



CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE

Un système sûr,
des objectifs ambitieux



Document de synthèse

CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS DE L'OCDE ET DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le Forum International des Transports est une institution intergouvernementale appartenant à la famille OCDE. Le Forum est une plate-forme mondiale pour les décideurs politiques et les parties intéressées. Son objectif est d'aider les responsables politiques et un public plus large à mieux appréhender le rôle des transports en tant qu'élément clé de la croissance économique, ainsi que leurs effets sur les composantes sociales et environnementales du développement durable. Le Forum organise une Conférence pour les Ministres et les représentants de la société civile chaque année au mois de mai à Leipzig, Allemagne.

Les pays membres du Forum sont les suivants : Albanie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Corée, Croatie, Danemark, ERYM, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Japon, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mexique, Moldavie, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

L'OCDE et le Forum International des Transports ont créé en 2004 un *Centre conjoint de Recherche sur les Transports*. Ce Centre mène des programmes coopératifs de recherche couvrant tous les modes de transport, recherches qui visent à aider la formulation des politiques dans les pays membres. A travers certains de ses travaux, le Centre apporte également des contributions aux activités du Forum International des Transports.

Des informations plus détaillées sur le Forum International des Transports sont disponibles sur
Internet à l'adresse suivante :

www.internationaltransportforum.org

© OCDE/FIT 2008

Toute reproduction, copie, transmission ou traduction de cette publication doit faire l'objet d'une autorisation écrite.

Les demandes doivent être adressées aux Éditions OCDE rights@oecd.org ou par fax 33 1 45 24 99 30.

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

Ce document est le résumé du rapport « Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux ». Ce rapport est le résultat d'un effort de collaboration de trois ans mené par un groupe d'experts représentant 21 pays ainsi que la Banque Mondiale, l'Organisation Mondiale de la Santé et la Fondation de la FIA sous l'égide du Centre conjoint de recherche de l'OCDE et du Forum International des Transports.

Ce rapport a pour objectif de passer en revue l'état de l'art pour améliorer les performances de sécurité routière et d'examiner le rôle des objectifs pour hisser le niveau d'ambition et parvenir à une mise en œuvre efficace des politiques de sécurité routière. Ce travail vise à assister les gouvernements à élever leurs seuils de performance en développant des approches de sécurité plus systématiques. Il met en avant les changements institutionnels nécessaires dans de nombreux pays pour mettre en œuvre des interventions efficaces et la nécessité d'adopter une approche axée sur les résultats, et souligne la rentabilité économique des investissements dans la sécurité.

Ce document comprend les recommandations, le résumé et la table matière du rapport, ainsi que la liste des experts qui ont contribué à ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Recommandations	5
Résumé	9
Tendances actuelles en matière de sécurité routière	9
Comparaison des performances par rapport aux objectifs actuels	10
Amélioration des performances à court terme	11
Amélioration des performances à long terme	12
Collecte et analyse des données	13
Fixation d'objectifs intermédiaires fiables.....	14
Vision à long terme ambitieuse	14
Adoption d'une approche pour un système sûr.....	15
Amélioration des principales fonctions de gestion institutionnelle	17
Soutien de la recherche et du développement par le transfert de connaissances	18
Financement adéquat pour des programmes de sécurité efficaces	19
Réalisation des défis de gestion – obtention d'un soutien politique	19
Personnes ayant contribué au rapport	21

RECOMMANDATIONS

1. Adopter une vision très ambitieuse de la sécurité routière

Il est conseillé à tous les pays d'adopter et de promouvoir un niveau d'ambition visant, sur le long terme, à réduire totalement le nombre de tués et de blessés graves liés à l'utilisation du réseau de transport routier. Cette démarche modifiera la vision de la collectivité quant à l'inévitabilité des traumatismes routiers, transformera les responsabilités et les prises de conscience institutionnelles et sociétales, et changera les modalités d'élaboration des interventions de sécurité routière.

C'est une vision politique dans la mesure où cette réalisation nécessitera des interventions quelque peu éloignées des bonnes pratiques actuelles et exigera le développement d'interventions totalement nouvelles et plus efficaces. Sa valeur réside en partie dans une innovation dynamique. La vision à long terme doit être complétée par des objectifs intermédiaires sur des horizons spécifiques de l'ordre d'une décennie.

2. Fixer des objectifs intermédiaires pour avancer de manière systématique vers la vision

Des objectifs de sécurité routière ambitieux, réalisables et empiriques doivent être adoptés par tous les pays, pour améliorer les performances et la responsabilisation. Ces objectifs seront mieux réalisés à l'aide d'une méthodologie reliant les interventions et les productions institutionnelles avec les résultats intermédiaires et finaux, afin de formuler des objectifs réalisables pour différentes options d'intervention.

Des efforts exceptionnels seront nécessaires dans la plupart des pays pour réaliser les objectifs de sécurité routière fixés par les membres de la CEMT en 2002 (réduction de 50 % du nombre de tués entre 2000 et 2012) ou d'autres aussi ambitieux. En conséquence, il est recommandé de fixer dorénavant des objectifs basés sur les résultats escomptés d'interventions spécifiques, pour avancer de manière systématique vers le niveau d'ambition établi par les objectifs fixés en 2002.

3. Développer une approche pour un système sûr, essentielle pour atteindre des objectifs ambitieux

Il est recommandé que tous les pays, quelles que soient leurs performances en matière de sécurité routière, adoptent une approche de sécurité routière orientée vers un système sûr, s'appuyant sur les interventions de sécurité routière existantes, mais redéfinissant la façon dont la sécurité routière est envisagée et gérée par la collectivité. Celle-ci aborde tous les aspects du réseau de transport routier de manière intégrée pour s'assurer que tous l'énergie libérée lors d'un accident est inférieure au seuil des blessures mortelles ou graves. Elle exige l'acceptation de responsabilités générales et de prises en charge partagées entre les concepteurs et les usagers du réseau. Elle favorise le développement des interventions innovantes et des nouveaux partenariats nécessaires pour réaliser des objectifs à long terme ambitieux.

4. Exploiter des interventions éprouvées pour obtenir des bénéfices rapides

Les pays rencontrant des difficultés pour améliorer leurs performances de sécurité routière doivent, à titre d'urgence, conduire des examens de haut niveau concernant leurs capacités de gestion de la

sécurité, ainsi que préparer des stratégies d'investissement à long terme et des programmes et projets connexes, pour surmonter les faiblesses mises à jour. Ces programmes et projets doivent adapter et mettre en œuvre des mécanismes de gestion institutionnelle éprouvés et des interventions utilisées dans des pays réussissant mieux, ainsi qu'exploiter les outils de bonnes pratiques développés par les organismes internationaux pour favoriser ce processus.

5. Collecter et analyser des données suffisantes pour comprendre les risques d'accident et les performances actuelles

Tous les pays sont invités à élaborer des procédures de collecte de données sur les résultats finaux (comprenant au moins le nombre de tués et de blessés graves par usager), les mesures d'exposition (résultats en fonction de la population, du nombre de conducteurs, des distances parcourues), les résultats intermédiaires, également appelés indicateurs de performance de sécurité (vitesses de circulation moyennes, port de la ceinture de sécurité, conduite sous l'emprise d'alcool, notes de sécurité des véhicules et des infrastructures), les productions de l'offre institutionnelle (différentes catégories d'interventions de contrôle-sanction), les coûts socio-économiques associés aux traumatismes routiers et les facteurs économiques sous-jacents (ventes de nouveaux véhicules).

Une analyse approfondie des données doit être réalisée pour améliorer la compréhension des accidents et autres tendances permettant de modéliser différents ensembles et degrés d'interventions et de fixer des objectifs ambitieux, mais réalisables.

6. Renforcer le système de gestion de la sécurité routière

Tous les pays doivent s'engager à assurer un système de gestion efficace de la sécurité routière et, en particulier, à privilégier une démarche fortement orientée vers les résultats, à travers leurs mécanismes de gestion institutionnelle. Celle-ci exige l'identification claire d'un organisme chef de file, du principal groupe de ministères et de services participants, de leurs rôles et responsabilités, et des objectifs de performance en termes de productions institutionnelles et de résultats intermédiaires et finaux à atteindre dans le cadre d'une stratégie définie.

7. Accélérer le transfert de connaissances

Les initiatives de transfert de connaissances doivent être soutenues par un investissement adéquat dans des programmes et des projets ciblés, conçus pour surmonter les faiblesses en matière de capacités institutionnelles, en créant notamment des opportunités d'apprentissage durables dans les pays concernés.

Une coopération internationale forte et soutenue sera nécessaire pour mobiliser les ressources et les soutiens, compte tenu du nombre de tués et de blessés graves sur la route. C'est notamment le cas des pays à revenu faible et moyen, mais c'est aussi pertinent pour les pays à revenu élevé qui recherchent des stratégies innovantes pour réaliser l'objectif ultime de réduction totale du nombre de tués et de blessés graves.

8. Investir dans la sécurité routière

La plupart des pays doivent améliorer leur connaissance des dépenses liées aux conséquences des accidents routiers, engagées par la collectivité et les compagnies d'assurance, et des investissements dans l'amélioration de la sécurité routière et la prévention des traumatismes. Les autorités chargées de la sécurité routière ont besoin de ces informations pour préparer des éléments financiers et économiques sur les coûts et l'efficacité des interventions proposées, afin d'obtenir le soutien de tout le gouvernement à

l'égard du financement de programmes innovants et d'assurer la transparence dans l'affectation des ressources pour la prévention et le traitement des accidents.

Il existe des opportunités d'investissements de sécurité routière ciblés offrant des rendements compétitifs. Les praticiens de la sécurité routière et les autorités doivent élaborer des analyses de rentabilité pour ces investissements.

Un changement radical dans l'investissement des ressources pour la gestion de la sécurité routière et la sécurisation des réseaux de transport est nécessaire si l'on veut réaliser des objectifs de sécurité routière ambitieux dans la plupart des pays.

9. Encourager l'engagement aux plus hauts échelons

Un engagement politique soutenu au plus haut niveau est essentiel pour améliorer la sécurité routière. Pour ce faire, les gestionnaires de la sécurité routière ne doivent pas seulement élaborer des programmes de sécurité routière fondés sur des éléments probants, mais défendre des stratégies reflétant une compréhension des contraintes politiques, tels que la durée des mandats électoraux.

Un effort significatif doit être réalisé pour informer la population sur l'approche pour un système sûr. Des enquêtes publiques détaillées doivent précéder l'examen final des nouvelles politiques.

Les praticiens de la sécurité routière et les parties prenantes doivent influencer sur la procédure d'évaluation de la politique par la défense des programmes, au sein du gouvernement, avec compétence et persévérance, par l'offre d'estimations annuelles des coûts socio-économiques des traumatismes routiers et par l'élaboration d'une vaste batterie d'interventions de sécurité routière efficaces.

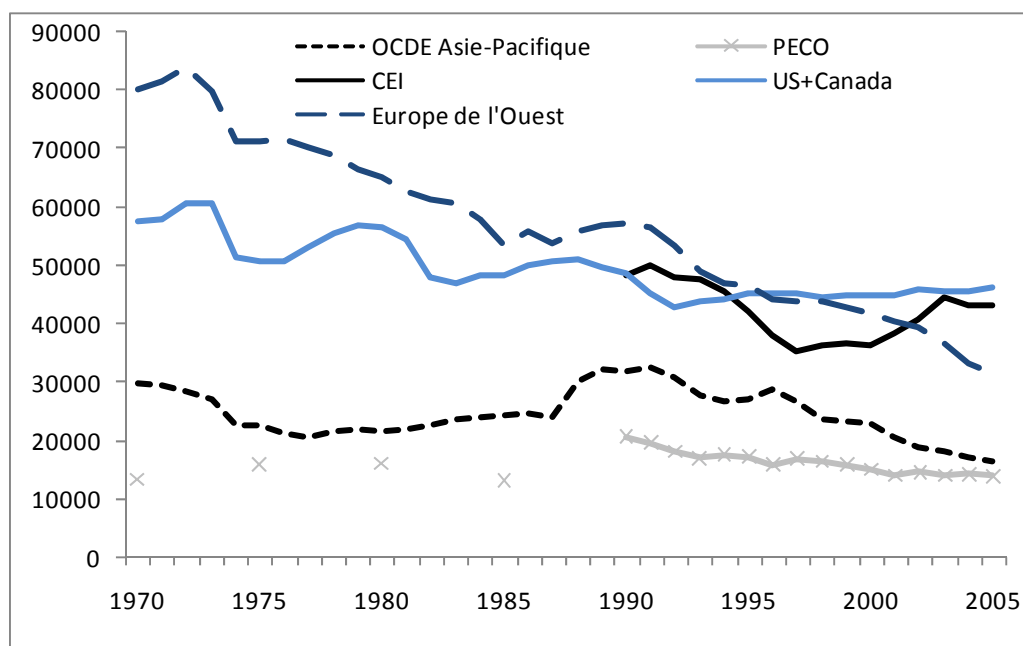
RÉSUMÉ

Tendances actuelles en matière de sécurité routière

Chaque année dans le monde, environ 1.2 million de personnes sont tuées et cinquante millions sont blessées lors d'un accident de la circulation. L'importance de ces traumatismes engendre des coûts économiques énormes, de l'ordre de 1 % à 3 % du PIB dans la plupart des pays. En outre, la mort et l'invalidité ont un poids émotionnel et financier élevé pour les millions de familles touchées. Or, il est possible, dans une large mesure, de prévenir les accidents. Chaque vie sauvée et chaque blessure grave évitée sont autant de douleur et de souffrances, ainsi que de coûts en moins.

Dans la plupart des pays OCDE/FIT, le nombre de tués a baissé d'environ 50 % sur la période 1970-2005, mais ces performances ne se répartissent pas uniformément. L'Europe occidentale et la région Asie-Pacifique enregistrent les baisses les plus importantes (respectivement 61 % et 45 %). En Amérique du Nord (États-Unis et Canada), le nombre de tués a diminué de 20 %, généralement de manière plus sensible pendant les années 1980 que dans les décennies suivantes. Les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que la Communauté des États indépendants affichaient des réductions annuelles importantes dans les années 1990, qui se sont stabilisées dans les PECO et ont augmenté dans la CEI, depuis l'an 2000.

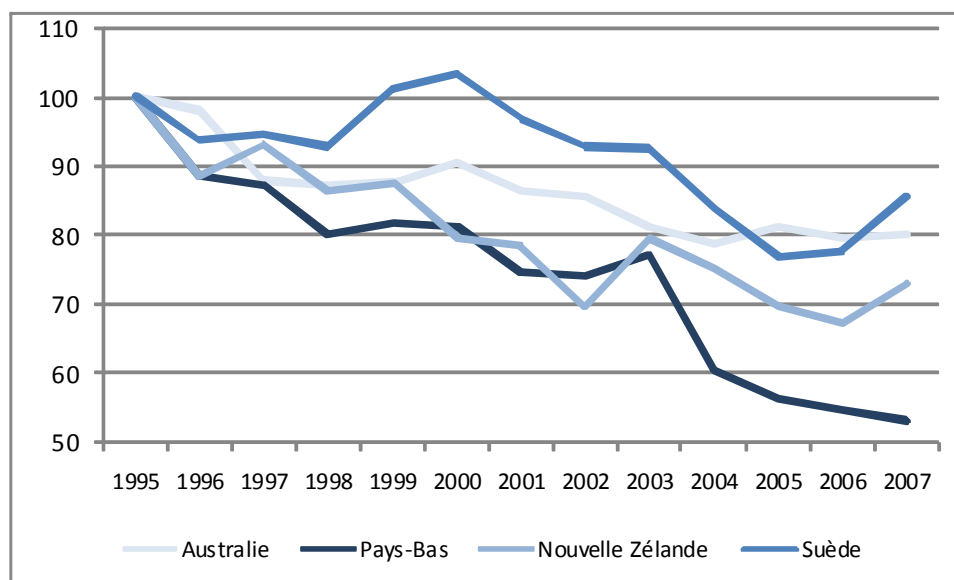
Figure 1. Variations du nombre de tués dans les principales régions OCDE/FIT 1970-2005



Les chiffres par pays montrent une baisse constante, de manière générale, du nombre de tués dans la population depuis 1970, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse, la Norvège, le Royaume Uni, le Danemark et

le Japon enregistrant des taux inférieurs à 6 tués pour 100 000 habitants en 2006. Même dans les pays affichant de bonnes performances, les progrès ne sont pas continus et sont interrompus par des périodes de stagnation et de recul, comme le montre la figure 2.

Figure 2. **Évolution du nombre de tués (1995-2007)**
1995 = indice 100



Comparaison des performances par rapport aux objectifs actuels

L'intérêt de fixer des objectifs pour améliorer les performances en matière de sécurité routière a été mis en évidence dans le rapport de l'OCDE intitulé *Safety on the Road: What's the Vision?* (OCDE, 2002). Quelques études ultérieures laissent penser que les pays possédant des objectifs quantitatifs enregistrent de meilleures performances que les autres (Wong *et al.*, 2006). Les objectifs basés sur une vision globale de la sécurité routière montrent l'importance de la sécurité routière, incitent les parties prenantes à agir et responsabilisent les gestionnaires du réseau de transport routier, à l'égard de résultats définis. Les objectifs indiquent que le gouvernement est fermement engagé à réduire le nombre de tués sur la route et serait prêt à soutenir les changements politiques et législatifs proposés, ainsi que d'affecter des ressources suffisantes aux programmes destinés à la sécurité. La fixation d'objectifs est recommandée, car elle est utile à tous les pays qui tentent de réduire le nombre de tués.

Les objectifs peuvent être fixés à différents niveaux. Sur le plan international, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a défini un objectif commun pour tous les pays membres, à savoir une réduction de 50 % du nombre de tués entre 2000 et 2012. Sur le plan national, de nombreux pays ont défini des objectifs pour réduire le nombre de tués et de blessés, et certains en ont également définis pour des régions déterminées.

La fixation d'objectifs ne garantit pas leur réalisation. Peu de pays membres de l'OCDE et du FIT atteindront l'objectif de la CEMT, à savoir une réduction de 50 % du nombre de tués d'ici 2012, sans un effort supplémentaire important dans les années qui restent. Cependant, le fait que quelques pays soient en bonne voie montre que les réductions souhaitées des traumatismes peuvent être obtenues avec une volonté politique adéquate, une bonne organisation institutionnelle et une affectation suffisante des ressources.

Amélioration des performances à court terme

Les performances en matière de sécurité routière, notamment dans les pays où elles sont les plus faibles, peuvent être améliorées à court terme en mettant en œuvre une batterie de mesures éprouvées. Dans le cadre d'une enquête menée pour ce rapport (OCDE, 2006-1), il a été demandé aux principaux praticiens de la sécurité routière d'identifier les principaux risques dans leurs pays. Les mesures essentielles pour réduire ces risques qui ont été évoquées sont les suivantes :

Gestion de la vitesse : le contrôle des limitations de vitesse existantes peut apporter des avantages immédiats en matière de sécurité, peut-être plus rapidement que toute autre mesure individuelle. Une gestion efficace de la vitesse exige aussi que les limitations soient adaptées à la catégorie de route, aux risques aux abords des routes, à leur conception, aux volumes de trafic, à la composition du trafic et à la présence d'usagers vulnérables. Le soutien de la population en faveur des limitations doit être encouragé, en faisant comprendre qu'une légère baisse de vitesse entraîne une réduction substantielle des traumatismes. Les autres éléments essentiels de la gestion de la vitesse sont l'amélioration des infrastructures et l'utilisation de nouvelles technologies, comme l'adaptation intelligente de la vitesse, afin de modifier les comportements.

Réduction de la conduite sous l'emprise d'alcool : l'expérience tirée des bonnes pratiques montre qu'un contrôle-sanction bien visible, à l'aide de dépistages par éthylotest aléatoires, est nécessaire pour faire respecter les limitations d'alcoolémie qui ne devraient pas dépasser 0,5g/l pour la population générale. Cette mesure est plus efficace lorsqu'elle est soutenue par une large publicité, avec des sanctions élevées à l'encontre des récidivistes. L'installation d'éthylotests anti-démarrage dans tous les véhicules est une option envisagée, en fonction du succès croissant que ces derniers obtiendront auprès du public.

Port de la ceinture de sécurité : une réglementation associée à un contrôle-sanction ferme, mis en place par la police, et soutenue par de larges campagnes de publicité, est la stratégie la plus efficace pour accroître le port de la ceinture. Des technologies telles que les systèmes de rappel du port de la ceinture et d'anti-démarrage en l'absence de ceinture permettraient de quasiment généraliser le port de la ceinture dans la pratique, si elles étaient introduites dans toutes les voitures, mais nécessitent l'acceptation des usagers et des constructeurs.

Amélioration de la sécurité des routes et des abords : pour le court terme tout au moins, les mesures appropriées comprennent des améliorations de la route ciblées, qui identifient et corrigent les sites les plus accidentogènes, grâce à des traitements spécifiques tels que les bandes rugueuses, la stabilisation des accotements, l'enlèvement de la végétation gênante et la construction de voies de dépassement ; pour le long terme, une approche systématique et proactive de la conception et de la réhabilitation des infrastructures routières est nécessaire.

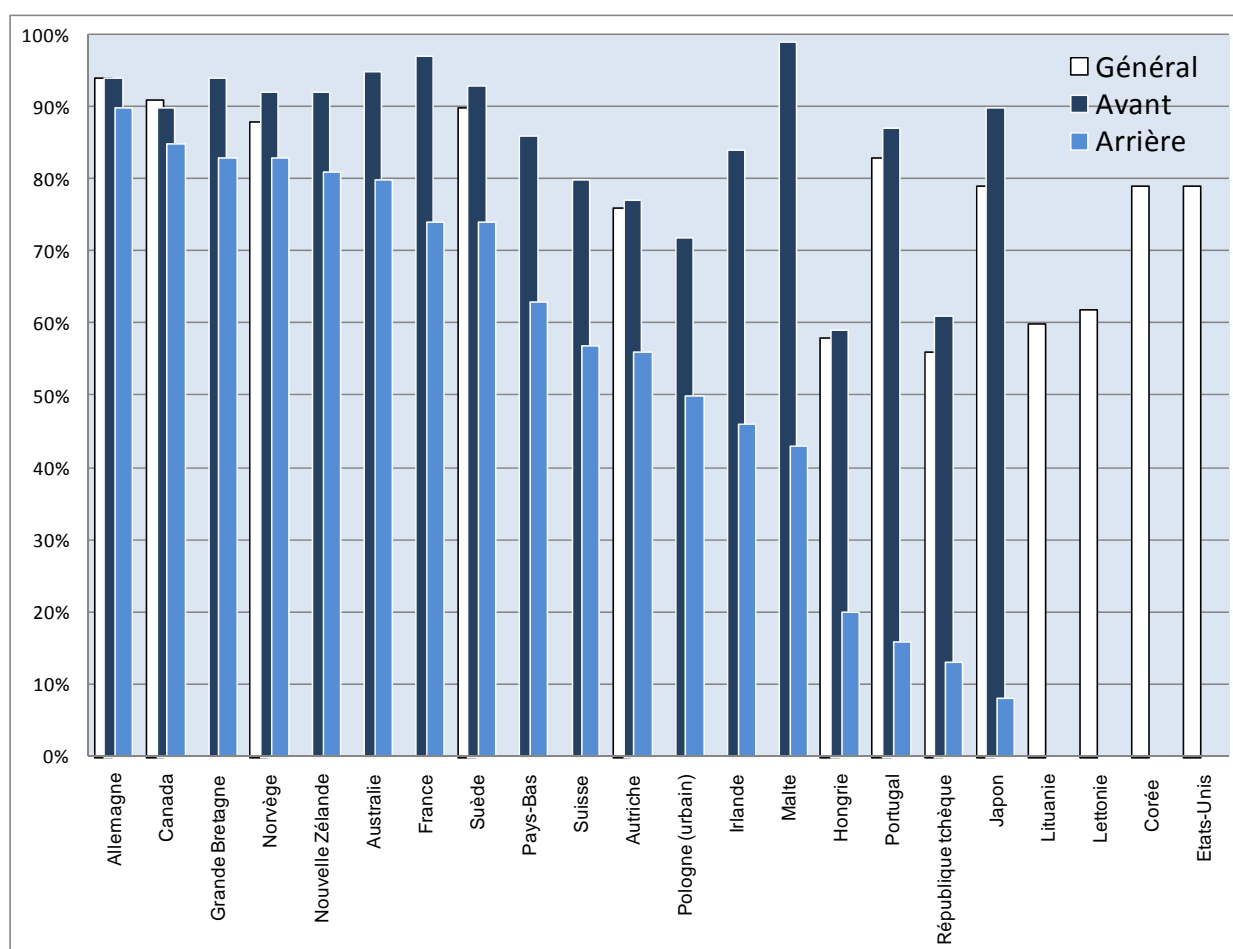
Amélioration de la sécurité des véhicules : ces dernières années, la sécurité des véhicules s'est nettement améliorée grâce au développement technologique de systèmes passifs (protection en cas d'accidents) et actifs (évitement des accidents). En particulier, les systèmes de contrôle électronique de stabilité représentent une récente avancée majeure dans la sécurité active, tandis que les systèmes d'évitement des collisions et d'alerte de franchissement involontaire de ligne sont des exemples de technologies prometteuses.

Réduction des risques liés aux jeunes conducteurs : l'établissement des permis progressifs, associé au renforcement de la formation pendant la période d'apprentissage, a mené à une baisse du nombre de tués parmi les jeunes conducteurs. Les permis progressifs peuvent prévoir une limitation de la conduite de nuit et du nombre de passagers du même âge que le conducteur, la concession d'un nombre réduit de

points pendant la période probatoire, la réduction totale du taux d'alcoolémie autorisé et l'allongement de la durée d'apprentissage sous la supervision d'une autre personne, pour permettre la conduite sur différentes routes et dans différentes conditions météorologiques.

Ces interventions dont l'utilité a été démontrée ne seront efficaces que si elles sont mises en place avec l'intensité requise et soigneusement adaptées aux caractéristiques particulières de chaque pays. Une bonne mise en œuvre suppose également des procédures de gestion prévoyant l'analyse des données pour identifier les principaux problèmes, la fixation d'objectifs à atteindre, la sélection d'interventions efficaces, l'obtention d'un soutien populaire et politique, l'affectation de ressources suffisantes, ainsi que le suivi et l'évaluation des performances.

Figure 3. Taux de port de la ceinture enregistrés lors d'une enquête menée pour ce rapport (OCDE, 2006-1)



Source : Country Reports on Road Safety Performance (2007). OCDE/FIT, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/targets/Performance/TS3-summary.pdf>

Amélioration des performances à long terme

Certaines mesures de sécurité traditionnelles risquent d'enregistrer une baisse de rendement dans les pays qui les ont mis en œuvre le plus efficacement. Ainsi, lorsque le taux de port de la ceinture est de

97 % (comme en France, pour les sièges avant, par exemple), il sera évidemment difficile d’approcher davantage les 100 %, par une application renforcée des mesures d’éducation et de contrôle-sanction. Pour de nombreux experts, cela montre qu’une nouvelle approche de la sécurité routière s’impose.

Pour progresser, il conviendra avant tout de mieux comprendre quelles réalisations sont possibles et de développer des stratégies innovantes, associées à des objectifs. Ce rapport part du principe que de nouvelles avancées majeures en matière de sécurité routière peuvent être obtenues dans tous les pays, quelles que soient les performances actuelles, par les mesures suivantes :

- Amélioration de la collecte et de l’analyse des données, à l’appui des objectifs et des interventions à long terme.
- Fixation d’objectifs intermédiaires fiables, en fonction d’une stratégie concertée.
- Vision à long terme ambitieuse, s’appuyant sur la stratégie concertée, avec un esprit d’innovation.
- Amélioration des principales fonctions de gestion institutionnelle.
- Soutien de la recherche et du développement par le transfert de connaissances.
- Établissement d’un financement adéquat pour des programmes de sécurité efficaces.
- Réalisation des défis de gestion, notamment l’obtention d’un soutien politique.

Ces huit points sont développés ci-dessous.

Collecte et analyse des données

Une collecte et une analyse détaillées des données sont essentielles pour concevoir des stratégies de sécurité efficaces, fixer des objectifs réalisables, définir et établir les priorités d’intervention, ainsi que suivre l’efficacité des programmes. Des statistiques d’accident de bonne qualité sont indispensables et doivent être complétées par des données relatives à la démographie et au volume de trafic, par mode de transport, pour générer des indicateurs de performances de sécurité. Ces derniers peuvent également être utilisés comme objectifs intermédiaires (taux de port de la ceinture et du casque, excès de vitesse et passages au feu rouge). Les données sur les facteurs infrastructurels (longueur de route par risque d’accident, vitesse moyenne de circulation, etc.) sont également importantes.

Des analyses de données approfondies permettent la compréhension des résultats obtenus en matière de sécurité, ainsi que l’estimation des réductions envisagées du nombre de tués et de blessés, en fonction des tendances mesurées et prévues. Il est capital que ces estimations ne soient pas de simples projections des taux de réduction enregistrés, mais se fondent sur une compréhension détaillée de toutes les tendances sous-jacentes, susceptibles d’influer sur la sécurité du réseau.

La fiabilité et la qualité des données constituent une question essentielle, pour développer des mesures efficaces de sécurité routière. Même dans les pays qui ont adopté de bonnes pratiques, il est possible de progresser dans le rapprochement des procès-verbaux d’accidents de la police et des comptes rendus d’hospitalisation, pour améliorer la qualité et la cohérence des données, notamment en ce qui concerne les accidents corporels graves. La qualité des données et une analyse efficace sont fondamentales pour améliorer la prise de conscience des risques et l’efficacité des interventions.

Fixation d'objectifs intermédiaires fiables

Une démarche orientée vers les résultats est indispensable pour élaborer un programme de sécurité routière efficace. Pour ce faire, il convient de fixer des objectifs, ainsi que d'identifier les moyens institutionnels et les interventions nécessaires. Ces objectifs sont liés aux productions (intensité des contrôles), aux résultats intermédiaires (vitesse moyenne de circulation, port de la ceinture), aux résultats finaux (réduction du nombre de tués et de blessés graves) et aux réductions des coûts sociétaux.

Un nombre relativement faible de pays utilisent actuellement des objectifs empiriques, basés sur la modélisation quantitative des options d'interventions. Dans cette approche, les objectifs sont fixés en fonction d'éléments empiriques relatifs à l'efficacité passée des interventions choisies, associés aux meilleures estimations relatives à l'efficacité future, à l'aide d'un modèle corrélant les données d'entrée avec les résultats.

Cette méthode de fixation des objectifs est recommandée. En effet, elle se base sur les résultats escomptés d'une mise en œuvre réussie des interventions composant la stratégie de sécurité routière adoptée. Elle apporte des avantages immédiats en matière de sécurité, grâce à une batterie connue de mesures. Elle contribue à s'assurer le soutien des usagers ; de son côté, la corrélation des objectifs avec la stratégie d'interventions concertée renforce le soutien des responsables politiques.

Vision à long terme ambitieuse

Selon leur niveau de performance, les pays auront différentes ambitions en termes d'amélioration de la sécurité routière. Pour certains pays industrialisés, un nombre de 6 tués pour 100 000 habitants sera considéré comme un objectif important. D'autres pays, qui ont déjà atteint ce niveau, auront un objectif plus élevé. L'absence de tués et de blessés représente le niveau le plus ambitieux, basé sur la conviction qu'aucun traumatisme grave, survenu sur le réseau de transport, n'est acceptable. Ce point de vue est développé plus formellement dans les politiques de sécurité routière des Pays-Bas et de la Suède, sous les noms respectivement de *Sécurité durable* et de *Vision zéro*, exemples d'une stratégie pour un système sûr. Cette approche, courante dans d'autres réseaux de transport, est à l'origine de programmes de sécurité dans les transports aériens, ferroviaires et maritimes depuis plusieurs décennies.

Il s'agit d'une vision politique, dans la mesure où il peut être impossible de spécifier toutes les interventions nécessaires pour atteindre cet objectif final. Les moyens d'y parvenir restent incertains, puisque les praticiens doivent aller au-delà des limites des bonnes pratiques prévues. Il faut donc un engagement ferme en termes d'innovation pour repenser les interventions, et non pas simplement se baser sur les performances actuelles ou projetées, afin d'atteindre les résultats souhaités. Cette démarche d'innovation pousse les professionnels de la sécurité routière, les parties prenantes et le gouvernement à développer les capacités institutionnelles nécessaires pour atteindre les résultats souhaités, créer de nouveaux partenariats et rechercher d'autres approches efficaces.

La vision à long terme d'une réduction totale du nombre de tués et de blessés graves doit être complétée par des objectifs intermédiaires fiables, comme décrit plus haut, sur des horizons spécifiques de l'ordre d'une décennie. Cela permettra de recueillir des bénéfices à court terme, essentiels pour que la vision à long terme reste crédible.

La stratégie de sécurité routière d'Australie-Occidentale proposée pour 2008-2020, *Towards Zero: Getting There Together* (Vers zéro tué: ensemble, nous y arriverons), définit ainsi cette approche : « Vers zéro tué signifie que nous n'acceptons pas que des personnes meurent ou soient gravement blessées sur nos routes. D'un point de vue réaliste, nous comprenons qu'il n'est pas aisé de réduire à zéro le nombre de blessés graves sur nos routes, d'ici 2020, mais nous ne considérons pas les décès ou les blessures

graves comme inévitables. Cette vision peut se réaliser si la collectivité dans son ensemble modifie fondamentalement la façon dont elle envisage la sécurité routière et ce qu'elle est prête à accepter. Notre objectif pour 2020 : 11 000 tués ou blessés graves de moins. Si la stratégie Vers zéro tué est entièrement mise en œuvre, nous pourrions enregistrer une réduction de 11 000 tués ou blessés graves sur les routes d'Australie-Occidentale, entre 2008 et 2020, soit une baisse allant jusqu'à 40 % du nombre annuel moyen de tués et de blessés graves entre 2005 et 2007. » La réduction ciblée du nombre de tués et de blessés découle de la modélisation des résultats escomptés de batteries d'interventions spécifiques.

Des objectifs politiques visant des réductions très importantes des traumatismes routiers, à des échéances précises, ont été adoptés dans de nombreux pays membres du FIT, sans lien avec des interventions spécifiques. C'est pourquoi ils sont très difficiles à atteindre. Dans le pire des cas, lorsque les résultats ne sont pas réalisés, la fixation d'objectifs et les programmes de sécurité routière en général perdent de leur crédibilité. De nombreux pays qui ont adopté l'objectif de la CEMT, à savoir une réduction de 50 % du nombre de tués entre 2000 et 2012, ne l'atteindront probablement pas. Il paraît donc maintenant préférable de fixer des objectifs basés sur les résultats escomptés d'interventions spécifiques, pour tendre de manière plus systématique vers ce niveau d'ambition.

La seule utilisation efficace d'objectifs politique est l'établissement d'une vision à long terme, pour atteindre un nombre de tués et de blessés graves proche de zéro, et l'adoption d'une démarche double, pour rendre cette vision opérationnelle : objectifs provisoires pour des améliorations quantifiées sur des périodes spécifiques, à l'aide d'interventions incluses dans la stratégie de sécurité routière, et recherche d'interventions plus efficaces et plus innovantes, pour élever les niveaux de performance.

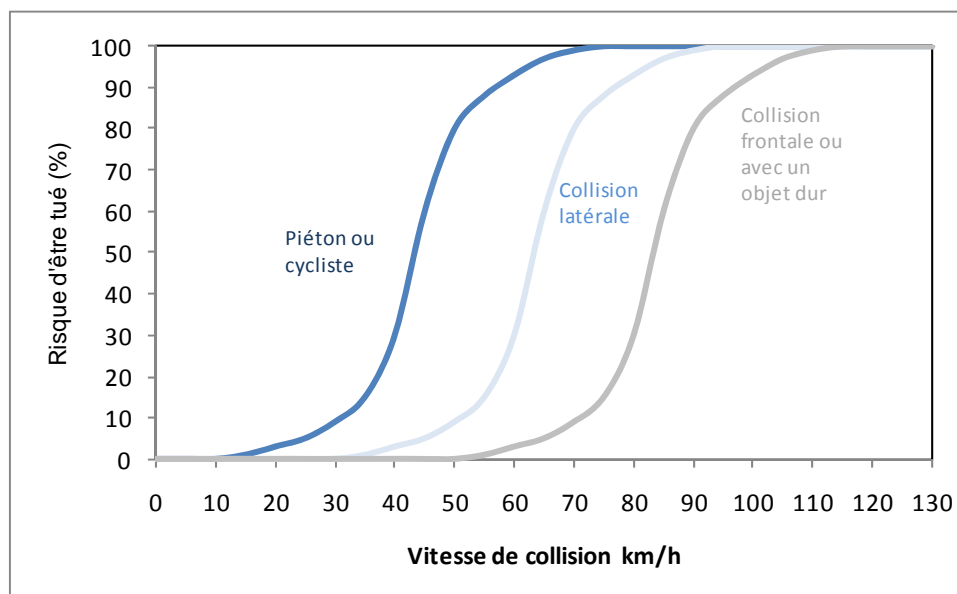
Adoption d'une approche pour un système sûr

L'approche pour un système sûr constitue le seul moyen de réaliser la vision de zéro tués et blessés graves. Elle exige que le réseau routier soit conçu pour prévoir et intégrer l'erreur humaine. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- Elle part du principe que, quels que soient les efforts de prévention, les usagers de la route resteront faillibles et des accidents se produiront.
- Elle souligne que les personnes chargées de concevoir le réseau de transport routier doivent accepter et partager les responsabilités liées à la sécurité et que les personnes utilisant le réseau doivent accepter les responsabilités liées au respect des règles et des contraintes.
- Elle aligne les décisions de gestion de la sécurité sur les décisions de transport et de planification plus larges, qui répondent à des objectifs économiques, humains et environnementaux plus vastes.
- Elle recommande de concevoir des interventions répondant à un objectif à long terme, plutôt que de recourir à des interventions « traditionnelles » pour fixer les limites des objectifs à long terme.

La stratégie fondamentale de l'approche pour un système sûr est de garantir, en cas d'accident, que les énergies d'impact resteront au-dessous du seuil susceptible d'occasionner la mort ou une blessure grave. Ce seuil varie selon le scénario de l'accident, en fonction du niveau de protection offert aux usagers impliqués. Ainsi, les chances de survie d'un piéton non protégé, heurté par un véhicule, diminuent rapidement à des vitesses supérieures à 30 km/h. Dans le cas d'un occupant d'un véhicule à moteur, correctement attaché, la vitesse d'impact critique est de 50 km/h (pour un accident avec choc latéral) et de 70 km/h (pour un accident avec choc frontal).

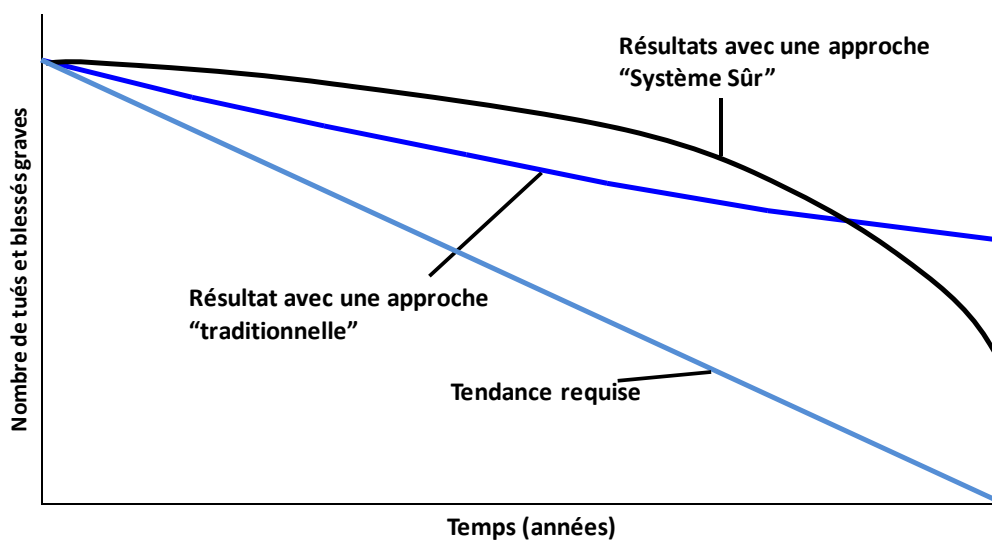
Figure 4. Risque d'être tué



Source : Wramborg P. (2005). A New Approach to a Safe and Sustainable Road Structure and Street Design for Urban Areas. Article présenté à la conférence Road Safety on Four Continents, Varsovie (Pologne).

Une approche pour un système sûr est appropriée, quel que soit le niveau de performance en matière de sécurité routière, avec des interventions spécifiques susceptibles de différer d'un pays à l'autre. La réduction totale du nombre de tués et de blessés graves représente un objectif à long terme qui peut être associé à des interventions traditionnelles utilisées provisoirement pour obtenir des bénéfices immédiats. La figure 5 montre l'association des résultats à long terme liés à cette approche et des résultats provisoires basés sur les interventions traditionnelles.

Figure 5. Performances intermédiaires et à long terme d'une approche pour un système sûr

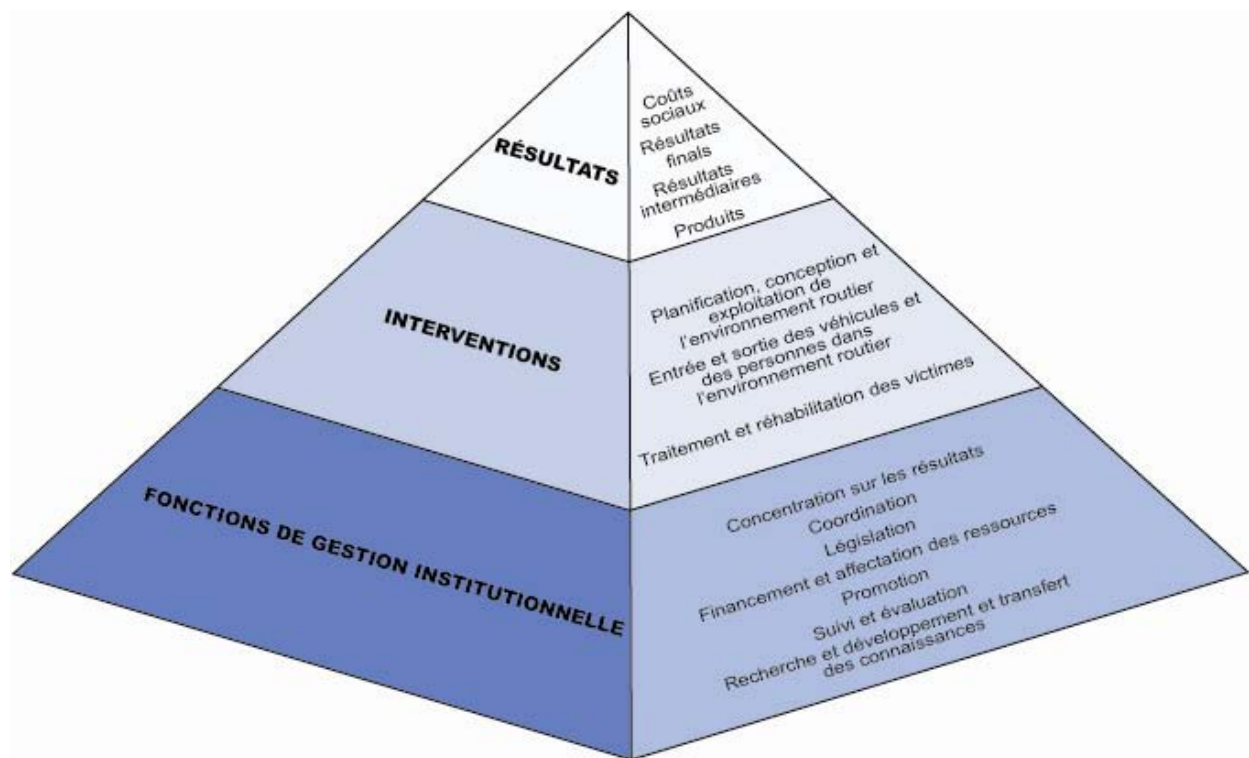


Source : Eric Howard.

Amélioration des principales fonctions de gestion institutionnelle

Étant donné que les performances en matière de sécurité routière sont déterminées par la capacité institutionnelle à mettre en œuvre des interventions efficaces et efficaces, les objectifs seront plus rapidement atteints si un système de gestion solide est établi et clairement ciblé sur la production des résultats convenus. Ces derniers dépendent des interventions qui, à leur tour, dépendent des fonctions de gestion institutionnelle (voir figure 6). La majeure partie des débats quotidiens concernant la sécurité routière portent uniquement sur les interventions. Le traitement de tous les aspects de la pyramide de gestion soulève des questions aussi importantes et souvent négligées comme la prise de conscience institutionnelle et les capacités fonctionnelles à l'égard des politiques de sécurité routière, le cadre de performance en matière de sécurité pour la réalisation des interventions et la responsabilisation des résultats.

Figure 6. Système de gestion de la sécurité routière



Source : Land transport Safety Authority (2000) et Bliss & Breen (2008).

Les sept fonctions de gestion institutionnelle suivantes sont essentielles pour déterminer la capacité d'un pays à obtenir des résultats :

- Concentration sur les résultats : cette démarche stratégique relie la réalisation des interventions aux résultats intermédiaires et finaux. Pour cela, le gouvernement doit désigner un organisme chef de file pour travailler avec les autres, aux fins suivantes :
 - Développer une capacité de gestion pour comprendre les questions de sécurité routière d'un pays.

- Offrir une stratégie globale avec des objectifs intermédiaires et finaux.
- Effectuer des interventions et réaliser des objectifs.
- Examiner les performances.
- Coordination des principaux organismes pour élaborer et offrir une politique et une stratégie de sécurité routière.
- Législation efficace pour permettre la réalisation des résultats souhaités.
- Financement adéquat et affectation correctement ciblée des ressources pour les interventions et les fonctions de gestion institutionnelle connexes.
- Promotion de la sécurité routière au sein du gouvernement et de la population.
- Suivi et évaluation solides et systématiques pour mesurer les progrès.
- Programmes proactifs de recherche et développement et de transfert des connaissances, influant activement sur l'amélioration des interventions, des fonctions de gestion institutionnelle et du suivi des performances.

Avant tout, l'engagement à l'égard d'une approche centrée sur les résultats de la gestion de la sécurité routière joue un rôle essentiel pour déterminer les réalisations d'un pays par rapport à son ambition en matière de sécurité routière et à ses objectifs connexes.

Soutien de la recherche et du développement par le transfert de connaissances

La recherche et le transfert de connaissances joueront un rôle capital dans la conception et la réalisation d'interventions pour mettre en œuvre une approche pour un système sûr et atteindre des résultats allant bien au-delà de ceux obtenus jusqu'à présent. Notre compréhension des causes et des modalités d'un accident est fondée sur une recherche très limitée. Un tableau plus complet fournirait une base pour des interventions plus efficaces. Les pays à revenu élevé compteront de plus en plus sur l'innovation pour progresser vers l'objectif ultime de réduction totale du nombre de tués et de blessés graves. Les pays à revenu faible et moyen bénéficieront de ces avancées.

Les priorités en matière de transfert de connaissances sont déterminées par la capacité des pays à mettre en œuvre des innovations de sécurité et par la capacité des procédures de transfert de connaissances régionales et internationales. Dans le cas des pays à revenu faible et moyen, les faiblesses dans la gestion de la sécurité constituent un énorme obstacle au progrès et doivent être traitées directement comme une priorité stratégique, dans les initiatives de transfert de connaissances.

Le transfert de connaissances doit être soutenu par des investissements ciblés et suffisants pour surmonter les obstacles liés aux faiblesses au niveau mondial, régional et national. Une coopération internationale forte et soutenue sera nécessaire pour mobiliser les ressources et les services de soutien en matière de transfert de connaissances, compte tenu du nombre de tués et de blessés graves sur la route, dans le monde entier.

Financement adéquat pour des programmes de sécurité efficaces

Les coûts des accidents de la circulation représentent généralement entre 1 % et 3 % du PIB d'un pays (selon que l'approche utilisée est celle du capital humain ou du consentement à payer). Bien qu'une enquête menée pour ce rapport montre que de nombreux pays ne peuvent pas estimer les coûts annuels des traumatismes routiers pour la collectivité et les compagnies d'assurance, les éléments disponibles suggèrent que les coûts sont sensiblement supérieurs aux fonds investis dans les programmes de prévention.

L'adoption d'une approche pour un système sûr peut permettre d'importantes réductions de coûts pour la société. Pour que le dossier de la sécurité routière puisse concurrencer avec succès les autres programmes politiques et sociaux, au regard de ressources limitées, il doit inclure des arguments économiques solides. En conséquence, les gestionnaires de la sécurité routière doivent être capables de réunir des analyses de rentabilité (« business case ») pour chaque intervention, comprenant les aspects économiques. En particulier, des estimations précises des coûts des accidents sont nécessaires pour montrer l'ampleur du problème et attirer des investissements dans la prévention des traumatismes routiers.

Une bonne analyse de rentabilité comprend les éléments suivants :

- Cadre d'évaluation solide pour déterminer la dimension économique et sociale du problème actuel, analyser les données liées aux causes des dommages corporels, établir l'ordre de priorité des interventions possibles (à l'aide d'analyses coûts-bénéfices et coût-efficacité) et identifier les retombées socio-économiques des dépenses de sécurité routière.
- Procédure d'affectation et de mise en œuvre pour allouer les ressources aux domaines où les plus grands bénéfices peuvent être générés.
- Identification de toutes les autres sources de financement éventuelles, en dehors des ressources publiques, y compris les incitations à l'investissement des compagnies d'assurance dans la prévention des traumatismes routiers.

Les analyses coûts-bénéfices des différents pays membres montrent que des activités de sécurité routière bien ciblées peuvent constituer une opportunité d'investissement viable, dont le rendement est compétitif tant pour les assureurs que pour la collectivité, notamment lorsqu'on prend en compte les coûts d'ensemble des deux secteurs, et pas uniquement les coûts publics. Les opportunités d'attraction des financements par l'offre de taux de rendement commercialement acceptables pour les investisseurs doivent être poursuivies avec détermination.

Réalisation des défis de gestion – obtention d'un soutien politique

Bien qu'un soutien politique fort soit essentiel pour réaliser des objectifs ambitieux, il est souvent difficile de convaincre les responsables politiques de l'importance de la sécurité routière. De nombreux facteurs, notamment le niveau d'intérêt et de pression de la part de l'opinion publique, la faisabilité économique et politique des solutions, ainsi que les perspectives de succès démontrables déterminent si la sécurité routière sera traitée comme une priorité politique.

Les décideurs et les défenseurs de la sécurité routière doivent apporter des recommandations solides au gouvernement sur les politiques en la matière, tout en s'adaptant aux réalités pratiques de la prise de décision politique :

- En démontrant empiriquement la valeur de mesures de sécurité routière, peut-être impopulaires, pour permettre aux responsables politiques de rester fermes face à toute opposition.
- En promouvant des politiques qui donnent des résultats positifs dans un espace de temps pertinent pour les responsables politiques.
- En prenant en compte les réalités pratiques de la prise de décision politique, y compris la durée d'un mandat électoral.
- En apportant quotidiennement des recommandations toujours fiables et opportunes.
- En défendant efficacement la politique de sécurité routière à tous les échelons.

Les responsables politiques doivent être engagés dans l'élaboration d'une vision de la sécurité routière et d'une stratégie d'amélioration des performances, et pas uniquement dans la procédure législative et l'approbation des objectifs. Une bonne appropriation de la vision et de la stratégie est plus susceptible de générer un financement et un soutien pour le développement des capacités et la formation en matière de gestion.

Il est également utile de promouvoir des synergies entre les politiques de sécurité routière et d'autres domaines d'intervention, tels que la santé au travail, les droits des consommateurs et la protection de l'environnement. Il est possible, par exemple, de réduire les émissions de gaz à effet de serre en améliorant la gestion de la vitesse, dans le but de réduire le risque d'accident.

L'opinion publique peut fortement encourager la volonté politique en matière de sécurité routière. Il sera toujours plus facile pour un gouvernement d'inscrire la sécurité routière parmi les priorités si la population soutient ses efforts. Des initiatives comme la publication d'informations sur les risques d'accident et l'évaluation des performances de sécurité peuvent mobiliser l'opinion publique et le soutien politique à l'égard de la sécurité routière. Une consultation sincère pendant l'élaboration de la stratégie doit faire partie intégrante de l'activité du gouvernement en matière de sécurité routière.

Il existe un marché de la sécurité, vaste et en développement, mis en évidence par les préférences dans l'achat de voitures particulières, en réponse aux programmes d'information tels que le NCAP, les programmes de sécurité pour les déplacements école-domicile-école et la demande d'une exploitation plus sûre des transports en commun et des transports de marchandises sur le réseau routier. Le soutien de cette dynamique est également évident dans le secteur privé, où des entreprises comme Volvo, les compagnies pétrolières et minières, ainsi que les associations d'automobilistes s'engagent fortement en faveur de la sécurité future de leurs produits et de leurs activités.

PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ AU RAPPORT

Le rapport est le résultat d'un effort de collaboration de trois ans mené par un groupe d'experts représentant 21 pays ainsi que la Banque Mondiale, l'Organisation Mondiale de la Santé et la Fondation de la FIA. Le Groupe de travail a été présidé par M. Eric Howard (Australie) et le travail a été coordonné par le Secrétariat du Centre conjoint de recherche sur les transports. Le rapport a été rédigé principalement par les dix membres du Comité de rédaction dont la composition est présentée séparément.

MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Président	M. Eric Howard (Australia)
Allemagne	M. Rudolf Krupp, BASt M. Heiko Peters, BASt
Australie	M. Iain Cameron, Office of Road Safety, Western Australia M. Ian Johnston, MUARC, Monash University M. Jim Langford, MUARC, Monash University
Autriche	M. Thomas Fessler, KfV
Belgique	M. Patric Derweduwen, Institut Belge pour la Sécurité Routière

Canada	M. Marc Gaudry, Université de Montréal
	M. Brian Jonah, Transport Canada
Danemark	M. Hans Lund, Direction des routes du Danemark
Espagne	Mme Candelaria Mederos-Cruz, Dirección General de Tráfico
	M. Juan Carlos González Luque, Dirección General de Tráfico
États-Unis	Mme Jane Dion, National Highway Traffic Safety Administration
	M. Michael Halladay, Federal Highway Administration
	Mme Rose McMurray, Federal Motor Carrier Safety Administration
Finlande	M. Matti Roine, Ministère des transports et des communications
France	M. Benoît Hiron, CERTU
	M. Laurent Ricci, DRAST
	M. Vincent Spenlehauer, INRETS
Grèce	M. George Kanellaidis, Université technique d'Athènes
Hongrie	M. Péter Hollo, KTI
Japon	M. Kunihiro Oka, Institut national pour la gestion du territoire et de l'infrastructure
	M. Takanobu Moriuchi, Directorate General for Policies on Cohesive Society

Norvège	M. Finn Harald Amundsen, Administration des routes M. Richard Muskaug, Administration des routes
Nouvelle Zélande	M. Martin Small, Ministry of Transport
Pays-Bas	M. Rob Methorst, DVS M. Henk Stipdonk, SWOV
République tchèque	M. Jaroslav Heinrich, CDV
Royaume Uni	Mme Kate McMahon, Department for Transport
Suède	M. Matts-Ake Belin, Ministère de l'industrie, de l'emploi et des communications Ms. Asa Forsman, VTI M. Hans-Eric Pettersson, VTI M. Björn Stafbom, Ministère de l'industrie, de l'emploi et des communications
Suisse	M. Rolland Allenbach, BfU
Ukraine	M. Volodymyr Ageyev, Ministère des transports et des communications M. Anatoliy Redziuk, Ministère des transports et des communications M. Anatoliy Stoliarov, Ministère des transports et des communications

Banque Mondiale

M. Anthony Bliss

Mme Jeanne Breene

Organisation Mondiale de la Santé

Mme Margie Peden

Mme Francesca Racioppi

Fondation de la FIA

Mme Rita Cuypers

M. David Ward

Secrétariat CCRT

Mme Véronique Feypell-de La Beaumelle

M. Stephen Perkins

M. John White

GROUPE DE RÉDACTION

Le rapport a été principalement rédigé par les membres du groupe de rédaction :

Président	M. Eric Howard
Australie	M. Iain Cameron, Office of Road Safety, Western Australia M. Jim Langford, Monash University, Victoria M. Martin Small, Department for Transport Energy and Infrastructure, South Australia
Canada	M. Brian Jonah, Transport Canada
Etats-Unis	Mme Rose McMurray, Federal Motor Carrier Safety Administration
Pays-Bas	M. Henk Stipdonk, SWOV
Royaume Uni	Mme Kate McMahon, Department for Transport
Banque Mondiale	M. Anthony Bliss Mme Jeanne Breen

EXAMEN EXTERNE

Les experts suivants ont accepté la demande du Groupe de rédaction d'examiner le projet de rapport final. Le Groupe leur est très reconnaissant pour les améliorations qu'ils ont permis d'apporter.

M. Claes Tingvall

Administration des Routes de la Suède

M. Fred Wegman

SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en sécurité routière

