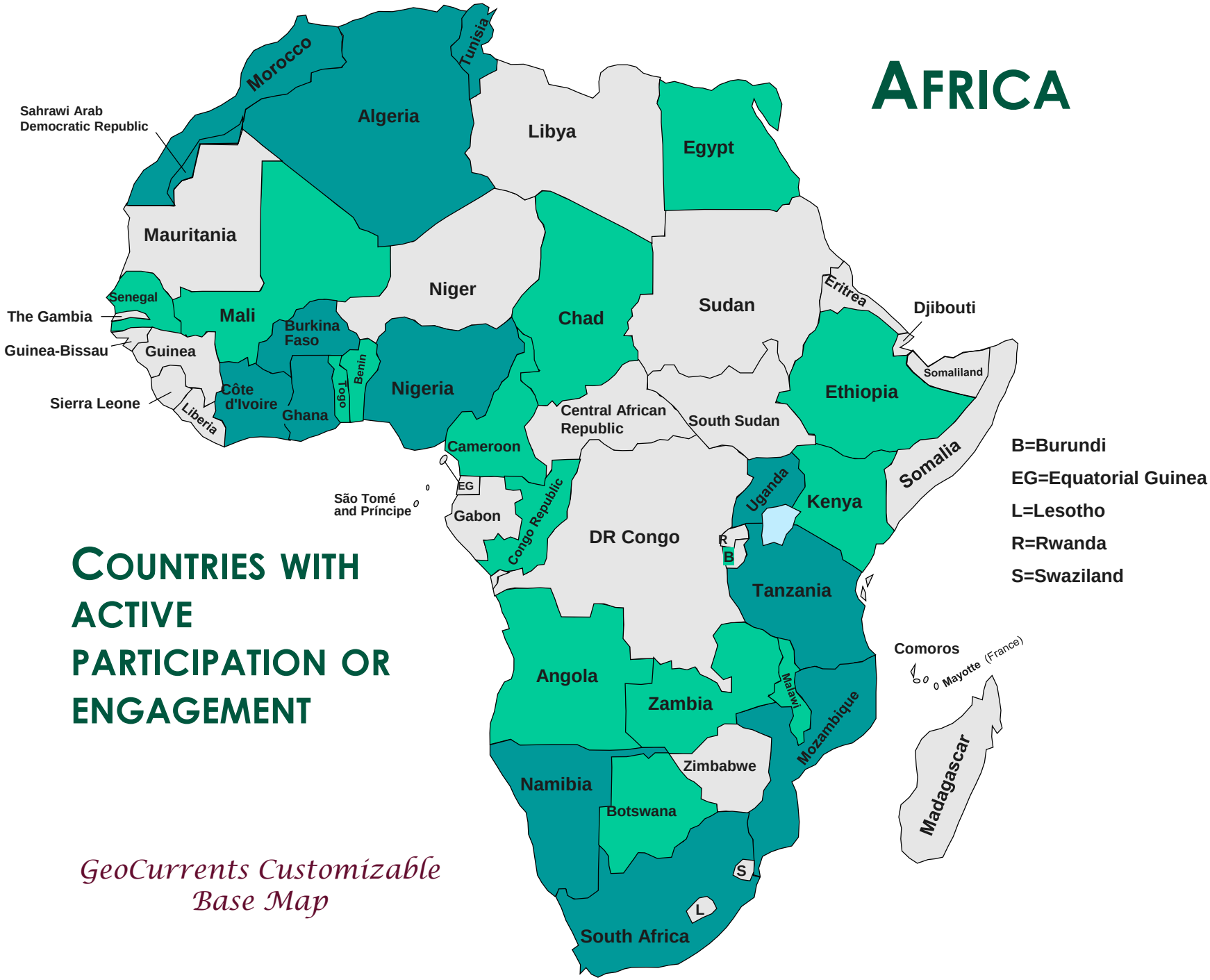
www.citainsp.org

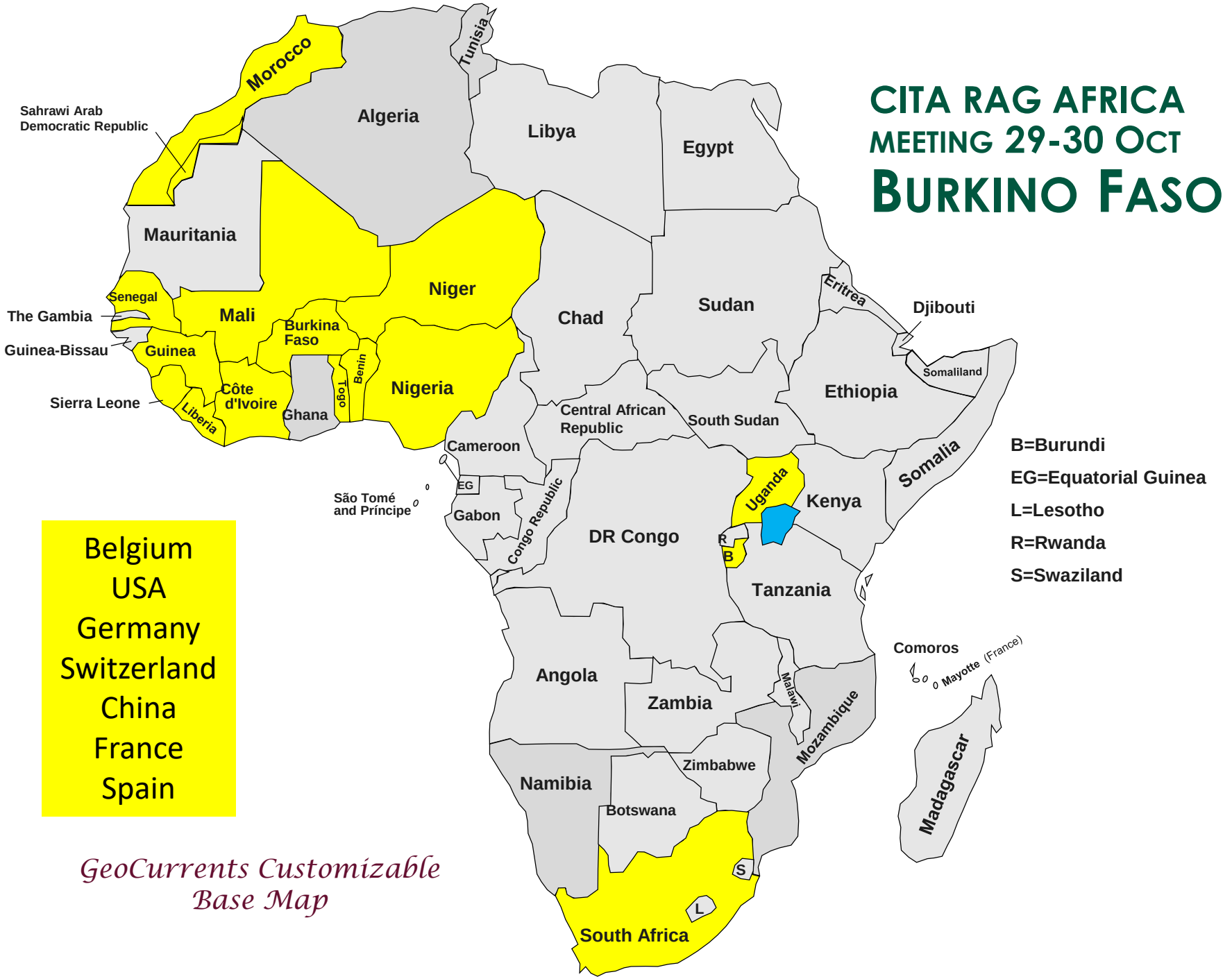
PURPOSE OF RAG AFRICA

- To provide a platform for the exchange of information on best practices with regard to periodic vehicle testing (with a focus on Africa)
- To promote membership of CITA and to promote the activities and interests of CITA
- To provide a resource to role players in the establishment of the legislative framework and standards compilation for vehicle testing in the region
- To provide a professional network of stake-holders to ensure that the furthest reaches of Africa becomes accessible to all interested parties.
- To promote awareness and provide support to countries in their efforts to fulfil the mandate adopted in the African Charter for Road Safety


AFRICA
Morocco
Tunisia
Algeria
Libya
Egypt
Sahrawi Arab Democratic Republic
Mauritania
Niger
Chad
Sudan
Eritrea
Djibouti
Senegal
The Gambia
Mali
Burkina Faso
Guinea-Bissau
Guinea
Nigeria
Benin
Togo
Ethiopia
Somaliland
Sierra Leone
Liberia
Côte d'Ivoire
Ghana
Central African Republic
South Sudan
Cameroon
Somalia
São Tomé and Príncipe
EG
Gabon
Congo Republic
Uganda
Kenya
DR Congo
R
B
Tanzania
Comoros
Mayotte (France)
Angola
Zambia
Malawi
Mozambique
Zimbabwe
Namibia
Botswana
Madagascar
S
L
South Africa
B=Burundi
EG=Equatorial Guinea
L=Lesotho
R=Rwanda
S=Swaziland
GeoCurrents Customizable Base Map

AFRICA
Morocco
Tunisia
Algeria
Libya
Egypt
Sahrawi Arab Democratic Republic
Mauritania
Niger
Chad
Sudan
Eritrea
Djibouti
Senegal
The Gambia
Mali
Burkina Faso
Guinea-Bissau
Guinea
Benin
Togo
Nigeria
Ethiopia
Somaliland
Sierra Leone
Liberia
Côte d'Ivoire
Ghana
Central African Republic
South Sudan
Cameroon
Somalia
São Tomé and Príncipe
EG
Gabon
Congo Republic
DR Congo
Uganda
Kenya
R
B
Tanzania
Comoros
Mayotte (France)
Angola
Zambia
Malawi
Mozambique
Zimbabwe
Namibia
Botswana
Madagascar
S
L
South Africa
B=Burundi
EG=Equatorial Guinea
L=Lesotho
R=Rwanda
S=Swaziland
COUNTRIES WHERE ROLE PLAYERS ARE ON THE CITA DATA BASE
GeoCurrents Customizable Base Map


AFRICA
Morocco
Tunisia
Algeria
Libya
Egypt
Sahrawi Arab Democratic Republic
Mauritania
Niger
Chad
Sudan
Eritrea
Djibouti
Senegal
The Gambia
Mali
Burkina Faso
Guinea-Bissau
Guinea
Nigeria
Benin
Togo
Ethiopia
Somaliland
Sierra Leone
Côte d'Ivoire
Liberia
Ghana
Central African Republic
South Sudan
Cameroon
Somalia
São Tomé and Príncipe
EG
Gabon
Congo Republic
DR Congo
Uganda
Kenya
R
B
Tanzania
Comoros
Mayotte (France)
Angola
Zambia
Malawi
Mozambique
Zimbabwe
Namibia
Botswana
Madagascar
S
L
South Africa
B=Burundi
EG=Equatorial Guinea
L=Lesotho
R=Rwanda
S=Swaziland
COUNTRIES WITH ACTIVE PARTICIPATION OR ENGAGEMENT
GeoCurrents Customizable Base Map


CITA RAG AFRICA
MEETING 29-30 OCT
BURKINO FASO
Morocco
Sahrawi Arab Democratic Republic
Algeria
Tunisia
Libya
Egypt
Mauritania
Senegal
The Gambia
Guinea-Bissau
Guinea
Sierra Leone
Liberia
Côte d'Ivoire
Ghana
Mali
Burkina Faso
Niger
Togo
Benin
Nigeria
Chad
Sudan
Eritrea
Djibouti
Somaliland
Ethiopia
Central African Republic
South Sudan
Cameroon
EG
São Tomé and Príncipe
Gabon
Congo Republic
DR Congo
Uganda
Kenya
Somalia
R
B
Tanzania
Comoros
Mayotte (France)
Angola
Zambia
Malawi
Mozambique
Madagascar
Zimbabwe
Namibia
Botswana
S
L
South Africa
B=Burundi
EG=Equatorial Guinea
L=Lesotho
R=Rwanda
S=Swaziland
Belgium
USA
Germany
Switzerland
China
France
Spain
GeoCurrents Customizable Base Map

ACTIVITIES

- Interaction and engagement to African role players and stake-holders through email communication
- Individual interaction with various countries
- Safer Africa Project
- Initiatives with the World Bank

RAG AFRICA MEETINGS

First Regional Meeting for Africa

19th March 2012, Johannesburg,

37 participants from 9 countries

Second Regional Meeting 2013

Third Regional Meeting 2014

Fourth Regional Meeting 2016

Fifth Regional Meeting 2017

Sixth Regional Meeting 2018

SIXTH REGIONAL MEETING 2018

Fifth Regional Meeting 2018

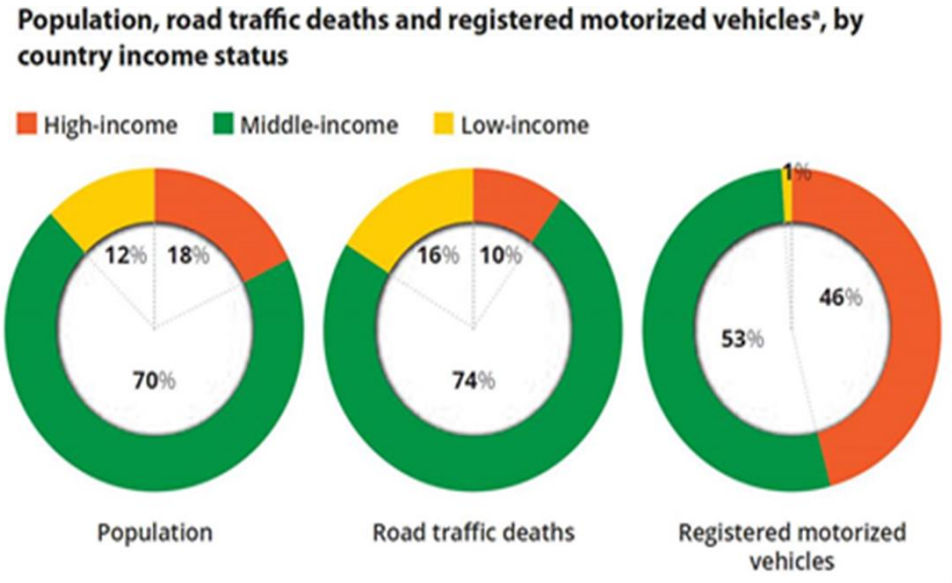
RAG AFRICA MEETINGS

- First Regional Meeting for Africa 19th March 2012, Johannesburg, 37 participants from 9 countries
- Second Regional Meeting 27-28 February 2013, Johannesburg, 64 participants from 17 countries
- Third meeting - RAG Africa Conference in Cape Town South Africa, 4-6 March 2014
  - 133 delegates registered from 28 countries, 10 from Africa
- Fourth RAG Africa Meeting in Abidjan, November 2016
- Fifth RAG Africa Meeting in Uganda, November 2017
- **Sixth RAG Meeting in Burkina Faso, October 2018 – 80 participants**

White Paper on New Vehicle Inspection Schemes

Purpose of the White Paper

- No PTI in many developing countries
- The conviction that vehicle inspection controls will greatly improve road safety in these countries
- No existing guideline
- Needed a document with options that could be customised to local conditions



CONTENTS

- Objectives of a Periodic Technical Inspection programme
- Structure
- Licensing requirements
- Public education and awareness
- Quality Management System
- Records and Reporting
- Human Resources and Training
- Code of Conduct
- Technical Guidelines to the Standard of Testing
- Information Technology with System Functionality and Architecture
- Testing Facilities and Equipment

SUPPORTING PREVIOUS RECOMMENDATIONS

WHITE PAPER

- To be read in conjunction with:-
- Rec No 1: Inspection of vehicles – items to be inspected during periodic inspection
- Rec No 2: Vehicles carrying passengers
- Rec no 9: Quality requirements for inspection bodies and supervising bodies involved in periodic vehicle inspection
- Rec no 18: Training and Competence
- Recommendation no 7: Vehicle Inspection Equipment – recommendation that this be updated

ACTIONS FROM UGANDA

- Government authorities to be able to gain access to homologation data and be able to recognise the safety records of in-use vehicles;

CITA is working to supply homologation and registration data. Furthermore, we are investigating on the effect of limiting the age of vehicles in safety.

- CITA should look for Champions of PTI in Africa; people who are influential and who engage on government level

Working with organised structures for the regional meetings

- CITA to engage on government level to promote the importance of safer vehicles and vehicle inspection controls;

Project in TOGO, is the first shared project with the World Bank. Togo will present on this topic at the meeting in Burkina Faso

ACTIVITIES SINCE UGANDA

- As equipment manufacturers engage throughout Africa, the suggestion is to use these engagements to promote CITA, as well as encourage them to not only supply equipment, but also to recommend a holistic solution, which would include training.

CITA open to collaborations.

- We should also be educating authorities on software components of the equipment.

Some training through Safer Africa, but engagement with our corporate members for those who make a formal request.

- Encourage African authorities and operators to visit stations abroad

Agreed - Regional and continental forums, like this one or the SSATP meeting in which CITA participated (Abuja, Nigeria, July 2018)

ACTIVITIES SINCE UGANDA

- There is a UN Special Envoy for Road Safety that should be engaged.

CITA has been admitted as member of the UNRSC – United Nations Road Safety Collaboration

- CITA should create more awareness within the repair industry, as their sector would be stimulated when there are vehicle inspection controls.

Using the International Forums to create awareness.

- Ccreate awareness of CITA in the SADEC and COMESA and other regional groupings.

In Burkina Faso, will engage with UEMOA.

Many government officials working with Vehicle Inspection and Controls need training and orientation on PTI and on the various life stages of a vehicle from manufacture and type approval to in-use controls.

Some training as part of the SAFER AFRICA initiative

ACTIVITIES SINCE UGANDA

- We need to drive standardisation and harmonisation

Currently, already driving this through WP 29, Safer Africa and the World Bank initiative

- Continue looking for opportunities for funding to drive awareness

United Nations Road Safety Trust Fund has been launched.

- CITA is seen as a voice of the members, an independent 3rd party

Impartiality one of the values of CITA

- We need a proper communication platform for Africa and we should review the outcomes that Safer Africa is trying to achieve.

Annual meeting in Africa

OUTCOMES NEEDED

- Continued engagement of all role players to promote awareness of CITA
- Make VEHICLE SAFETY a priority in all road safety initiatives in all countries
- We need members!!!

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION!

Ferose Oaten (Mrs)

Chairperson RAG Africa

Managing Director, AVTS Roadworthy Stations (South Africa) and Joint Chief Executive Officer of TUV SUD South Africa

feroseoaten@avts.co.za and Ferose.Oaten@tuv-sud.co.za

+27 82 442 6556

1.3

CITA RAG AFRICA MEETING

OUAGADOUGOU, BURKINA FASO – OCTOBER 30TH, 2018

International Motor Vehicle Inspection Committee

THE ACTIVITIES OF CITA

EDUARD FERNANDEZ
EXECUTIVE DIRECTOR
E.FERNANDEZ@CITAINSP.ORG

www.citainsp.org

Index

1. CITA
2. The role of vehicles in road safety
3. Experiences and Contribution

1. CITA
2. The role of vehicles in road safety
3. Experiences and Contribution

SINCE 1958
CA. 135 MEMBERS
MORE THAN 50 COUNTRIES
GOVERNMENTAL AND PRIVATE ORGANIZATIONS

Our aim

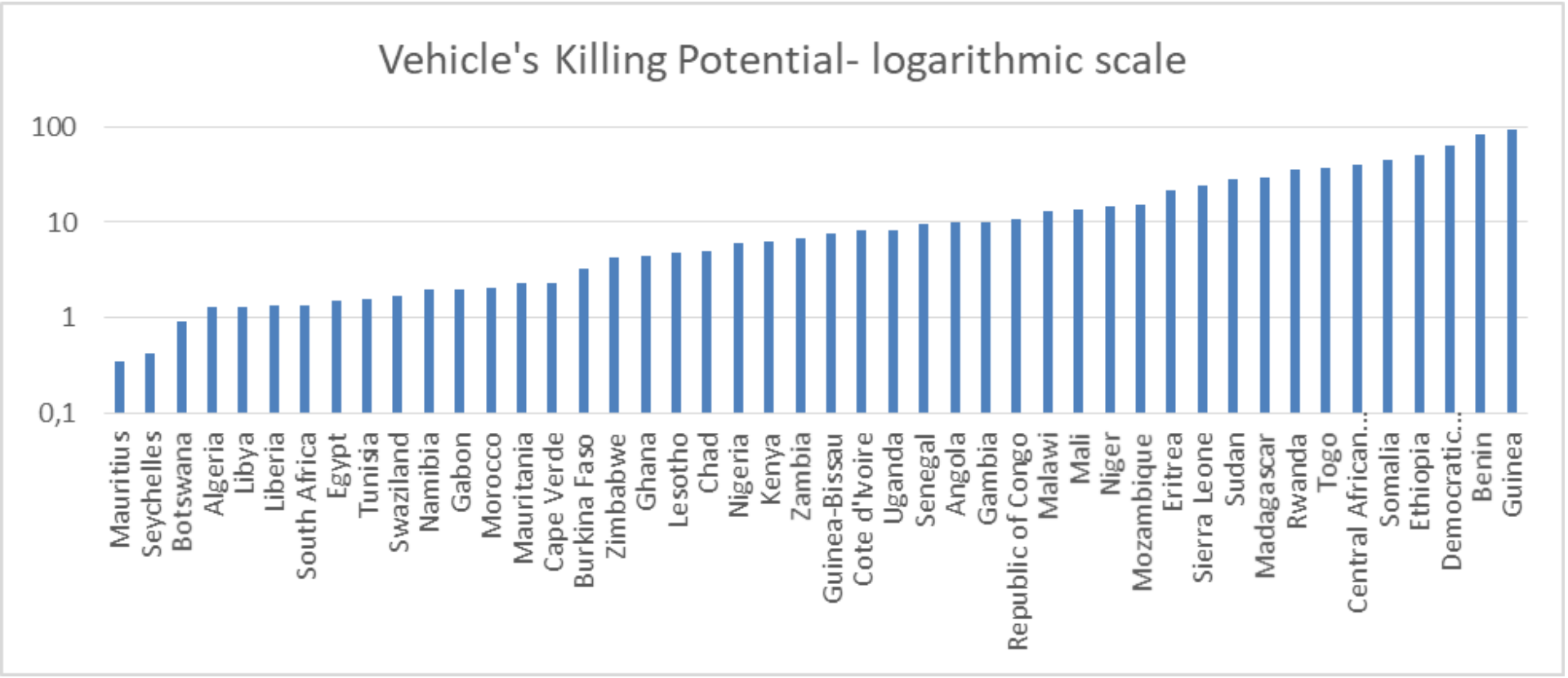
WHOLE LIFE VEHICLE COMPLIANCE

5 Pillars

Impartiality
Engagement
Knowledge
Awareness
Best Practice

1. CITA
2. THE ROLE OF VEHICLES IN ROAD SAFETY
3. EXPERIENCES AND CONTRIBUTION

Sustainable Development Goals
Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020
3rd Pillar: Safer Vehicles
Whole life vehicle compliance



"Vehicle's Killing Potential" – VKP. number of deaths in accident crashes per 1 000 vehicles in one year

Source: SaferAfrica

Data corresponding to "Global Status Report on Road Safety 2015", WHO

Benchmark: VKP in Switzerland and Sweden: 0,047

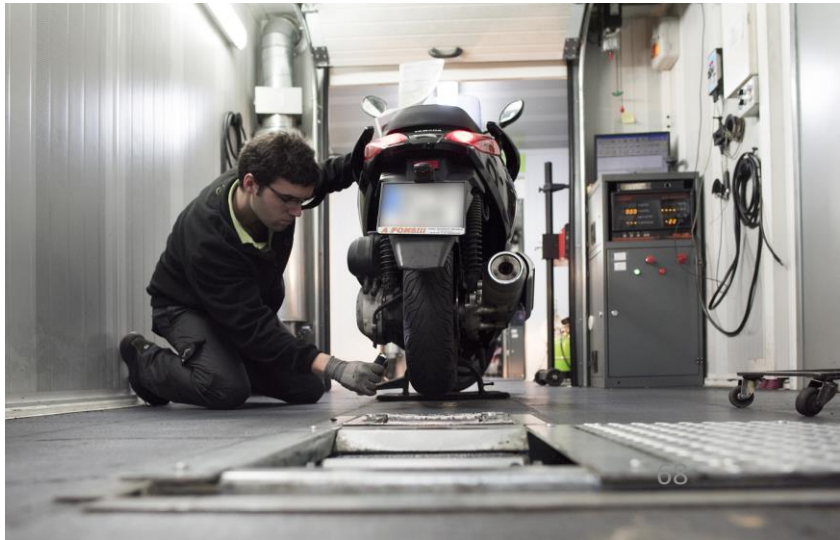
VKP USA: 0,13

SOME EXAMPLES

ACCIDENT EVOLUTION AFTER THE INTRODUCTION OF PTI FOR MOPEDS IN SPAIN

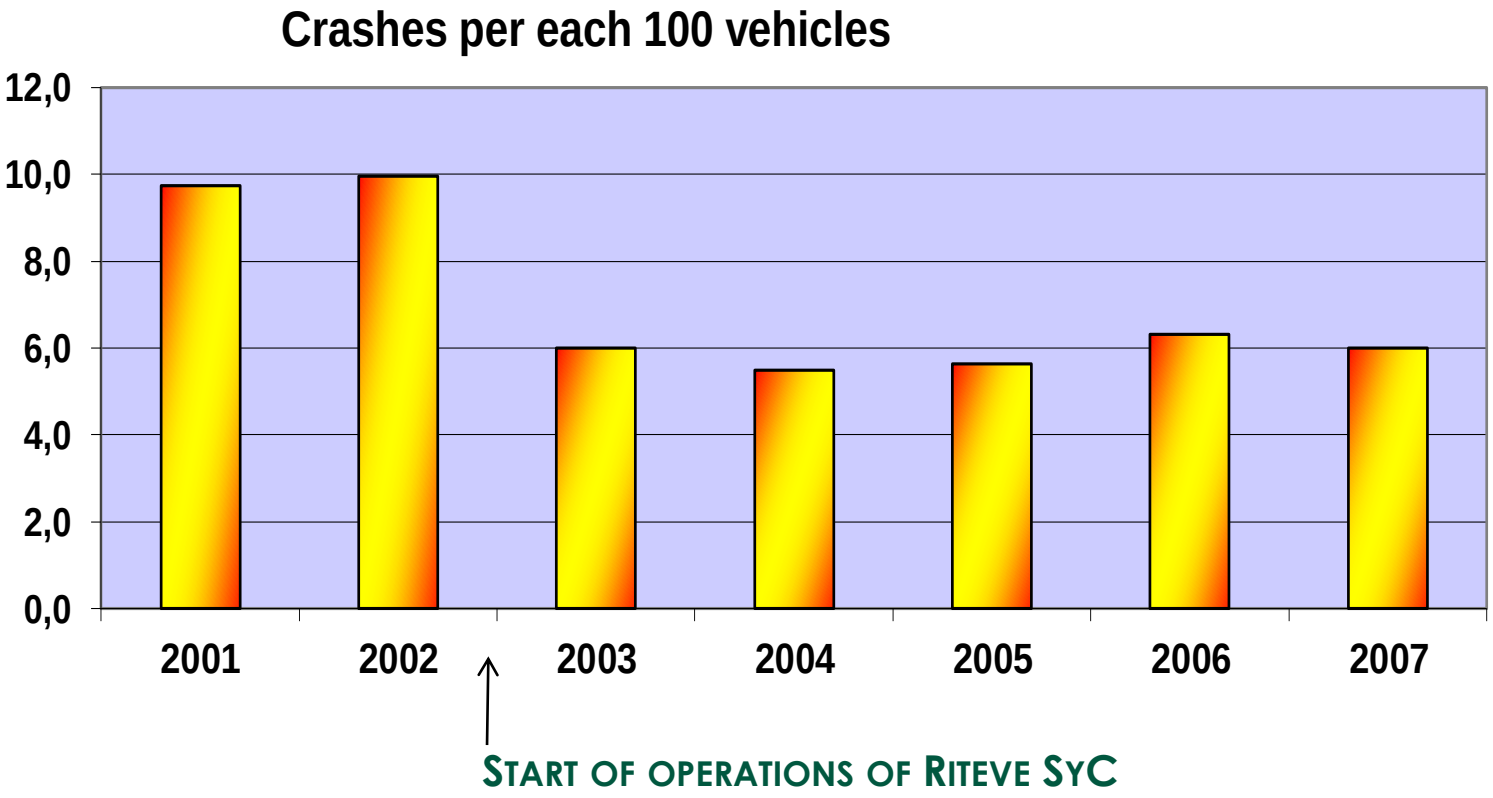
Period	Mopeds fleet share	Fatalities		Injured	
		Urban	Road	Urban	Road
2003 - 2006	7,5%	30,67%	5,43%	40,82%	9,56%
2013	6,38%	8,85%	3,16%	17,61%	5,44%

PTI for Mopeds has been introduced in Spain between 2007 and 2010 depending on the region
Source: Anuario estadístico de Accidentes 2013 DGT.
Data presented by Luis Gutiérrez – AECA-ITV
Mixed with other road safety factors – Split of factors currently under study



VEHICLES CRASHES DECREASES IN COSTA RICA

(SOURCE: COSEVI, POLICÍA DE TRÁNSITO, INFORME DEL ESTADO DE LA NACIÓN)

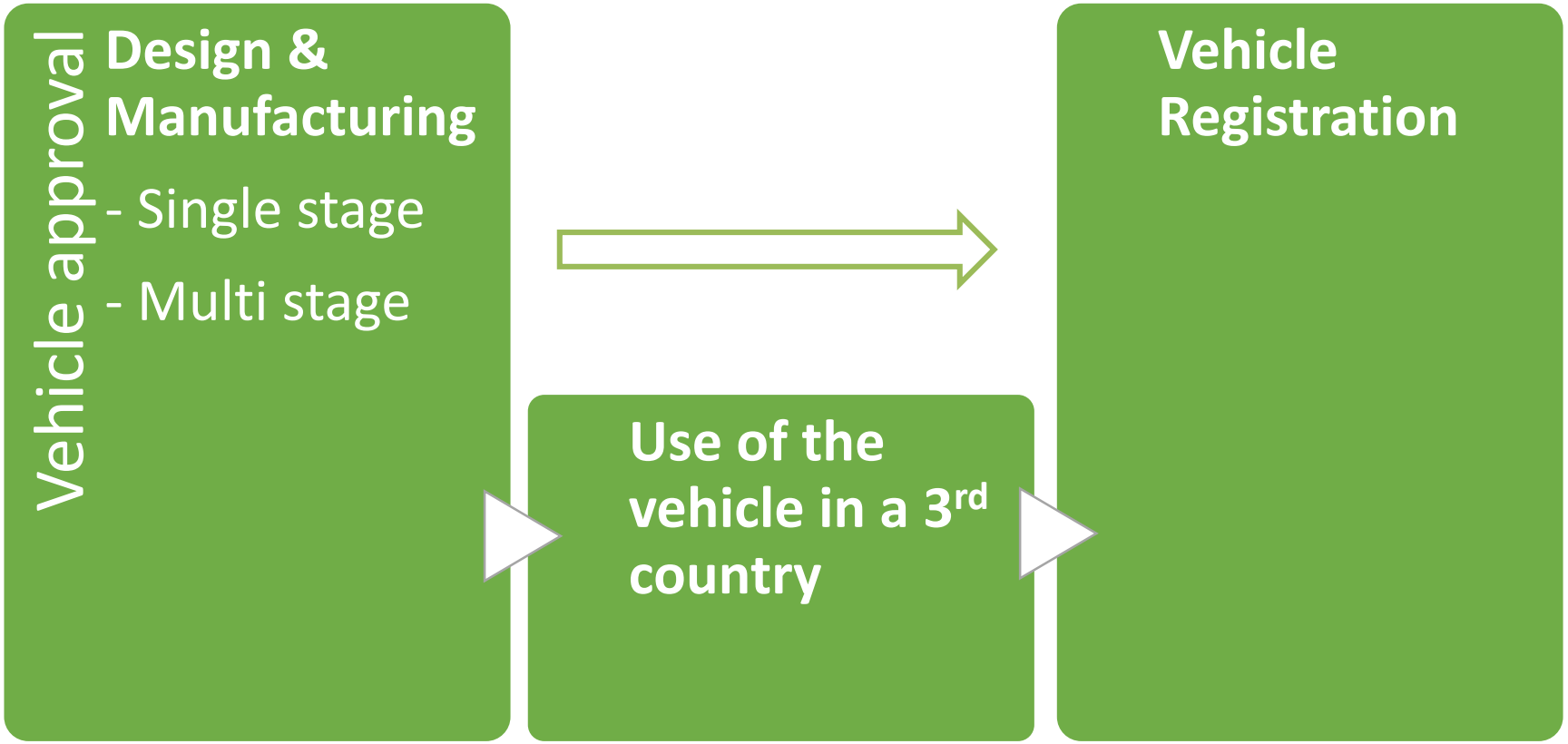


Belgium: The inspection of vans and light trucks (less than 3.500 kg of gross weight – Category N1) on a yearly basis has a multiplier benefit 8,7 times higher than its cost
http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2601305[papers.ssrn.com]

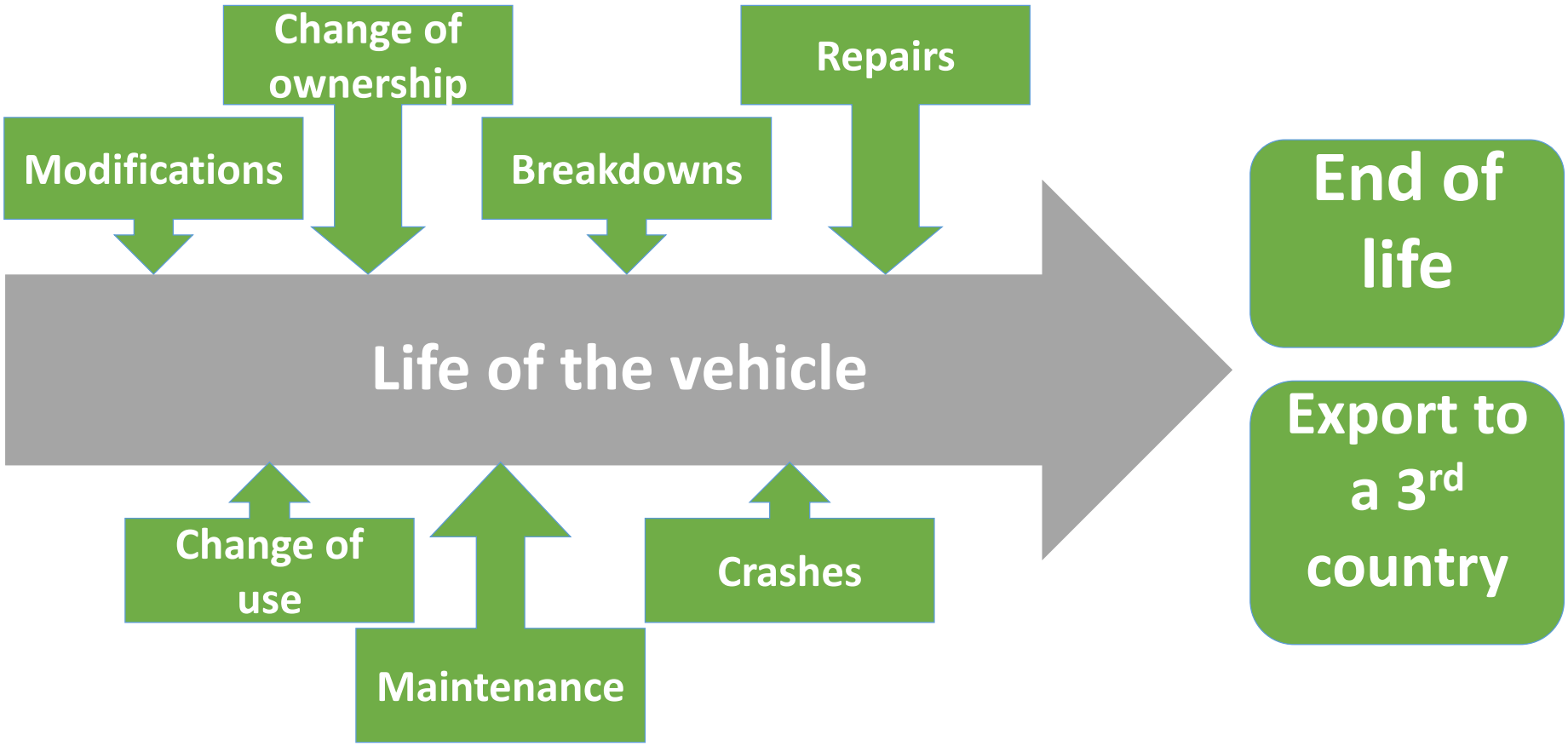
Turkey: reduction of crashes ≈ 12% after the implementation of PTI. citainsp.org/wp-content/uploads/2018/03/3-PTI-Turkey-_WHS.pdf
Abstract pending to be published

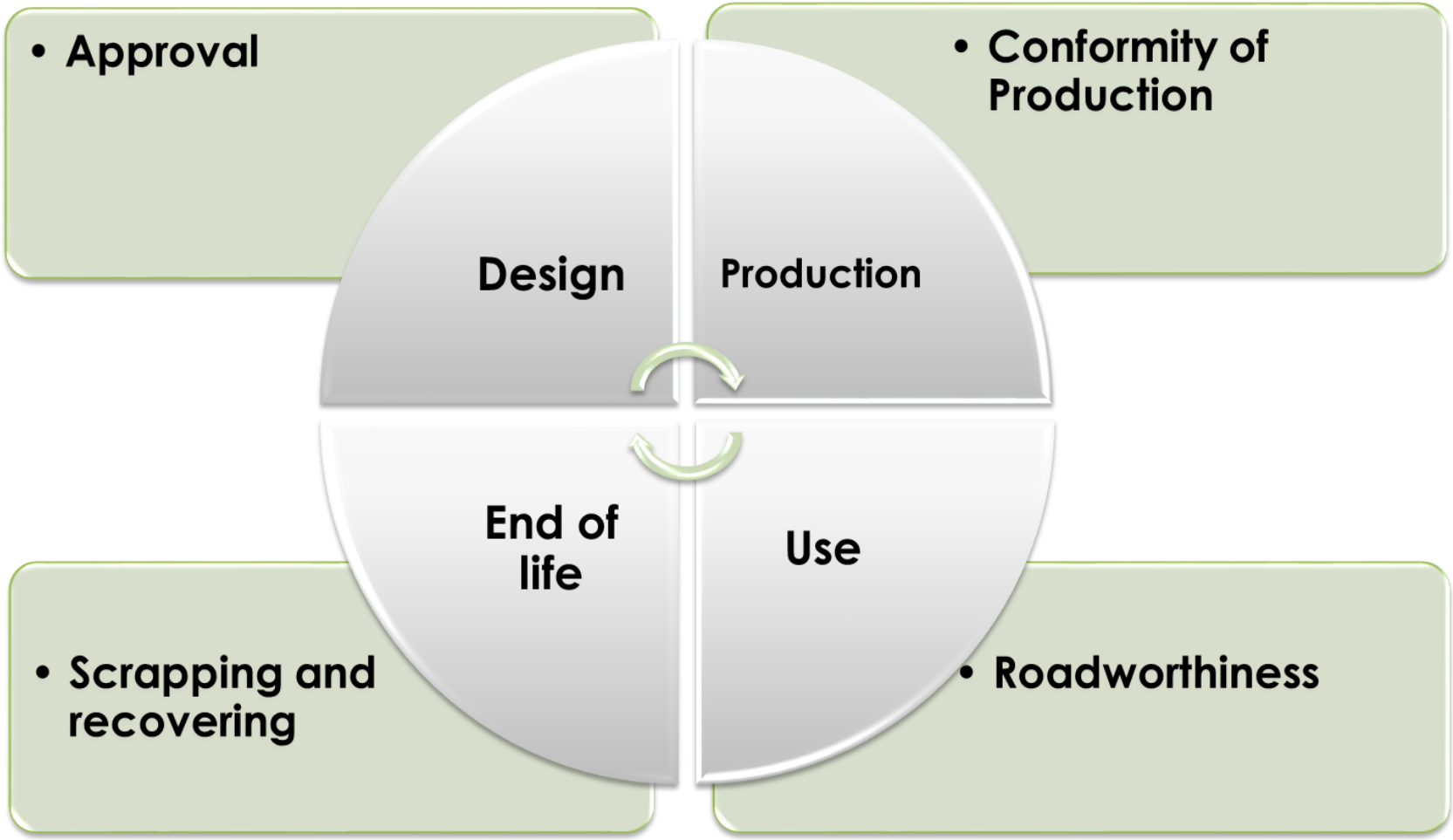
When to take care of vehicles?

When vehicles enter into service



WHILE VEHICLES ARE USED




• Approval
• Conformity of Production
Design
Production
End of life
Use
• Scrapping and recovering
• Roadworthiness

1. CITA
2. THE ROLE OF VEHICLES IN ROAD SAFETY
3. **EXPERIENCES AND CONTRIBUTION**

AVIS – Assessment of Vehicle Inspection Systems

1ST Project in Togo

WORLD BANK

CITA International Motor Vehicle Inspection Committee

pubdocs.worldbank.org/en/490021530247456981/Togo-Report-Final-EN-Final.pdf

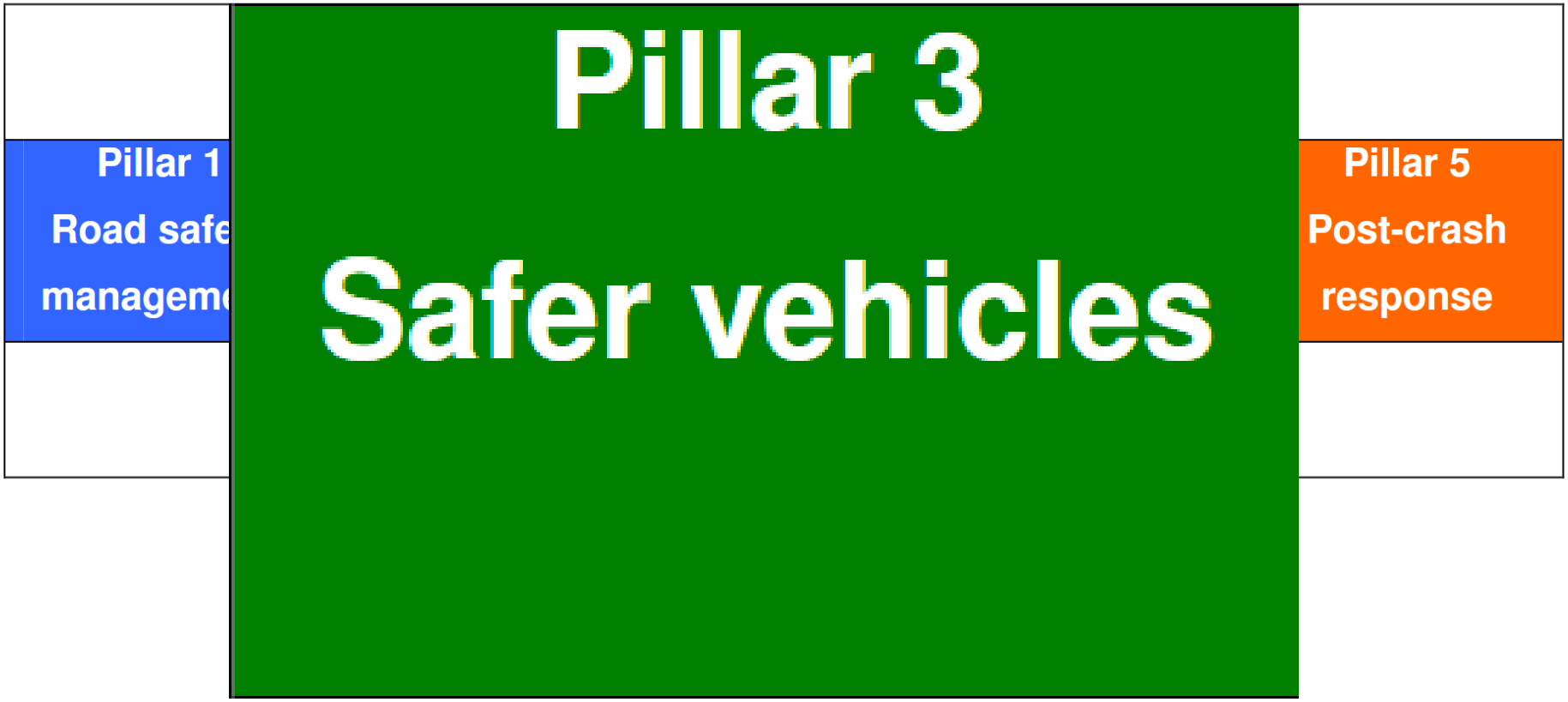
SETTING UP A DIALOGUE PLATFORM BETWEEN AFRICA AND EUROPE TO CREATE THE FAVOURABLE CONDITIONS AND OPPORTUNITIES FOR THE EFFECTIVE IMPLEMENTATION OF ACTIONS FOR ROAD SAFETY AND TRAFFIC MANAGEMENT

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 724029

List of participants

1. University of Rome "La Sapienza" (I)
2. NTUA (GR)
3. IBRS – VIAS (B)
4. IRF (Int)
5. IFSTTAR (F)
6. Loughborough University (UK)
7. LNEC (P)
8. SWOV (NL)
9. SITRASS (F)
10. APRE (I)
11. SAFER (SW)
12. ENSTP (CAM)
13. Handicap International (Int)
14. OCAL (NG, BN, TG, GH, IC)
15. ICI – Santé (BF)
16. CITA (INT)

The Role of CITA



DATA MANAGEMENT

WEBSITE ACCESS: WHICH REGULATIONS DOES A VEHICLE FULFIL ACCORDING TO ITS REGISTRATION AND HOMOLOGATION DATE?

Three New Recommendations – World Wide Scope

Rec 19 **Antifraud**

- Measures to avoid on-purpose biased inspections

Rec 20 **New Inspection Schemes**

- What to take into account to set up a new inspection scheme

Rec 21 **Port-of-Entry Inspections**

- How to ensure minimum technical requirements for foreign used vehicles

Thank you for your attention!

1.4

Décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020

Les avancées de la mise en œuvre du plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020

Présentateur: Mamadou OUATTARA, Directeur Général de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER)

PLAN DE PRÉSENTATION

Introduction

I-Présentation du plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020

II-les avancées dans la mise en œuvre du plan

Conclusion

INTRODUCTION

La mise en œuvre du plan d'actions national de la sécurité routière 2011-2020 du Burkina Faso s'inscrit dans le cadre de la décennie d'actions pour la sécurité routière dans le monde proclamée en mars 2010 par l'Organisation des Nations Unies. Cette résolution a été adoptée pour répondre à la situation de crise mondiale de la sécurité routière. A travers elle, le Secrétaire Général de l'ONU invitait chaque pays a élaboré un plan d'actions national à même d'atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020, qui est de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Pour y parvenir, les Etats doivent multiplier les activités de sécurité routière aux niveaux national, régional et mondial.

INTRODUCTION (suite)

En réponse à l'invitation de l'ONU, le Burkina Faso, à l'instar de certains Etats membres, a élaboré et adopté un plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020. Ce plan bâti sur la base des grandes orientations du document de politique nationale de la sécurité routière, prend en compte les piliers du plan d'actions africain de la sécurité routière. Ce plan, en dépit de quelques difficultés connait un début de mise en œuvre.

I - Présentation du plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020

A - Processus d'élaboration et d'adoption

L'élaboration du plan d'actions national de la sécurité routière 2011-2020 a suivi le processus suivant :

- recrutement d'un consultant qui a rédigé le projet de plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020;
- ce projet a été amendé par les acteurs de la sécurité routière au cours d'un atelier organisé le 23 juin 2011 ;
- le document amendé a été soumis à l'appréciation du Bureau des Ministres du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), le 11 juillet 2011;
- le plan d'actions national de la sécurité routière 2011-2020 approuvé par le Bureau des Ministres du CNSR a été validé par l'Assemblée Générale du CNSR, présidée par le Premier Ministre, le 26 juillet 2011.

B - Objectif du plan

L'objectif global du plan d'actions national de sécurité routière est de réduire de **50 %** le nombre d'accidents de la circulation routière et de **25 %** le nombre d'accidents mortels d'ici à 2020.

C - Axes stratégiques de mise en œuvre

Le plan d'actions se donne pour objet de couvrir tous les aspects de la sécurité routière sur la base des orientations et axes stratégiques du document de politique nationale de sécurité routière.

Ainsi, il s'articule autour des cinq (05) axes stratégiques suivants :

- améliorer le cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière ;
- asseoir une culture de la sécurité routière par la formation et l'information ;
- améliorer l'état technique des véhicules ;
- améliorer la qualité des infrastructures routières ;
- élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication sur la mise en œuvre du plan.

C - Axes stratégiques de mise en œuvre (suite)

Chaque composante du plan est décomposée en sous composantes, elles aussi déclinées en activités. Des échéanciers ont été définis pour chaque activité.

Pour permettre une mise en œuvre efficiente et efficace du plan d'actions, les structures directement concernées par la sécurité routière ont été impliquées dans l'exécution des différentes activités. De plus, des structures chefs de file sont désignées pour coordonner, au niveau de chaque composante, les actions à mettre en œuvre.

D – Budget de mise en œuvre

La budgétisation du plan d'actions a été faite par composante et par année. Le budget global de la mise en œuvre du plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020 est de **trente-deux milliards quatre cent vingt millions (32 420 000 000) de francs CFA**, soit :

- **16 600 000 000 FCFA** au titre de l'amélioration de la gestion institutionnelle et réglementaire de la sécurité routière ;
- **5 125 000 000 FCFA** au titre de l'éducation à la sécurité routière ;

D – Budget de mise en œuvre (suite)

- **1 000 000 000 FCFA** au titre de l'amélioration de l'état technique des véhicules ;
- **4 620 000 000 FCFA** au titre de l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières ;
- **5 075 000 000 FCFA** pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de communication.

II - Les avancées de la mise en œuvre du plan d'actions national de sécurité routière 2011-2020

A – Gestion de la sécurité routière

1- Actions de renforcement du cadre institutionnel:

Création du CNSR

Création de l'ONASER

Création des Comités Locaux de Sécurité Routière

Création de sections d'accidents dans les arrondissements

Recrutement des VADS

Création de la FAPSER-B

A – Gestion de la sécurité routière (suite)

2 – les actions de renforcement du cadre législatif et réglementaire par la Prise de référentiels juridiques:

A – Gestion de la sécurité routière (suite)

2 - (suite) : Adoption de nouveaux textes juridiques sur la sécurité routière:

1- Décret portant réglementation de l'usage des tricycles et quadricycles à moteur

2- décret portant réglementation du port de la ceinture de sécurité

3-Décret réglementant les normes de construction des ralentisseurs de type dos d'âne

4-Adoption de textes d'application de la LOTT

A – Gestion de la sécurité routière (suite)

2 - (suite) : Adoption de nouveaux textes juridiques sur la sécurité routière:

5- Arrêté interministériel portant obligation d'installation de dispositifs de limitation de vitesse et de contrôle des temps de conduite et repos dans les véhicules de transport routier et interdiction du transport mixte

6- décret définissant les taux maxima d'alcoolémie dans la conduite automobile au Burkina Faso et rendant obligatoire l'installation d'éthylotests dans les gares routières de voyageurs

7- la loi portant fixation des règles relatives à l'établissement, la délivrance et la validité des permis de conduire au Burkina Faso;

B – Sécurité des routes et la mobilité

Contrôle de la charge des véhicules lourds de transport de marchandises à travers l'application du Règlement 14 UEMOA

Renforcement de la politique de séparation du trafic, par la construction de pistes cyclables et la construction des ralentisseurs de type dos d'âne

- Réhabilitation des routes de corridors et augmentation du linéaire de voies bitumées et de routes en terre

C – Sécurité des véhicules

Déconcentration des services du centre de contrôle des véhicules automobiles

Processus de renouvellement du parc de véhicules, en franchise de droit de douane

Réglementation de la professionnalisation des garagistes

Réglementation en cours sur la limitation de l'âge des VA

D – Sécurité des usagers de la route

Elaboration d'un manuel d'éducation routière à l'école primaire

Réalisation et diffusion de téléfilms sur les bonnes pratiques

Organisation de sorties de sensibilisation au profit des élèves dans les écoles des 13 régions

Organisation de sorties foraines de sensibilisation avec le camion podium

Tenue de sessions foraines de la CTSRPC

D – Sécurité des usagers de la route (suite)

Organisation des conférences régionales sur la SR

Sessions annuelles de formation des acteurs majeurs de la SR

Organisation de semaines de la sécurité routière

Consécration du 15 novembre de chaque année comme la JNSSR

Projet de plan national de contrôles routiers en instance d'adoption

Conception d'un logiciel de gestion des données d'accidents et relecture des formulaires BAAC

E – Soins post-accident

- Don de matériel médical aux services de santé
- Don de matériel de secours à la BNSP
- Formations des associations de régulation de la circulation en premier secours

Conclusion

Le plan d'actions national de sécurité routière a été conçu pour se réaliser sur dix (10) ans, de 2011 à 2020. En sept (07) ans de vie, il a constitué pour les autorités gouvernementales un tableau de bord de la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière et a servi d'instrument de mobilisation des partenaires techniques et financiers et des acteurs de la société civile.

Dès lors, à deux (02) années de la fin de la Décennie d'actions, il important de soumettre à évaluation les résultats auxquelles a abouti la mise en œuvre des activités dudit plan à l'ensemble des acteurs, afin de redéfinir les actions prioritaires pour les années restantes et à venir en fonction des défis majeurs de la sécurité routière auxquels les Etats africains de façon générale sont confrontés qui sont entre autres:

Conclusion (suite)

- l'ancrage institutionnel de la sécurité routière ;
- la mise en place de mécanismes durables de financement de la sécurité routière ;
- la production de données statistiques fiables sur les accidents de la circulation routière ;
- l'harmonisation des textes sur la sécurité routière par les Etats;
- le renforcement de l'expertise en matière de sécurité routière ;
- la promotion de la coopération sur la sécurité routière.

Aussi, au regard des conséquences socio-économiques et politiques des accidents qui grèvent lourdement non seulement l'économie nationale, mais aussi les finances des familles, il est également important pour le Burkina Faso de réorienter les actions de lutte à venir dans le cadre des objectifs du nouveau référentiel du développement du pays à savoir **le Plan National de Développement Economique et Social (PNDES).**

Conclusion (suite)

Ce plan adopté en juillet 2016 par le Gouvernement identifie parmi les défis majeurs à relever dans le domaine des transports, l'amélioration de la sécurité routière par la prise des mesures idoines, afin de contribuer effectivement et durablement à la réduction du nombre et de la gravité des accidents pour préserver les ressources financières limitées qui serviront à dynamiser d’autres secteurs porteurs pour l’économie du Burkina Faso.

Je vous remercie !

1.5

Bénin

Burkina Faso

Côte-d'Ivoire

Guinée-Bissau

Mali

Niger

Sénégal

Togo

Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports (DATC)

INITATIVES DE L'UEMOA EN MATIERE DE CONTRÖLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Présentée par Gnao CHABI YAAROU NINGUI,
Chef de la Division des Transports Terrestres

Ouagadougou, le 30 octobre 2018

CONTEXTE

Le protocole additionnel n°II relatif aux politiques sectoriels, en son chapitre III , et ses articles 7 et 8, indiquant en substance, les objectifs et les actions à mener en terme d'harmonisation des dispositifs nationaux en matière d'infrastructures et de transport.

Dispositifs Institutionnels Disparates et peu efficaces

- **Contrôle technique automobile (CTA) : niveaux de Qualité fortement variables d'un Etat à un autre ;**

Textes adoptés en matière de Sécurité Routière

7 textes adoptés dont la directive 16 relative au Contrôle Technique automobile

Directive n° 16/2009/CM/UEMOA relative au contrôle technique automobile

Objectif : **instituer le Contrôle Technique Automobile (CTA) selon un modèle minimum commun afin de réduire les accidents routiers dus à la défaillance des véhicules.**

Résultats :

- **CTA opérationnel dans chaque Etat UEMOA ;**
- **Qualité parc auto UEMOA améliorée ;**
- **Accidents routiers dus à la défaillance des véhicules réduits en nombre et en gravité.**

CE QUI EST FAIT

Conformément aux dispositions de l'article 10 de ladite directive qui stipule : « ***l'évaluation des organes, causes de refus de mise en circulation du véhicule, est effectué selon les critères uniformes précisés par voie de Décision de la Commission »***, un atelier s'est tenu du 22 au 25 novembre 2011, à Abidjan.

Cet atelier a permis d'élaborer un projet de critères d'évaluation des défauts des organes du véhicule

La rencontre avait recommandé, la tenue d'un atelier de validation desdits critères par les Experts des Etats, avant la prise de la Décision. C'est dans ce cadre qu'une réunion de validation des critères a eu lieu à Abidjan en août 2016.

Critères uniformes pour évaluer les défauts

Les défauts sont classés en trois groupes, comme suit :

Défauts Mineurs (DMi)
Défauts techniques n'ayant pas d'effet significatif sur la sécurité du véhicule et autres non-conformités mineures. Le véhicule ne doit pas être réexaminé puisqu'il est normalement convenu que les défauts seront réparés dans les plus brefs délais.

Défauts Majeurs (DMa)
Défauts qui peuvent porter atteinte à la sécurité du véhicule et /ou occasionner des risques pour les usagers de la route ainsi que les non-conformités plus significatives, v Le véhicule n'est pas autorisé à circuler sans réparations préalables en vue d'un nouveau contrôle.

Défauts Dangereux (DD)
Défauts constituant un risque direct et immédiat pour la sécurité routière. Le véhicule ne peut être utilisé sur route et ce, dans n'importe quelles circonstances.

Feuille de route

Conformément à la nouvelle feuille de route élaborée, à l'issue de la réunion conjointe Comité Régional de Sécurité Routière et atelier des Experts en Contrôle technique automobile tenue en novembre 2018, le délai d'adoption des Décisions prévues par la Directive est le mois de janvier 2019.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

1.6

EVALUATION DU SYSTEME D'INSPECTION DES VEHICULES AU TOGO ET RECOMMANDATIONS POUR SON AMELIORATION

Présenté par: **Délato Kokou AGBOKPE**
Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires

SOMMAIRE

Introduction

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

Conclusion

INTRODUCTION

Le projet AVIS « Assessment of Vehicle Inspection Systems » a été initié au Togo dans le cadre de la collaboration entre le GRSF (Global Road Safety Facility) de la Banque Mondiale et CITA (Comité International d'Inspection des véhicules Automobiles) pour la mise à niveau du système d'inspection des véhicules.

le Togo fait partie du groupe des pays africains pilotes choisis par la Banque mondiale.

L'objectif principal est de diagnostiquer les systèmes de réception des véhicules et du contrôle technique et de proposer une stratégie d'amélioration.

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

1- Caractéristiques du parc automobile

- La taille du parc est estimé à près de 880 000 véhicules dont 260 000 véhicules légers et poids lourds et 620 000 cyclomoteurs, motocycles, tricycles et quadricycles, constituent le parc auto;
- parc très vétuste avec une moyenne d'âge de 17 ans et 90% plus de 10 ans;
- la majorité des immatriculations se fait à Lomé.

Tableau: Données statistiques du parc

	Voitures	Camion-nettes	Auto-cars	Cam. de 3 à 6T	Cam. de 7 à 9T	Cam. de 10 à 12T	Cam. de + de 12T	Semi-Remorques	Tract. Routiers	Tract.Agric.	Grue sur roues	Total 4 Roues	Engins à 2 R de 50 à 125cm3	Engins à 2 R + de125cm3	Total 2Roues	Total
2000	7154	1456	30	161	92	125	82	102	123	12	4	9341	9089	1550	10639	19980
2001	8469	1567	32	159	130	123	85	141	125	2	5	10838	7445	1055	8500	19338
2002	9500	1671	29	145	127	132	79	122	110	4	2	11921	7725	907	8632	20553
2003	13991	1359	21	181	213	297	193	248	230	7	3	16743	10672	1458	12130	28873
2004	11430	1681	17	136	142	225	105	229	241	5	3	14214	23071	10909	33980	48194
2005	11308	955	18	122	169	283	196	248	312	6	6	13623	20834	6957	27791	41414
2006	10961	1305	28	139	180	155	207	221	263	11	5	13475	23251	12509	35760	49235
2007	10692	1267	22	127	154	160	211	192	203	8	2	13038	23253	11201	34454	47492
2008	10989	1075	18	159	207	219	239	247	217	29	7	13406	34030	10379	44409	57815
2009	5751	1403	36	144	187	241	193	304	249	122	5	8635	28099	8178	36277	44912
2010	6229	1542	96	43	284	85	970	741	735	10	5	10740	29421	9217	38638	49378
2011	7256	2219	97	55	401	92	1391	978	735	10	6	13240	29362	12921	42283	55523
2012	9056	1986	102	74	528	109	1723	894	1036	15	7	15530	32451	11306	43757	59287
2013	9402	2311	94	111	501	112	1562	1032	1122	17	9	16273	28940	12890	41830	58103
2014	10304	2533	103	122	549	123	1712	1130	1229	19	10	17834	35377	15757	51134	68968
2015	14500	3229	87	31	115	79	895	493	720			20149	55623	9976	65599	85748
2016	14077	2923	62	22	81	56	632	394	530			18777	39071	6270	45341	64118
2017	14328	3149	73	7	112	78	686	569	780			19782	35774	5413	41187	60969
TOTAL	185397	33631	965	1938	4172	2694	11161	8285	8960	277	79	257559	473488	148853	622341	879900

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

1- Caractéristique du parc automobile (suite)

Tableau: Distribution de l'âge des véhicules légers et poids lourds, estimée à partir des immatriculations de 2015 et 2016

Age	Nombre	Taux	Cumul
Age ≥ 40 ans	81	0,2 %	0,2 %
40 > âge ≥ 30 ans	1 076	2,8 %	3 %
30 > âge ≥ 25 ans	2 442	6,3 %	9,3 %
25 > âge ≥ 20 ans	8 609	22,2 %	31,5 %
20 > âge ≥ 15 ans	16 182	41,7 %	73,2 %
15 > âge ≥ 10 ans	6 509	16,8 %	90 %
10 > âge ≥ 5 ans	1 475	3,8 %	93,8 %
Age < 5 ans	2 552	6,2 %	100 %
Total	**38 926**	**100%**	**100%**

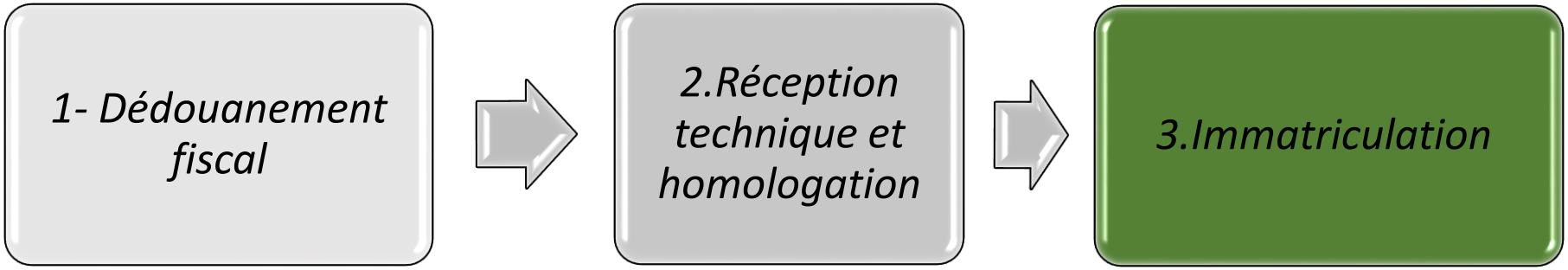
Tableau: Nombre d'immatriculations par région pour les cyclomoteurs, motocycles, tricycles et quadricycles, estimé à partir des immatriculations de 2015 et 2016

Région	Nombre	Taux
Atakpamé	3 762	8,3 %
Dapaong	3 229	7,1 %
Kara	2 003	4,4 %
Kpalimé	5 129	11,3 %
Lomé	26 049	57,5 %
Sokodé	5 169	11,4 %
Total général	**45 341**	**100 %**

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

2- Système actuel de réception des véhicules

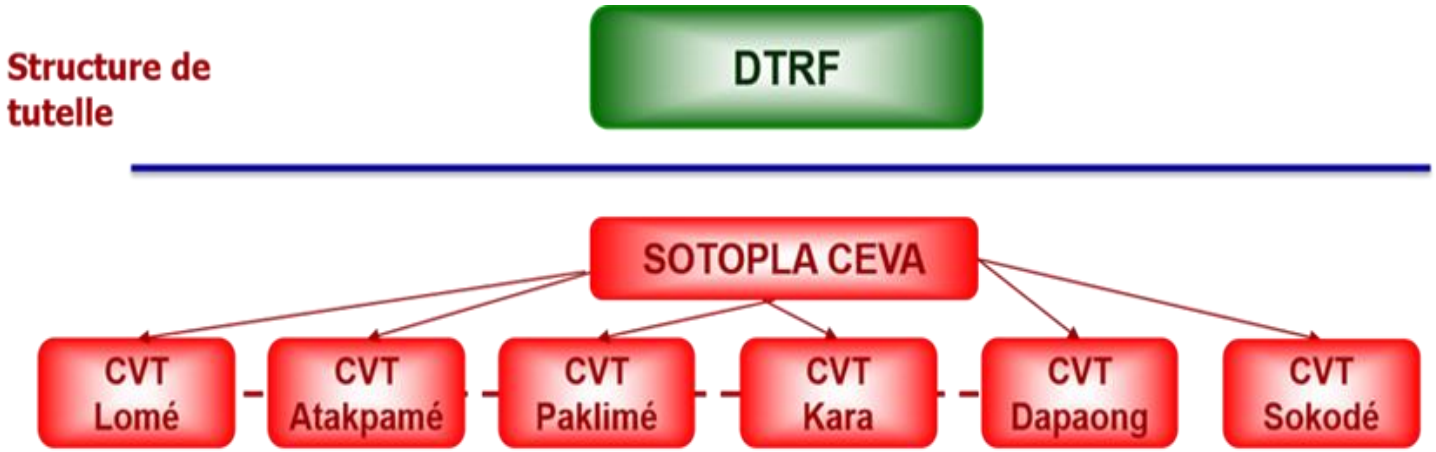
La réception des véhicules au Togo a trois composantes:



I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules

Organisation actuelle



- L'opérateur actuellement en exercice est la SOTOPLA-CEVA qui assure l'opération de contrôle technique et la fourniture de plaques d'immatriculation des véhicules en circulation, par décret n° 2005-017 /PR du 18 Février 2005 ;

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- Par décret n° 2017-082/PR du 22 juin 2017 relatif au contrôle technique, les propriétaires de véhicules sont soumis au contrôle technique :

  * par an, les voitures légères à usage privé et administratif, et les motos à usage privé et administratif;

  * tous les 6 mois les voitures légères de transport public de personnes et de marchandises, les véhicules poids lourds, tracteurs et remorques, et les motos taxi ;

- La Convention de concession de l'exploitation des activités de visites techniques automobiles et de fourniture de plaques d'immatriculation entre la République Togolaise et SOTOPLA en date du 08 Juillet 2009 prendra fin en 2019.

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

Aussi, il est à noter que le contrôle technique des véhicules est réalisé en l'absence d'un référentiel qui met en place :

- La définition des seuils de mesure pour les équipements et les défauts pour les contrôles visuels;

- La procédure de contrôle;

- L'audit par l'administration du concessionnaire, des centres de visite technique, des chefs de sites, des contrôleurs et des équipements de contrôle;

- Le système d'information qui permet la transmission des données de contrôle technique des véhicules à l'administration;

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- Le contrôle technique est effectué dans 6 centres d'inspection répartis dans tout le pays, dans les villes de Lomé, Kpalimé, Atakpamé, Kara, Sokodé et Dapaong;
- Des six (06) centres d'inspection, seuls les centres de Lomé et de Kara sont en mesure de procéder à l'inspection des véhicules lourds;

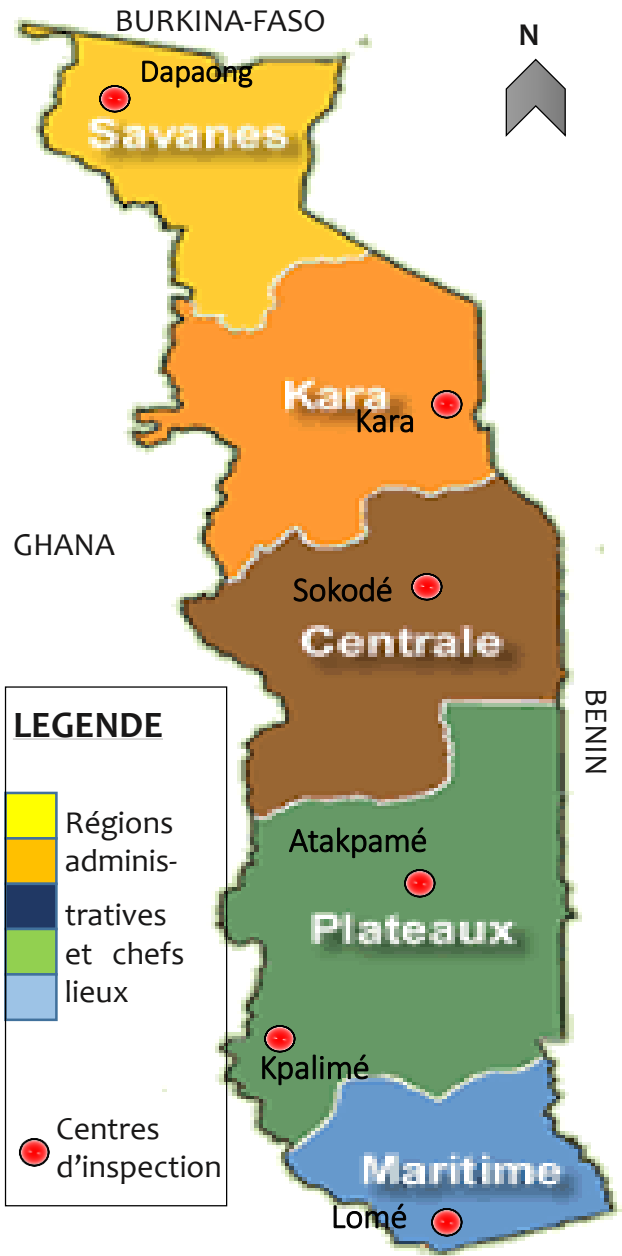


Tableau: Types de ligne de contrôle dans chaque centre.

Localité	PL	VL	Motos
Lomé	2	2	2
Kpalimé		1	1
Atakpamé		1	1
Kara	1	1	1
Sokodé		1	1
Dapaong		1	1
	3	7	7

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- Les cadences d'inspection sont trop élevées, et le nombre de lignes de contrôle technique est insuffisant en regard de la taille du parc automobile;
- Les appareils de mesure des émissions polluantes ne sont pas utilisés;
- Le sol des centres d'inspection ne permet pas un bon contrôle de planéité des projecteurs;
- Le réseau de contrôle technique est sous-dimensionné par rapport à la taille de la flotte.

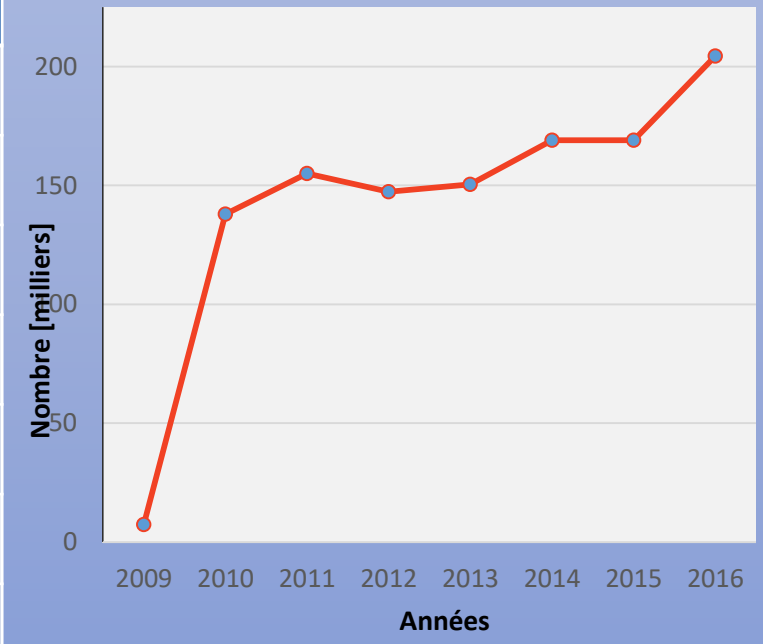
I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- *Données des visites techniques*

Tableau : nombre de visites de contrôle technique de 2009 à 2016

Localité	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total	Taux
Lomé	6 367	114 306	128 289	120 503	120 836	133 810	131 130	148 161	903 402	79,2 %
Kpalimé	241	4 720	4 773	4 265	6 160	8 011	7 426	8 713	44 309	3,9 %
Atakpamé	241	5 437	6 010	5 941	5 755	7 109	7 287	9 307	47 087	4,2 %
Kara	213	5 977	5 636	4 858	4 261	4 767	7 176	17 592	50 480	4,4 %
Sokodé	157	3 975	5 345	6 851	7 298	8 106	7 460	11 095	50 287	4,4 %
Dapaong	146	3 553	4 951	4978	6072	7143	8551	9571	44 965	3,9 %
	7 365	**137 968**	**155 004**	**147 396**	**150 382**	**168 946**	**169 030**	**204 439**	**1 140 530**	**100 %**



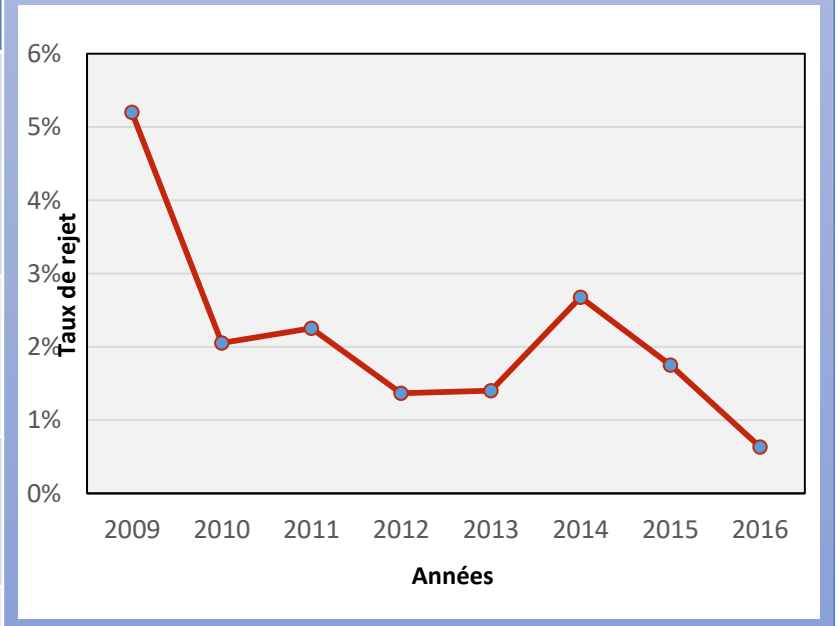
I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- *Données des visites techniques (suite)*

Tableau : Bilan des visites technique de 2009 à 2016

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Visites défavorables	383	2 835	3 493	2 017	2 107	4 527	2 961	1 301	19 624
Visites favorables	6 982	135 133	151 511	145 379	148 275	164 419	166 069	203 138	**1 120 906**
Total	**7 365**	**137 968**	**155 004**	**147 396**	**150 382**	**168 946**	**169 030**	**204 439**	**1 140 530**
Taux rejet	**5,2 %**	**2 %**	**2,2 %**	**1,4 %**	**1,4 %**	**2,7 %**	**1,7 %**	**0,7 %**	**1,7 %**



I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

Le contrôle technique opérationnel au Togo, ne permet pas d'améliorer l'état du parc.

En 2016, le nombre de visites techniques effectuées par SOTOPLA-CEVA s'élève à un peu plus de 200 000, avec un taux de rejet de seulement 0,64 %.

Ce niveau de rejet anormalement bas n'est pas cohérent avec la perception de l'état du parc lorsqu'on visite le pays et est un indicateur de l'inefficacité de l'inspection.

I- Situation actuelle de la réception et du contrôle technique des véhicules au Togo

3- Système actuel de contrôle technique des véhicules (suite)

- L'état général des centres d'inspection est globalement acceptable en termes d'équipements et d'organisation,
- Les équipements sont de marques très homogènes :
  - Maha : 22 équipements,
  - Actia : 39 équipements
- La gestion des données est manuelle bien que l'équipement permette une gestion automatisée;

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

1- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau de la réception des véhicules

Fonction	Actions recommandées
Juridique	Compléter les règlements existants par les exigences : ▪ Relatives aux véhicules importés d'occasion en matière d'âge et d'état de fonctionnement ; ▪ Relatives aux masses et dimensions à généraliser pour l'ensemble des véhicules ; ▪ Relatives à la sécurité active et passive ; ▪ Relatives au transport spécifique (enfants, personnes handicapées, …) ; ▪ Relatives aux émissions polluantes ; ▪ Relatives à la qualité des hydrocarbures.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

1- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau de la réception des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Organisation et procédure	Mise en place : ▪ D'une structure étoffée en ressources humaines et matériels chargée de la réception des véhicules ; ▪ Du référentiel technique de réception pour chaque catégorie de véhicules ; ▪ De la procédure de réception par catégorie de véhicules.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

1- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau de la réception des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Communication	Mettre en place un plan de communication : ▪ Pour les importateurs et concessionnaires de véhicules ; ▪ Pour les pays voisins ; ▪ Pour les garagistes ; ▪ Pour les citoyens.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

1- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau de la réception des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Compétences	Mettre en place un plan de formation : ▪ Présentation du référentiel élaboré par la commission WP29 ; ▪ Des responsables de la structure qui aura la charge de la réception des véhicules ; ▪ Des responsables techniques des concessionnaires et importateurs de véhicules.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

2- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau du contrôle technique des véhicules

Fonction	Actions recommandées
Juridique	Mettre en place : - Le texte relatif à l'autorisation de nouveaux centres/lignes de visite technique ; - Le texte relatif à l'exercice du contrôle technique ; - Le texte relatif à l'exercice du métier de contrôleur et les exigences y afférant ; - Le texte relatif à l'exercice de la fonction de chef de site et les exigences y afférant ; - Le texte relatif à l'homologation, l'étalonnage et la maintenance des équipements de contrôle technique.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

2- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau du contrôle technique des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Organisation et procédures	Mettre en place : - La procédure de réalisation des contrôles techniques en définissant les seuils et en détaillant les contrôles visuels ; - Les fiches de postes de l'équipe en charge du contrôle technique au niveau de la DTRF ; - La méthodologie de l'audit des autorisés, des contrôleurs et des chefs de sites ; - La définition des sanctions pour les non – conformités ; - La démarche du développement du secteur pour rapprocher l'offre et la demande.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

2- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau du contrôle technique des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Système d'information	Elaborer : Le protocole de transfert des données entre les autorisés et l'administration ; Le modèle du PV de la visite technique,

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

2- Actions à mettre en œuvre pour la mise à niveau du contrôle technique des véhicules (suite)

Fonction	Actions recommandées
Compétences	Elaborer : - Le plan de formation des effectifs affectés au contrôle technique au sein de la DTRF et ceux du concessionnaire ; - Les exigences en matière de qualification et de maintien de la qualification pour les contrôleurs et les chefs de sites ; - Le plan de formation pour les garagistes et les mécaniciens réparateurs.

II- Actions à mener pour l'amélioration du système d'inspection des véhicules au Togo

3- Mise à jour des installations d'inspection, y compris la taille du réseau

- nouvelle configuration des centres de Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Dapaong pour permettre l'inspection des poids lourds;
- réparation du sol des centres pour assurer leur planéité de façon durable et ne pas empêcher le contrôle du nivellement des phares;
- actualisation du système informatique des centres et de sa connexion centralisée pour assurer le traitement automatique et la traçabilité des données d'inspection;
- construction de nouvelles lignes de contrôle.

CONCLUSION

L'audit de l'inspection technique des véhicules a révélé plusieurs défaillances tant sur le plan règlementaire que sur le plan opérationnel.

Le recrutement en 2019 d'une assistance technique (CITA) dans le cadre du projet d'appui à la compétitivité des services logistiques pour le commerce (financé par la Banque mondiale) permettra au Togo de mettre en œuvre les recommandations afin d'améliorer son système d'inspection des véhicules.

EVALUATION DU SYSTEME D'INSPECTION DES VEHICULES AU TOGO ET RECOMMANDATIONS POUR SON AMELIORATION

LA BANQUE MONDIALE

Liberté
Travail
Patrie
RT

MERCI DE VOTRE ATTENTION

1.7

UNECE
Inland Transport Committee

CITA RAG Africa Meeting
Ouagadougou
29 - 30 October 2018

UN Vehicle Regulations Agreements
UN Regulations, UN GTRs and UN Rules

François E. GUICHARD

Mechanical Engineer
(Secretary of the Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles)

Content

- The Agenda 2030 – Sustainable Development Goal
- UNECE and Transport
- The activities of the World Forum «WP.29»
- Discussions on the import of foreign used vehicles
- Future vehicle technologies and PTI

The Agenda 2030 and Road Safety

The Sustainable Development Goals (SDGs)

Two targets are directly relevant for road safety

3.6. By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents.

11.2. By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons.

UNECE activities addressing road safety

* The work in committees

* U[illegible] Fund

ca[illegible]

rai[illegible]

*Special Envoy for Road Safety (Sec.) Jean Todt

*Technical assistance,

Advocacy and awareness

UNECE and vehicle regulations

The World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)

- UNECE Sustainable Transport Division: secretariat to WP.29 for more than 70 years
- WP.29 is:
  - the unique worldwide regulatory forum for the automotive sector
  - administrating three Multilateral UN Agreements

Certification regulations

1958 Agreement – Type Approval Regulations with mutual recognition of the type approvals

1998 Agreement – Global Technical Regulations

In Use PTI regulations

1997 Agreement – Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspection

UNECE
Inland Transport Committee

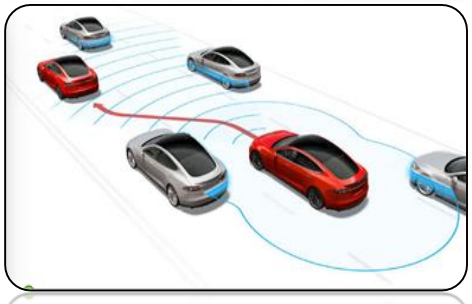
What is WP.29 doing?

Emissions of pollutants and CO_2

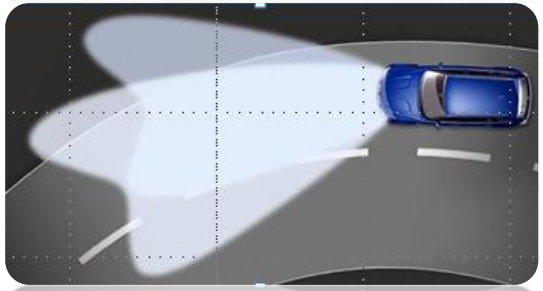
General safety

Passive safety

Noise and tires



Automated/autonomous
and connected vehicles



Lighting and light signalling

WP.29 and SDGs

Why does it matter?

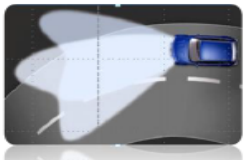
Why vehicle regulations?

Several versions of a given model, because:

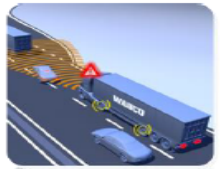
- Left Hand Drive
- Right Hand Drive
- The US/Canada version
- The Rest of the World (e.g. for countries with low fuel quality)…

The most important UN Vehicle Regulations to make a change to road safety

UNECE
Inland Transport Committee

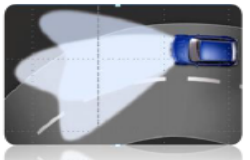


Topic	Passenger cars	PTWs	Commercial vehicles
	UN Regulation	UN Regulation	UN Regulation
Active safety			
Brakes	R13 H (incl. ABS)	R 78 (incl. ABS) GTR 3	R 13 (incl. EVSC)
Electronic Stability Control	R 140 GTR 8		
Steering	R 79		R 79
Tyres	R 30/ GTR 16	R75	R 54
Mechanical couplings			R 55
Passive safety			
Helmets		R22	
Safety belts anchorages	R 14		R 14
Safety belts	R 16		R 16
Seats/ head restraints	R 17, R 25/ GTR 7		
Frontal collision	R 94		
Lateral collision/ pole side impact	R 95, R 135/ GTR 14		
Pedestrian safety	R 127/ GTR 9		
Child restraints	R 44		
Electric PTW safety		R 136	
Cabs strength			R 29
General safety			
Buses and coaches			R 107
Safety glazing	R 43/ GTR 6		R 43
Devices for indirect vision			R 46
Underrun protection			R 58 R 93
Lighting and light installation			
Installation of lighting	R 48	R 53, R 74	R 48



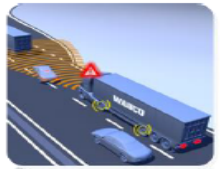
The most important UN Vehicle Regulations to make a change to road safety

UNECE
Inland Transport Committee



Topic	Passenger cars	PTWs	Commercial vehicles
	UN Regulation	UN Regulation	UN Regulation
Active safety			
Brakes	R13 H[illegible]	R [illegible] (ABS) GTR 3	R 13 (incl. EVSC)
Electronic Stability Control	R 14 [illegible]		
Steering	R 79		R 79
Tyres	R 30/ GTR 16	R75	R 54
Mechanical couplings			R 55
[illegible] safety			
Helmets		R22	
Safety belts anchorages	R 14		R 14
Safety belts	R 16		R 16
Seats/ head restraints	R [illegible]		
Frontal collision	[illegible]94		
Lateral collision/ pole side impact	[illegible]95, R 135/ GTR 14		
Pedestrian safety	R 127/ GTR 9		
Child restraints	R 44		
[illegible] PTW [illegible]		R [illegible]	
Cabs strength			R 29
General safety			
Buses and coaches			R 107
Safety glazing	R 43/ GTR 6		R 43
Devices for indirect vision			R 46
Underrun protection			R 58 R 93
Lighting and light installation			
Installation of lighting	R 48	R 53, R 74	R 48

Effective
if supplemented
by the right
Periodic Technical Inspection

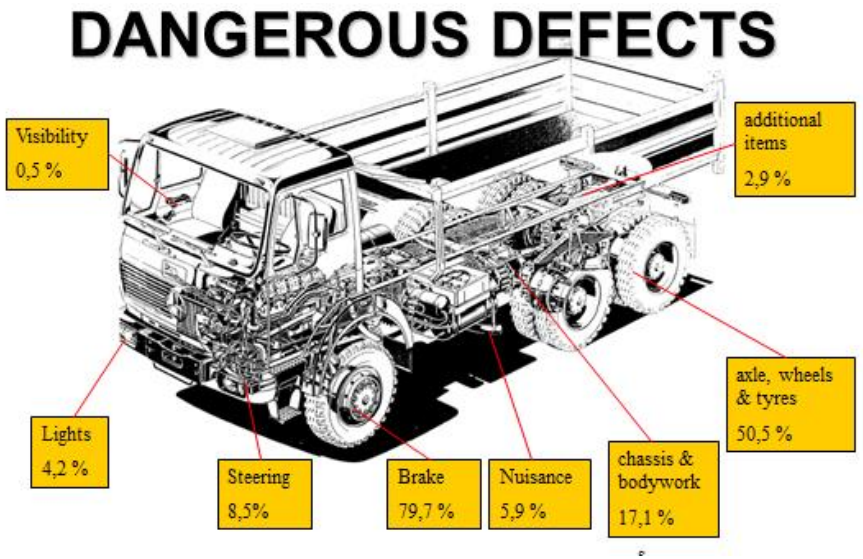


Why does it matter?

Why PTI ?

- Evidence base:
  - Technical defects related to fatal accidents (based on in-depth accident analysis)
    - 8 to 15% in high income countries (EU)
    - 15 to 25% in middle income countries
- 1997 Agreement?
  - New specifications for new technologies

Example of results of technical roadside inspections (Austria ´08)



UNECE
Inland Transport Committee

Principal Elements of the 1997 Agreement

Eligible Contracting Parties to the 1997 Agreement:

Members of UN

The 1997 Agreement provides:

Legal framework for the adoption of uniform UN Rules for PTI of vehicles in use – cars, vans, trucks, buses and heavy trailers

(Test frequency, test items, test methods, examples of main defects, assessment of defects according to risk)

Reciprocal recognition of certificates of such inspections for cross-border use of vehicles

Principal Elements of the 1997 Agreement

Resolution R.E.6 test-equipment, skills & training of inspectors, supervision of test centers

1997 Agreement

- UN Rule No. 1 — For environmental issues
- UN Rule No. 2 — For safety inspection

Import/export of foreign used vehicles

- The Inland Transport Committee (ITC) discussed together with UNEP :
  - The safety and environmental issues due to inefficient import/export of used vehicles
  - #roadworthiness, #De-content, #re-use, #spareparts

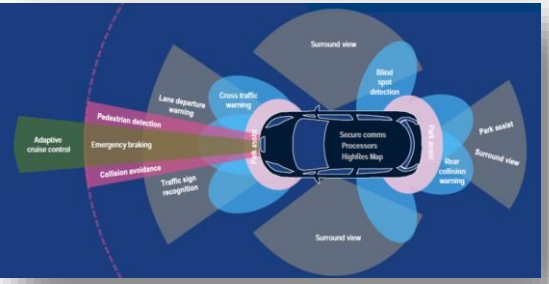
- Some quick win measures are in place
  - E.g. restriction on the age of vehicle and other administrative (paperwork) actions

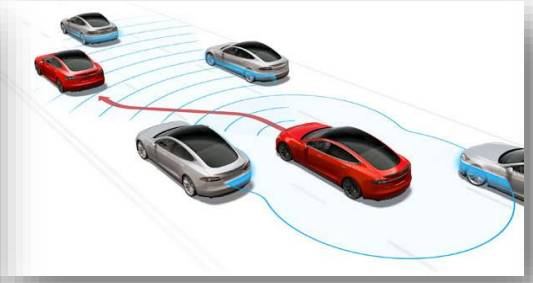
- Technical experts believe in real checks and are exploring the benefits of:
  - PTI before export?
  - PTI at import before vehicle registration?

Latest Developments in Vehicle Regulations

UNECE
Inland Transport Committee

WP.29 is a regulatory forum in which technical performance requirements applicable to ADAS and automated vehicles are defined :





WP.29 committed to continue improving the safety and environmental performance of vehicles:

- **Blind Spot Information Systems**
- **Safety of Electric Vehicles**
- **WLTP, RDE…**
- **Vehicle connectivity**
  - **Cyber security and OTA SW updates**
  - **Automatic Emergency Call System..**

Latest developments in PTI

Within the Committees

- New UN Rules under development (gas, EVs etc.)
- The IWG on PTI mandate extension was agreed
  - PTI's role to play in the periodic inspection of new technologies
  - Integrate PTI aspects in the Regulations on construction of vehicles

New Contracting Party to the 1997 Agreement

- Nigeria is now Contracting Party to the 1977 Agreement since Oct. 18th

UNECE
Inland Transport Committee

THANK YOU
FOR YOUR ATTENTION

UNECE Sustainable Transport Division

http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html

Francois.Guichard@un.org