

Communiqué de Presse

Paris, 3 octobre 2008

Éliminer les tués et les blessés graves dans le transport routier

Publication du rapport « Zéro tué sur la route: un système sûr, des objectifs ambitieux » Lors du Séminaire OCDE/FIT à haut Niveau sur la Sécurité Routière, Paris

Chaque année, les accidents de la route tuent environ 180 000 personnes dans les pays de l'OCDE et du Forum International des Transports, soit en moyenne un mort toutes les trois minutes. Dans le monde, l'Organisation Mondiale de la Santé estime à 1.2 million le nombre de personnes tuées chaque année.

A l'occasion de la sortie de sa nouvelle publication « Zéro tué: un système sûr, des objectifs ambitieux », le Centre conjoint de recherche l'OCDE et du Forum International des Transports (CCRT), avec le soutien de la Fondation de la FIA, a accueilli les 25-26 septembre 2008 au Siège de l'OCDE à Paris, un Séminaire à haut niveau sur la sécurité routière, ceci afin de promouvoir les politiques les plus avancées dans la réduction des tués et blessés graves sur les routes.

Le Séminaire, qui a réuni 150 participants de 39 pays, a permis d'informer les décideurs sur les récents travaux du Centre de Recherche sur la sécurité routière et de tenir un débat politique sur la mise en œuvre, la faisabilité politique, et l'acceptation par le public des mesures recommandées par les chercheurs et les praticiens de la sécurité routière des pays les plus performants en la matière.

Jack Short, Secrétaire Général du FIT, a souligné les tendances positives à l'intérieur desquelles s'inscrivent plusieurs pays membres et a affirmé la nécessité de poursuivre des politiques de sécurité routière déterminées dans tous les pays. Si, globalement, le nombre de tués a baissé de manière significative au cours des trois dernières décennies (diminution de plus de 50% dans de nombreux pays), ces performances ne sont pas uniformément réparties. **M. Short** a indiqué qu'il « y avait dans tous les pays un grand potentiel d'amélioration et la possibilité de réduire de manière importante le nombre de victimes ». Les problèmes principaux que sont la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise de l'alcool et l'utilisation insuffisante des ceintures de sécurité, demeurent communs à tous les pays. Les approches pour les traiter évoluent et tous les pays devraient adopter une approche globale de la sécurité routière afin de maximiser leur capacité à réduire le nombre de victimes.

L'importance de définir des objectifs

Le Séminaire a porté sur l'opportunité de définir des objectifs quantitatifs et sur les bénéfices d'une approche dite de « *Système Sûr* » pour parvenir à des réductions importantes du nombre de tués et blessés.

A cet égard, des objectifs ambitieux constituent un puissant stimulant pour élaborer de nouvelles stratégies visant à prévenir les décès et les traumatismes causés par les accidents de la route. **Claes Tingvall, Directeur de la Sécurité routière de l'administration des routes de la Suède**, a mis en avant « *la valeur que comportent des objectifs précisément pour guider les stratégies de sécurité routière* ». Le nouveau rapport du CCRT souligne également la nécessité de lier des objectifs ambitieux aux mesures conçues pour les atteindre.

L'Administrateur Associé des États-Unis, Rose Mc Murray a noté que « *Aux États-Unis, nous sommes encouragés par la réduction constante du nombre de tués et blessés sur les routes au cours des dernières années. La communauté de la*

sécurité routière reconnaît le bénéfice de définir des objectifs de sécurité routière au niveau national. La fixation d'objectifs nationaux ambitieux nous a aidés à traiter des problèmes et à développer des programmes de sécurité routière innovants visant à sauver des vies et rendre les blessures moins graves ».

Vers Zéro tué et blessé grave

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 routier, n'est acceptable. Ce point de vue est développé plus formellement dans les politiques de sécurité routière des Pays-Bas, de la Suède, -- sous les noms respectivement de Sécurité durable et de Vision zéro --, et par plusieurs États de l'Australie.

Il s'agit d'une vision politique, dans la mesure où il reste impossible de spécifier toutes les interventions nécessaires pour atteindre cet objectif final. Les moyens d'y parvenir demeurent incertains, les praticiens devant aller au-delà des limites des bonnes pratiques projetées. Cela nécessite donc un engagement ferme en termes d'innovation et la volonté des professionnels de la sécurité routière et du gouvernement de former de nouveaux partenariats et de développer des approches plus efficaces pour améliorer les résultats. Selon, **Eric Howard**, ancien Directeur Général de la sécurité routière dans l'État de Victoria en Australie, et Président du groupe d'experts nationaux qui a préparé ce nouveau rapport « *Tous les pays devraient viser à long terme l'élimination des tués et blessés graves sur leurs routes et adopter une approche en faveur d'un système sûr ; la plupart des moyens pour y parvenir existent et le choix de cette ambition donnera l'influx nécessaire* ».

Objectifs intermédiaires pour s'engager dans cette « Vision »

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, sur des horizons spécifiques de l'ordre d'une décennie. Un nombre relativement faible de pays utilise dans l'état actuel des objectifs fondés sur la modélisation quantitative des options d'interventions. Les experts du FIT recommandent l'adoption de tels objectifs, qui doivent découler d'un dialogue au sein du gouvernement « *Les stratégies sont le moteur des objectifs. Engagez un dialogue sur les options stratégiques et adoptez une stratégie. Vous calculerez ensuite vos objectifs. Sans une telle démarche, vos objectifs demeureront des bonnes intentions et ne constitueront pas des engagements sérieux* », a rappelé **Eric Howard**.

Jack Short a souligné que « *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). Pour avancer de manière systématique vers le niveau d'ambition établi par les objectifs fixés en 2002, il est nécessaire de fixer dorénavant des objectifs basés sur les résultats escomptés à partir d'interventions spécifiques.

L'approche pour un système sûr

L'approche orientée vers un système sûr marque un tournant dans les politiques de sécurité routière, car son objectif, à terme, est d'empêcher, lorsqu'une erreur de jugement inévitable provoque un accident, qu'un usager de la route ne soit exposé à un impact susceptible de lui causer des blessures graves ou mortelles. Il s'agit à l'évidence d'un objectif à très long terme, mais qui doit élever le niveau d'ambition de la politique de sécurité routière et qui ouvre de nouvelles perspectives d'amélioration. Cette approche, visant à une réduction des traumatismes, s'appuie sur l'ensemble des éléments du système de transport routier et permet d'identifier des synergies entre les diverses mesures y compris une conception plus sûre des routes et des véhicules, des limites de vitesse appropriées et le respect des règles de circulation, ces éléments eux-mêmes étant développés en concertation.

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. Elle reconnaît que l'usager de la route est le maillon le plus faible de la chaîne de transport, puisqu'il est imprévisible et peut commettre des erreurs en dépit des mesures d'éducation et de formation. **M. Howard** a précisé « *Un élément clé de cette*

approche est un changement radical de paradigme en matière des responsabilités pour la sécurité routière, qui doit passer de « c'est la faute de l'utilisateur » à un partage des responsabilités avec ceux qui exploitent le système de transport routier, y compris les administrations des routes, les constructeurs, les législateurs, la police, les magistrats et les employeurs des personnes qui utilisent le système routier dans le cadre de leur activité professionnelle. »

Gestion de la sécurité

La capacité de gestion de la sécurité routière est cruciale mais souvent inadaptée et mal comprise. Dans tous les pays, il est nécessaire de revoir cette capacité de gestion, car elle constitue un élément essentiel d'une approche pour un système sûr. Les objectifs seront plus rapidement atteints si un système de gestion solide est établi. Le Groupe d'experts de l'OCDE/FIT recommande en particulier l'identification claire d'un organisme chef de file, d'un groupe de principaux acteurs au sein des ministères et des services participants, de leurs rôles et responsabilités, de la hiérarchisation de la prise de décision et d'un cadre de performance robuste afin de mesurer les progrès et d'en définir les responsables. En Espagne, «*La réforme du Code Pénal, l'introduction du permis à points, et la création du procureur public pour la sécurité routière et un contrôle accru ont été les facteurs de réussite qui ont conduit à une réduction de 40% du nombre de tués entre 2003 et 2008* », a indiqué **Pere Navarro**, Directeur de la Circulation.

Soutien de la communauté

Pour qu'une stratégie ambitieuse de sécurité routière soit efficace il est indispensable de s'assurer du soutien de la communauté et des politiques afin de créer une demande pour des mesures qui ont déjà fait preuve de leur efficacité. Relatant l'expérience de l'Australie de l'Ouest dont il est le Directeur Exécutif pour la sécurité routière, **Iain Cameron** a indiqué « *En Australie de l'Ouest, le développement d'une nouvelle stratégie de sécurité routière nous a servi d'ordre du jour pour un dialogue de 12 mois permettant d'engager la communauté, les leaders d'opinion et les leaders politiques dans une réflexion sur la nature du problème de sécurité routière, l'approche pour un système sûr, une possible vision à long terme et la gamme des contre mesures efficaces disponibles. En fin de compte, non seulement le public a compris notre politique « vers zéro tué », mais l'a soutenu, ce qui a permis un changement radical du niveau d'ambition souhaité pour la sécurité routière* ».

David Ward, Directeur général de la Fondation de la FIA, a souligné que « *les usagers de la route et le public en général constituent une force de plus en plus puissante pour pousser la sécurité routière dans l'agenda politique. La demande du consommateur a conduit à des programmes comme le programme de test de sécurité EuroNCAP qui ont très clairement contribué à améliorer les niveaux de sécurité* ». Le programme IRAP d'évaluation de l'infrastructure routière commence à produire une révolution similaire pour la conception et l'entretien des routes.

Engagement politique

Un engagement politique soutenu au plus haut niveau est essentiel pour améliorer la sécurité routière. Pour cela les gestionnaires de la sécurité routière doivent mettre en avant des stratégies qui tiennent compte des contraintes politiques comme les cycles électoraux, et influencent le processus d'évaluation des politiques en démontrant sur la base d'éléments probant l'efficacité des mesures de sécurité routière.

Mme Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière en France, a souligné « *Nous savons que les tués et les blessés sur la route ne sont pas une fatalité : la route ne doit pas continuer à être le Minotaure qui dévore chaque année des vies, en particulier celles de jeunes, et, face à ces drames, c'est toute la société qui doit continuer à se mobiliser. Cette mobilisation est totale au plus haut niveau de l'État.* »

Coopération internationale et transfert des connaissances

Les pays à revenus faibles à moyens ont besoin de manière urgente d'initiatives afin de trouver les investissements pour des programmes et projets adéquats qui pourront surmonter les difficultés au niveau de la capacité institutionnelle de ces pays, ceci grâce à un programme d'apprentissage durable.

Le Séminaire a été l'occasion pour le Centre conjoint de recherche de l'OCDE/FIT et le Fonds Mondial pour la Sécurité Routière de la Banque Mondiale de signer un Protocole d'accord afin de formaliser la coopération entre la Banque Mondiale et le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD), centre d'expertise pour le suivi et l'évaluation des politiques de sécurité routière. L'accord conclu prévoit des dispositions pour mettre à la disposition de pays à revenus faibles à moyens des experts des pays FIT afin de mettre en œuvre des systèmes solides de recueil et d'analyse de données que **Bjorn Stafbom** de la Banque Mondiale considère comme « *essentiel pour soutenir le développement de politiques de sécurité routière plus fortes* ». **Fred Wegman**, Président de l'IRTAD, s'est félicité de cet accord qui « *constitue un pas important dans le développement de l'IRTAD qui vise à devenir la référence au niveau mondial pour les données sur la sécurité routière.* »

Prochaines étapes

Il est important de maintenir la sécurité routière comme une priorité dans le programme politique. C'est pourquoi les Nations Unies organiseront l'année prochaine à Moscou une Conférence interministérielle sur la sécurité routière. « *ce sera la première fois que la sécurité routière sera débattue au niveau mondial au plus haut niveau politique* » a souligné, **M. Kirianov**, Inspecteur en Chef et Directeur de la sécurité routière en Russie. La Conférence des Nations unies sera une opportunité précieuse pour promouvoir les bonnes pratiques des pays FIT et accélérer la reconnaissance d'une approche pour un système sûr comme élément essentiel pour des améliorations importantes de la sécurité routière dans tous les pays du monde.

« *Zéro tué sur la route: un système sûr, des objectifs ambitieux* » a été publié aujourd'hui par l'OCDE dans sa version anglaise. La version française sortira en novembre. La publication peut être commandée sur le site www.oecdbookshop.org.

Contact: Michael Zirpel
Directeur de la Communication
Forum International des Transports
Tel. +(33-1) 45 24 95 96
michael.zirpel@oecd.org