

ATTEINDRE D'ICI 2012 L'OBJECTIF DE RÉDUCTION DE 50 % DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

[CEMT/CM(2006)6/FINAL]

1. Introduction

Ce document indique les mesures que les gouvernements pourraient prendre pour atteindre l'objectif de la CEMT qui est de réduire le nombre de décès sur les routes dans ses pays Membres de 50% sur la période 2000-2012. Il est fondé sur le travail du Groupe sur la Sécurité Routière, et prend en compte l'avis des pays Membres sur les progrès accomplis pour satisfaire leurs objectifs. Il tient aussi compte des résultats des projets entrepris au Centre Conjoint de Recherche sur les Transports sur les cibles ambitieuses de sécurité routière, la gestion de la vitesse et les jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces.

Depuis sa création en 1953, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) s'est attachée avec détermination, non seulement à définir les orientations politiques dans le domaine de la sécurité routière, mais aussi à élaborer, à promouvoir et à faciliter la mise en œuvre de mesures destinées à améliorer la sécurité dans ce domaine. Elle a notamment mené des travaux sur des thèmes très concrets comme le port de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ivresse, les limitations de vitesse et leur application, les moyens d'influer sur les comportements humains, la publicité nuisible à la sécurité routière, mais aussi sur certains groupes spécifiques comme les cyclistes, les enfants, les personnes âgées, les jeunes conducteurs et les piétons.

En 2002, lors de la réunion du Conseil à Bucarest, les Ministres des Transports ont réaffirmé leur volonté de lutter contre la mortalité routière et accepté l'objectif mentionné ci-dessus. Bien que l'on constate de nombreuses évolutions favorables et des améliorations substantielles dans la plupart des pays Membres, les chiffres pour l'ensemble des pays de la CEMT n'incitent guère à l'optimisme. Si les tendances actuelles perdurent, l'objectif restera hors de portée. Il serait en effet nécessaire pour l'atteindre de sauver quelque 50 000 vies supplémentaires par an d'ici 2012.

La CEMT encourage fortement les pays Membres à unir leurs efforts, tant ensemble qu'au niveau national, pour faire de la sécurité routière une priorité de leurs programmes d'action gouvernementale. étant donné qu'il ne reste que six ans pour tenir l'objectif fixé, le travail devrait commencer immédiatement, en se concentrant sur deux niveaux d'action parallèles :

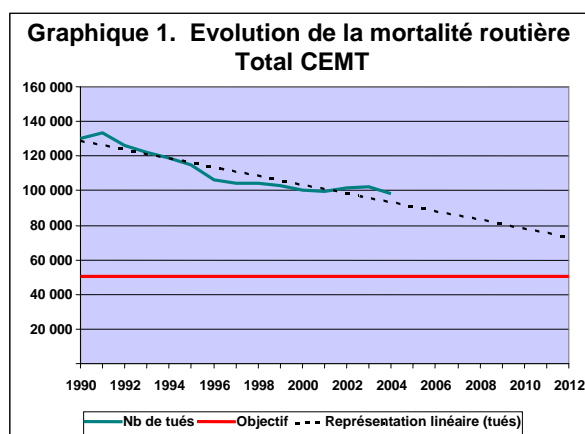
S'attaquer aux éléments essentiels de la sécurité routière, ce qui signifie s'attaquer aux problèmes qui ont été identifiés comme les causes principales des accidents de la route mais où il reste beaucoup de progrès à accomplir. A moins que de nombreux pays ne mettent réellement en œuvre les mesures de prévention nécessaires, l'objectif de 50% ne sera pas atteint.

Établir le cadre permettant d'obtenir de hauts niveaux de sécurité routière durables et à long terme, en se concentrant sur la sensibilisation de l'opinion publique et de groupes clefs pour ce problème et pour les actions qui doivent être menées ; en créant un cadre organisationnel et institutionnel qui travaille sur la sécurité routière et en assurant un financement efficace et un système de suivi des progrès accomplis.

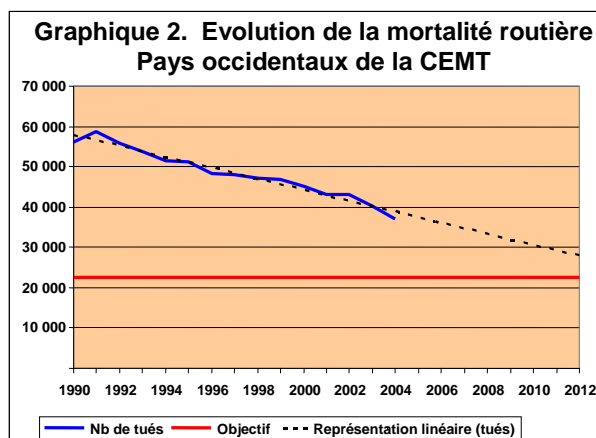
Même si les actions spécifiques qui doivent être prises dans les pays peuvent être différentes selon le niveau de sécurité routière qu'ils ont atteint, tous seraient bénéficiaires d'une approche commune. En outre, ces initiatives seraient aussi pertinentes pour les pays Associés et les aideraient à atteindre leurs objectifs nationaux.

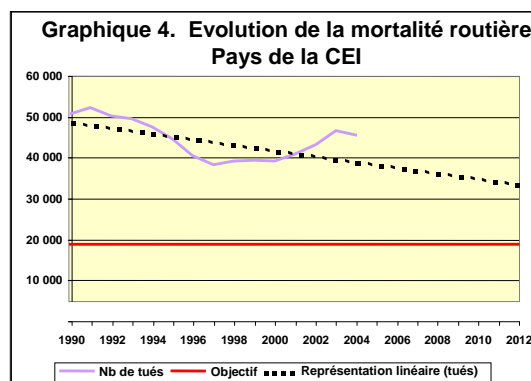
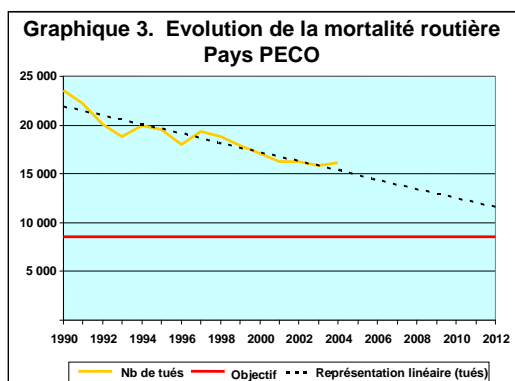
2. Le problème

Tous ensemble, les pays de la CEMT ne sont pas près d'atteindre l'objectif de -50%. Comme le montre le Graphique 1.



Les évolutions observées dans différents groupes de pays de la CEMT sont toutefois assez différentes. Alors que les taux de mortalité routière ne cessent de diminuer dans les pays occidentaux membres de la CEMT, ils stagnent dans les PECO et prennent dans les pays de la CEI, en particulier en Russie, une tournure alarmante. Les tendances générales pour chacune de ces régions sont montrées aux Graphiques 2, 3 et 4.





Alors que les pays Associés ne sont pas liés à l'objectif -50%, ils cherchent à réaliser leurs propres objectifs, qui sont les suivants :

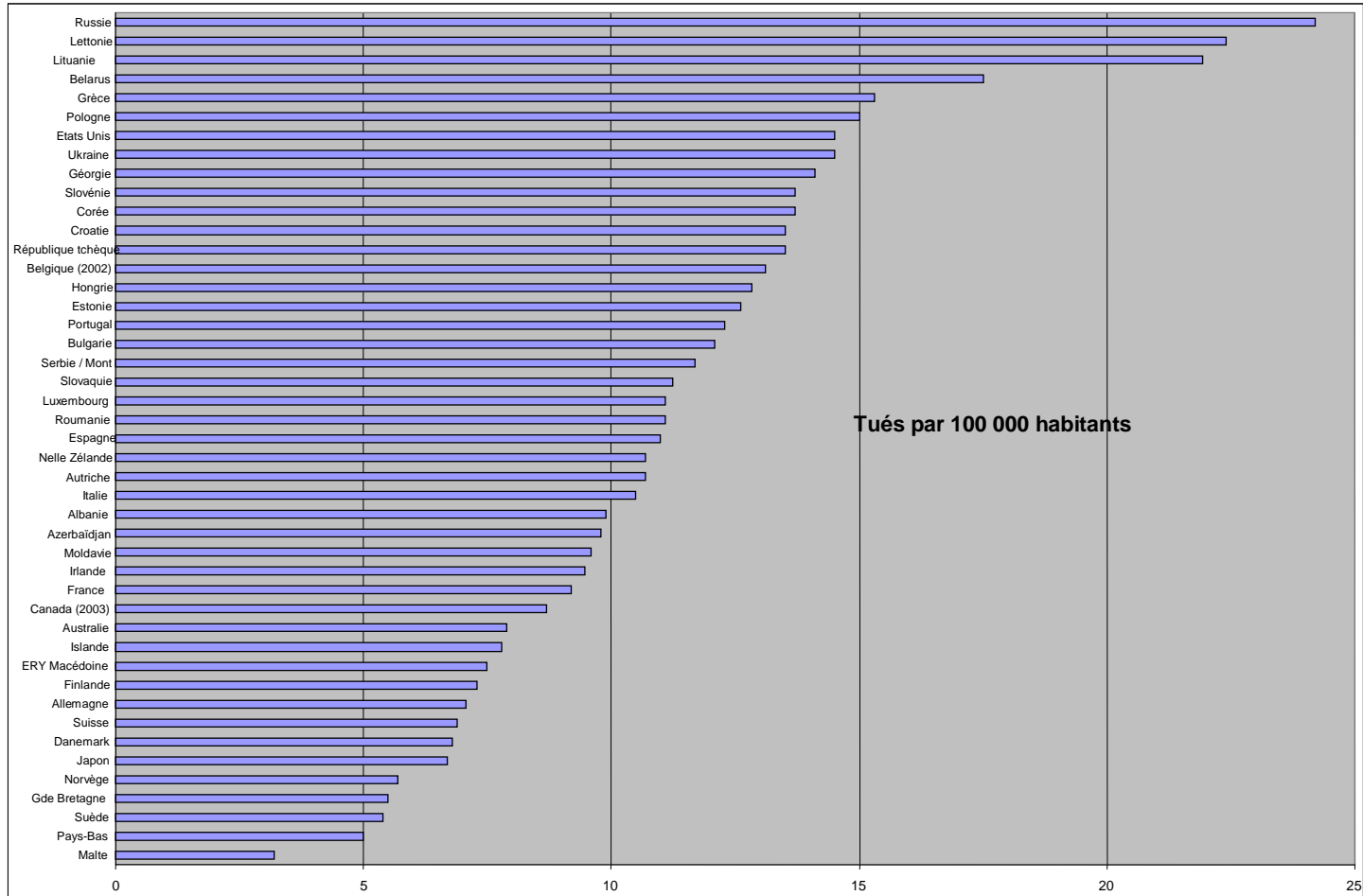
Australie :	Pas plus de 5.6 morts sur les routes par 100 000 habitants en 2010.
Canada :	Diminution de 30% du nombre moyen d'usagers de la route tués ou sérieusement blessés sur la période 2008-2010, par rapport à 1996-2001, et des sous objectifs pour des catégories d'usagers de la route spécifiques.
Japon :	Moins 40% de décès en 2012 comparé à 2002.
Corée :	Moins 34.9% de décès en 2006 par rapport à 2002, et des sous objectifs pour des catégories d'usagers de la route spécifiques.
Mexique :	Diminution de 27% des décès en 2015, compare à 2002.
Nouvelle Zélande :	Ne pas dépasser 300 morts en 2010, et des sous objectifs pour des catégories d'usagers de la route spécifiques, pour les coûts sociaux, par région et par facteurs d'accidents (par exemple, moins de 48 décès de conducteurs dus à l'alcool en 2010).
États-Unis :	L'occupant de voiture particulière mort sur autoroutes pour 100 millions de Véhicules-Miles parcourus (VMT) d'ici 2008, comparé à 1.1 en 1996; ainsi que des sous objectifs pour des catégories d'usagers de la route spécifiques (par exemple 46 accidents de motocyclistes pour 100 millions VMT d'ici 2006) ou pour des causes d'accidents particulières (par exemple 82% d'utilisation de ceinture de sécurité en 2006 comparé à 73% en 2001).

Mis à part l'objectif de la CEMT, de nombreux pays sont encore loin de réaliser leurs propres objectifs nationaux et les tendances actuelles montrent que l'objectif de l'Union Européenne sera aussi difficile à atteindre.

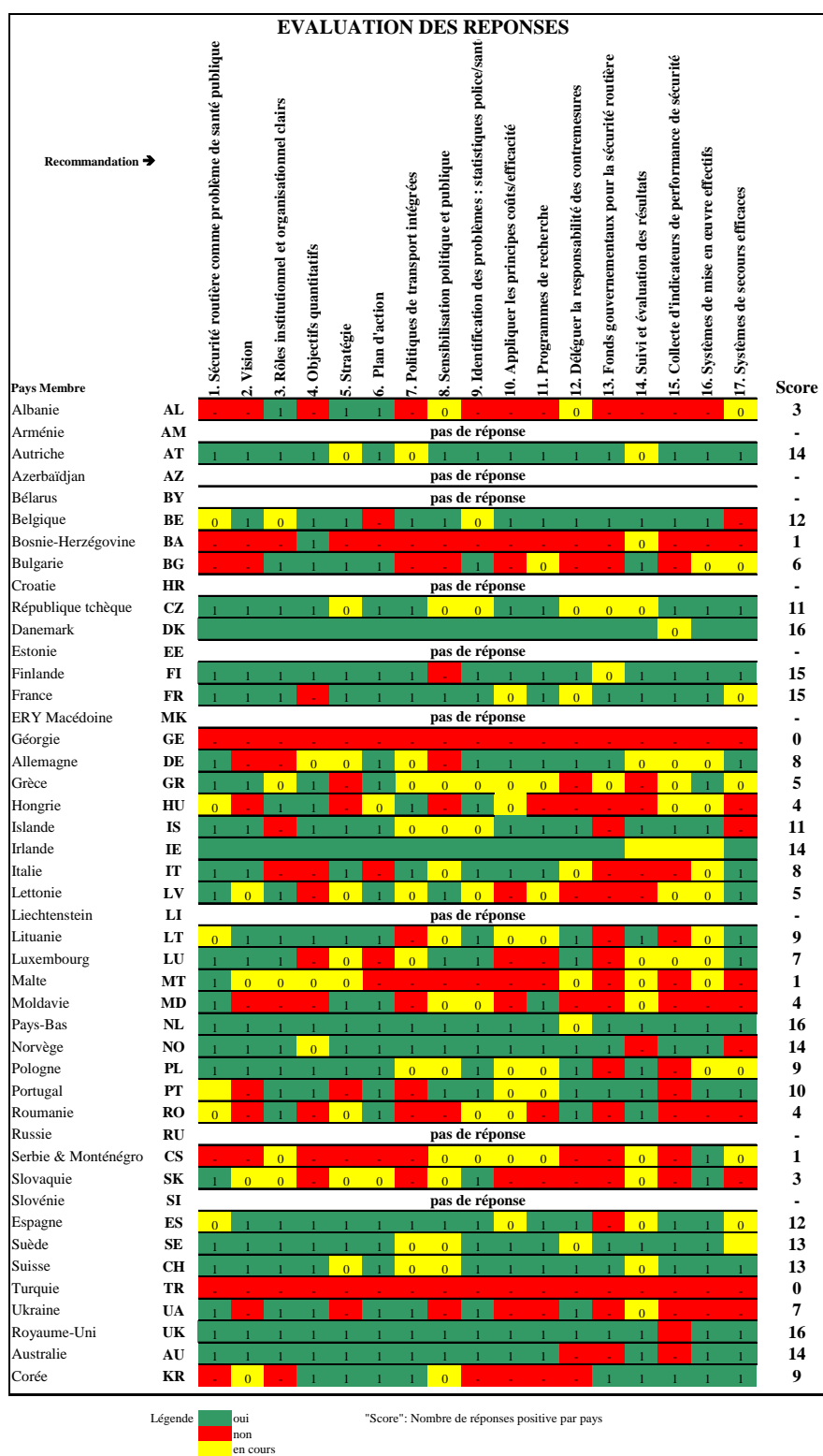
Le Graphique 5 fournit une image de la sécurité routière pour les pays Membres et Associés de la CEMT en termes de décès pour 100 000 habitants. Encore une fois, les chiffres varient beaucoup selon les pays et les régions.

Ces différences sont les conséquences des conditions particulières qui prévalent dans les différentes régions de la CEMT en nombre de véhicule-km parcourus, des niveaux et de la croissance de la motorisation, du développement des infrastructures, des cadres juridiques et réglementaires et des ressources disponibles pour gérer le problème de la sécurité routière. Elles indiquent aussi la pertinence des échanges d'information entre les différents membres à la poursuite des normes les plus élevées en sécurité routière.

Graphique 5. Tués par 100 000 habitants Pays Membres de la CEMT, 2004



Graphique 6. Efforts de mise en oeuvre du cadre établi pour la sécurité routière

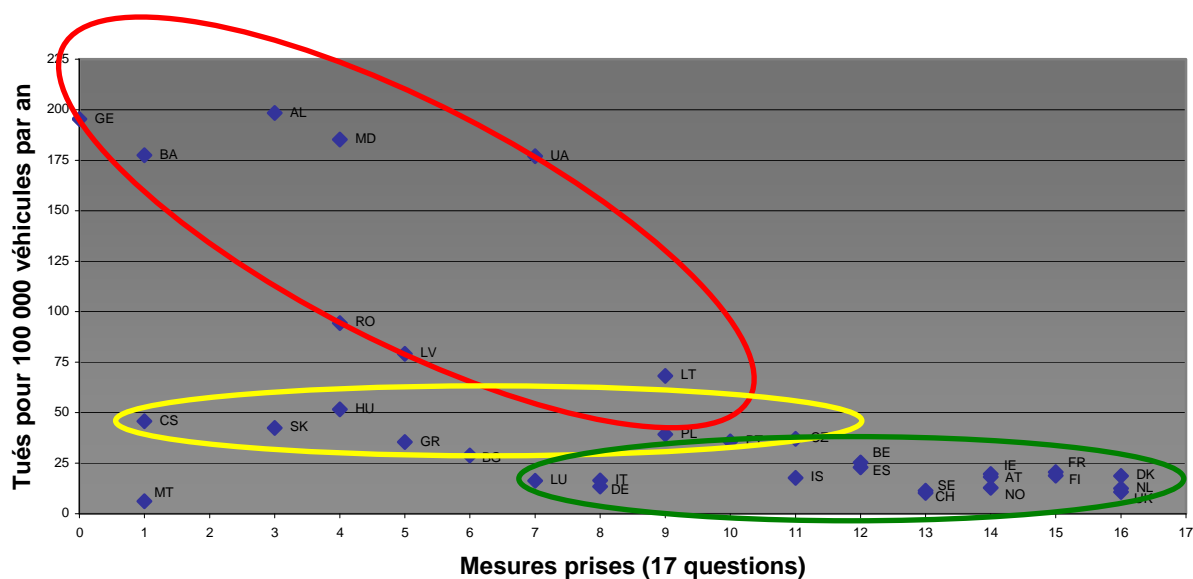


Les graphiques montrent aussi jusqu'à quel point les différents pays ont progressé dans l'établissement d'une structure et d'un travail de base nécessaires à la réalisation de hauts niveaux de performance en sécurité routière. Par exemple, à la suite de la fixation de l'objectif de -50%, afin d'aider chaque Etat membre à définir et mettre en œuvre sa propre carte routière pour réaliser cet objectif, la CEMT a dressé un cadre complet de 17 éléments qui donnent un large panorama sur la manière de gérer le travail en sécurité routière. Le Graphique 6, réalisé selon les résultats du questionnaire adressé aux pays Membres, montre que les progrès dans la mise en œuvre de ces éléments varient beaucoup.

Les réponses au questionnaire font ressortir une grande diversité de situations au niveau des structures institutionnelles et de l'organisation des travaux sur la sécurité routière menés dans les différents pays Membres. Il est tout à fait évident que plusieurs pays Membres ont un travail assez considérable à accomplir pour renforcer leur système de gestion de la sécurité routière afin d'améliorer leurs piètres résultats dans ce domaine. Dans de nombreux pays, les décideurs politiques et l'opinion sont encore trop peu conscients de l'ampleur et de l'urgence du problème. La répartition des rôles et des responsabilités entre les ministères et les différentes instances aux niveaux national, régional et local n'est pas toujours explicitement définie. Si de nombreux pays ont adopté des plans d'action pour améliorer la sécurité routière et des objectifs chiffrés de réduction des accidents, ces plans, bien souvent, ne sont pas assortis de mesures de financement suffisantes et ne prévoient pas de contrôle et de suivi des résultats. Les systèmes de mise en œuvre, y compris l'appareil juridique, administratif et technique correspondant, se caractérisent par une absence d'efficacité et un manque de financement. Dans de nombreux pays, l'ampleur et la nature du problème ne peuvent être correctement évaluées en raison de l'insuffisance du travail de collecte des données sur les accidents et de l'impossibilité, pour les experts en sécurité, d'accéder aux statistiques sur les accidents et aux statistiques des hôpitaux. Seuls quelques pays procèdent à la collecte d'indicateurs de performance en matière de sécurité (taux de dépassement des limitations de vitesse, taux d'alcoolémie et taux de port de la ceinture de sécurité), autrement dit : un grand nombre de pays ne disposent pas d'informations sur l'ampleur et le caractère de leur problème de sécurité routière.

C'est pourquoi l'évolution de la mortalité routière dans de nombreux pays Membres n'est pas de nature à permettre d'atteindre l'objectif de réduction de la CEMT. Bien au contraire, par suite de l'insuffisance de mesures correctives et de l'augmentation du taux de motorisation, on constate que, dans bon nombre de pays, les taux de mortalité routière stagnent, voire augmentent de manière alarmante. Le Graphique 7 montre un lien direct entre la manière dont les 17 éléments du cadre CEMT ont été mis en œuvre et le nombre de décès par véhicule pour chaque pays donné.

Graphique 7. Corrélation entre la mise en œuvre des éléments de sécurité routière et les niveaux de mortalité routière



Vu d'une autre manière, le Tableau 1 révèle les réductions annuelles de la mortalité routière dans les pays Membres de la CEMT depuis 2000, ainsi que la réduction annuelle nécessaire à partir de 2005 pour atteindre l'objectif -50% au niveau national.

Cette information ne signifie pas que les objectifs ne peuvent pas être atteints. Cette liste montre plutôt qu'un travail substantiel doit encore être fait pour toute la région CEMT et requiert des efforts exceptionnels au cours des prochaines années. Les chapitres suivants décrivent deux lignes d'actions parallèles où le travail peut débuter immédiatement afin de réaliser l'objectif. En même temps, les initiatives décrites doivent être vues comme des éléments essentiels de n'importe quel effort entrepris par les gouvernements pour atteindre de hauts niveaux globaux de sécurité routière.

Tableau 1. **Taux annuel moyen de réduction (augmentation) de la mortalité routière depuis 2000 et réduction annuelle moyenne nécessaire pour atteindre l'objectif de la CEMT (pays Membres de la CEMT uniquement)**

Réduction annuelle moyenne nécessaire pour atteindre l'objectif -50% entre 2000 et 2012 : -5.60%

Pays	Tués en 2000	Tués en 2004	Réduction annuelle moyenne (ou augmentation) observée en 2000-2004	Réduction annuelle moyenne à partir de 2005 pour atteindre l'objectif de -50% en 2012
Azerbaïdjan	596	811	8.0%	-11.8%
Ukraine	5200	6966	7.6%	-11.6%
Géorgie	500	637	6.2%	-11.0%
Lituanie	641	752	4.1%	-10.1%
Russie	29594	34506	3.9%	-10.0%
Albanie	280	315	3.0%	-9.6%
Turquie *	3941	4428	3.0%	-9.6%
Hongrie	1200	1296	1.9%	-9.2%
Bélarus	1594	1718	1.9%	-9.2%
Moldavie	406	405	-0.1%	-8.3%
Slovaquie	628	608	-0.8%	-7.9%
Roumanie	2499	2418	-0.8%	-7.9%
ERY Macédoine	162	155	-1.1%	-7.8%
Finlande	396	375	-1.4%	-7.7%
Grande Bretagne	3409	3221	-1.4%	-7.6%
Bulgarie	1012	943	-1.7%	-7.5%
République	1486	1382	-1.8%	-7.5%
Croatie	655	608	-1.8%	-7.4%
Serbie	1048	953	-2.3%	-7.2%
Pologne	6294	5712	-2.4%	-7.2%
Irlande	415	374	-2.6%	-7.1%
Autriche	976	878	-2.6%	-7.1%
Lettonie	588	516	-3.2%	-6.8%
Slovénie	313	274	-3.3%	-6.8%
Suisse	592	510	-3.7%	-6.6%
Italie	6649	5625	-4.1%	-6.4%
Estonie	204	170	-4.5%	-6.2%
Espagne	5776	4741	-4.8%	-6.0%
Suède	591	480	-5.1%	-5.9%
Belgique	1470	1163	-5.7%	-5.6%
Grèce	2037	1619	-5.6%	-5.6%
Allemagne	7503	5842	-6.1%	-5.4%
Norvège	341	259	-6.6%	-5.1%
Pays-Bas	1082	804	-7.2%	-4.8%
Danemark	498	369	-7.2%	-4.8%
Portugal	1860	1294	-8.7%	-4.0%
France	8079	5530	-9.0%	-3.8%
Luxembourg	76	49	-10.4%	-3.1%
Arménie	214	Pas de données		
Bosnie	Pas de données			
Islande	32	23	Chiffres trop petits	
Liechtenstein	3	1	Chiffres trop petits	
Malte	15	13	Chiffres trop petits	

Source : *Statistiques CEMT et IRTAD*

* *Pour la Turquie, données des tués sur le réseau routier géré uniquement par EGM.*

3. Les éléments essentiels de la sécurité routière

Les accidents de circulation routière ne relèvent pas de la fatalité ou du destin – ils sont le produit des circonstances et du comportement, et exigent donc la prévention et l'atténuation du problème. Des changements fondamentaux dans les approches du problème de la sécurité routière demandent de nombreuses années d'efforts concertés, impliquant la création et la mise en œuvre d'une législation et de réglementations, requérant des efforts de consultation et de communication pour permettre une acceptation commune de ces lois et règlements. Mais ceci ne veut pas dire que des actions ne peuvent pas être réalisées à court terme. Des réductions immédiates du nombre de décès sur les routes peuvent être réalisées dans le cadre des mesures existantes, en se concentrant sur les facteurs qui sont bien connus pour être les causes premières ou les facteurs aggravants dans les accidents de la route. Une mise en œuvre agressive peut être nécessaire, tout comme de nouveaux règlements et des modifications de l'infrastructure, ce qui peut se faire sur la base des législations existantes et en fonction des niveaux de sensibilisation publique.

Pour commencer, tout devrait être fait pour s'attaquer aux « 3 grandes » causes d'insécurité routière – la vitesse, l'alcool et les dispositifs de retenue. Ces facteurs continuent d'être un problème majeur, même dans les pays où les niveaux de sécurité routière sont relativement élevés, et ils devraient être sujets à une mise en œuvre stricte et proactive. De la même manière, la législation qui concerne le port de casques pour les motocyclistes devrait être appliquée. Ce sont les causes les plus abordables où des gains immédiats en terme de vies sauvées, peuvent être obtenus.

Étant donné que la vitesse contribue pour près d'un tiers dans la totalité des accidents, et qu'elle est un facteur aggravant pour tous les accidents, des diminutions de vitesses excessives et inappropriées diminueront aussitôt le nombre de morts et de blessés sur les routes. Il existe tout un ensemble de mesures variées pour réduire les vitesses, y compris des limites de vitesse crédibles, des améliorations de l'infrastructure, le respect et le contrôle des réglementations, l'éducation et les nouvelles technologies. La tolérance humaine à l'impact de la vitesse devrait être un élément central pour déterminer les lois, les réglementations et l'infrastructure. A court terme, revoir les limites de vitesse, faire appliquer les réglementations existantes et introduire petit à petit de nouvelles technologies peut améliorer la situation de manière significative. Des limites de vitesse qui ne soient pas supérieures à 50 km/h dans les zones urbaines et 30 km/h dans les zones à forte densité piétonnière se sont révélées très efficaces pour réduire le risque d'accident et sa gravité. Les taux d'alcoolémie ne devraient pas dépasser 0.5 g/l et les tests d'alcoolémie devraient être aléatoires, bien visibles et reconnus comme preuve. L'utilisation des ceintures de sécurité devrait être obligatoire aux places avant comme aux places arrière, avec des objectifs de taux de port supérieurs à 90%. Il devrait y avoir une véritable législation sur le port du casque par les motocyclistes. En outre, la mise en œuvre de toutes ces mesures devraient être proactive et reposer sur des indicateurs de performance de sécurité.

Les jeunes conducteurs sont aussi un facteur clef du nombre de décès élevé dans la circulation. Une fois encore, des gains immédiats pourraient être atteints dans ce domaine en agissant selon les problèmes notés ci-dessus. Des contre-mesures pourraient aussi être introduites à court terme dans le système actuel de permis de conduire, telles que des mesures de protection qui limitent l'exposition au risque du conducteur novice alors qu'il acquiert petit à petit de l'expérience. Des exemples comprennent la conduite accompagnée avant l'obtention du permis, des examens plus difficiles et l'introduction de limites supplémentaires immédiatement après l'obtention du permis, de même que des restrictions minimum plus élevées quant au niveau d'alcool autorisé pour les conducteurs débutants.

D'autres thèmes où des actions immédiates pourraient être entreprises comprennent l'amélioration de l'infrastructure, une application plus sévère des règles de sécurité du véhicule, et un traitement strict

des récidivistes. Manifestement, tous les aspects du système de délivrance du permis de conduire et de sanctions doivent être considérés comme légitimes par l'opinion publique, ce qui signifie que toute corruption dans la délivrance des permis ou dans les pénalités encourues devrait être traitée avec la plus grande sévérité.

De plus, les pays pourraient collaborer et s'entraider à la poursuite des objectifs de sécurité routière, en partageant les meilleures pratiques et en participant à des examens par des pairs.

Enfin, d'autres problèmes émergents et croissants devront être traités avant qu'ils ne deviennent des sources majeures de risque en circulation, tels que les drogues, l'utilisation du téléphone portable et d'autres technologies à bord du véhicule. Une attention particulière devrait être portée aux usagers de la route vulnérables, y compris les piétons, jeunes et plus âgés.

L'Annexe A contient une description plus détaillée de quelques-unes des mesures qui pourraient être prises à court terme afin de s'attaquer aux éléments clés de la sécurité routière¹.

4. Établir un cadre permettant d'atteindre des niveaux élevés et durables de sécurité routière

Atteindre des niveaux élevés et durables de sécurité routière à plus long terme n'est pas aisé. Les initiatives en matière de sécurité routière sont fondées sur la poursuite de ce qui est bon pour l'intérêt commun et qui est souvent en conflit avec ce que l'individu perçoit comme son propre intérêt, en ce qu'il le considère comme réduisant sa mobilité et son indépendance qui ont toutes deux un prix élevé. En gardant cela à l'esprit, augmenter la sécurité routière de tous requiert une conduite méthodique et rigoureusement gérée et avant tout efficace et efficiente. Ceci suppose que l'action des gouvernements s'inscrive dans un cadre qui repose sur les trois grands thèmes décrits dans le Graphique 8.

Graphique 8 : Rôle essentiel de la sensibilisation des décideurs politiques et de l'opinion publique dans l'organisation et la gestion des travaux sur la sécurité routière

Le raisonnement qui sous-tend ces trois éléments est le suivant :

- A. *Mieux sensibiliser l'opinion et les groupes clés sur le problème et la nécessité d'agir* : l'acceptation par le public et les acteurs clés de l'importance des mesures de sécurité routière n'est pas un fait acquis. Cependant, cette acceptation, fondée sur la compréhension de la gravité du problème, est exigée comme une condition préalable au succès de toute initiative.
- B. *Mettre en place un cadre d'action organisationnel et institutionnel cohérent* : la mise en œuvre des mesures de sécurité routière devrait répondre à un ordre méthodique, avec des objectifs clairs et une définition précise des responsabilités des différentes parties impliquées.
- C. *Concevoir des systèmes efficaces de financement et de gestion des efforts de sécurité routière* : comme pour toute initiative, les mesures de sécurité routière requièrent un financement adéquat

1. Des rapports de recherche complets sur la *gestion de la vitesse* et sur les *jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces* sont en cours de finalisation par le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports (CCRT) et devraient être disponibles plus tard en 2006. Un autre rapport sur les *cibles ambitieuses de sécurité routière* sera publié l'an prochain. Les points clés de ces projets sont disponibles séparément, dans les documents de référence.

pour être couronnées de succès, même s'il y a de fortes chances d'obtenir des économies substantielles à plus long terme. Il faut noter les succès et les échecs et corriger les mesures en fonction de ces résultats. Les actions doivent être menées d'une manière efficace qui utilise au mieux les ressources.

Il est essentiel de commencer à créer ce cadre immédiatement, afin de permettre d'enregistrer des gains aussitôt que possible et d'établir une structure de base pour des actions futures supplémentaires. Un développement dans le temps et une mise en œuvre du cadre permettront de construire et consolider les gains enregistrés en agissant immédiatement dans les domaines décrits ci-dessus. En outre, les actions entreprises par rapport à ce cadre entraîneront des gains à court terme qui seront le résultat d'une conscience accrue des problèmes de sécurité routière, tant au niveau de l'opinion que des décideurs et des représentants du gouvernement.

De nombreux pays ont déjà fait des efforts substantiels dans la mise en œuvre de ce cadre et chacun devra considérer où des efforts doivent être faits pour compléter ce processus. Il se peut que d'autres ne fassent que commencer. C'est pourquoi, afin de réaliser l'objectif de la CEMT de -50%, comme les objectifs fixés au niveau national, il est important que les pays coopèrent afin d'assurer les meilleurs niveaux possibles de sécurité routière sur le plan international. Ceci implique la volonté de partager les meilleures pratiques avec les autres pays Membres et d'identifier les domaines où un travail supplémentaire est requis, par exemple au moyen d'examen réguliers, au niveau national et international, des résultats en sécurité routière.

Les trois éléments du cadre sont décrits plus en détail, comme suit :

A. Mieux sensibiliser

1. Sensibiliser les acteurs politiques et donner l'impulsion politique nécessaire

La volonté politique aux plus hauts niveaux est essentielle au succès des actions menées en faveur de la sécurité routière. Les Présidents, les Premiers Ministres et les Parlements, tout comme les Ministres des transports, doivent mettre leur priorité sur les actions et les ressources nécessaires à la sécurité routière.

Cependant, de nombreux facteurs atténuent la position dominante déjà prise aux niveaux politiques et administratifs, y compris un agenda politique surchargé, l'impopularité vraisemblable des mesures à prendre, des laps de temps très longs requis avant que les interventions ne produisent des effets, le bas niveau de sensibilisation du public sur les risques en sécurité routière et les mesures potentiellement efficaces, l'existence d'intérêt commerciaux qui ne se préoccupent pas fortement de la sécurité routière et la possibilité que les opposants politiques et les media cherchent à capitaliser sur l'impopularité des mesures proposées.

A l'opposé de ce contexte, la volonté d'agir du gouvernement dépendra de la manière dont la sécurité routière marquera les esprits, de l'engagement personnel du(es) Ministre(s) responsable(s) et des chefs, et de l'existence d'une administration compétente qui ait la confiance du gouvernement.

L'administration, pour sa part, a besoin de comprendre les réalités pratiques et les exigences des décisions politiques, de mobiliser la sensibilité de la communauté aux risques et aux solutions par une implication massive de tous les acteurs et par des initiatives permettant d'aboutir à des solutions « gagnant-gagnant » de concert avec d'autres objectifs politiques, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la congestion, de mettre en œuvre des campagnes d'information du public bien pensées et pertinentes, de développer des occasions d'affaires qui soient saines pour les

investissements en sécurité routière et fondées sur une recherche qui a fait ses preuves, de soutenir de manière efficace le niveau politique, au jour le jour et en recherchant une haute qualité de services et des conseils proactifs et de susciter le développement de ressources humaines qualifiées dans le domaine de la sécurité routière.

Des exemples d'impulsion politique en sécurité routière comprennent :

- La dédicace à la sécurité routière de la journée mondiale de la santé des Nations Unies en 2004, comprenant la participation directe du Secrétaire Général des Nations Unies, Kofi Annan, de plusieurs Chefs d'État du monde et chefs d'institutions internationales et de Ministres des transports du monde entier.
- La déclaration du Président français Jacques Chirac le 14 juillet 2001 faisant de la sécurité routière l'un des trois grands axes d'action de son mandat.
- Le discours du Président Poutine devant le Conseil d'État en 2005, dans lequel il remarquait que « en Russie, environ 100 personnes meurent chaque jour dans des accidents de la route. Les causes sont bien connues et il nous faut mettre en œuvre un ensemble de mesures propres à nous permettre de remédier à cette terrible situation ».
- Le discours du nouvel an prononcé en 1973 par le Président finlandais Kekkonen, qui a déclenché la première campagne d'envergure en faveur de la sécurité routière.
- L'accent mis sur la sécurité routière, tant au niveau national qu'international, par le Secrétaire d'État américain Norman Mineta.
- Les Résolutions adoptées par l'Assemblée Générale des Nations Unies, y compris la Résolution A/RES/60/5 du 26 octobre 2005 sur l'amélioration générale de la sécurité routière.

2. Mieux sensibiliser l'opinion publique

Les citoyens doivent être sensibilisés à la réflexion sur la sécurité routière, grâce à des campagnes ciblées sur des problèmes et des groupes spécifiques. Des initiatives couronnées de succès exigent une consultation adéquate des acteurs et de la communauté, des calendriers de mise en œuvre suffisamment longs pour être efficaces et gagner l'intérêt politique, des objectifs qu'il soit possible d'atteindre, des stratégies fondées sur les preuves de la recherche, et une responsabilisation du monde politique et de l'administration.

Les stratégies les plus efficaces sont souvent développées d'une manière ouverte, par consultation, y compris en sollicitant l'opinion publique pour des commentaires. Lorsque des actions sont entreprises, le suivi actif de l'efficacité des mesures, les réactions de l'opinion publique et les tendances des accidents, ainsi que le degré de réactivité rapide du gouvernement en cas d'échec, sont des indicateurs importants pour l'opinion publique de la responsabilisation et de l'engagement vis-à-vis de cette stratégie.

Des organisations pertinentes du secteur privé comme les industries automobiles ou les assurances, devraient être complètement engagées dans la tâche visant à réduire le nombre de victimes d'accidents de la route. L'implantation et la participation d'organisations non gouvernementales actives représentant les usagers de la route vulnérables, les victimes et la société en général devraient être encouragés et jouer un rôle clef dans le maintien d'une attention politique et journalistique aux problèmes de sécurité routière.

Parmi les exemples, figurent :

- Au Royaume-Uni, le *Parliamentary Advisory Council on Transport Safety* (PACTS : Conseil consultatif parlementaire pour la sécurité des transports) comprend des parlementaires, des experts, des associations très impliquées dans l'amélioration de la sécurité routière. Il s'emploie à diffuser les statistiques sur les accidents de la route et contribue à faire accélérer l'adoption de mesures essentielles pour la sécurité routière, notamment le port obligatoire de la ceinture de sécurité et les mesures de limitation de vitesse (www.pacts.org.uk). La campagne *Think!* mise en œuvre depuis plusieurs années au Royaume-Uni a déjà permis de disperser toute une série de conseils à l'intention des usagers de la route (www.thinkroadsafety.gov.uk).
- Mothers Against Drunk Driving (MADD), (les mères contre l'alcool au volant). Cet organisme regroupe des personnes déterminées à mettre fin à la conduite sous l'emprise de l'alcool et à apporter leur aide aux victimes d'accidents de la route causés par l'absorption d'alcool. Il est très actif aux États-Unis et au Canada (www.madd.org).
- Aux États-Unis aussi, des organisations privées représentant les industries automobiles et les assurances et des conducteurs ont collaboré avec le gouvernement fédéral et MADD et développé une initiative « Road Ready Teens » qui se concentre sur les jeunes conducteurs (www.roadreadyteens.org).
- La campagne « BOB » vise à sensibiliser l'opinion aux dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool en mettant l'accent sur la responsabilité du conducteur. Un membre du groupe doit rester sobre pendant toute la soirée et raccompagner les autres. Cette campagne a été adaptée dans d'autres pays Membres de l'UE (www.bob.be/index.htm).

B. Mettre en place un cadre d'action cohérent pour les mesures de sécurité routière

3. Définir clairement les orientations et les responsabilités

Les programmes de sécurité routière sont caractérisés par le nombre et la diversité des institutions impliquées dans leur mise en œuvre. L'implication inadéquate des agences et des acteurs pertinents pour coordonner leurs efforts réduira l'efficacité des mesures de prévention.

Afin de travailler efficacement, il est essentiel de définir clairement les rôles et les responsabilités aux niveaux institutionnel et organisationnel et de mettre en place les structures nécessaires pour en assurer la coordination aux niveaux national, régional et local. Il est conseillé de créer un organe intergouvernemental chargé de coordonner les différentes activités menées en faveur de la sécurité routière, de conseiller et de rechercher des prises de décision des différents Ministres concernés. En outre, il faut définir un organisme responsable qui joue le rôle essentiel de coordination des actions et qui soit garant de l'implication de tous les acteurs.

Des exemples de cela comprennent, entre autres :

- Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) en France : présidé par le Premier Ministre, ce Comité rassemble tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière : transports, intérieur, défense, justice, santé, éducation, recherche, finances. Le Comité se réunit plusieurs fois par an et son secrétaire est le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Directeur de la sécurité et de la circulation routières au sein du Ministère des Transports.

- Des mécanismes de partage existent en matière de sécurité routière (en partie pour englober les sous-objectifs fixés pour les régions) : Pays-Bas, Suède et Royaume-Uni.

4. Définir une vision et une stratégie de sécurité routière

Une « vision » formelle, bien établie et une stratégie bien définie pour la sécurité routière confirment l'engagement du gouvernement et aident ainsi à la fixation d'objectifs spécifiques et à l'allocation des ressources. De telles visions et stratégies devraient faire de la sécurité routière une pré-condition pour une mobilité durable et devrait fournir à tous les acteurs une philosophie commune visant à accroître la sécurité. La sécurité routière devrait aussi faire partie intégrante de la politique générale des transports, y compris par la définition de grandes lignes d'action.

Des exemples de cela comprennent, entre autres :

- La campagne « Vision zéro » (Suède et plusieurs États membres de l'UE) associe éthique, biomécanique, gestion de l'environnement et pragmatisme.
- La campagne Sécurité durable (Pays-Bas) est fondée sur une approche similaire. L'examen et l'approbation du Parlement ont stimulé un débat public et préparé la voie à l'obtention de résultats positifs.
- L'approche « système sûr » de l'Australie, qui ressemble aux approches de la Suède et des Pays-Bas.
- La « vision sécurité routière 2010 » du Canada, qui demande au Canada d'avoir les routes les plus sûres du monde.

5. Fixer des objectifs chiffrés

Pour aller vers des actions concrètes et gagner le soutien du public, des politiques et de l'administration, il faut définir des objectifs de sécurité intermédiaires et à long terme. Ces objectifs doivent être ambitieux mais réalistes, afin de répondre aux préoccupations des différents acteurs et de les inciter à l'action. Les objectifs devraient comprendre des chiffres concrets de réduction du nombre de tués ou de blessés et si possible, se concentrer sur des groupes d'utilisateurs de la route spécifiques. Les calendriers devraient être appropriés pour permettre de réaliser des actions à plus long terme mais elles devraient aussi être compensées par des actions qui permettraient d'obtenir des résultats plus rapidement.

Des exemples de cela comprennent :

- « Réduction de 50 % des décès dus aux accidents de la route entre 2000 et 2010 » (Commission Européenne, Autriche et plusieurs États membres de l'UE).
- « Réduction de 50 % du nombre d'enfants tués ou gravement blessés dans des accidents de la route d'ici 2010 (par rapport à la moyenne pour 1994-98) » (Royaume-Uni).
- « Réduction de 10 % de la proportion de blessés dans des accidents de la route (blessés légers pour 100 millions de véhicules-km) » (Royaume-Uni).

- De nombreux Membres de la CEMT ont des objectifs nationaux, mis à part l'objectif propre de la CEMT. Les différents objectifs nationaux et sous objectifs des pays Associés sont décrits ci-dessus dans la partie 2.

6. Définir un programme d'action

Pour accompagner les objectifs quantitatifs, il devrait y avoir un programme concret d'action, comprenant des actions spécifiques à mener et des affectations de ressources. Ceci implique généralement des programmes d'actions concrètes à l'horizon de 5 à 10 ans selon les lignes générales décrites dans la stratégie et comportant, si nécessaire, des volets régionaux.

Pour être efficaces, les programmes d'action doivent être issus d'une bonne compréhension des problèmes qui se posent, ce qui, à son tour, dépend d'une analyse de haute qualité des données disponibles des accidents et des tendances. Une base de données complète et précise est essentielle pour rendre tout cela faisable.

Des exemples de cela comprennent le programme britannique de sécurité routière (www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_504644.hcsp) et le programme autrichien de sécurité routière (www.kfv.at/index.php?id=452).

C. Concevoir des systèmes efficaces de financement et de gestion des efforts en sécurité routière

7. Disposer de financements suffisants

Il est essentiel de répartir les ressources en tenant compte du rapport coût-efficacité ; éviter de laisser les médias et l'opinion orienter à eux seuls les actions destinées à l'amélioration de la sécurité routière, car ils ont tendance à cibler les aspects les plus spectaculaires, ce qui n'a guère d'incidence sur la réduction du nombre de tués ou de blessés.

Cependant, les décideurs devraient se préparer à l'attention des médias à sensation qui se concentrent sur des cas individuels, où les coûts ne conduisent pas à des diminutions importantes des accidents car ils jouent sur la résistance de l'opinion publique aux mesures de sécurité routière.

L'une des difficultés auxquelles les juridictions doivent faire face est leur incapacité à tracer et à suivre les effets des dépenses de sécurité routière. Très peu, si ce n'est aucune information précise n'est disponible sur le financement des mesures de sécurité routière de chaque gouvernement pris individuellement. Les gouvernements et leurs départements devraient être prêts à identifier le montant de financement de sécurité routière fourni en termes absolus et comme proposition de leur budget et du PIB global. En outre, l'allocation de ressources à des mesures préventives devrait être comparée au financement des activités requises pour traiter des conséquences des accidents de la route, telles que celles relatives à la santé publique, aux problèmes juridiques, à la réparation et au remplacement des biens endommagés, etc.

8. Assurer un système de suivi continu des progrès accomplis

Les progrès doivent être enregistrés et tout échec noté et immédiatement rectifié. C'est pourquoi il est important de suivre et d'évaluer, de manière régulière, les résultats intermédiaires des mesures prises pour atteindre les objectifs. En outre, l'évaluation systématique des programmes fournis donnera des informations critiques et des perspectives nouvelles qui permettront l'affinement des futurs programmes et la quantification des bénéfices réalisés, qui pourront ensuite être publiés et permettront d'assurer et de

maintenir le soutien public. Pour assurer l'acceptation des résultats par le public, il est conseillé de confier à un organisme indépendant ces tâches de suivi et d'évaluation.

Des exemples de ceci comprennent :

- La France publie un baromètre mensuel d'indicateurs de sécurité routière sur Internet :
www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/observatoire/conjoncture/index.html
- Le Canada produit des rapports annuels sur sa vision 2010 de la sécurité routière.

9. Mettre en place des systèmes efficaces d'application des réglementations

Il faut faire en sorte que les dispositions législatives et réglementaires adoptées pour remédier aux causes principales de l'insécurité routière, en particulier la vitesse, la consommation d'alcool et le non port de la ceinture de sécurité, soient effectivement appliquées. Cela suppose une rationalisation de l'ensemble du dispositif réglementaire, administratif et technique ainsi que l'acquisition d'équipements modernes de contrôle. Il faudrait aussi envisager la mise en place de systèmes de points de pénalité pour permettre de poursuivre les contrevenants récidivistes.

Des exemples de ceci incluent, entre autres :

- La mise en place d'un système entièrement automatisé de contrôle de la vitesse en France (caméras numériques, reconnaissance automatique des plaques minéralogiques et consultation automatique à distance du fichier des immatriculations et des permis de conduire) s'est accompagnée d'une transformation majeure du cadre juridique français, les automobilistes étant désormais pleinement responsables de la plupart des infractions commises avec leur véhicule. De ce fait, le taux de mortalité routière a baissé en moyenne de 12 % par an entre 2001 et 2004.
- Au Royaume-Uni, l'installation de radars fixes entraîne actuellement une diminution de 50 % du nombre de tués et de blessés graves dans certains endroits où les accidents étaient fréquents.
- Contrôle de temps de parcours en Autriche et aux Pays-Bas : une nouvelle technologie de contrôle de vitesse, fondée sur le calcul de la vitesse moyenne de chaque véhicule circulant sur une distance déterminée, généralement plusieurs kilomètres. Des images vidéo, portant la mention de l'heure, sont prises au moment où le véhicule arrive sur le tronçon contrôlé et au moment où il en sort, et la vitesse moyenne est calculée après comparaison des images. Ce système a permis de réduire sensiblement les encombrements, la vitesse et les accidents (www.asfinag.at/sicherheit/section_control.htm).
- Des examens d'haleine aléatoires en Australie et dans d'autres pays ont prouvé qu'ils donnaient de très bons résultats pour réduire le nombre d'accidents et de décès liés à l'alcool, en particulier lorsqu'ils étaient combinés avec des campagnes de communication persuasives.
- La législation britannique fait de la conduite sous l'emprise de la drogue un délit semblable à celui de conduire sous l'emprise de l'alcool. Elle interdit aussi de refuser des examens sur la présence de drogue et le Code de pratique de 2004 donne les détails de ces examens et de la formation requise pour les policiers.

Conclusions

Ce rapport a décrit les défis que les pays Membres de la CEMT doivent relever s'ils veulent atteindre l'objectif de la CEMT d'une diminution de 50% de la mortalité routière entre 2000 et 2012, établi lors de la session ministérielle de Bucarest en 2002, ainsi que de nombreux objectifs nationaux similaires.

Les défis sont considérables, surtout dans certaines régions et quelques pays Membres en particulier, et c'est seulement par des actions urgentes et concertées que les progrès requis pourront être réalisés. Ceci devrait impliquer une approche à deux niveaux, attaquant les causes fondamentales et connues de la mortalité routière, tout en établissant le cadre nécessaire pour de hauts niveaux de sécurité routière durables. De plus, même si les niveaux de mortalité peuvent être plus élevés dans certains pays, le défi global est un défi collectif et les États membres devraient agir à la fois sur le plan national et en coopération les uns avec les autres à la poursuite de cet objectif global de réduire l'impact du transport routier sur la vie humaine, sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT.

ANNEXE A

**MESURES À COURT TERME POUR S'ATTAQUER
AUX ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

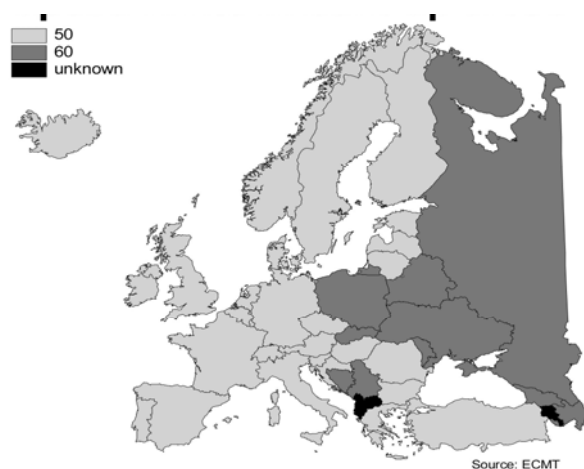
La troisième partie met l'accent sur les nombreux éléments essentiels de la sécurité routière qui devraient être traités systématiquement lors d'une initiative prise pour réduire le nombre de morts et de blessés. Ces éléments correspondent aux facteurs principaux les plus courants à l'origine des accidents ou qui en augmentent la gravité.

Ce qui suit est un aperçu des actions qui pourraient être prises à court terme pour obtenir des résultats dans ces domaines, en terme de diminution du nombre de décès. Les rapports de recherche sur la *gestion de la vitesse et les jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces* sont en cours d'achèvement au Centre Conjoint CEMT/OCDE sur la Recherche dans les Transports (CCRT) et devraient être disponibles ultérieurement en 2006. Un autre rapport sur les *cibles ambitieuses de sécurité routière* sera terminé l'an prochain. Les éléments des premières conclusions de ces projets sont disponibles séparément.

1. S'attaquer au problème de la vitesse

La vitesse est au cœur de la problématique des accidents de la circulation et l'on s'accorde à reconnaître qu'elle est l'élément le plus déterminant de la sécurité routière. Les accidents liés à la vitesse comptent pour près de 30% de la mortalité routière. Le taux de décès peut être très fortement diminué en réduisant les vitesses des véhicules. Par exemple, en réduisant les vitesses de 5%, on peut espérer réduire les accidents entraînant des blessés de près de 10% et les accidents mortels de 20% - et ceci, quasi immédiatement.

Comme on le voit dans le Graphique 9, dans certains pays Membres de la CEMT, la limitation de vitesse reste fixée à 60 km/h dans les zones urbaines. Et pourtant, le nombre de piétons tués par des véhicules dans ces zones atteint des niveaux intolérables pour ces pays. Il est fortement recommandé de réduire la vitesse maximale dans les zones urbaines pour la ramener à la norme de 50 km/h observée de facto dans les pays

Graphique 9. Limites de vitesse dans les agglomérations

de l'UE, comme l'avait déjà suggéré la CEMT dans sa recommandation de 1996 sur la modération de la vitesse. Compte tenu de cette limite, des limites inférieures peuvent être fixées, en général 30 km/h, sur les voies d'accès et dans les zones résidentielles. Les aménagements routiers comme les dos d'âne et les chicanes sont des moyens communément utilisés pour contraindre les conducteurs de véhicules à respecter ces limitations.

Gestion de la vitesse sur le réseau routier rural

Il convient de s'assurer que les limites maximales de vitesse autorisée sur les routes rurales sont conformes à celles des pays les plus performants en matière de sécurité routière : ces limites varient généralement entre 70 et 90 km/h sur les routes rurales à une seule voie et entre 110 et 120 km/h sur les routes à deux voies non urbaines et les autoroutes.

Toute une série de mesures d'aménagement du réseau s'impose afin d'encourager le respect des vitesses indiquées et de signaler clairement les dangers. C'est ainsi qu'il faut prévoir des dispositions concernant le trafic lent et les usagers de la route vulnérables ; des voies de dépassement ainsi que des voies de dégagement pour les véhicules qui doivent couper une voie où les véhicules arrivent en sens inverse ; des séparateurs médians pour éliminer les risques de collision frontale sur les tronçons particulièrement dangereux ; des carrefours giratoires et enfin, l'élimination systématique des obstacles qui se trouvent en bordure des routes comme les arbres, les poteaux électriques et autres éléments rigides.

Application efficace des limitations de vitesse

Il est fortement recommandé de mettre en place des dispositifs efficaces pour faire respecter les limitations de vitesse et de recourir à cette fin aux technologies et aux méthodes modernes de contrôle. On dispose de preuves abondantes montrant qu'une réduction de la vitesse moyenne débouche sur une réduction appréciable du nombre d'accidents et de tués sur les routes. Plusieurs études montrent qu'une réduction de la vitesse moyenne de 1 km/h réduit les accidents de 2 à 4% et le nombre de tués de 5%. Le respect par les conducteurs des limites de vitesse imposées présente donc une importance vitale. Il importe de fixer des amendes crédibles et de mettre en œuvre les moyens nécessaires à leur recouvrement. Cela suppose de rationaliser l'ensemble du cadre réglementaire et administratif du processus de répression des infractions.

Indicateurs de performance en matière de sécurité routière : vitesse

Il est recommandé de procéder, de manière régulière, à des mesures de la répartition des vitesses, des vitesses moyennes, et du pourcentage de conducteurs qui dépassent les limitations de vitesse affichées sur les différents types de routes. Ces indicateurs constituent un point de départ nécessaire pour une intervention.

2. Réduire les accidents de la route dus à l'absorption d'alcool

Plusieurs études approfondies montrent que la conduite sous l'influence de l'alcool (ou de drogues, ou des deux ensemble) est l'une des causes importantes des accidents mortels.

Revoir les taux d'alcoolémie

Le taux de 50 mg/100 ml est généralement accepté comme la norme dans les pays européens et il est recommandé par l'UE pour les conducteurs en général, ainsi que par la CEMT dans sa Résolution n° 46 de 1993. Certains pays imposent des taux plus bas, comme la Suède et la Norvège

(20 mg/100 ml). Les limites pour les jeunes conducteurs débutants (voir après) ou les conducteurs professionnels devraient être aussi près de 0 que possible.

Procéder à un dépistage par alcootest : a) de manière très visible ; b) de manière aléatoire ; c) ayant force probante

Nul ne conteste que les dépistages par alcootest effectués de manière aléatoire et très visible à des points de contrôle situés au bord de la route, assortis de campagnes de publicité percutantes, comptent parmi les moyens les plus efficaces d'obtenir une réduction du taux de mortalité routière due à l'alcool. Il est recommandé, afin d'améliorer l'efficacité des opérations de police, d'autoriser les alcootests sans qu'il soit nécessaire d'avoir observé au préalable un comportement suspect. Il est recommandé de lier le refus de subir un alcootest au retrait du permis de conduire. Par ailleurs, il est hautement recommandé que l'alcootest ait force probante afin de rendre inutile des examens médicaux plus complexes.

Indicateurs de performance de sécurité : alcool

Les contrôles effectués en bord de route sont nécessaires pour déterminer le nombre de conducteurs sous l'influence de l'alcool lorsque la circulation est normale et pour mesurer les performances. Ces contrôles sont généralement effectués durant les heures où la consommation d'alcool est plus importante et de nombreux pays pratiquent ce type de contrôles.

3. Renforcer le port de la ceinture de sécurité

Les études sur les accidents de la route montrent que le port de la ceinture de sécurité permet de réduire de plus de moitié les risques d'accidents mortels.

Rendre obligatoires l'équipement en ceinture de sécurité et son port

Il convient de s'assurer que tous les sièges des nouvelles voitures sont équipés de ceintures de sécurité et en rendre le port obligatoire à tout moment. Il faut aussi éviter d'accorder des dérogations à certaines catégories professionnelles comme les policiers, les chauffeurs de taxis, de camions ou d'ambulances.

Associer campagnes de publicité et contrôles

Les études ont montré que les contrôles peuvent permettre de renforcer notablement le port de la ceinture de sécurité s'ils répondent à certaines conditions. Ces contrôles doivent être ciblés sur les conducteurs à risques, être très visibles, clairement annoncés, menés sur des périodes suffisamment longues et répétés plusieurs fois dans l'année. Les études montrent que le rapport coût-efficacité de telles campagnes est très favorable. Il est donc recommandé de mettre en place des programmes associant campagnes de publicité et contrôles afin de développer l'utilisation de la ceinture de sécurité.

Indicateurs de performance de sécurité : port de la ceinture de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants

Les taux de port de la ceinture de sécurité et d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants doivent être mesurés, sur une base annuelle, et des objectifs doivent être fixés pour les améliorer. Les taux les plus élevés observés à ce jour dans les pays européens dépassent 90 % pour les sièges avant et plus de 80 % pour les sièges arrière. Les contrôles de police devraient noter dans les rapports d'accidents si les ceintures de sécurité étaient portées et si les enfants étaient dûment protégés.

4. Empêcher les jeunes conducteurs de se tuer eux-mêmes et de tuer d'autres personnes

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les jeunes. Les jeunes conducteurs sont impliqués dans plus de 20% de tous les accidents de la route mortels.

Réduire l'exposition au risque pendant la période clef de l'apprentissage

Les conducteurs débutants devraient faire l'objet d'exercices pratiques accompagnés de haut niveau et bien gérés, avant d'être autorisés à conduire seul. La période qui suit immédiatement l'obtention du permis est sujet à haut risque et devrait donc justifier des restrictions protectrices qui seraient progressivement enlevées, au fur et à mesure que le débutant gagne de l'expérience. En particulier, les conducteurs débutants devraient être soumis à des taux d'alcoolémie minima (par exemple 20 mg/100 ml). Des examens plus sévères réduiront aussi le nombre de jeunes conducteurs sans préparation sur les routes. N'importe quel abaissement de l'âge minimum pour conduire entraînera davantage de décès.

Mettre en œuvre la législation et les réglementations routières de manière vigoureuse

Le succès des mesures de prévention liées au système de permis dépendra de la mise en œuvre effective des réglementations de la circulation routière, en particulier en ce qui concerne la vitesse, l'alcool et le port de la ceinture.

Entreprendre des campagnes de communication persuasives

D'autres initiatives, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures, devraient être accompagnées par des campagnes de communication persuasives, visant à expliquer le raisonnement ayant conduit à ces mesures et à modifier les attitudes vis-à-vis de la sécurité routière. Il convient de noter que les attitudes bonnes pour la sécurité routière sont en général obtenues bien avant l'âge de conduire et sont souvent susceptibles d'être influencées par des modèles de référence.

Éviter d'aller vers des modes de transport plus dangereux

Les conditions d'obtention du permis de conduire ne devraient pas amener les conducteurs potentiels à se tourner vers des modes moins sûrs, en particulier les deux-roues motorisés. Pour éviter cela, les conditions d'obtention des permis deux-roues, y compris l'âge minimum, devraient être aussi sévères.

5. Maîtriser les problèmes d'infrastructures

La rapidité de la croissance économique et industrielle que connaissent actuellement bon nombre de pays de la CEMT, en particulier les États baltes et les pays de la CEI, ainsi que le développement anarchique des zones résidentielles, commerciales et industrielles posent de nouveaux problèmes pour la gestion de la sécurité routière. Pour faire face à l'augmentation des flux de trafic, il est souvent nécessaire de transformer des routes nationales en autoroutes sans pouvoir offrir d'autres itinéraires, ni de dispositifs de protection pour les usagers vulnérables et les transports publics, une pratique qui est régulièrement à l'origine d'accidents causant un nombre considérable de morts parmi les personnes autres que les automobilistes. Il est donc hautement prioritaire pour l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport d'assurer une séparation entre les piétons et la circulation routière, lorsque que la vitesse dépasse 30 km/h dans les villes, les villages ainsi qu'à leurs abords.

6. Coopération internationale

Il est clair que les niveaux de sécurité routière diffèrent selon les caractéristiques spécifiques des pays. De nombreux pays doivent relever des défis plus grands, fondés sur une croissance économique et une motorisation rapides, combinées à des cadres juridiques et des infrastructures qui n'étaient pas prévus pour la circulation actuelle. Pour cette raison, il est important de coopérer, par le biais d'organisations comme la CEMT, pour assurer que les meilleurs niveaux possibles et que les bonnes pratiques internationales sont universellement reconnus.

La CEMT a réalisé avec succès des examens par des pairs de politique de sécurité routière dans des pays Membres, en commençant par la Lituanie (2003) et la Russie (2005). Au cours d'un tel examen, une équipe internationale d'experts en sécurité routière, après une analyse approfondie des informations statistiques ainsi que des dispositifs institutionnels et organisationnels, visite le pays, inspecte les sites techniques, interviewe des décideurs et des praticiens de tous niveaux. Il en résulte un ensemble de recommandations préparées et discutées avec le pays demandeur. Que ce soit dans le cas de la Lituanie ou dans celui de la Russie, le travail de l'équipe des pairs a entraîné un développement favorable qui a placé la sécurité routière haut dans les priorités des gouvernements. La CEMT encourage les États membres à s'impliquer dans le processus d'examen par des pairs.

D'une manière analogue, des projets détaillés de recherche en sécurité routière sont conduits par le CCRT, y compris ceux qui ont été mentionnés ci-dessus et il est envisagé d'autres projets dans le programme de travail du Centre pour 2007-2009. Ces projets comprennent l'échange d'idées et de meilleures pratiques entre experts en sécurité routière de la CEMT et de l'OCDE.

En outre, il faut remarquer que les accidents de la route font peser une contrainte énorme aux pays en dehors de la CEMT et de l'OCDE, en particulier les plus pauvres et ceux qui ont un niveau de motorisation en croissance la plus rapide. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) s'attend à ce que la circulation routière soit la 3ème cause d'incapacité ajoutée aux années de vies perdues (un indice qui combine les années de vie perdue aux années sans handicap) d'ici 2020. Les leçons apprises dans l'amélioration des niveaux de sécurité routière dans les pays de la CEMT et de l'OCDE devraient être partagées au niveau international, y compris par le biais de l'Initiative de Collaboration en Sécurité Routière des Nations Unies, conduite par l'OMS.

Enfin, les Commissions Régionales des Nations Unies et l'OMS vont organiser, du 23 au 29 avril 2007, la première Semaine Mondiale des Nations Unies sur la Sécurité Routière, sur le thème général des jeunes usagers de la route, y compris les jeunes conducteurs. Les pays de la CEMT et de l'OCDE devraient participer activement à cette campagne en lançant des campagnes et des activités nationales sur les jeunes usagers de la route.