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

2.1

The High Toll of Traffic Injuries on Economic Development: Unacceptable and Preventable. The Bloomberg Philanthropies Report

Spiros Voyadzis
PFD Group

Immediate Government Action Required

CITA RAG

Burkina Faso October 2018

The Big Picture

- RS—Strong epidemic challenge 1.25 million people die on roads each year. 20-50 million are seriously injured

- Road traffic injuries (RTIs) if reduced by ½ can provide additional 15-22% GDP growth per capita in the next 24 years

- Inaction of meeting this target can accrue about 2-3% points of unrealized per capita GDP in low and mid income countries

What leads to RTIs?

- 80% due to human error
  a) road user behavior (pedestrian, cyclists and motorcyclists make up <u>49% of all global traffic deaths</u>)
  b) speeding and distracted driving
  c) alcohol consumption
  d) nonuse of helmets and seat-belts

- 10% due to road design

- 10% due to vehicle safety

Why this matters?

- RTIs are the largest cause of mortality and long-term disability among young people aged 15 – 29

- Low and Mid Income Countries (LMICs) suffer
  - 90% of global road deaths
  - while owning only 50% of vehicles

- This topic is a key pillar of the health agenda
  - cost directly absorbed by health system
  - affects society + economy
  - public health, wellbeing and economic growth can be improved

Bloomberg Philanthropies Report: Overview

<u>The High Toll Of Traffic Injuries Report</u>

(2017)

1. **Studied five countries:**
   China, India, Philippines, Tanzania and Thailand

2. **Analyzed:**
   a) change in national income (per capita GDP)
   b) effects of substantial RTIs reduction on welfare of country
   c) economic benefits if RTIs reduced by 25%, 50% and 75%

3. **Sample countries vary on current RTI figures, but still, GDP per capita increase over 24 years can range between 7 – 22%**

Achieving UN targets

Cutting road traffic fatalities in half by 2020 will:

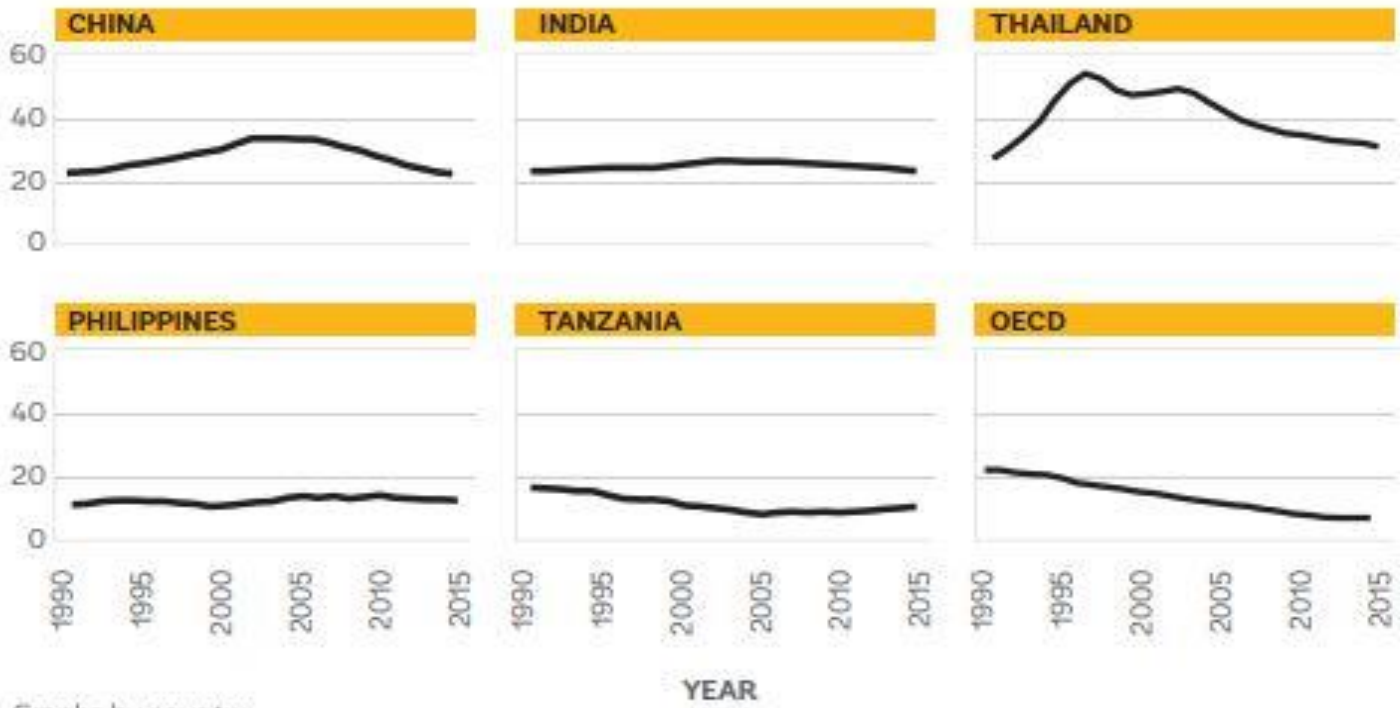
- Provide economic benefits for each country

- Reduce mortality and morbidity by 50% and if sustained for a 24 year period will provide additional income flow equal to:

7.1% of 2014 GDP in Tanzania
7.2% in Philippines
14% in India
15% in China
22.2% in Thailand

RTI rates by country

Figure 2. RTI Mortality Rate (Deaths per 100,000 Inhabitants aged 15-64), by Country



Graphs by country

Impacts on welfare

"True purpose of economic activity is maximization of social welfare, not necessarily of production of goods and services by itself."

Reducing RTIs by 50% can yield 6 – 32% of national GDP over a period of 24 years

RTI deaths by type

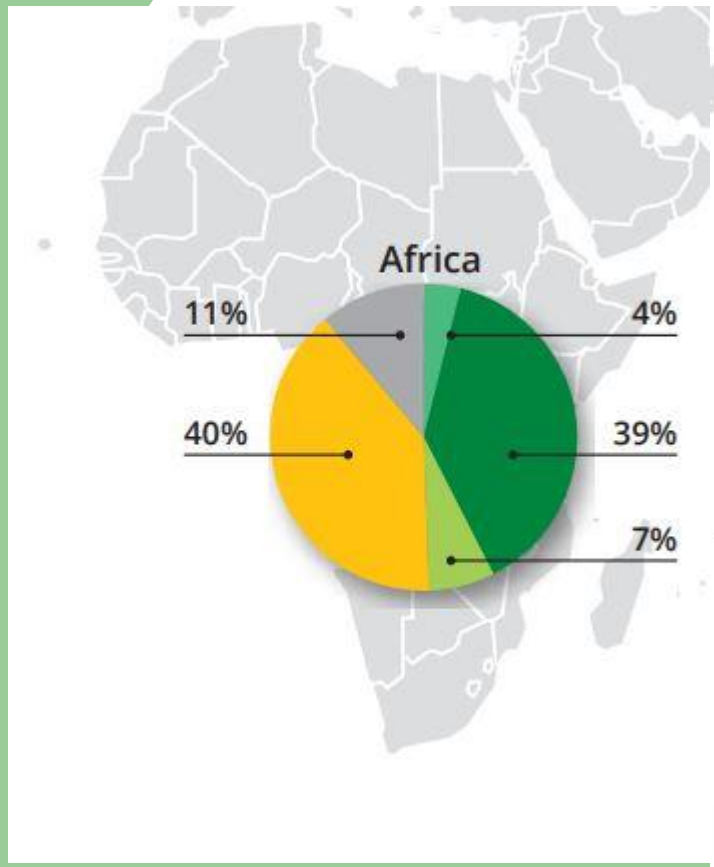
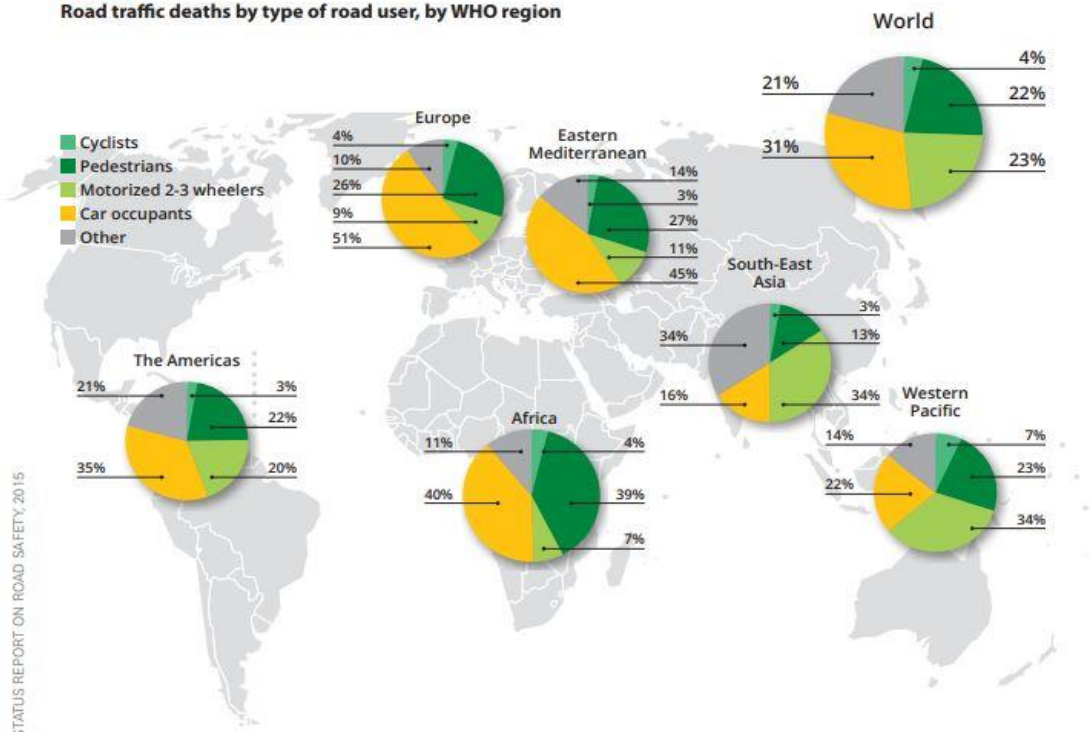


FIGURE 7
Road traffic deaths by type of road user, by WHO region



GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, 2015

SSA—Country X

SAFER ROADS AND MOBILITY	
Formal audits required for new road construction projects	No
Regular inspections of existing road infrastructure	Yes
Policies to promote walking or cycling	No
Policies to encourage investment in public transport	No
Policies to separate road users and protect VRUs	No

Country X

Source: National Police and National Gendarmerie.

Country X--National Policy

Drink-driving Law

National drink–driving law	Yes[c]
BAC limit – general population	—
BAC limit – young or novice drivers	—
Random breath testing carried out	No
Enforcement	0 1 2 3 4 6 5 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	—

Country X--National Policy

Motorcycle Helmet Law

National motorcycle helmet law	Yes
Applies to drivers and passengers	Yes
Law requires helmet to be fastened	No
Law refers to helmet standard	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 6 5 7 8 9 10
Helmet wearing rate	9% All riders[d]

Country X--National Policy

Seat belts & Child safety

National seat-belt law	Yes
Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 6 5 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	—
National child restraint law	Yes
Restrictions on children sitting in front seat	Yes
Child restraint law based on	Age
Enforcement	—
% children using child restraints	—

Big Takeaways

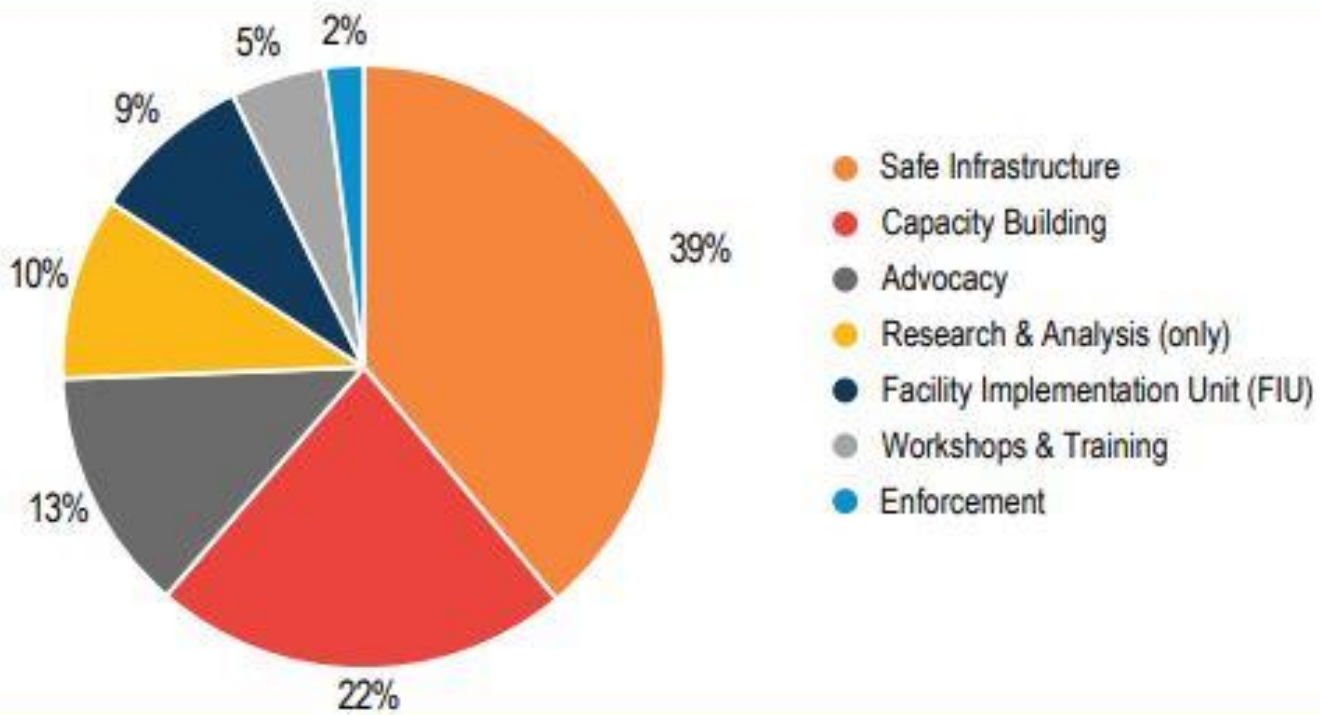
- RTIs cost most developing countries on average about 3% of GDP

- Might be even more, as 80% of road crash deaths
are missing from official low-income country statistics
(up to 5% GDP)

- Pedestrians account for 39% of RTIs in African Region, yet only one African country has signed up to UN safety standard that protects pedestrians in event of crash

Global Road Safety Facility
Investments since 2006

DISBURSEMENTS BY ACTIVITY SINCE INCEPTION



MDBs--and soon to include funding from the new Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

US$1.8 billion PER WEEK

The 8 MDBs:

1. **WB – World Bank Group**
2. **IDB – Inter American Development Bank**
3. **CAF – Latin America Development Bank**
4. **AfDB - African Development Bank**
5. **EBRD – European Bank for Reconstruction and Development**
6. **EIB – European Investment Bank**
7. **ADB – Asian Development Bank**
8. **IsDB – Islamic Development Bank**

Take only one MDB: WBG in SSA

- **US$ 15 billion per year**
- **50% in infrastructure, including transportation**
- **Double benefit: support to Governments and creating business for the private sector**

Summary of Prior Review Contracts Under IDA/IBRD Financed Projects, OECD Countries, FY 2010-2016

Country	FY10	FY11	FY12	FY13	FY14	FY15	FY16
Austria	85	20	62	77	3	26	28
Belgium	15	55	75	22	37	117	10
Denmark	52	46	35	224	36	9	11
Finland	32	4	9	17	54	4	5
France	284	300	353	407	253	329	338
Germany	150	174	734	242	338	105	293
Greece	2	687	147	13	1	71	277
Ireland	20	2	8	10	6	6	1
Israel	6	30	16	34	4	1	36

US $ - millions

Summary of Prior Review Contracts Under IDA/IBRD Financed Projects, OECD Countries, FY 2010-2016

Country	FY10	FY11	FY12	FY13	FY14	FY15	FY16
Italy	1,179	394	647	1,199	665	904	138
Luxembourg	1	3	.37	.09	2	3	.29
Netherlands	65	44	183	59	43	80	44
Norway	5	2	2	2	7	1	.89
Portugal	5	3	20	41	100	33	100
Spain	54	490	746	912	392	368	1,483
UK	172	163	105	174	437	93	84
USA	120	69	81	326	98	69	67
Japan	16	32	243	52	102	128	7
China	1,810	3,224	2,578	2,256	2,474	1,791	2,076

US $ - millions

Conclusions 1

- **MDBs--$1.8 billion per week about 50% on infrastructure—probably 0.5/1% of GDP?**
- **In LMICs—RTIs—about 2-3% of GDP**
- **For both donor and partner countries: <u>an economic must-</u>-move aggressively with RS, including vehicle inspections—more than double if not triple effect on economy.**

Conclusions 2

- **Epidemic human and social factors and last but not least <u>ENV factors—emissions: not as yet much attention.</u>**

- **<u>Business argument</u>: not only better design in road construction, but also vehicle inspections: contract awards**

- **Role of CITA with support from PFD Group during last 2.5 years: MDBs, GRSF, Pilot AVIS—Togo and more coming, implementation of AVIS with WB funding, business downstream for CITA members**

Recommendations 1

1. **RS high on the agenda of all donor institutions and bilaterals—UN Decade of Action for RS 2011-2020—VS is part of it for the first time. CITA's role--as an international organization--and achievements so far.**

2. **Create and support a focus on results and cost effectiveness—Role CITA plays and can play with national authorities of donor and partner countries.**

Recommendations 2

3. Partner countries: **government action—a must.** Not only Transport Ministries, but Health, ENV and importantly Education Ministries

4. **Role of World Bank and soon all other MDBs**—CITA initiative and work. Among achievements: WB's October 1, 2018 **Environmental and Social Framework (ESF)**: RS and VS included.

Recommendations 3

5. **Public information campaigns**, including TV/Movie Theatres/Radio clips—accidents and effects on compliance with RS and VS. Will also reduce corruption.

6. Public information campaigns: **financed by partner countries, Donor countries/MDBs AND industry**—road construction companies and suppliers of VS equipment: CITA role to mobilize?

Contact

The PFD Group
818 18th Street, NW, Suite 1010
Washington, D.C. 20006
USA
Tel. + 1 202 785-0052
+ 1 202 785-0053
Fax + 1 202 521-0596

Email:

Mr. Spiros Voyadzis
svoyadzis@pfdusllc.com

Thank You!

This presentation is the property of PFD Group. Any use without the explicit agreement by PFD Group is illegal.

This presentation is protected by professional privilege. Please do not forward it or copy its content.

2.2

LE COMPORTEMENT SOCIAL

Un autre type d'impact sur la securite routiere

Juste Thierry ZAGRE Ph.D ing

Risk Management and Decision process

ICI-Sante program Officer

President of ASRA (Association for Road Safety in Africa)

tzagre@livesonafricanroads.com

INTRODUCTION

- ICI – SANTE

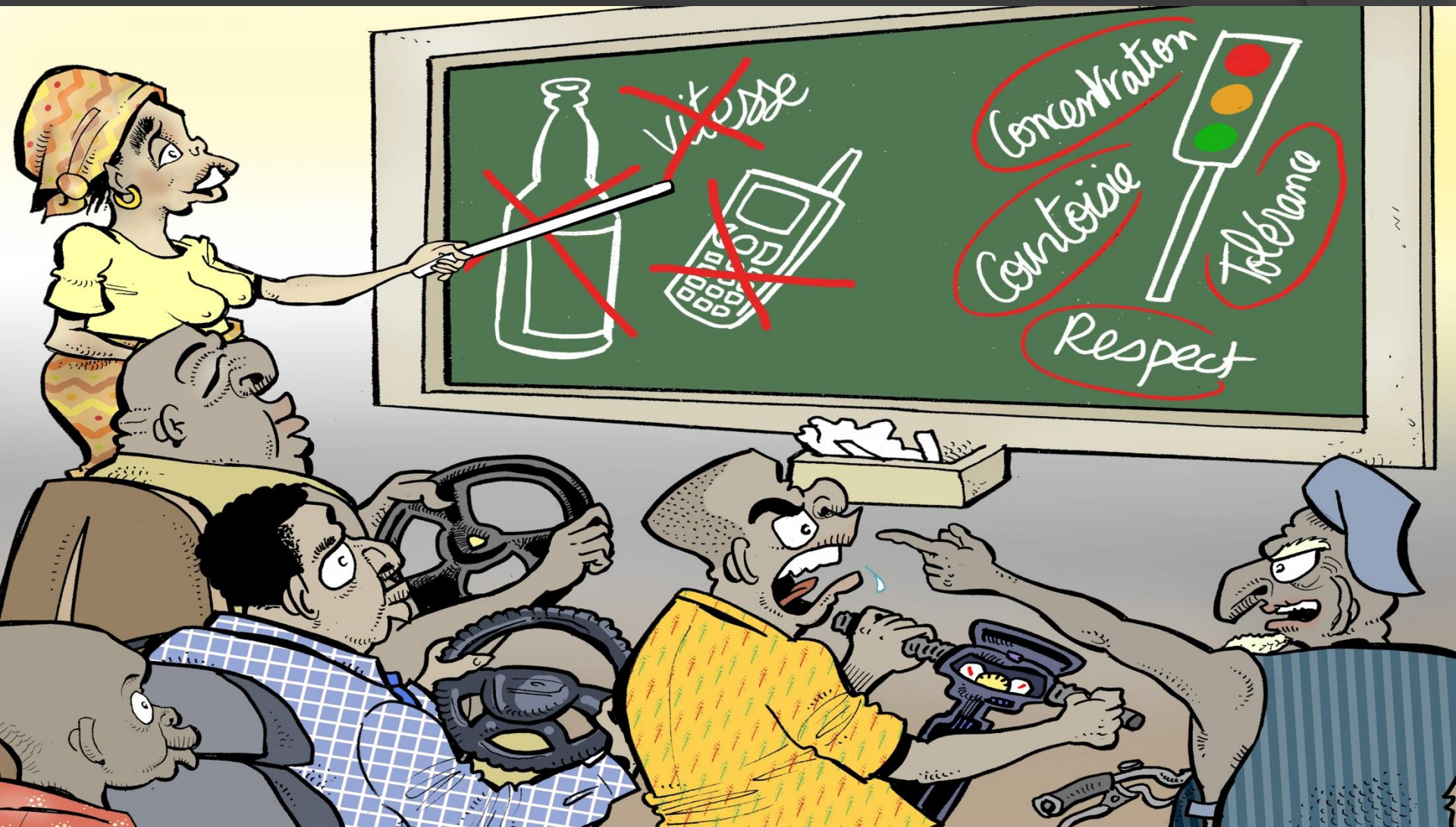
Initiatives Conseils International - Sante

- ASRA

Association pour la Securite Routiere en Afrique

INTRODUCTION

Comportement social et securite routiere



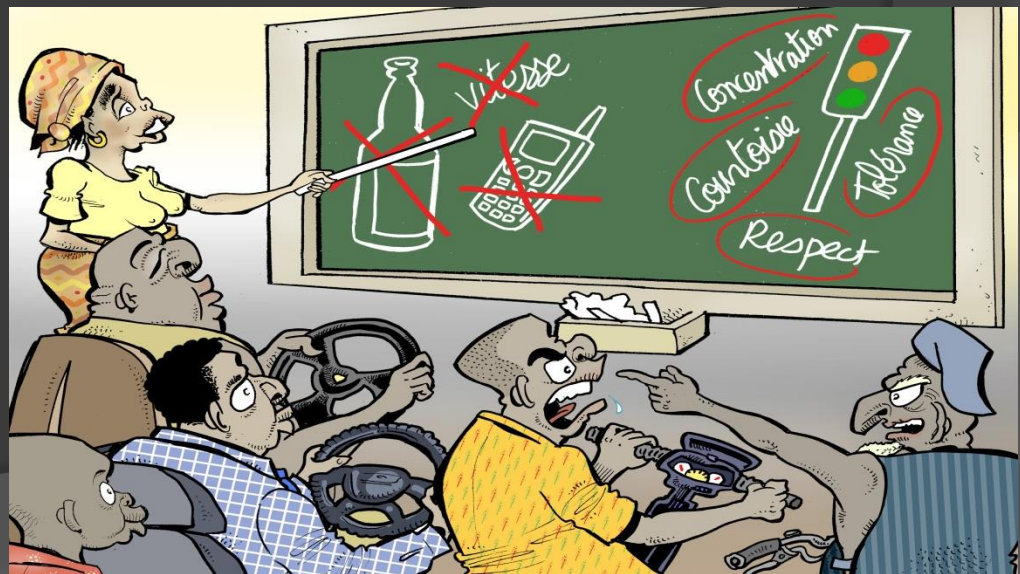
PROBLEMATIQUE

- FAITS D'INCIVISME: Cas du Burkina Faso
- ENJEUX: Accidents / Mortalite / Perte economiques

POURTANT

Existance des reglementations

Existance des normes infrastructures

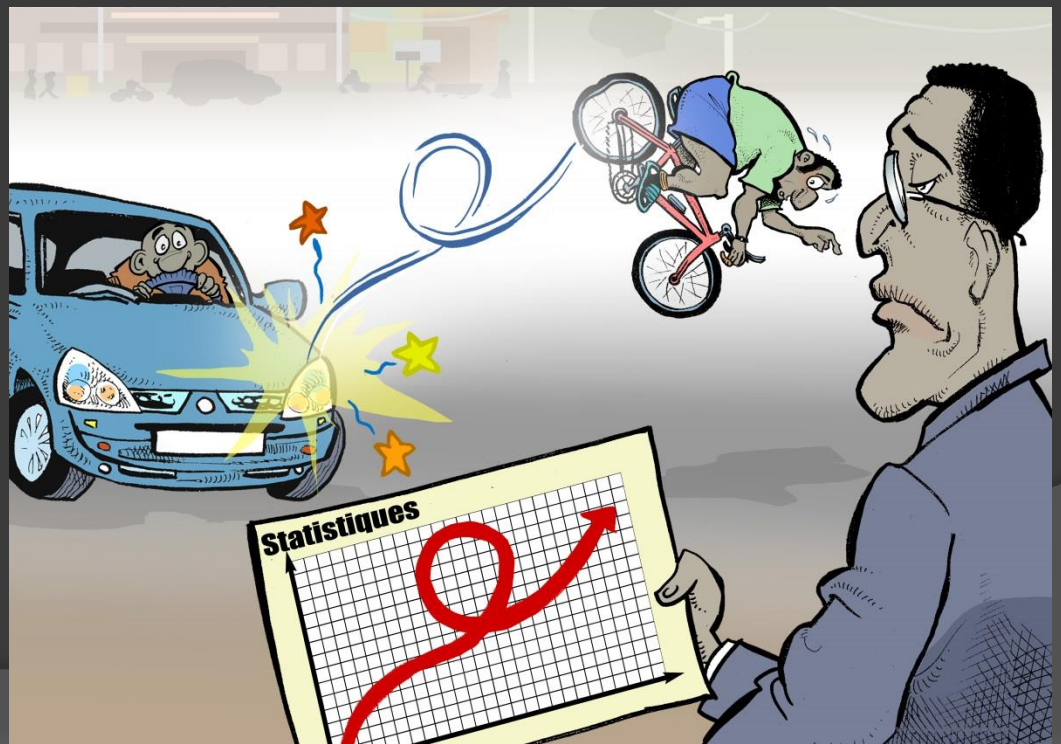


PROBLEMATIQUE

MISE EN APPLICATION DES TEXTES

ET/OU

EFFICACITE DANS LA SENSIBILISATION



PLAIDOYER

APPLICATION TEXTES:

Soutenir les projets en cours, **normer** et **avantager** les niveaux d'application des pays.

SENSIBILISATION:

Soutenir les projets de recherche sur les comportements des groupes et sur l'impact des communications pour le changement, pour une meilleure appropriation des enjeux de la securite routiere par les populations.

CONCLUSION

Il faut que les efforts realises dans les innovations technologiques pour les vehicules de demain,

Tiennent compte du comportement humain des groupes

Pour

Atteindre pleinement les objectifs vises.

MERCI

2.3

CITA SECRETARIAT

CITA International Motor Vehicle Inspection Committee

RAG AFRICA MEETING

Ouagadougou, les 29 & 30 octobre 2018

Casimir SANON, Chef de Projet Sécurité Routière à Humanité & Inclusion

humanity &inclusion

Humanité & Inclusion

Thème: **Les impacts négatifs de la prolifération des véhicules à deux roues motorisés au Burkina Faso**

30 octobre 201 8

PLAN DE PRÉSENTATION

INTRODUCTION

I- DONNÉES STATISTIQUES SUR LE PARC DES 2 R

II- IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DES CYCLES ET MOTOCYCLES

- FORTE IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS
- COÛTS SOCIOÉCONOMIQUES DES ACCIDENTS DES 2 R
- FACTEUR DE POLLUTION ENVIRONNEMENTALE

CONCLUSION

Humanité & Inclusion

Thème: Les impacts négatifs de la prolifération des motocycles au Burkina Faso

humanity &inclusion

INTRODUCTION

La première chose qui attire l'attention de ceux qui foulent pour la première fois le sol burkinabè, est la pléthore des véhicules deux roues de tous genres dans la circulation routière. Le trafic routier est dominé par des cycles et motocycles.

Les Burkinabè ont de tout temps aimé les deux-roues. Leur passion pour ces engins a fait de ce pays l'un des marchés de l'industrie des deux-roues les plus porteurs d'Afrique. Et c'est donc à juste titre qu'on appelle parfois Ouagadougou, la capitale des deux-roues.

Quelle estimation peut-on faire des cycles et motocycles au Burkina Faso et quels sont les risques de la prolifération de ces véhicules?

II- DONNÉES STATISTIQUES SUR LE PARC DES 2 R

progression moyenne de 20% par an du nombre vélomoteurs & motocyclettes, contre 10 % pour les voitures

286 445 véhicules à 2R immatriculés en 2006 contre 2 051 103 en 2016, soit 86% de l'ensemble des véhicules immatriculés.

La part des deux-roues non soumis à immatriculation est de l'ordre de 25% à 35%

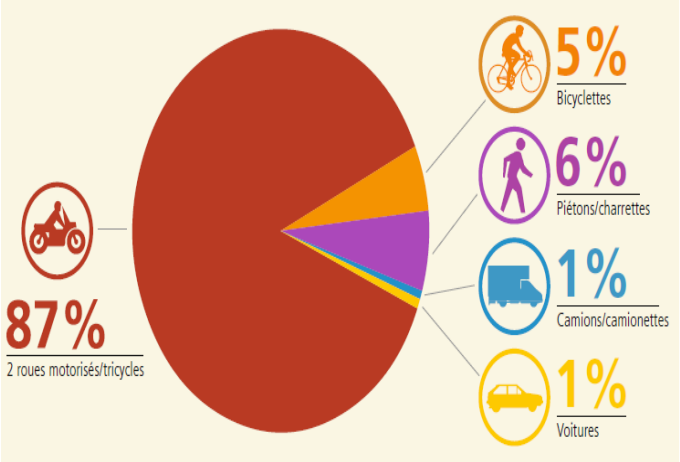
Déjà en 1998, la SIFA avait produit 1 million de vélo, sans compter les marques étrangères.

III- IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DES 2R

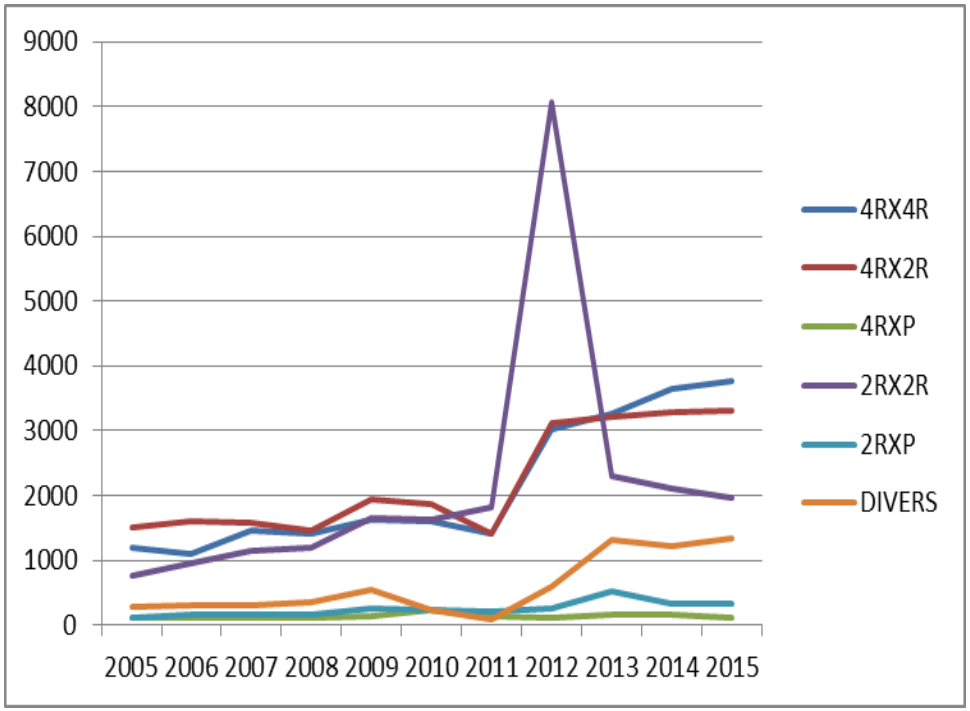
- **Usagers vulnérables de la route: piétons et utilisateurs des deux roues**
- **pour non-respect des règles de sécurité, les utilisateurs des deux roues sont les plus impliqués dans les accidents**
- **Conséquence 1: coûts socio-économiques élevés.**
- **Conséquence 2: forte pollution de l'air & impacts sanitaires.**
- **Principaux polluants produits par les émissions des véhicules sont: COV** (Composés Organiques Volatils)**, CO** (Monoxyde de Carbone) **, Nox** (Oxyde d'Azote)**, SO2** (Dioxyde de Souffre)**.**

III-1- FORTE IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS

Une enquête réalisée par E. BONNET & al, en 2015, de février à juillet, révèle que 87 % des blessés sont des usagers de deux-roues motorisés.



Selon les données du Commissariat central de police de Ouagadougou (CCPO), 61% des accidents de 2005-2015 ont impliqué les 2R.



III-2-COÛTS SOCIOÉCONOMIQUES DES ACCIDENTS DES 2R

- **De façon générale, en cas d'accident de la route, les traumatismes crâniens et cervicaux sont la principale cause de décès, de traumatisme grave et d'invalidité parmi les usagers de deux roues.**

- **Chez les 87% des victimes évoquées dans l'étude, il a été constaté :**
  - **des lésions non superficielles dans 46 % des cas,**
  - **des fractures dans 43 %,**
  - **des blessures à la tête dans 43 %.**

- **Ces types de blessures nécessitent des soins spécialisés et de longue durée. Cela génère des coûts sociaux élevés pour les survivants, leur famille et leur communauté, voire sur l'économie du pays tout entier.**

humanity &inclusion

- L’étude sur "La difficile prise en charge des incapacités fonctionnelles à la suite d'un accident de la route au Burkina Faso atteste le coût élevé des soins post-accidents. Le coût moyen des soins pour les patients interrogés s’élève à 400 000 FCFA.

- Selon les données de la BNSP de 2017, la tranche d’âge comprise entre 16 à 35 ans, pourvoyeuse de revenus, représente 64% des personnes impliquées dans les accidents de la circulation routière.

- En 2016, le coût économique des accidents de la route se chiffrait à environ 272, 7 milliards de Francs CFA au Burkina Faso.

III-3-FACTEUR DE POLLUTION ENVIRONNEMENTALE ET DE SANTÉ PUBLIQUE

En 2013, la pollution de l'air a tué 5,5 millions de personnes dans le monde, dont 2,9 morts causés par la pollution externe.

Les décès dus à la pollution atmosphérique coûtent 225 milliards de dollars à l'économie mondiale.

En Afrique subsaharienne, où la population majoritairement jeune, les conséquences de la pollution de l'air diminuent énormément la capacité de gain. Les pertes de revenus du travail représentent chaque année l'équivalent de 0,61 % du PIB.

Au Burkina Faso, les véhicules routiers à moteur produisent de forts taux de polluants atmosphériques qui dégradent la qualité de l'air et entraînent des impacts négatifs sur l'environnement et la santé publique.

Part de pollution des rejets polluants des véhicules routiers

Rejet de polluants

Polluants	Rejets en 1999 en tonnes/jour	Rejets en 2005 en tonnes/jour	Sources	
			2 roues	4 roues
CO	64	102	77%	23%
NO_x	2	-	9%	91%
CH	33,5	38	95%	5%
SO_2	0,65	-	0%	100%
PM_{10}	0,12	-	0%	100%

Source : *Projet pilote de lutte contre la pollution de l'air à Ouagadougou.*

Projection des émissions polluantes aux horizons 2012 et 2017

Paramètre (t)	2005	2012	2017
NO	3326	6705	9800
SO_2	3203	5612	8404
PM_{10}	59456	100362	139127
CO	13792	15859	17691

Source : *Etude MECV-BUGEAP, 2007*

Conséquences sanitaires des polluants

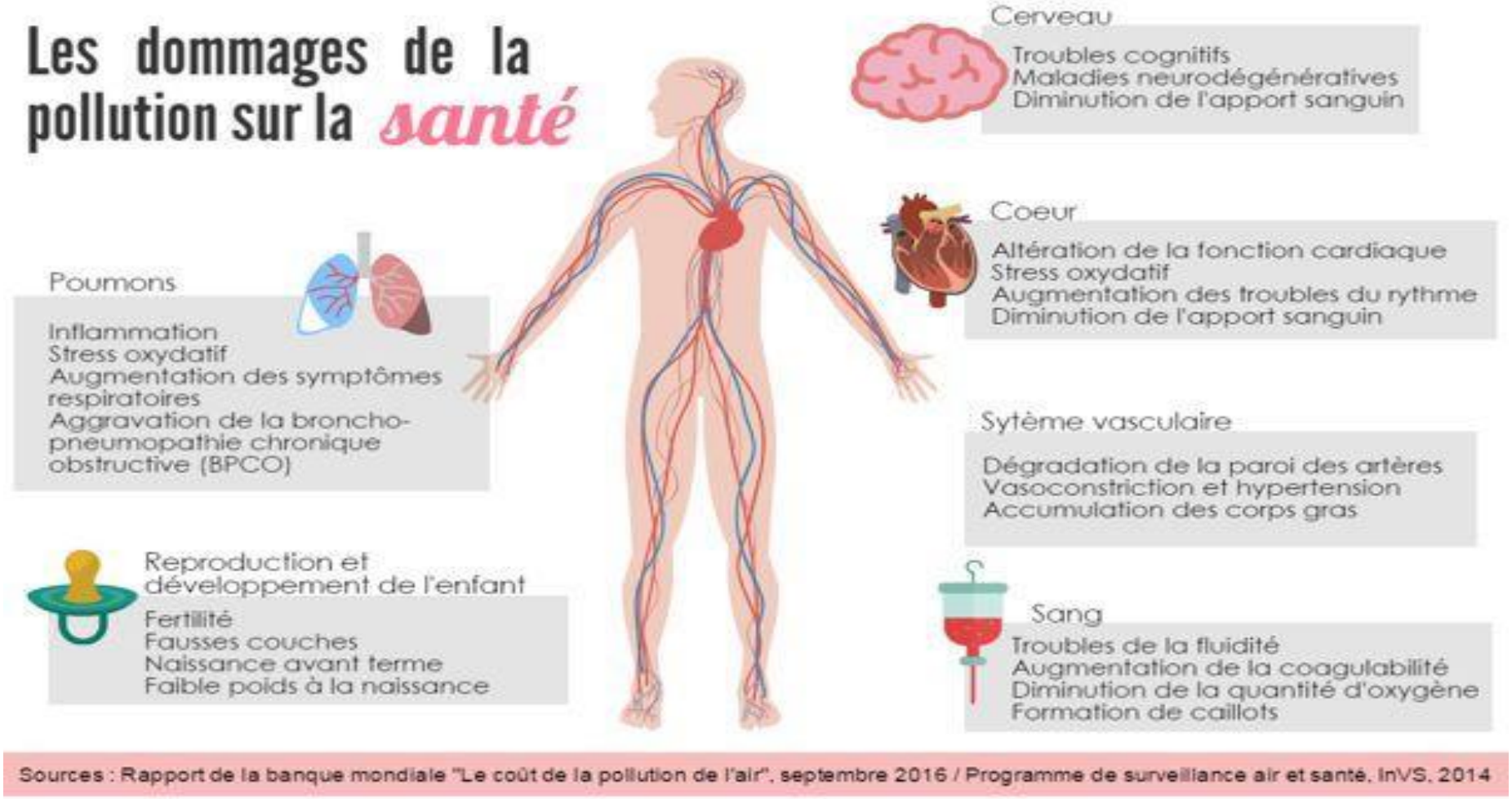


Tableau illustratif des principales pathologies associées à la pollution de l'air au Burkina Faso

Position des maladies liées à la pollution de l'air parmi les 10 principaux motifs d'hospitalisation dans les centres médicaux et les hôpitaux en 2015, 2016 & 2017

maladie	2015		2016		2017	
	nombre	rang	nombre	rang	nombre	rang
Pneumopathie	16 720	3e	18 104	3e	18 658	3e
Infection du nouveau-né	7 319	7e	9280	6e	11 507	6e
Bronchites	7239	8e	7100	9e	8541	8e
Complication d'avortement	7194	9e	NC	NC	NC	NC
HTA	NC	NC	5955	10e	7651	9e

Position des maladies liées à la pollution de l'air parmi les 10 principales causes de décès dans les centres médicaux et les hôpitaux en 2015, 2016 & 2017

maladie	2015		2016		2017	
	nombre	rang	nombre	rang	nombre	rang
Pneumopathie	834	5e	761	4e	862	4e
Infection du nouveau-né	925	3e	1257	2e	1348	2e
Prématurité	751	6e	913.	3e	1138	3e
Maladie vasculaires cérébrales	381	8e	467	7e	853	5e
Insuffisance cardiaque	390	7e	345	8e	NC	NC

Conclusion

Les nombreuses conséquences néfastes de la prolifération des motocycles, nécessite des mesures appropriées. Alternatives possibles:

- **une bonne politique de transport massif, dont la promotion du transport en commun: le renforcement des autobus de la SOTRACO, l'aménagement des couloirs pour autobus et l'ouverture du transport en commun à d'autres exploitants privés, dans les quartiers périphériques;**
- **une promotion des énergies renouvelables & biocarburant (à base de Jatropha et autres sources d'énergies vertes);**
- **une promotion de carburants propres (gasoil sans plomb, huiles normées);**
- **Une bonne politique d'importation des 2 roues.**

“La véritable sécurité consiste à apprécier l’insécurité de la vie.”

Méditons bien cette citation de M. Scott Peck, si nous aspirons à une vie meilleure.