



CONSTRUIRE UN MONDE OÙ CHAQUE ENFANT EST EN SÉCURITÉ

Version 4, Mai 2026



**SAFE
SCHOOLS
AFRICA**



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

Safe Schools Africa met en œuvre la seule intervention éprouvée permettant de réduire efficacement la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes en Afrique : les accidents de la route, et ce, en concevant **des trajets scolaires plus sûrs.**

Sommaire

Avant-propos	5
Le défi : la persistance d'infrastructures routières dangereuses	8
La solution : Safe Schools Africa	12
L'objectif : des trajets scolaires sûrs pour tous les enfants en Afrique	20
À propos d'Amend :	
Partenaire de mise en œuvre de Safe Schools Africa	21
Une expérience reconnue projets de Safe Schools Africa	22
Conclusion : une solution éprouvée pour un problème urgent	31
Annexe 1 : Fiches récapitulatives des visites initiales d'écoles – IRCP, Zambie	32
Annexe 2 : Cartes annotées – EN1, São Tomé-et-Principe	37
Annexe 3 : Conception des infrastructures de la zone scolaire avant et après la contribution de Safe Schools Africa, TSCP – Tanzanie	40
Annexe 4 : Aménagement type d'une zone scolaire – IFRDP, Mozambique	43
Annexe 5: Illustrations photographiques avant/après intervention de Safe Schools Africa	46

Acronymes

AFD	Agence Française de Développement
BHNS	Bus à haut niveau de service
ECRDP	Programme de développement du corridor Est (Ghana)
EPP	École Primaire Publique
FIAF	Fondation de la Fédération internationale de l'automobile
PIB	Produit intérieur brut
km/h	Kilomètres par heure
IFRDP	Projet de développement intégré des routes de desserte (Mozambique)
iRAP	Programme international d'évaluation des routes
IRCP	Projet d'amélioration de la connectivité rurale (Zambie)
MAMBO	Mobilité et aménagements urbains à Bouaké (Côte d'Ivoire)
MOVE	Projet de mobilité urbaine de la zone métropolitaine de Maputo (Mozambique)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
RISE	Routes pour l'inclusion et les opportunités socio-économiques (Tanzanie)
RTI	Blessures liées aux accidents de la circulation
CDAA	Communauté de développement de l'Afrique australe
SARSAI	Évaluations et améliorations de la sécurité routière aux abords des écoles
TSCP	Projet des villes stratégiques de Tanzanie
USD	Dollar des États-Unis

AVANT-PROPOS

Chaque année, plus de 225 000 personnes meurent des suites d'accidents de la route en Afrique. La région concentre près de 20 % des décès routiers à l'échelle mondiale, alors qu'elle ne représente que 15 % de la population mondiale et à peine 3 % du parc automobile. Dans un contexte d'urbanisation et de motorisation rapides, la situation ne cesse de se détériorer : entre 2010 et 2021, le nombre de décès liés aux accidents de la route a augmenté de 17 %.¹

Les infrastructures routières constituent un pilier essentiel du développement économique. Selon l'OCDE, l'amélioration des infrastructures, notamment routières, pourrait accroître le PIB d'un pays africain de 4 à 6 %.² Toutefois, la construction ou la modernisation des routes peut également engendrer des effets indésirables : l'augmentation du trafic et des vitesses, combinée à une conception inadéquate des infrastructures, expose les usagers les plus vulnérables, en particulier les enfants piétons, à un risque accru de blessures et de décès. Des millions d'enfants en Afrique n'ont d'autre choix que d'emprunter quotidiennement des routes dangereuses pour se rendre à l'école, compromettant ainsi leur sécurité, leur capacité d'apprentissage et, à terme, leurs chances d'atteindre leur plein potentiel.

Cette situation n'est pas inéluctable. Des aménagements piétonniers sécurisés permettent de séparer physiquement les enfants de la circulation motorisée et de réduire la vitesse des véhicules dans les zones à forte interaction entre piétons et usagers motorisés. En s'engageant à concevoir des infrastructures routières sûres pour les enfants, les gouvernements et les banques de développement peuvent réduire de manière significative le nombre d'accidents, de blessures et de décès, ainsi que les traumatismes qui en découlent.

Le programme Safe Schools Africa a ainsi développé un modèle opérationnel efficace, éprouvé et adaptable, fondé sur la mobilisation des budgets existants des projets routiers afin d'y garantir l'intégration systématique d'infrastructures piétonnes sécurisées. L'équipe de Safe Schools Africa collabore étroitement avec les gouvernements et les banques de développement, en fournissant une assistance technique aux équipes en charge de projets routiers de plusieurs millions de dollars, afin d'assurer la sécurité des trajets scolaires et, plus largement, d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers. Nos interventions incluent notamment la création de Zones scolaires sécurisées, intégrant des trottoirs, des passages piétons protégés, des limitations de vitesse à 30 km/h ainsi que des dispositifs de modération de la circulation.



¹ Rapport sur la Sécurité routière dans la Région africaine, 2023. Genève : Organisation mondiale de la Santé, 2023.

² AUC/OCDE (2025), *Dynamiques de développement en Afrique, 2025 : Infrastructures, croissance et transformation*, AUC, Addis-Abeba / Éditions OCDE, Paris. https://www.oecd.org/fr/publications/dynamiques-du-developpement-en-afrique-2025_d9e3fcd9-fr.html

AVANT-PROPOS

À ce jour, nos actions ont permis la mise en place d'infrastructures sécurisées aux abords de centaines d'écoles dans 14 pays africains, bénéficiant à des centaines de milliers d'élèves et à plusieurs millions de membres des communautés locales. Depuis 2022, notre appui aux gouvernements a contribué à mobiliser plus de 7,5 millions de dollars américains en faveur de la sécurité des infrastructures scolaires, tandis que plus de 19 millions de dollars supplémentaires sont déjà engagés pour de futurs projets.

Safe Schools Africa transforme en profondeur la manière dont le continent conçoit et développe ses infrastructures, en intégrant des principes essentiels de sécurité afin de garantir que les routes protègent la ressource la plus précieuse de l'Afrique : ses enfants.



AYIKAI POSWAYO

Directrice de programme, Safe Schools Africa



ÉTUDE DE CAS

Musa Hussein, 14 ans, Dar es Salaam, Tanzanie

Musa Hussein n'avait que cinq ans lorsqu'il a été percuté par un camion alors qu'il se rendait à pied à l'école. Transporté d'urgence à l'hôpital, il a dû subir une amputation de la jambe, juste en-dessous du genou en raison de la gravité de ses blessures.

Sa mère a dû solliciter le soutien de la famille élargie et de la communauté locale pour faire face aux frais médicaux, supérieurs à 1 000 dollars, soit l'équivalent d'environ une année de revenus en Tanzanie.

Musa a été contraint d'interrompre sa scolarité pendant deux ans 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 contribuer à la vie du foyer, mais ses capacités restent limitées aux tâches les plus simples.

Musa demeure profondément affecté sur le plan psychologique par le jour où il a été blessé. Il éprouve une peur persistante à l'idée de marcher le long de la route, en particulier lorsque passent des camions semblables à celui qui l'a renversé. Toutefois, il n'a pas d'alternatives. Déterminé à poursuivre sa scolarité, il est contraint d'emprunter quotidiennement une route très fréquentée, dépourvue de trottoirs et de dispositifs de modération de la circulation. Il lui arrive, sous l'effet de la peur, de se jeter dans le fossé en bordure de la route à l'approche d'un camion.

LE DÉFI : LA PERSISTANCE D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANGEREUSES

Aucun gouvernement ni aucune banque de développement ne souhaite voir des usagers blessés ou tués sur les routes qu'ils construisent ou financent, a fortiori lorsqu'il s'agit d'enfants. La nécessité de rendre les routes sûres fait l'objet d'un consensus. L'enjeu réside toutefois dans la transformation des pratiques actuelles, qui permettent encore la conception et la réalisation d'infrastructures à haut risque.

Deux facteurs principaux expliquent la persistance de routes dangereuses en Afrique : d'une part, un déficit de capacités techniques locales en matière de conception d'infrastructures sûres ; d'autre part, l'existence de priorités conflictuelles au regard des projets routiers.



Le manque de capacités

Des conceptions inadaptées aux usages réels

Les projets de développement routier en Afrique sont financés soit directement par les gouvernements, soit par des prêts accordés par des institutions telles que la Banque mondiale ou la Banque africaine de développement. Leur mise en œuvre repose généralement sur des équipes composées d'agences routières publiques, de bureaux d'études chargés de la conception et de la réalisation des infrastructures, ainsi que, dans certains cas, de représentants des institutions financières partenaires. À ce titre, la norme selon laquelle les projets sont mis en œuvre dépend fortement de la capacité des agences routières et de leurs consultants et entrepreneurs.

Historiquement, la formation des ingénieurs routiers dans de nombreuses universités africaines, tout comme les manuels de conception, ont été principalement axés sur les besoins des véhicules motorisés. Ils offrent peu, voire aucune, orientation sur l'intégration des piétons et des autres usagers vulnérables, alors même que seule une minorité de la population possède un véhicule particulier. En conséquence, de nombreux ingénieurs routiers ne donnent pas la priorité, lors de leurs conceptions, à la grande majorité des usagers des routes africaines : les piétons, les usagers des minibuses publics, les taxis-motos ou encore les cyclistes.

Des équipes techniques surchargées

Par ailleurs, dès la phase de conception, de nombreux ingénieurs routiers en Afrique sont confrontés à une charge de travail importante, les contraignant à se concentrer prioritairement sur des impératifs considérés comme essentiels, tels que la faisabilité des tracés au regard des contraintes foncières, des budgets, etc. Souvent, ils et elles n'ont pas la capacité d'aborder la conception des routes en tenant compte de leurs usagers spécifiques comme les écoliers. Des contraintes similaires sont également observées lors de la phase de construction.

Une protection insuffisante des usagers non motorisés face aux véhicules motorisés, combinée à un contrôle souvent défaillant des vitesses aux points d'interaction entre piétons et circulation motorisée, expose les piétons à des risques particulièrement élevés.

Des priorités conflictuelles

La primauté accordée à la vitesse au détriment de la sécurité

La construction d'infrastructures routières constitue un levier essentiel du développement économique, notamment en réduisant les temps de trajet. Elle est également perçue comme un indicateur tangible de prospérité, ce qui en fait un domaine naturellement populaire. Dans ce contexte, les politiciens, que ce soit au niveau local qu'au niveau national et régional, tirent profit des améliorations routières pour gagner des voix aux élections. La priorité devient ainsi de permettre aux personnes et aux marchandises de circuler le plus rapidement possible d'un point A à un point B, même si ces routes traversent des communautés où se trouvent des écoles, des enfants piétons et d'autres usagers vulnérables de la route.

La primauté des infrastructures au détriment de la sécurité des enfants

Les responsables de projets au sein des agences routières et des banques de développement doivent concilier des impératifs multiples : contraintes politiques, limitations budgétaires et nécessité urgente de développer les réseaux routiers souvent insuffisants. Face à ces exigences parfois contradictoires, ils sont fréquemment contraints de concevoir des infrastructures dans le respect de délais et d'orientations politiques stricts, au risque de compromettre l'intégration de mesures de sécurité adéquates, faute de quoi la viabilité même du projet pourrait être remise en cause.

La priorité devient ainsi de permettre aux personnes et aux marchandises de circuler le plus rapidement possible d'un point A à un point B, même si ces routes traversent des communautés où se trouvent des écoles, des enfants piétons et d'autres usagers vulnérables de la route.

LE DEFI : LA PERSISTANCE D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES DANGEREUSES

Par ailleurs, bien que des exigences en matière de sécurité routière figurent souvent dans les documents contractuels – qu'il s'agisse d'accords de financement ou de cahiers des charges, leur mise en œuvre effective n'est pas systématiquement garantie. En conséquence, malgré une volonté largement partagée à tous les niveaux de promouvoir des infrastructures plus sûres, la capacité à traduire cette ambition en réalisations concrètes demeure limitée en l'absence d'une attention spécifique portée à la sécurité des enfants piétons.

C'est précisément à ces enjeux que Safe Schools Africa entend répondre. En apportant un appui technique aux équipes en charge des projets routiers et en déployant des zones scolaires sécurisées, l'initiative permet de recentrer les interventions sur la sécurité, de renforcer les compétences des acteurs publics et des ingénieurs, et de faire évoluer les pratiques décisionnelles. L'objectif est clair : sauver des vies d'enfants sur les routes africaines.



L'équipe de mise en œuvre de Safe Schools Africa a réalisé une excellente cartographie des besoins, tout en faisant preuve d'une expertise technique de haut niveau en matière de sécurité routière. Nous adaptons nos plans afin d'intégrer les recommandations de Safe Schools Africa. L'équipe se distingue par son professionnalisme, sa disponibilité et sa volonté constante d'apporter un soutien efficace. Toutes nos félicitations et nos remerciements !

*Maria de Fatima S R Arthur,
Coordinatrice de l'Unité de mise en œuvre du projet MOVE financé par la Banque mondiale au Mozambique*



Pourquoi la sécurité routière des enfants nécessite-t-elle une attention particulière ?

Une attention particulière doit être accordée aux enfants dans la mesure où les approches traditionnelles de sécurité routière, telles que les audits standards de sécurité routière, négligent souvent les itinéraires et les difficultés spécifiques aux trajets scolaires. Plus particulièrement, ces méthodes traditionnelles excluent généralement toute consultation directe avec les enseignants, les enfants et leurs familles. En conséquence, les infrastructures routières sont fréquemment conçues sans intégrer les aménagements indispensables pour répondre efficacement aux risques réels auxquels sont exposés les enfants piétons.

Par ailleurs, **les enfants sont affectés de manière disproportionnée par les accidents de la route, qui demeurent la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans à l'échelle mondiale.** Cette réalité justifie pleinement l'adoption d'une approche dédiée, centrée sur les besoins spécifiques de l'enfant. Bien que notre méthodologie soit initialement conçue pour les abords des établissements scolaires, elle présente un haut degré d'adaptabilité et peut être déployée dans tout espace caractérisé par une forte fréquentation piétonne et la présence d'usagers vulnérables, tels que les marchés, les hôpitaux et les lieux de culte, garantissant ainsi l'intégration des principes de sécurité dès la phase de conception.

Enfin, **améliorer la sécurité des routes pour les enfants revient, de manière plus large, à renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers.**

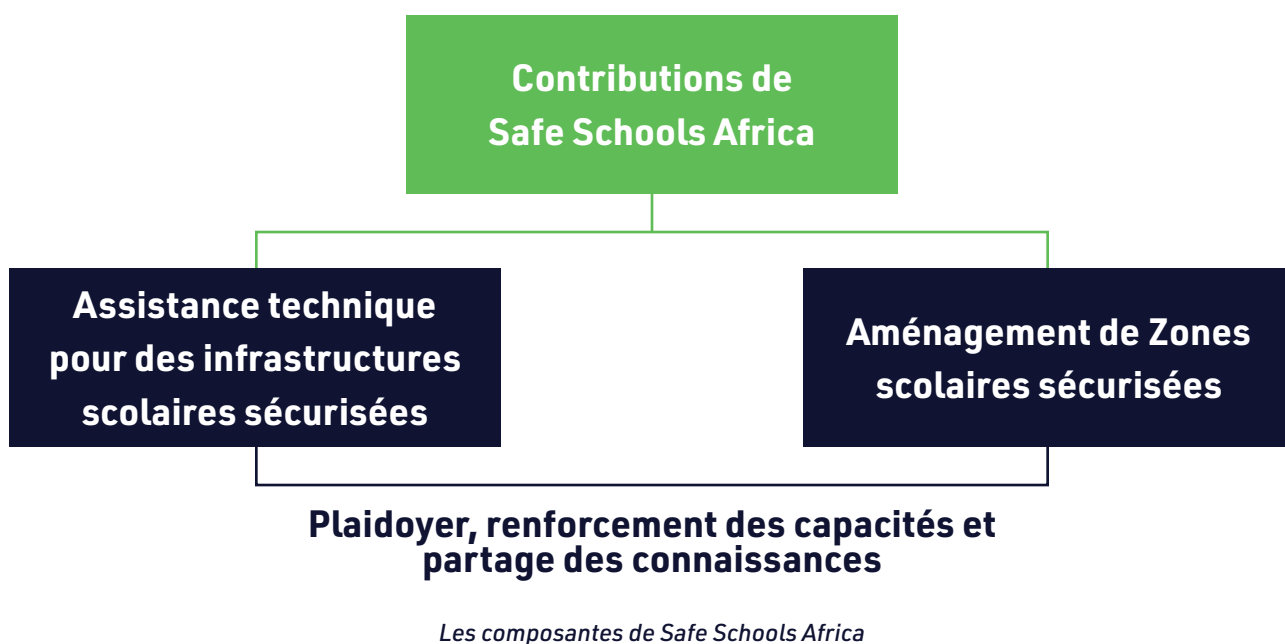
LA SOLUTION : SAFE SCHOOLS AFRICA

Safe Schools Africa est un programme dont l'objectif est clair : améliorer la sécurité des trajets scolaires pour tous les enfants du continent. Son partenaire de mise en œuvre est Amend, une organisation à but non lucratif spécialisée dans la sécurité routière. Les activités du programme ont déjà été financées par la Fondation FIA (FIAF), l'Agence française de développement (AFD), Bloomberg Philanthropies et la Fondation TYPSA. D'autres partenaires contribuent également à la mise en œuvre des actions, au plaidoyer international et bien plus encore.



LA SOLUTION : SAFE SCHOOLS AFRICA

Le programme Safe Schools Africa s'articule autour de deux volets principaux, soutenus par des actions transversales complémentaires.



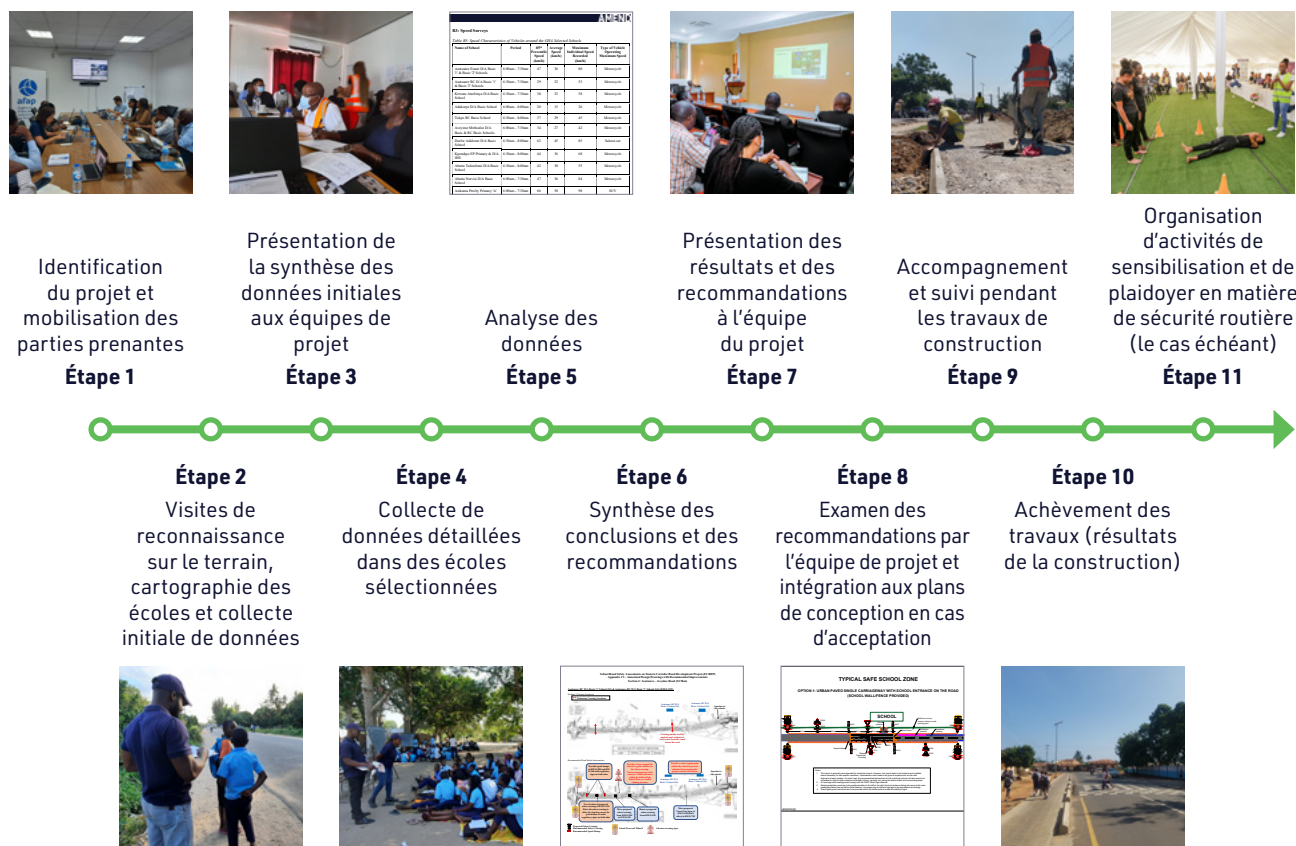
VOLET 1

Assistance technique pour des infrastructures scolaires sécurisées

Safe Schools Africa travaille en étroite collaboration avec les équipes chargées des projets routiers. Ces équipes sont généralement composées d'agences routières publiques et de leurs consultants et entrepreneurs, ainsi que, dans de nombreux cas, du personnel technique local des banques de développement qui financent les projets. Nos ingénieurs et experts sociaux (tous africains et disposant d'une solide expérience de terrain sur le continent) collaborent quotidiennement avec ces acteurs tout au long du cycle de vie des projets routiers jusqu'à leur achèvement.

Notre approche vise à renforcer les capacités permettant de garantir la prise en compte de la sécurité des enfants et des autres usagers vulnérables de la route. Nous veillons à ce que leurs besoins soient pleinement intégrés, que les risques auxquels ils sont exposés soient identifiés et atténués dès la phase de conception et que les infrastructures nécessaires soient réalisées.

LA SOLUTION : SAFE SCHOOLS AFRICA



Les étapes de l'assistance de Safe Schools Africa aux projets routiers

Notre approche intégrée en 11 étapes garantit que les projets routiers reposent sur des données probantes solides et qu'ils sont mis en œuvre dans le cadre d'un suivi rigoureux, afin d'assurer l'intégration effective des exigences de sécurité à chaque phase du projet.

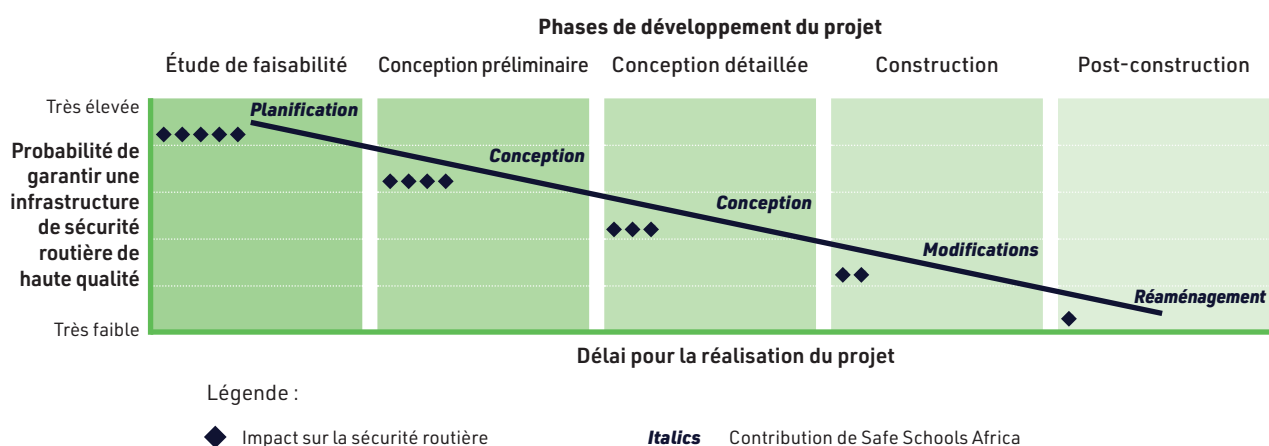
Notre assistance s'articule autour de trois volets principaux :

1. Évaluation de la situation en matière de sécurité routière (étapes 1 à 5)
2. Conception d'infrastructures sûres (étapes 6 à 8)
3. Accompagnement à la mise en œuvre et au suivi (étapes 9 à 11).

LA SOLUTION : SAFE SCHOOLS AFRICA

La durée d'un projet routier peut varier de quelques années à plus d'une décennie, depuis les études de faisabilité jusqu'à l'achèvement des travaux. Idéalement, Safe Schools Africa intervient dès la phase de faisabilité, moment où l'impact potentiel des mesures de sécurité et leur rentabilité sont les plus élevés. Le programme peut également apporter son assistance à d'autres étapes du cycle de projet, notamment en formulant des recommandations lors des phases de conception détaillée et en assurant un accompagnement pendant les travaux de construction.

Le schéma ci-dessous présente les différentes phases types d'un projet routier, les délais associés, ainsi que la probabilité d'intégrer des infrastructures de sécurité routière de haute qualité et leur impact potentiel.

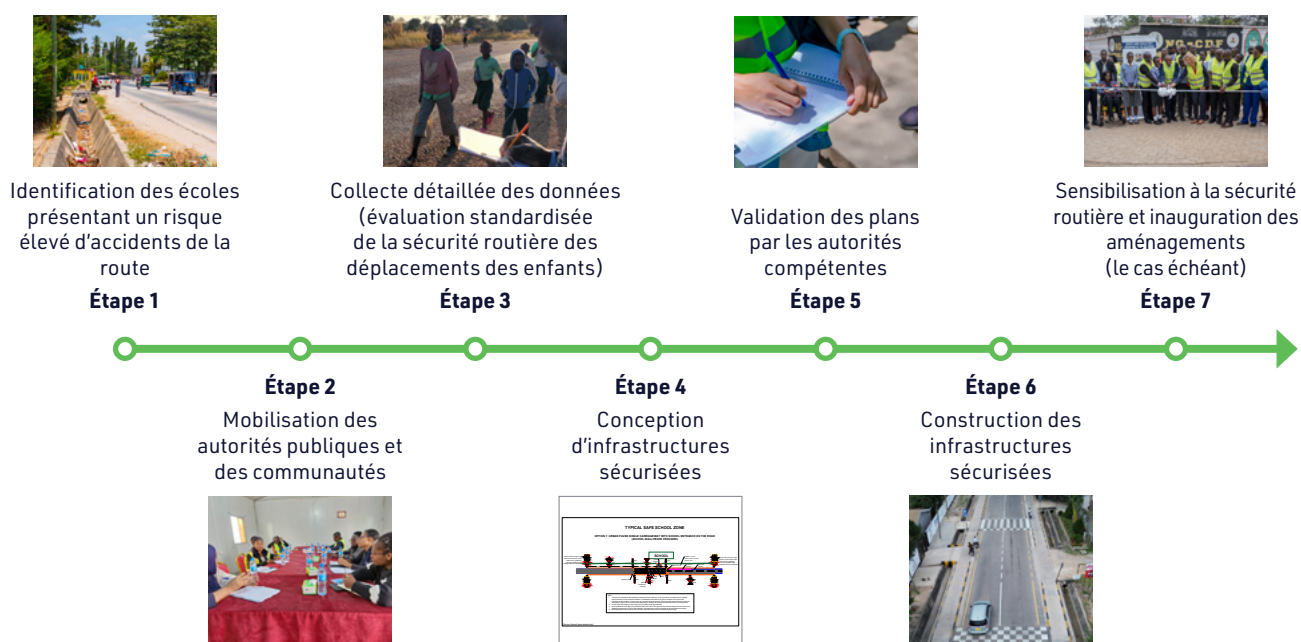


VOLET 2

Aménagement de Zones scolaires sécurisées

Safe Schools Africa intervient directement dans l'aménagement de Zones scolaires sécurisées autour des établissements où les enfants sont particulièrement exposés aux risques d'accidents de la route. Pour ce faire, le programme s'appuie sur la méthodologie *SARSAI* (*School Area Road Safety Assessments and Improvements*) développée par Amend : une approche reconnue, éprouvée et récompensée, permettant d'identifier les écoles à haut risque, de concevoir des infrastructures piétonnes sécurisées et d'en superviser la réalisation en coordination avec les autorités publiques compétentes.

La méthodologie SARSAI repose sur un processus structuré en sept étapes tel qu'illustré dans le diagramme suivant :



Méthodologie SARSAI mise en œuvre par Safe Schools Africa

L'aménagement d'une Zone scolaire sécurisée, accompagné d'une cérémonie d'inauguration de la nouvelle infrastructure, constitue une démonstration convaincante pour les parties prenantes. Ces réalisations renforcent les actions de plaidoyer menées auprès des gouvernements, des médias et des autres acteurs institutionnels afin de favoriser la généralisation de cette approche à plus grande échelle.

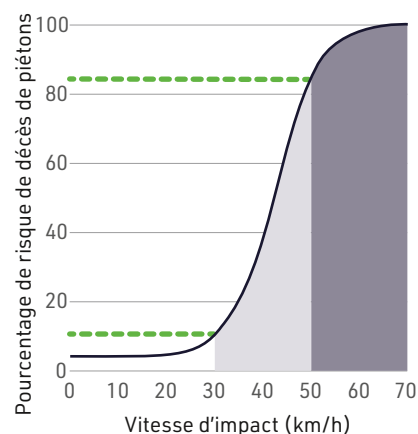
La mise en œuvre complète de la méthodologie SARSAI, depuis l'identification de l'établissement jusqu'à l'aménagement de la zone scolaire sécurisée et son inauguration, s'étend généralement sur une période de trois à quatre mois.

Une approche scientifiquement éprouvée

Le principe fondamental de l'approche de Safe Schools Africa repose sur une « conception centrée sur l'humain », garantissant que, dans les zones fortement fréquentées par des enfants piétons, les infrastructures routières soient conçues en donnant la priorité aux piétons et non aux véhicules. Cette approche poursuit deux objectifs essentiels : (i) séparer physiquement les piétons de la circulation motorisée et (ii) réduire la vitesse des véhicules à 30 km/h ou moins dans les zones d'interaction entre piétons et véhicules. Au-delà de 30 km/h, le risque de décès ou de blessure grave augmente de manière exponentielle. Une collision entre un véhicule et un piéton à 30 km/h présente environ 10 % de risque mortel pour le piéton, tandis qu'à 50 km/h, ce risque dépasse 80 %.³

L'efficacité de cette approche a été démontrée par une évaluation d'impact pluriannuelle menée par les Centres américains de contrôle et de prévention des maladies sur le programme SARSAI. L'étude a montré que ce programme permettait de **réduire de plus de 26 % le nombre de blessures chez les enfants, tout en diminuant significativement leur gravité**.⁴ SARSAI demeure le seul programme de sécurité routière en Afrique dont l'efficacité dans la réduction des accidents impliquant des enfants a été démontrée par une étude contrôlée.

En résumé, Safe Schools Africa déploie à grande échelle les principes rigoureusement évalués et éprouvés de la méthodologie SARSAI. Leur intégration dans les grands projets routiers permet de sécuriser des milliers de kilomètres d'infrastructures qui, autrement, seraient réalisés sans prise en compte suffisante des besoins des usagers les plus vulnérables, notamment les enfants.



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

³ Tingvall C, Haworth N. Vision Zéro, *Une approche éthique de la sécurité et de la mobilité*, 6e Conférence internationale ITE sur la sécurité routière et l'application du code de la route : Beyond 2000, Melbourne, 1999.

⁴ Poswayo A., Kalolo S., Rabonovitz K., et al., *Le programme SARSAI – Évaluation et amélioration de la sécurité routière aux abords des écoles – réduit les blessures dues aux accidents de la route chez les enfants en Tanzanie*, Injury Prevention 2019 ; 25:414–420.

COMPOSANTES COMPLEMENTAIRES

Plaidoyer, renforcement des capacités et partage des connaissances

Afin de renforcer l'assistance apportée aux équipes chargées des projets routiers, Safe Schools Africa mène un plaidoyer constant en faveur d'une meilleure protection des usagers vulnérables de la route et contribue au renforcement des capacités des autorités publiques, des bureaux d'études et des entreprises de construction. Nos principales activités comprennent notamment :

- **Inauguration des infrastructures.** Afin de sensibiliser davantage à la sécurité des enfants piétons, nous organisons des cérémonies d'inauguration dans les établissements bénéficiant de Zones scolaires sécurisées. Ces événements réunissent des représentants des pouvoirs publics, des médias et d'autres parties prenantes afin de présenter les nouvelles infrastructures et de promouvoir le déploiement élargi de ce type d'aménagements.
- **Forums régionaux.** Nous organisons des forums régionaux semestriels réunissant des équipes de projets issues de plusieurs pays dans le but de favoriser le partage d'expériences et la constitution d'une communauté.
- **Appui à l'élaboration de manuels et de lignes directrices.** Nous collaborons avec les gouvernements, les banques de développement et des experts internationaux à l'élaboration de documents tels que des manuels de conception des routes urbaines et des lignes directrices relatives aux Zones scolaires sécurisées.
- **Présentations lors de conférences internationales.** Nous rédigeons des articles destinés à des revues à comité de lecture et présentons nos travaux lors de conférences internationales.



La contribution d'Amend à la conception des améliorations routières en Tanzanie a permis à la Banque mondiale et aux agences routières gouvernementales de garantir la sécurité des infrastructures routières dans toutes les zones critiques pour les usagers vulnérables, notamment les enfants.

Ing. Fredrick Manase Nkya, Chef d'équipe du projet Villes stratégiques de Tanzanie, Co-chef d'équipe du projet de développement métropolitain de Dar es Salaam





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

L'action de Safe Schools Africa est complémentaire à celle du Programme international d'évaluation des routes (iRAP), spécialisé dans l'identification des routes à haut risque ainsi que dans l'élaboration de systèmes de notation par étoiles, de cartes des risques et de plans d'investissement destinés à améliorer la sécurité routière. À ce jour, iRAP a évalué et classé plusieurs milliers de kilomètres de routes en Afrique. Une fois les risques identifiés, différents scénarios d'amélioration peuvent être modélisés afin d'en mesurer l'impact potentiel sur la sécurité routière. Toutefois, iRAP n'intervient pas dans la conception technique détaillée des infrastructures. Safe Schools Africa se spécialise précisément dans cet accompagnement opérationnel. Le programme apporte aux équipes de projets routiers une assistance technique ciblée et éprouvée en matière de conception détaillée, permettant d'améliorer significativement le niveau de sécurité des infrastructures et, par conséquent, leur classement iRAP.

Le soutien de Safe Schools Africa comprend notamment l'élaboration de plans techniques adaptés au contexte local, l'accompagnement des travaux ainsi que le suivi de la mise en œuvre, afin de garantir que les recommandations de sécurité soient effectivement traduites sur le terrain.

Une étude récente d'iRAP souligne d'ailleurs que : « Face à une croissance démographique rapide, à une motorisation croissante et à l'ampleur des investissements routiers, l'Afrique a un besoin urgent d'un appui technique pour la conception et l'amélioration de ses infrastructures routières. » Safe Schools Africa apporte précisément le soutien technique dont iRAP identifie aujourd'hui la nécessité.

L'OBJECTIF

Des trajets scolaires sûrs pour tous les enfants en afrique

Safe Schools Africa œuvre en faveur d'un avenir dans lequel tous les enfants du continent africain peuvent se rendre à l'école et en revenir en toute sécurité.

Le programme transforme durablement la manière dont les infrastructures routières sont conçues et développées, en intégrant la sécurité des enfants dès les premières phases des projets grâce à un modèle éprouvé et déployé à grande échelle à travers l'Afrique.





À PROPOS D'AMEND PARTENAIRE DE MISE EN ŒUVRE DE SAFE SCHOOLS AFRICA

Fondée en 2005, Amend œuvre depuis **plus de vingt ans à la conception, à la mise en œuvre, au suivi et à la promotion de programmes efficaces de sécurité routière**. Grâce à ses bureaux implantés en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Mozambique et en Tanzanie, l'organisation supervise des programmes dans plus d'une douzaine de pays africains. **Plus de 85 % des collaborateurs d'Amend sont africains et basés localement. Ils disposent d'expertises variées** couvrant notamment la gestion de programmes, la finance et la comptabilité, l'ingénierie, la mobilisation communautaire, l'accompagnement au changement de comportement, le suivi-évaluation, le plaidoyer, l'informatique et la gestion des connaissances.

Amend a mis en œuvre de nombreux projets et collaboré avec des partenaires internationaux de premier plan, parmi lesquels la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, l'Agence française de développement (AFD), Bloomberg Philanthropies et la Fondation FIA, ainsi qu'avec les autorités nationales et locales des pays dans lesquels l'organisation intervient.

Amend est également membre du Groupe de Collaboration des Nations Unies pour la sécurité routière, principal mécanisme de coordination des questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies. Les membres de l'équipe d'Amend participent régulièrement à des panels et conférences internationales consacrés à la mobilité et à la sécurité routière.

UNE EXPÉRIENCE RECONNUE

PROJETS DE SAFE SCHOOLS AFRICA

Safe Schools Africa a contribué à la mise en place d'infrastructures piétonnes sécurisées pour les enfants dans de nombreux pays africains. Les exemples ci-dessous présentent un aperçu des projets menés par le programme.

Les annexes fournissent des illustrations détaillées de nos interventions techniques, notamment des plans d'aménagement ainsi que des photographies comparatives avant/après les interventions de Safe Schools Africa.

Assistance technique pour des infrastructures scolaires sécurisées

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

Le projet Routes vers l'inclusion et les opportunités socio-économiques, financé par la Banque mondiale à hauteur de 350 millions de dollars américains et mis en œuvre en Tanzanie (RISE : 2021-2027), vise à améliorer la connectivité routière en milieu rural, à faciliter l'accès aux opportunités socio-économiques et à renforcer les capacités de gestion des infrastructures routières.

Dès la phase préparatoire du projet RISE, avant même l'approbation du financement de la Banque mondiale, Amend a travaillé en étroite collaboration avec les agences routières gouvernementales afin de développer la méthodologie innovante de « Conception centrée sur les personnes ».

Fondée sur une analyse approfondie des déplacements des enfants, des risques auxquels ils sont exposés ainsi que sur une consultation étroite des communautés locales, cette méthodologie a été intégrée à l'ensemble des étapes de mise en œuvre du projet.

Amend a également assuré des formations destinées aux fonctionnaires, consultants, entreprises de construction et membres du personnel local de la Banque mondiale sur les principes de la conception centrée sur l'humain. Ces formations ont notamment pris la forme d'ateliers techniques et de visites de terrain permettant d'échanger directement avec les communautés et de collecter des données. L'appui de Safe Schools Africa s'est poursuivi tout au long des phases d'étude de faisabilité, de conception préliminaire, de conception détaillée et de construction du programme RISE, afin de garantir la réalisation effective d'infrastructures conçues pour protéger les usagers les plus vulnérables de la route.



Amend a été un partenaire remarquable pour la Banque mondiale et le gouvernement tanzanien, en soutenant la mise en œuvre et le renforcement de l'approche de conception centrée sur les personnes élaborée dans le cadre de la préparation du programme Routes vers l'inclusion et les opportunités socio-économiques (RISE).

Ramon Munoz-Raskin, Spécialiste principal des transports, Chef de projet RISE Tanzanie, Banque mondiale



Projet de mobilité urbaine de la zone métropolitaine de Maputo, Mozambique

Le projet de mobilité urbaine de la zone métropolitaine de Maputo (MOVE : 2022–2027), financé par la Banque mondiale à hauteur de 250 millions de dollars américains, vise à améliorer la mobilité, l'accessibilité et la sécurité le long des principaux corridors de transport de la région métropolitaine de Maputo. Le projet prévoit notamment la mise en place d'un système de bus à haut niveau de service (BHNS) ainsi que la construction de plusieurs axes de liaison stratégiques visant des bénéfices rapides pour les populations locales.

Safe Schools Africa est intervenu dans le cadre de ce projet à la demande du Conseil municipal de Maputo, dans le prolongement de plusieurs années de collaboration consacrées à la promotion de Zones scolaires sécurisées dans la ville. En 2023, un protocole d'accord a été signé entre Amend et l'Agence des transports de la zone métropolitaine de Maputo, chargée de la mise en œuvre du projet.

Amend a réalisé des évaluations approfondies de la sécurité routière le long de trois corridors de liaison initiaux empruntés quotidiennement par les élèves de quinze écoles locales. Grâce à l'utilisation de drones et de logiciels spécialisés, l'équipe d'Amend a pu formuler des recommandations techniques précises concernant la sécurisation des passages piétons et des abords des écoles, incluant notamment des dispositifs de modération de la circulation ainsi qu'une zone de dépose-minute. L'unité de mise en œuvre du projet a ensuite intégré et financé avec succès ces recommandations dans le budget principal du programme. Amend poursuit actuellement ses évaluations de sécurité routière le long du corridor du BHNS.



Aménagement de Zones scolaires sécurisées et assistance technique

Bouaké, Côte d'Ivoire

L'école primaire publique (EPP) Ville Nord, à Bouaké, en Côte d'Ivoire, faisait face à une situation particulièrement préoccupante en matière de sécurité routière. En 2024, avant l'intervention du programme Safe Schools Africa, cinq élèves avaient été blessés dans des accidents de la circulation à proximité immédiate de l'établissement.

En partenariat avec les autorités municipales et l'administration scolaire, Amend a aménagé une Zone scolaire sécurisée comprenant quatre ralentisseurs, un passage piéton surélevé, des trottoirs protégés ainsi que des bornes destinées à séparer physiquement les enfants de la circulation motorisée, le tout complété par une signalisation à haute visibilité. Ces aménagements ont produit des résultats immédiats et mesurables, avec une réduction de la vitesse des véhicules à moins de 30 km/h. Par ailleurs, un portail d'entrée élargi et la réhabilitation des murs d'enceinte ont permis de sécuriser davantage les déplacements des élèves.

Le projet a été inauguré lors d'une cérémonie officielle réunissant plus de cinquante parties prenantes clés, parmi lesquelles des représentants municipaux, des responsables des forces de police, des autorités éducatives et des médias. Au-delà de l'inauguration des infrastructures, cet événement a servi de démonstration concrète et a contribué à initier un dialogue institutionnel plus large sur la nécessité de généraliser des infrastructures scolaires sûres et normalisées à l'ensemble des établissements de la ville.

Toujours à Bouaké, Amend a mis en place des Zones scolaires sécurisées dans plusieurs autres établissements à haut risque, notamment les EPP N'Gattakro et EPP Koko 1 et 2 en 2024 (comme le montre cette [vidéo](#)), ainsi que les EPP Aboliba, Annexe et TSF Bassa en 2025.

Le succès des projets pilotes de Safe Schools Africa à l'EPP Ville Nord, à l'EPP N'Gattakro, à l'EPP Koko 1 et 2 ainsi que dans d'autres établissements a permis de mobiliser un financement de 3,84 millions d'euros (4 millions de dollars américains) sur cinq ans, apporté par l'Agence française de développement (AFD) et l'Union européenne. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du projet MAMBO, un programme plus vaste de 55 millions d'euros (66 millions de dollars américains) visant à moderniser et planifier la mobilité urbaine à Bouaké, deuxième ville de Côte d'Ivoire.

Amend travaille actuellement avec les autorités municipales et d'autres partenaires institutionnels afin de créer des Zones scolaires sécurisées autour de plus de cinquante écoles accueillant plus de 30 000 élèves, en coordination avec les efforts de planification urbaine déployés à l'échelle de la ville.



Plaidoyer pour Safe Schools Africa

Une communauté régionale de pratique

Le programme Safe Schools Africa partage son expertise technique lors de rencontres régionales stratégiques visant à soutenir l'institutionnalisation de la sécurité routière au sein des gouvernements et des politiques publiques africaines.

Des forums organisés à Dar es Salaam, Johannesburg et Lusaka ont réuni plus de cent participants, parmi lesquels des représentants gouvernementaux issus de sept pays africains, des représentants de banques de développement (notamment la Banque mondiale et la Banque africaine de développement) ainsi que des ingénieurs-conseils et des entreprises de construction. Ces rencontres mettent en valeur les réussites du programme et offrent aux équipes chargées des projets routiers un espace d'échange sur les expériences et les idées permettant d'intégrer efficacement la sécurité des piétons dans les projets d'infrastructures et les politiques publiques.

Les discussions portent fréquemment sur des aspects techniques essentiels, tels que la planification initiale des projets routiers, les procédures de passation de marchés et le « cycle de vie d'un projet routier ». Les participants prennent part à des exercices de résolution de problèmes multidisciplinaires fondés sur des études de cas concrètes, démontrant que la sécurité des enfants doit constituer une exigence fondamentale dès la phase d'évaluation des projets, et non une considération secondaire ajoutée ultérieurement. Ces forums ont déjà contribué à l'obtention d'engagements gouvernementaux en faveur d'une collaboration avec l'équipe de Safe Schools Africa dans sept pays africains.



UNE EXPERIENCE EPROUEE : LES PROJETS SAFE SCHOOLS AFRICA

Guide des Zones scolaires sécurisées de Maputo

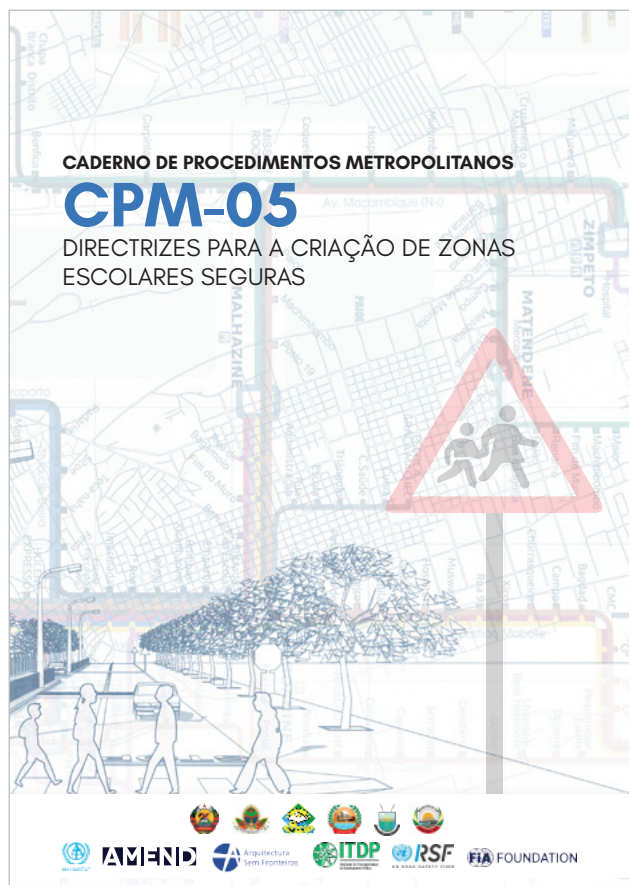
L'élaboration du Guide des Zones scolaires sécurisées de Maputo constitue une étape majeure dans l'institutionnalisation de la sécurité routière au sein du cadre de planification urbaine du Mozambique. Lancé en mars 2023 à la demande du Conseil municipal de Maputo, ce guide est le fruit d'une collaboration entre Amend, ONU-Habitat, l'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) et Arquitectos sem Fronteiras. S'appuyant sur plusieurs années d'expérience de terrain acquises grâce à la méthodologie SARSAI, Amend et ses partenaires ont transformé des interventions concrètes et éprouvées de protection des vies humaines en un référentiel technique standardisé.

Ce guide constitue désormais un outil de référence destiné aux ingénieurs et aux urbanistes afin de garantir que la sécurité des enfants soit pleinement intégrée aux futurs projets d'infrastructures routières. Il définit des normes de conception claires et fondées sur des données probantes, notamment en matière de modération de la circulation, de trottoirs protégés et de signalisation renforcée, permettant à la ville de Maputo de dépasser le stade des projets pilotes isolés pour évoluer vers une approche systémique et intégrée de la sécurité des infrastructures scolaires à l'échelle urbaine.



« J'aime les travaux qui ont été réalisés ici. Par exemple, au passage clouté, les véhicules s'arrêtent maintenant et nous laisser 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 Safe Schools Africa dans son école.



UNE EXPERIENCE EPROUVEE : LES PROJETS SAFE SCHOOLS AFRICA

Activités du programme Safe Schools Africa

Ghana

- Assistance technique pour les sections 3 et 4 du projet ECRDP (routes rurales revêtues) – Banque africaine de développement
- Assistance technique pour le périphérique nord du projet ECRDP (routes urbaines revêtues) – Banque africaine de développement

Côte d'Ivoire

- Aménagement de zones scolaires sécurisées
- Assistance technique dans le cadre du projet MAMBO, Agence française de développement

Sénégal

- Aménagement de zones scolaires sécurisées

São Tomé-et-Principe

- Assistance technique pour la route nationale EN1 (axe principal revêtu), Banque mondiale

Zambie

- Assistance technique pour le projet IRCP (routes rurales non revêtues), Banque mondiale
- Assistance technique pour le projet T2 Mpika-Chinsali (route principale revêtue), Banque européenne d'investissement
- Assistance technique pour le projet TRACER T2 Serenje-Mpika (route principale revêtue), Banque mondiale

Namibie

- Aménagement de Zones scolaires sécurisées

Kenya

- Aménagement de Zones scolaires sécurisées

Tanzanie

- Assistance technique pour le projet RISE (routes rurales revêtues), Banque mondiale
- Assistance technique pour le projet DMDP2 (routes urbaines revêtues), Banque mondiale
- Assistance technique pour le projet Routes sûres vers les écoles en Tanzanie (routes urbaines, nationales et rurales revêtues), Banque mondiale
- Aménagement de zones scolaires sécurisées

Mozambique

- Assistance technique pour le projet IFRDP (route nationale revêtue), Banque mondiale
- Assistance technique pour le projet MOVE (routes urbaines revêtues), Banque mondiale
- Aménagement de zones scolaires sécurisées

Madagascar

- Assistance technique pour le projet RN6 (route nationale revêtue), Banque européenne d'investissement

Malawi

- Aménagement de zones scolaires sécurisées

Botswana

- Aménagement de zones scolaires sécurisées



SAFE SCHOOLS AFRICA

Prix et reconnaissances

Le programme Safe Schools Africa ainsi que la méthodologie SARSAI ont reçu de nombreuses distinctions au cours des dernières années.



*Ayikai Poswayo, directrice du programme Safe Schools Africa, reçoit le **Prix WRI Ross Center pour les villes**.*



*Le Président du Ghana remet à Safe Schools Africa le **Prix africain de la Fédération routière internationale**.*



*Son Altesse Royale le Prince Michael remet à Safe Schools Africa son **Prix international pour la sécurité routière**.*

ÉTUDE DE CAS

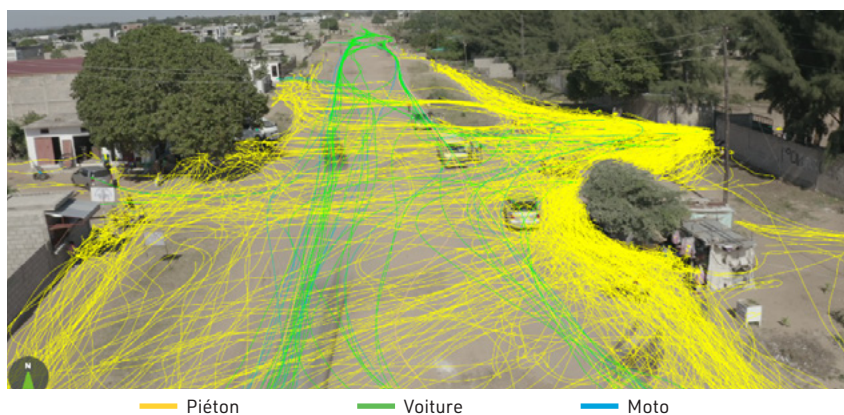
Se développer grâce à l'utilisation de la technologie

La technologie permet à Safe Schools Africa 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. 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. Grâce aux données recueillies par les drones, nous pouvons identifier plus facilement les flux piétonniers et les schémas de traversée. Cela nous permet de cibler les interventions nécessaires pour séparer les piétons de la circulation et réduire la vitesse des véhicules dans les zones de conflit.



L'écran de contrôle du drone

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



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

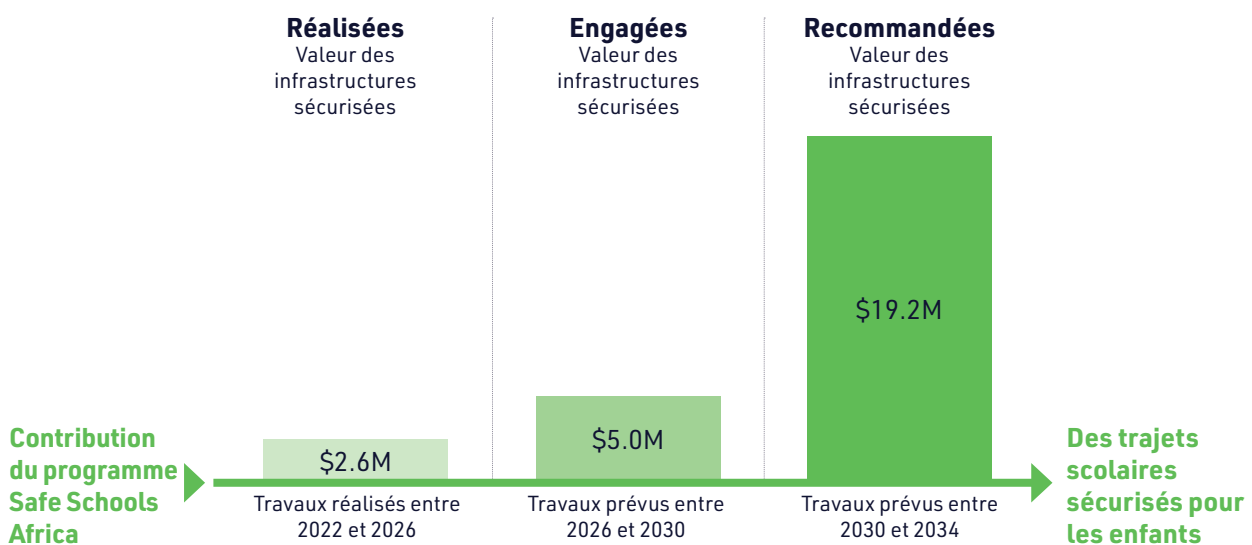


QUANTIFICATION DES RÉSULTATS : SUIVI ET ÉVALUATION

Safe Schools Africa s'appuie sur un cadre rigoureux de suivi et d'évaluation garantissant une supervision complète et structurée de l'ensemble de ses activités. À long terme, le programme s'inscrit dans les objectifs de développement durable des Nations Unies ainsi que dans le cadre de la Deuxième Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière. À plus court terme, ce dispositif permet de mesurer des indicateurs précis de performance en matière de sécurité routière, notamment la réduction de la vitesse des véhicules à moins de 30 km/h aux abords des écoles et le nombre de projets routiers intégrant effectivement des exigences de sécurité dans leurs documents officiels de passation des marchés.

Le schéma ci-dessous illustre la manière dont les interventions de Safe Schools Africa permettent de mobiliser des financements substantiels en faveur d'infrastructures routières sûres pour les enfants africains.

Dans l'exemple présenté, un investissement annuel de 500 000 dollars américains dans Safe Schools Africa pendant quatre ans (2022–2026) a permis de générer, sur une période de douze ans, plus de 26 millions de dollars américains d'infrastructures sécurisées construites, engagées ou susceptibles d'être réalisées au bénéfice des enfants.



CONCLUSION

UNE SOLUTION ÉPROUVÉE POUR UN PROBLÈME URGENT

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 pour les enfants. 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. En outre, 100 % des fonds des donations vont directement au travail du programme, qui est immédiatement prêt à être étendu. Le financement des donateurs est fortement amplifié grâce aux fonds (versés par les gouvernements et les banques de développement) alloués aux infrastructures sûres grâce au travail de Safe Schools Africa.

Ce travail est urgent : les routes sont financées et construites à travers l'Afrique à un rythme rapide et 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 le programme Safe Schools Africa est énorme et nous recevons actuellement beaucoup plus de demandes d'assistance de la part des gouvernements que nous ne sommes en mesure d'en satisfaire. 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.

Pour obtenir plus d'information, veuillez contacter :

Ayikai Poswayo, Directrice de programme, Safe Schools Africa, aposwayo@amend.org
Jeffrey Witte, Directeur général, Amend, jwitte@amend.org



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

ANNEXE 1

Fiches récapitulatives des visites initiales d'écoles – IRCP, Zambie ■

Les fiches de cette annexe présentent des exemples d'informations recueillies lors des premières visites de l'équipe Safe Schools Africa dans les écoles, notamment les premières idées concernant la mise en place d'une Zone scolaire sécurisée. Ces trois écoles font partie du projet d'amélioration de la connectivité rurale en Zambie.

Routes

U003 [D145 (Chitope) aux bananeraies]

U004 [D145 – Membe]

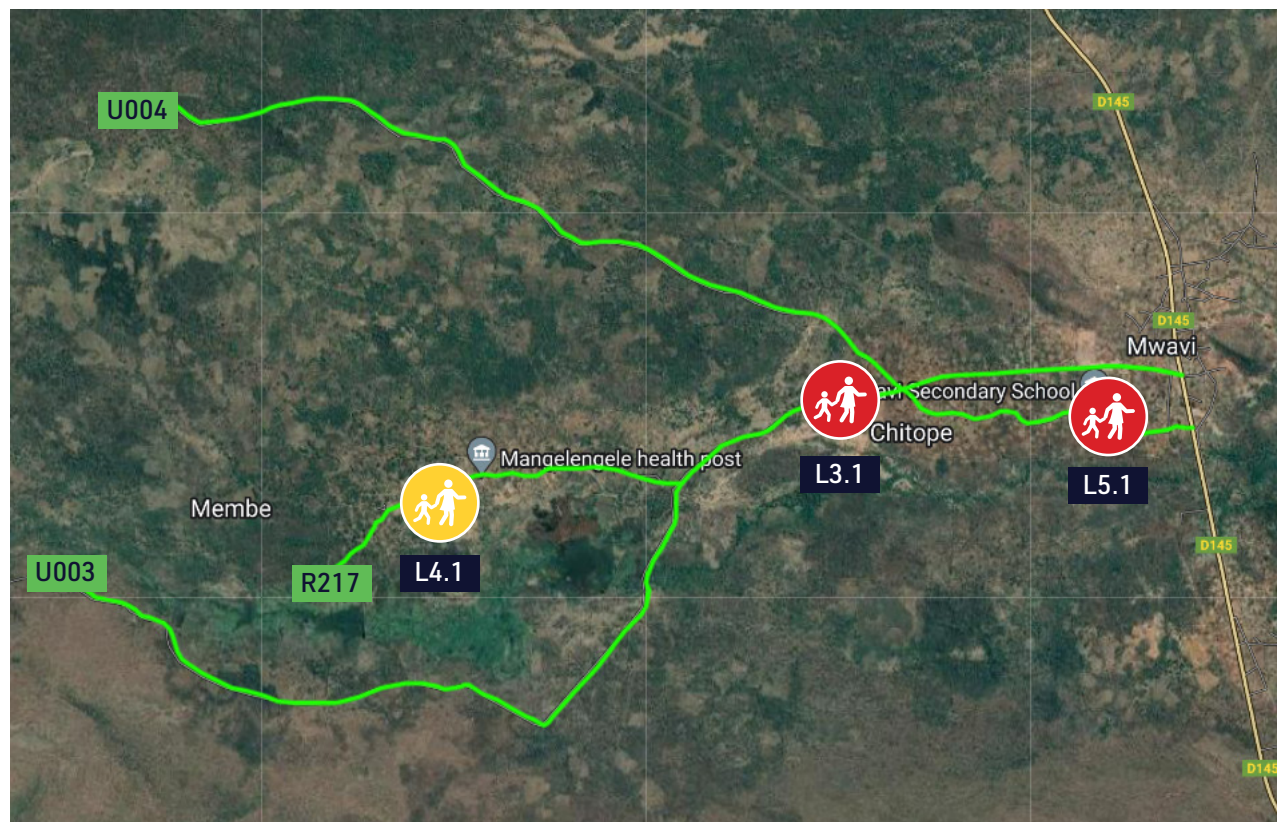
R217 [U3 à Mangelengele]

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.



Catégories de risques pour la sécurité routière



École située sur un tronçon routier à haut risque (rouge) :
Les accidents de la route chez les écoliers constituent actuellement un défi et/ou une forte probabilité d'accidents de la route au sein de la population scolaire une fois la route améliorée si aucune intervention spécifique n'est mise en place pour la sécurité des enfants.



École située sur un tronçon routier à risque moyen (jaune) :
Les accidents de la route chez les écoliers risquent de devenir un problème majeur une fois les routes améliorées si aucune mesure spécifique n'est prise pour assurer la sécurité des enfants.

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 3e
Modes de transport vers l'école	Majorité à pied, quelques vélos
Les élèves traversent-ils le projet de route ?	Oui
Principales zones de fréquentation des élèves / Lieux de résidence des élèves	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.



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 5e
Modes de transport vers l'école	À pieds
Les élèves traversent-ils le projet de route ?	Oui (pour certains) des villages de Mangelengele et Mumembe
Principales zones de fréquentation des élèves / Lieux de résidence des élèves	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.

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

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 3e à la Terminale
Modes de transport vers l'école	À pied pour les élèves de l'école de jour
Les élèves traversent-ils le projet de route ?	Oui
Principales zones de fréquentation des élèves / Lieux de résidence des élèves	Chilimanga, Mwavi, Membe, Limbani, Mangelengele et Zalapango Villages.

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 secondaire de Mwavi (La route du projet 004 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 2

Cartes annotées – EN1, São Tomé-et-Principe



Les cartes présentées en annexe illustrent la manière dont les informations recueillies lors des évaluations de la sécurité routière et les améliorations recommandées sont communiquées aux équipes de projet. Ces cartes ont été réalisées dans le cadre de l'assistance apportée par Safe Schools Africa au projet EN1 à Sao Tomé-et-Principe.

EN1 SECTION 2 – DOMAINES DE PRÉOCCUPATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



EN1 SECTION 2 – RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

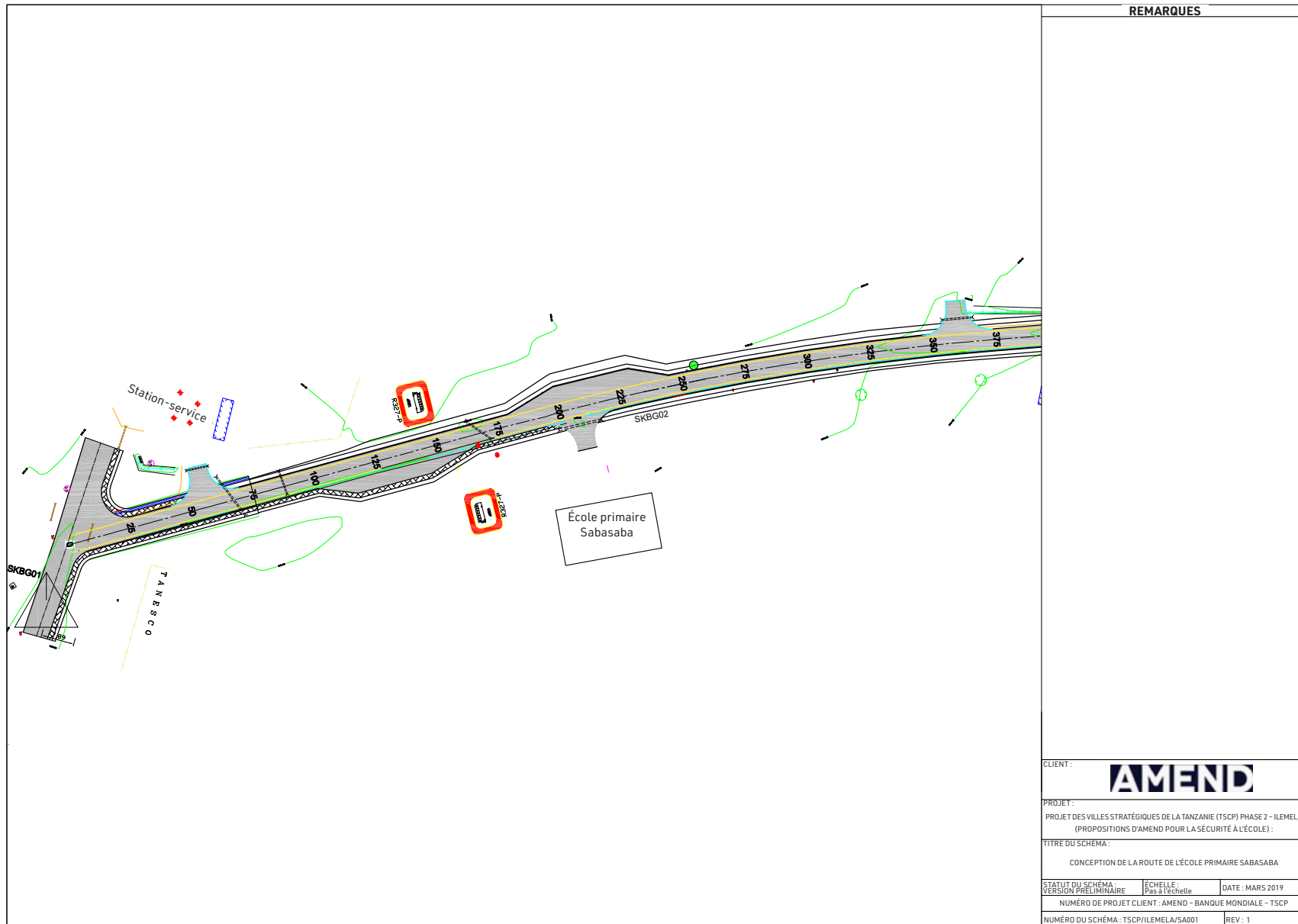


ANNEXE 3

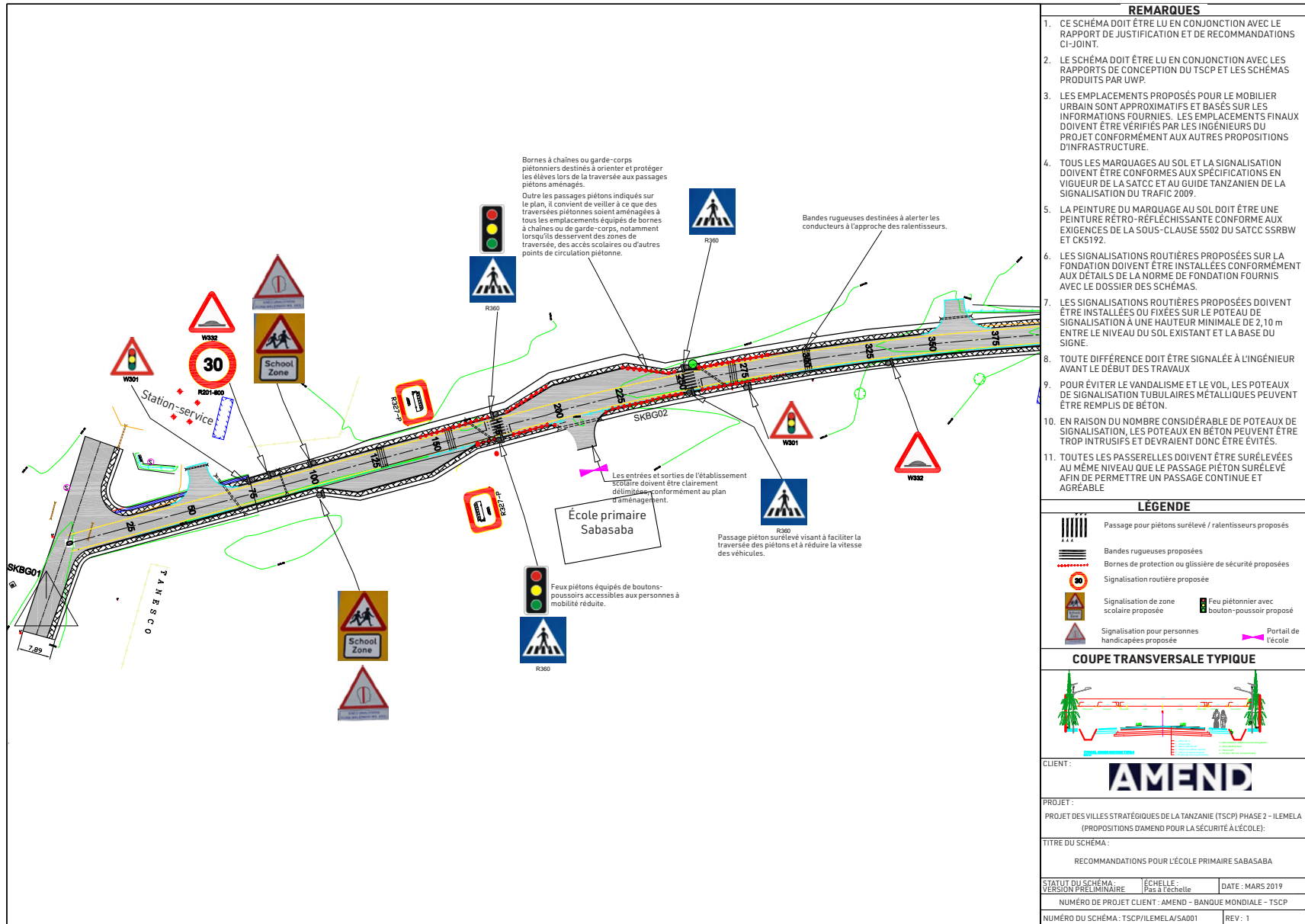
Conception des infrastructures de la zone scolaire avant et après la contribution de Safe Schools Africa, TSCP – Tanzanie

Les plans présentés en annexe illustrent l'intégration d'infrastructures piétonnes suite à l'intervention de Safe Schools Africa. Le plan « Avant » montre qu'avant l'implication de Safe Schools Africa dans le projet, aucune infrastructure n'était prévue pour la sécurité des piétons, tandis que le plan « Après » illustre la création d'une zone scolaire sécurisée. Ces plans s'inscrivent dans le cadre du projet « Villes stratégiques de Tanzanie ».

AVANT LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA



APRÈS LA CONTRIBUTION DE SAFE SCHOOLS AFRICA

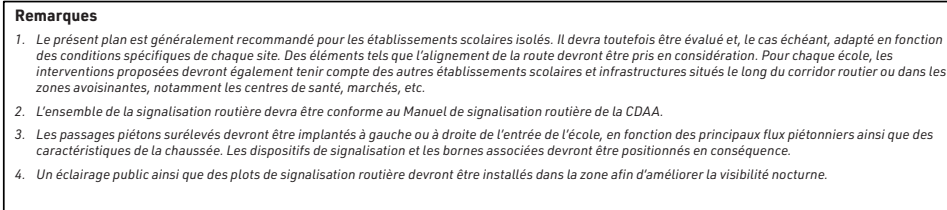


ANNEXE 4

Aménagement type d'une zone scolaire – IFRDP, Mozambique

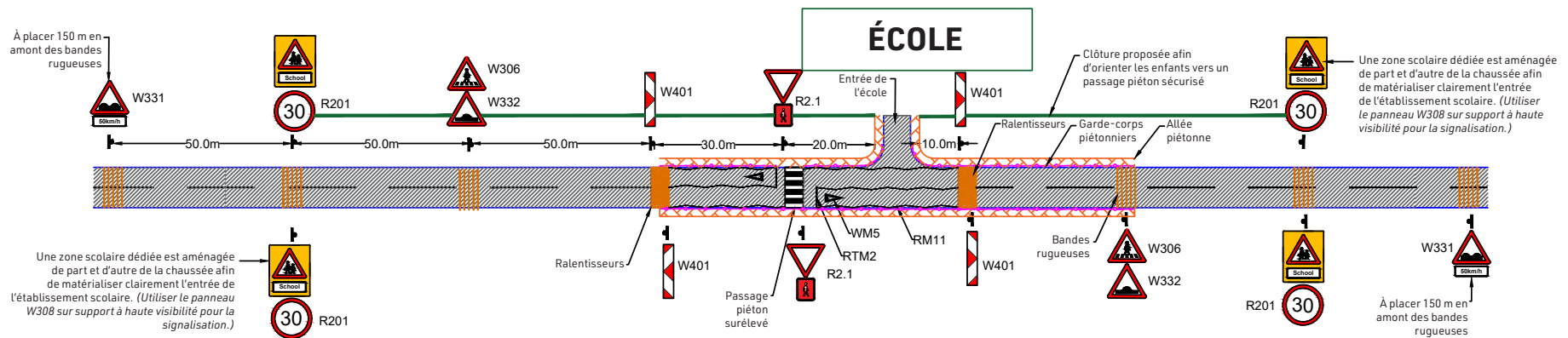
Les schémas présentés dans cette annexe sont des exemples d'aménagements types pour les zones scolaires sécurisées. L'équipe Safe Schools Africa élabore ces schémas pour chaque projet. Ils sont ensuite intégrés à la documentation du projet à titre de guide pour les consultants et les entreprises de construction. Les schémas présentés dans cette annexe ont été créés pour le projet de développement intégré des routes d'accès au Mozambique.

ZONE SCOLAIRE SÉCURISÉE TYPE
PLAN 1A – ZONE URBAINE (ENTRÉE DE L'ÉCOLE SITUÉE LE LONG DE LA VOIE DU PROJET)



PROJET D'AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ DES VOIES D'ACCÈS

ZONE SCOLAIRE SÉCURISÉE TYPE PLAN 3A – ZONE RURALE (ENTRÉE DE L'ÉCOLE SITUÉE LE LONG DE LA VOIE DU PROJET)



Remarques

1. Le présent plan est généralement recommandé pour les établissements scolaires isolés. Il devra toutefois être évalué et, le cas échéant, adapté en fonction des conditions spécifiques de chaque site. Des éléments tels que l'alignement de la route devront être pris en considération. Pour chaque école, les interventions proposées devront également tenir compte des autres établissements scolaires et infrastructures situés le long du corridor routier ou dans les zones avoisinantes, notamment les centres de santé, marchés, etc.
2. L'ensemble de la signalisation routière devra être conforme au Manuel de signalisation routière de la CDAA.
3. Les passages piétons surélevés devront être implantés à gauche ou à droite de l'entrée de l'école, en fonction des principaux flux piétonniers ainsi que des caractéristiques de la chaussée. Les dispositifs de signalisation et les bornes associées devront être positionnés en conséquence.
4. Un éclairage public ainsi que des plots de signalisation routière devront être installés dans la zone afin d'améliorer la visibilité nocturne.

ANNEXE 5

Illustrations photographiques avant/après intervention de Safe Schools Africa



Les photos de cette annexe montrent les infrastructures piétonnes autour des écoles avant et après l'intervention de Safe Schools Africa.

ÉCOLE PRIMAIRE MADENGÉ, 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 BOPHIRIMA, GABORONE, BOTSWANA

Avant la contribution de Safe Schools Africa



Après la contribution de Safe Schools Africa



ÉCOLE PRIMAIRE DE VILLE NORD, BOUAKÉ, CÔTE D'IVOIRE

Avant la contribution de Safe Schools Africa



Après la contribution de Safe Schools Africa





**SAFE
SCHOOLS
AFRICA**

