



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

**CEMT/CM(2006)20
A usage officiel**

Conseil des Ministres

SECURITE ROUTIERE

CIBLES AMBITIEUSES DE SECURITE ROUTIERE

Ce document concerne le point 4.2 "Politiques de transport durable - Thèmes spécifiques : Sécurité Routière" du projet d'ordre du jour de la session de Dublin du Conseil des Ministres.

Il est soumis au Conseil des Ministres en tant que document de référence.

Français - Or. Anglais

JT03207744

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

REALISATION D'AMBITIEUX OBJECTIFS DE SECURITE ROUTIERE

RESULTATS DE LA RECHERCHE DU CCRT

Ce document présente les principaux résultats du projet du Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports sur *La réalisation d'ambitieux objectifs de sécurité routière*.

MESSAGES CLES

Depuis de nombreuses années, les pays qui enregistrent de bons résultats de sécurité routière sont parvenus à réduire les nombres initialement élevés de tués et de blessés sur les routes grâce à des mesures en matière de législation, d'éducation et de contrôle du respect des règles, ainsi qu'à des améliorations portant sur la sécurité des véhicules et celle des infrastructures routières. Toutefois, les nombres de tués et de blessés sur les routes des pays membres de l'OCDE et de la CEMT restent encore trop hauts et clairement inacceptables. Les victimes de la route constituent un problème de santé publique majeur et les coûts des accidents atteignent en moyenne 2 % du PIB.

Les objectifs nationaux de sécurité routière (en termes de réduction du nombre de tués et d'accidents graves) mettent ce thème sur le devant de la scène et concentrent les efforts nationaux sur la réalisation de réductions supplémentaires. Les principales constatations du projet du CCRT -- qui tiennent compte des évaluations des performances des pays par rapport aux ambitieux objectifs chiffrés de sécurité routière (par exemple, les objectifs nationaux et l'objectif de la CEMT de réduire de moitié le nombre de tués) -- sont les suivantes :

- Un certain nombre de pays enregistrent certes de nets progrès, mais la plupart des pays devront déployer des **efforts exceptionnels** au cours des cinq prochaines années pour atteindre les objectifs de sécurité routière qui ont été fixés.
- **Une volonté politique forte et durable** est nécessaire pour que la sécurité routière se voit accorder la priorité qui s'impose au sein des instances publiques. Cela sera facilité par la présence d'un leader de la sécurité routière au plus haut niveau politique, afin d'obtenir un financement adéquat dans la durée et d'avoir un soutien pour des changements au niveau politique et législatif, ainsi que par l'existence d'une administration compétente au service des dirigeants et l'implication active des parties prenantes.

- **La vitesse excessive, la conduite sous l'emprise de l'alcool et l'absence d'utilisation de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour les enfants** continuent à être les principales causes d'insécurité routière. Résoudre complètement ces problèmes permettraient, dans de nombreux pays, de diminuer jusqu'à 50 % le nombre de tués. D'autres problèmes importants sont: les jeunes conducteurs, l'infrastructure routière (notamment routes de rases campagnes) et la sécurité des véhicules. Certains sujets de préoccupations prennent de plus en plus d'importance dans certains pays y compris: la conduite sous l'emprise de drogues (illicites ou prescrites), la sécurité des piétons et des motocyclistes, le volume croissant de véhicules lourds de marchandises, la distraction des conducteurs par les équipements télématiques embarqués et la fatigue.
- Une connaissance approfondie des **problèmes particuliers de sécurité routière** propres à chaque pays est d'une importance capitale. Des systèmes efficaces de recueil de données et d'analyse sont essentiels pour suivre les progrès réalisés. Des mesures de prévention bien ciblées reposent sur l'analyse des problèmes et sur les résultats de la recherche sur les causes et les mesures de prévention efficaces et rentables.
- Il existe de nombreuses **stratégies et actions** pour aborder ces importants problèmes de sécurité routière et contribuer à parvenir aux objectifs fixés. Nombre d'entre elles ont fait leurs preuves dans plusieurs pays membres, y compris ceux dont les résultats en matière de sécurité routière sont bons. Toutefois, la plupart des pays n'ont pas adopté toutes les meilleures pratiques disponibles. L'alcool au volant, la vitesse excessive, les risques des jeunes conducteurs et des infrastructures pas suffisamment sûres sont des causes principales d'accidents et de leur gravité et il est possible d'agir sur celles-ci dans le court terme. Une meilleure sécurité des véhicules et une augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité contribueront également à réduire de manière importante le nombre de victimes sur les routes.
- Il convient de renforcer **la gestion stratégique de la sécurité routière et les mécanismes de coordination** afin d'améliorer la réalisation effective des programmes de sécurité routière, y compris les programmes de contrôle-sanction, d'éducation et d'aménagement du réseau routier. Des mesures doivent être adoptées pour renforcer la responsabilité des institutions gouvernementales dans la réalisation des objectifs de sécurité routière qui ont été décidés.
- Dans certains pays qui présentent de bons résultats en matière de sécurité routière, il apparaît que les améliorations dans ce domaine marquent le pas et que les mesures traditionnelles pourraient ne pas suffire. Un changement de paradigme pour une approche orientée vers un "**système sûr**" pourrait s'avérer nécessaire, en reconnaissant que le système de transport routier devrait être conçu de façon à être sûr et à pardonner l'erreur humaine. Il faudra pour cela que soient mis en œuvre une évolution culturelle concernant la sécurité routière et une reconnaissance du partage des responsabilités pour la sécurité routière dans son ensemble entre les gestionnaires des réseaux routiers, les usagers de la route et les constructeurs d'automobiles.

- **Une meilleure connaissance des mécanismes de financement pour la prévention et le traitement des accidents** est également nécessaire. Même s'il n'existe que très peu d'informations précises sur le financement de la sécurité routière, il apparaît que le traitement et les autres conséquences des accidents de la route reçoivent davantage de ressources publiques (et privées) que la prévention de ces accidents. Les pouvoirs publics sont donc invités à modifier l'attribution de leurs fonds au profit de la prévention.
- **La mise en œuvre de mesures efficaces** ne sera pas forcément populaire dans le court terme, mais sera facilitée si elle repose sur le soutien nécessaire des parties prenantes et notamment des dirigeants d'entreprises et des responsables au niveau local. Un programme de suivi régulier et une diffusion d'informations auprès des parties prenantes concernant les progrès réalisés, les résultats obtenus et les premiers bénéfices retirés seront importants pour gagner et conserver le soutien des citoyens.

RESUME DES RESULTATS DE LA RECHERCHE

Chaque année, les accidents de la route tuent environ 180 000 personnes dans les pays de l'OCDE et de la CEMT, soit en moyenne environ un mort toutes les trois minutes. Les victimes de la route constituent un problème de santé public majeur dans tous les pays et les coûts des accidents atteignent dans la plupart des pays en moyenne 2 % du PIB.

Résultats de sécurité routière

Les pays de l'OCDE et de la CEMT regroupent un large éventail d'économies présentant d'importantes différences en matière de résultats de sécurité routière. Les pays les plus performants dans ce domaine enregistrent des taux de mortalité d'environ 5-7 tués pour 100 000 habitants. Dans ces pays, les accidents mortels ont généralement diminué de plus de 50 % depuis les années 70, au cours d'une période où la motorisation a considérablement augmenté. Les pays dont les résultats de sécurité routière sont relativement faibles n'ont en général pas atteint le pic du nombre de décès sur les routes, qui continue à croître. Un grand nombre de pays se situe entre ces deux extrêmes. Dans tous les pays, un nombre important de vie peut être épargné par la mise en œuvre de mesures concertées et énergiques.

Comment les pays qui présentent les meilleurs résultats de sécurité routière peuvent-ils encore réduire le nombre d'accidents mortels et jusqu'où peuvent-ils parvenir en appliquant les meilleures pratiques disponibles ? Comment les autres pays peuvent-ils tirer le meilleur parti de l'expérience des pays les plus performants pour que les décès sur les routes baissent ?

Objectifs et progrès réalisés

Les objectifs nationaux de sécurité routière (en termes de réduction du nombre de tués et de blessés graves) mettent ce thème sur le devant de la scène et concentrent les efforts nationaux sur la réalisation de réductions supplémentaires. Des objectifs

ambitieux ont été fixés dans ce domaine par des organisations internationales (par exemple, celui d'une réduction de moitié du nombre de tués à l'horizon 2012 établi par la CEMT) et de nombreux pays ont également instauré des objectifs nationaux pour diminuer le nombre de tués et, dans certains cas, celui des blessés. Certains pays ont estimé utile de déterminer des sous-objectifs (tels que l'augmentation du port de la ceinture, la baisse des excès de vitesse, etc.) pour orienter leurs programmes, stratégies et activités.

Les derniers éléments disponibles laissent penser que seuls quelques pays sont sur la bonne voie pour atteindre leurs objectifs nationaux ou les objectifs internationaux. On peut s'attendre à ce que les réductions du nombre d'accidents mortels soient à l'avenir progressivement plus difficiles à obtenir. Sur les 43 pays de la CEMT dont les Ministres ont approuvé l'objectif de la CEMT consistant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2000 et 2012, il apparaît qu'environ un quart seulement s'en approche.

En conséquence, des *efforts exceptionnels* seront nécessaires dans bon nombre de pays au cours des cinq prochaines années pour réaliser les objectifs de sécurité routière fixés pour 2010-2012.

Problèmes de sécurité particuliers sur le réseau routier

La vitesse excessive, par rapport aux limites en vigueur ou aux circonstances, est le premier problème de sécurité routière dans une majorité de pays Membres. Elle est en cause dans environ un tiers des accidents mortels et est un facteur aggravant dans l'occurrence et la gravité de tous les accidents. Les excès de vitesse sont un vaste problème social, car typiquement 50 % des automobilistes dépassent en permanence les limitations de vitesse.

L'alcool au volant. Dans de nombreux pays, dans 20 % ou plus des accidents mortels, le conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. La conduite sous l'emprise de l'alcool reste un fléau dans ces pays malgré l'application active, depuis plusieurs années, de mesures de prévention avec notamment des sanctions assez sévères. Cependant, malgré l'importance de ce phénomène, peu de pays sont en mesure de fournir des données globales sur les accidents mortels dans lesquels l'alcool est en cause et les informations concernant les cas où la conduite sous l'emprise de l'alcool est responsable d'accidents, et les évolutions des tendances en la matière font souvent défaut.

Le port de la ceinture de sécurité. Dans bon nombre de pays, environ 50 % des personnes tuées dans des accidents de la route n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité. Beaucoup de ces vies auraient pu être sauvées si la ceinture avait été bouclée. Le port de la ceinture est devenu obligatoire pour la première fois dans un certain nombre de pays il y a bien plus de 25 ans. Pourtant, dans certains pays, le port de la ceinture de sécurité n'est imposé que sur les sièges avant, et les systèmes de retenue pour les enfants ne sont pas encore obligatoires ou réglementés.

Les autres problèmes majeurs concernent notamment :

- Les jeunes conducteurs, qui sont fortement surreprésentés dans le nombre de tués sur les routes et dont l'implication dans les accidents fait également courir des risques considérables à leurs passagers et aux autres usagers de la route.
- Des infrastructures insuffisamment sûres par rapport aux vitesses pratiquées, comme en témoigne le risque élevé d'accident mortel sur de nombreuses routes de campagne.
- Une protection insuffisante des occupants à l'intérieur des véhicules.

Problèmes nouveaux ou qui réapparaissent. Un certain nombre de nouveaux problèmes se posent et quelques problèmes classiques reprennent de l'importance. Il s'agit notamment de :

- La sécurité des piétons (en particulier les risques croissants pour les piétons âgés).
- La sécurité des motocycles (en particulier dans les pays où les motocyclistes conduisent des engins de plus en plus puissants).
- La conduite sous l'emprise de drogues (substances illicites ou médicaments).
- Le nombre croissant de poids lourds en circulation et les risques y afférents.
- Les conducteurs sans permis.
- La fatigue.
- Les récidivistes.
- Les conducteurs étrangers susceptibles d'échapper aux sanctions qui leur seraient imputables.
- Les effets négatifs des équipements technologiques et mobiles embarqués (sur la distraction du conducteur).

Comment les objectifs ambitieux peuvent-ils être atteints ?

Application des meilleures pratiques aux problèmes majeurs ou qui émergent

Des améliorations très sensibles peuvent être obtenues, en s'attaquant sérieusement à un petit nombre de problèmes majeurs de sécurité routière, y compris la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise de l'alcool et le non port de la ceinture, qui traités simultanément peuvent sauver jusqu'à 50 % de victimes dans de nombreux pays. Il existe de nombreuses stratégies et actions pour aborder les problèmes de sécurité routière majeurs; nombre d'entre elles ont fait leurs preuves dans plusieurs pays Membres, y compris ceux dont les résultats en matière de sécurité routière sont bons. Toutefois, la plupart des pays membres n'ont pas adopté toutes les meilleures pratiques disponibles. Apporter des solutions aux accidents dus à des vitesses excessives et impliquant des jeunes conducteurs est essentiel pour atteindre les objectifs de sécurité routière et devrait faire l'objet de mesures supplémentaires à court terme. Dans l'ensemble, la sécurité routière serait grandement améliorée -- en particulier dans les pays présentant des performances moindres -- si tous les pays adoptaient les meilleures pratiques concernant les problèmes de sécurité classiques que sont notamment la vitesse, l'alcool au volant, l'absence de port de la ceinture et les jeunes conducteurs (en particulier les jeunes hommes). Les mesures possibles sont indiquées ci-après.

Une connaissance approfondie des problèmes particuliers de sécurité routière de chaque pays est d'une importance capitale. Des mesures de prévention bien ciblées reposent sur l'analyse des problèmes et sur les résultats de la recherche sur les causes et les contre mesures efficaces et rentables. *Des systèmes efficaces de recueil de données et d'analyse* sont essentiels pour identifier les problèmes de sécurité routière et pour élaborer des interventions bien ciblées et efficaces. Les pays qui ne disposent pas d'un tel système sont invités à prendre des mesures pour en mettre un en place.

La gestion de la vitesse peut apporter des bénéfices plus grands en matière de sécurité plus rapidement que toute autre mesure. Le contrôle du respect des réglementations, au sens large, est la façon la plus efficace de lutter contre les excès de vitesse. Une réduction des vitesses moyennes de 5 % conduit -- quasi immédiatement -- à une diminution de 10 % du nombre d'accidents corporels et de 20 % des accidents mortels. Cependant le contrôle seul des limites de vitesses en vigueur n'est pas suffisant. Les limites de vitesse doivent être fixées de manière appropriée compte tenu du type de route, de l'environnement routier, du nombre de virages et d'intersections, des volumes de trafic, de la composition du trafic et de la présence d'usagers vulnérables. L'éducation, l'amélioration des infrastructures -- pour parvenir à des routes plus sûres et «lisibles» -- et la mise en œuvre adéquate des nouvelles technologies sont des éléments essentiels des lignes d'action en matière de gestion de la vitesse.

Limitation de l'alcool au volant. D'après les enseignements tirés des meilleures pratiques, les mesures permettant de traiter ce problème passent par : la fixation de limites des taux d'alcoolémie à des niveaux raisonnablement bas. De nombreux pays ont adopté un taux d'alcoolémie limite de 0.5 g/l¹ ou plus bas pour les conducteurs en général et se rapprochant de 0.0 g/l -- en fonction de la précision des appareils de mesure -- pour les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels. Un contrôle particulièrement visible est ensuite nécessaire pour faire respecter les limites. De nombreux pays ont adopté des pratiques de contrôles et d'éthylotests pratiqués de manière aléatoire associées à une large information concernant les dangers de la conduite sous l'emprise de l'alcool et des sanctions sévères pour les récidivistes. Dans certaines juridictions, il existe pour les récidivistes l'obligation d'utiliser des systèmes antidémarrage avec éthylomètre les empêchant d'utiliser leur véhicule lorsqu'ils sont en état d'ébriété.

Port de la ceinture de sécurité. Pour les pays où le taux de port de la ceinture est faible, la priorité devrait être de l'accroître rapidement pour atteindre les meilleures pratiques (plus de 90 % pour les personnes assises sur les sièges avant ainsi que pour les passagers des sièges arrière). L'action la plus importante consiste à instaurer une législation rendant obligatoire le port de la ceinture pour tous les occupants des véhicules. Le port de la ceinture devrait être activement contrôlé avec des campagnes d'information auprès du public. Les constructeurs pourraient en outre être encouragés à installer dans les véhicules neufs des dispositifs avertissant lorsque la ceinture n'est pas

1. En 1993, dans sa Résolution N° 93/5 sur *Le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation*, la CEMT avait recommandé un taux d'alcoolémie limite maximum de 0.5 g/l, qui a été par la suite adopté par une majorité de pays Membres.

attachée et les acheteurs de flottes publiques pourraient veiller à ce que les véhicules en soient équipés.

Réduction des risques d'accident des jeunes conducteurs. Les jeunes conducteurs (et en particulier les jeunes hommes) ont des risques élevés au cours des premières années où ils conduisent seuls. Une réduction de ces risques -- qui pèsent non seulement sur les jeunes conducteurs mais aussi sur leurs passagers et sur les autres usagers de la route -- sont à la fois nécessaires et réalisables. Alors qu'un minimum de 50 heures de conduite avant l'examen du permis est recommandé, on vient de démontrer dans un pays qu'augmenter cette durée d'apprentissage à 120 heures conduisait à une diminution des accidents d'environ 40 % dans les deux années qui suivent l'obtention du permis. On peut réduire l'exposition au risque après l'obtention du permis en appliquant des mesures de restriction, levées progressivement au fur et à mesure que le jeune conducteur acquiert de l'expérience. Les mesures de protection qui ont prouvé leur efficacité incluent des taux d'alcoolémie limite plus faibles (par exemple 0.0 g/l ou 0.2 g/l) ou l'interdiction de transporter au début des jeunes passagers ou de conduire la nuit. En outre, l'éducation, la formation et la délivrance de permis devraient viser à former des conducteurs *sûrs*, et pas seulement des conducteurs compétents sur le plan technique.

La détection de la conduite sous l'emprise de drogues est un problème qui se dessine de plus en plus nettement dans de nombreux pays. Des tests de salive réalisés le long des routes de manière aléatoire pour détecter l'utilisation de cannabis et de méthamphétamine, déjà effectués dans une juridiction, pourraient être étendus à d'autres. Avec l'évolution des techniques en la matière, on peut s'attendre à ce que la gamme des substances testées augmente et que la sensibilité des équipements de détection s'améliore.

Usagers de la route vulnérables. La réduction des risques qui pèsent sur les piétons -- en particulier les plus jeunes et les plus âgés -- passe par une diminution des vitesses des véhicules et par des investissements en matière d'aménagement des infrastructures pour les protéger. Le nombre accru d'accidents mortels de motocyclettes est dans l'ensemble le signe de la popularité croissante de ce mode de déplacement et souvent d'engins de plus en plus puissants. Le port obligatoire du casque pour tous les motocyclistes réduit les décès, cependant, lorsque les accidents se produisent à des vitesses supérieures à 50 km/h, les conséquences sont habituellement fatales, même pour des motocyclistes portant un casque. On pourrait envisager des conditions d'octroi du permis de conduire une motocyclette comparables à celles du permis voiture afin d'éviter un transfert vers des modes de transport moins sûrs.

Les poids lourds représentent une part croissante des déplacements routiers. Il convient de mieux comprendre les risques que représentent ces véhicules et notamment de mieux appréhender les effets sur les autres véhicules en circulation ainsi que les effets de la fatigue sur la tâche complexe du chauffeur de poids lourd.

A l'évidence, toutes ces mesures nécessitent un soutien du grand public et une politique de contrôle-sanction adaptée.

Limites des stratégies et interventions classiques

Une analyse approfondie des types d'accidents dans un certain nombre de pays a fait ressortir que certains types de conflits (par exemple, sorties de route, accidents impliquant des motocyclettes et des poids lourds) pourraient ne pas diminuer aussi rapidement à l'avenir. Ces travaux de recherche mettent les spécialistes à contribution pour trouver de nouveaux moyens de parvenir à de meilleurs niveaux de sécurité routière, lorsque l'ensemble de la gamme des stratégies classiques semble avoir été appliquée.

Approche d'un système sûr : Nouvelles perspectives en matière d'évaluation et de traitement des risques, ainsi qu'en ce qui concerne la participation de la population

De nombreux pays qui enregistrent de bons résultats de sécurité routière adoptent un changement de paradigme en s'orientant vers la réalisation de systèmes routiers sûrs. L'adoption d'une stratégie visant un système sûr -- d'après les expériences suédoise de la «Vision Zéro» et néerlandaise de la «sécurité durable», en conformité avec le Rapport Mondial² -- est un élément essentiel de cette orientation. Les principales composantes des systèmes de transport de ces stratégies sont les suivantes :

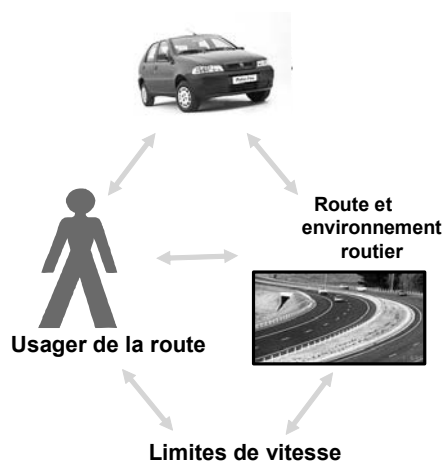
- Des véhicules plus sûrs.
- Des infrastructures plus sûres qui pardonnent l'erreur humaine.
- Des vitesses plus sûres.
- Le respect par les usagers de la route des réglementations de la circulation.

Dans une telle approche, les seuils de résistance physique du corps humain à l'énergie libérée lors d'un accident (qui est étroitement liée à la vitesse d'impact) sont un élément capital à prendre en compte dans l'élaboration de lois et réglementations et dans le développement de l'infrastructure. Le Rapport Mondial indique que le risque pour les piétons d'être tués lors d'une collision survenant à 50 kilomètres/heure (km/h) est de 80 %, comparé à 10 % à 30 km/h. En ce qui concerne les occupants des voitures, le port de la ceinture dans des automobiles bien conçues peut protéger jusqu'à 70 km/h en cas de choc frontal et 50 km/h en cas de choc latéral.


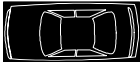
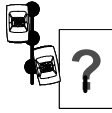

Une approche orientée vers un système sûr repose sur les mesures existantes de sécurité routière et peut être adoptée progressivement par tous les pays, et pas seulement ceux les plus avancés dans le domaine de la sécurité routière. Une caractéristique importante d'un tel système est la volonté d'obtenir un plus grand engagement de la part de la population, en déterminant et reconnaissant les rôles respectifs que les autorités, d'autres groupes et les individus joueront en matière d'amélioration de la sécurité routière. Ceci se traduit également par un changement culturel et à un partage des responsabilités pour la sécurité routière entre les gestionnaires du système routier, les usagers de la route et les constructeurs d'automobiles.

2. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Organisation Mondiale de la Santé et Banque Mondiale, Genève 2004.

Une approche "système sûr" ...



...exige :

- 
 Un conducteur "5 étoiles":
 - attaché
 - roulant à une vitesse appropriée
- 
 Dans un véhicule "5 étoiles"*
- 
 Sur une route "5 étoiles"
- 
 Avec une limite de vitesse "5 étoiles"

Questions de mise en œuvre

Évidemment, dans de nombreux cas, les administrations responsables des transports connaissent bien les résultats des recherches et les meilleures pratiques pour améliorer la sécurité routière. Les difficultés qu'elles rencontrent sont souvent liées surtout à la mise en œuvre. Une bonne gestion des problèmes et obstacles relatifs à la mise en œuvre est essentielle pour assurer une application réussie des politiques.

Nécessité d'une impulsion des responsables politiques et administratifs

Les programmes d'action très remplis pour tous les pouvoirs publics, la possible impopularité auprès des citoyens des mesures de prévention modifiant éventuellement les comportements (en particulier celles qui limitent les libertés individuelles), la longueur (en termes de cycle électoral) des délais nécessaires avant que bon nombre des interventions ne produisent leurs effets positifs, la faible sensibilisation du public aux risques de sécurité routière et aux mesures susceptibles d'être efficaces, les ressources importantes qu'il convient de mobiliser pour mettre en œuvre des mesures portant sur les infrastructures (et la législation), l'existence de certains intérêts commerciaux dépourvus d'un engagement fort en faveur de la sécurité routière et la possibilité que des adversaires politiques cherchent à tirer profit de l'impopularité des mesures proposées, sont autant d'éléments qui empêchent les responsables politiques et administratifs de faire facilement preuve d'esprit d'initiative en la matière.

Dans ce contexte, la volonté d'agir des pouvoirs publics dépendra de l'importance politique de la sécurité routière, de l'engagement personnel du (ou des) Ministre(s) responsable(s) et du chef de gouvernement, ainsi que de l'existence d'une administration compétente disposant de la confiance des autorités. Les récentes expériences ont montré qu'un engagement au plus haut niveau des gouvernements conduit à un degré de conscience nationale plus élevé des questions de sécurité routière.

Une administration compétente doit quant à elle comprendre les réalités pratiques et les impératifs des prises de décisions politiques ; sensibiliser les citoyens aux risques et aux solutions possibles par une large participation et des contributions des acteurs concernés ; chercher des solutions gagnantes pour tous et conformes à d'autres priorités fixées pour la collectivité (par exemple, réduction des émissions de gaz à effet de serre/limitation des vitesses) ; mettre en œuvre des campagnes d'information du public pertinentes et réfléchies ; constituer de solides analyses de rentabilité concernant les investissements en matière de sécurité routière, à partir de travaux de recherche qui ont fait leurs preuves ; apporter un soutien ferme et régulier aux responsables politiques en dispensant a priori et a posteriori des conseils de grande qualité ; et favoriser le développement de ressources humaines qualifiées dans le domaine de la sécurité routière.

Les organismes chefs de file ont un rôle stratégique à jouer dans la coordination des actions par le biais de différents mécanismes organisationnels et institutionnels

Les organismes chefs de file ont un rôle important à jouer pour coordonner les actions et l'implication de toutes les parties prenantes. Une consultation inadéquate des parties intéressées et des citoyens lors de la préparation d'un plan, des délais de mise en œuvre trop courts pour garantir une efficacité ou, au contraire, trop longs pour avoir un intérêt politique, des objectifs impossibles à atteindre ou sans enjeu, des stratégies non fondées sur des résultats de recherche et l'absence de responsabilité des instances politiques et administratives relativement à un plan adopté, constituent autant d'ingrédients d'un échec annoncé.

Les délais devraient être appropriés pour permettre la mise en œuvre d'actions à plus long terme, cette possibilité devant être compensée par des actions qui produisent des bénéfices immédiats. Les objectifs sont cruciaux pour susciter le soutien et faire la démonstration publique de l'engagement ; ils doivent être « ambitieux mais réalisables » pour favoriser l'innovation et des réponses énergiques.

Les stratégies les plus efficaces sont souvent élaborées suite à une consultation ouverte à laquelle le grand public participe, éventuellement au moyen de documents de travail publics sur lesquels des commentaires sont demandés. Une fois les actions mises en œuvre, le contrôle actif de l'efficacité des mesures de prévention, de la réaction de la population et des tendances des accidents, ainsi que la capacité des autorités à faire face rapidement à toute insuffisance éventuelle, sont des indicateurs importants pour le public quant à la responsabilisation et à l'engagement à l'égard de la stratégie.

L'efficacité d'une stratégie de sécurité routière dépend de la bonne compréhension de la situation, conditionnée à son tour par la qualité de l'analyse des données existantes et des tendances concernant l'accidentologie. Il est indispensable de disposer d'une base de données complètes et précises sur les accidents. En outre, l'évaluation systématique des programmes réalisés fournira des informations essentielles et des indications supplémentaires pour améliorer les programmes ultérieurs et permettra

utilement de quantifier les bénéfices atteints qui pourront être publiés pour susciter et conserver le soutien des citoyens.

Mise en œuvre efficace intégrée

Les programmes de sécurité routière sont caractérisés par le nombre et la diversité des institutions qui prennent part à leur mise en œuvre. Si l'action des instances publiques compétentes n'est pas adéquate et si les autres parties concernées ne sont pas mises à contribution dans un effort coordonné, l'efficacité des mesures de prévention est compromise.

Une mise en œuvre intégrée et coordonnée est indispensable, tant aux niveaux national, régional que local. Plusieurs modèles peuvent être utilisés pour assurer l'intégration des actions. Par exemple, la représentation de toutes les agences majeures au niveau le plus haut au sein de comités qui régulièrement donnent des conseils et demandent des décisions auprès d'un groupe de ministres compétents, est un modèle qui s'est avéré assez efficace.

L'élaboration et la mise en œuvre des politiques nécessitent de mettre en balance les divers intérêts et de s'assurer du soutien du gouvernement. Par exemple, une mesure de sécurité visant à restreindre l'accès des conducteurs novices au réseau au cours de la première année de conduite aura d'importantes conséquences sur la mobilité qui doivent être évaluées. Un autre facteur clé de la mise en œuvre réussie de mesures de sécurité routière est un suivi régulier de leurs effets et un retour d'information qui aidera à les affiner.

Une meilleure connaissance des mécanismes de financement de la sécurité routière contribue à améliorer l'allocation des ressources

L'une des difficultés auxquelles la plupart des juridictions sont confrontées réside dans leur incapacité à suivre les effets des dépenses de sécurité routière. On dispose de très peu d'informations précises -- quand elles existent -- concernant le financement des mesures de sécurité routière selon les différentes institutions. Une meilleure connaissance des mécanismes de financement de la sécurité routière est nécessaire dans la plupart des pays. Les autorités et les collectivités devraient déterminer les montants octroyés au financement de la sécurité routière, en termes absolus et par rapport à leurs budgets et au PIB global. Ceci permettra de publier les informations relatives à l'attribution des ressources et à les comparer à l'ampleur de leurs tâches en matière de sécurité routière et à l'effort de financement déployé dans des juridictions comparables.

L'allocation des ressources entre le financement des mesures préventives et celui des activités nécessaires pour traiter les conséquences des accidents de la route (santé publique/hôpitaux, justice/tribunaux, réparation/remplacement des biens endommagés, etc.) devrait également être déterminée. Il est probable que les investissements en matière de prévention contribuent à réduire les traumatismes et à engendrer des économies dans les frais des soins de santé aigus et à long terme.

Les données ne sont disponibles que pour quelques pays seulement, mais il ressort que le traitement et les autres conséquences des accidents de la route reçoivent davantage de ressources publiques (et privées) que la prévention de ces accidents. Les pouvoirs publics sont donc invités à modifier l'allocation de leurs financements et à attribuer plus de fonds à la prévention.

Transfert de connaissance vers les pays non membres de l'OCDE/CEMT

L'analyse et les résultats qui précèdent concernent les pays membres de l'OCDE/CEMT. Au niveau global, le rapport Mondial révèle qu'environ 1.2 million de personnes sont tuées chaque année sur les routes dans le monde et près de 50 millions blessées. En 2004, les accidents de la route représentaient la 9^{ème} cause d'affections ou de blessures. Si des actions fortes ne sont pas prises, la situation va s'empirer en particulier dans les pays en développement. Sur la base des tendances actuelles, l'OMS s'attend à ce que, d'ici 2020, les accidents de route deviennent la troisième cause des pertes d'années de vie corrigées de l'incapacité (indicateur qui tient compte à la fois du nombre d'années perdues et de la perte de santé découlant d'un handicap).

Tous les pays doivent prendre des actions concertées et déterminées pour combattre le fléau que représentent les accidents de la routes et les tués et blessés graves. Nombreuses des mesures décrites précédemment sont également applicables dans les pays en développement. L'adoption d'une approche «système sûr», dès le début, peut contribuer à éviter les perspectives inacceptables qui se présentent. La diffusion des recommandations des pays OCDE/CEMT ainsi que des résultats de la recherche de ce rapport du CCRT sur *La réalisation d'ambitieux objectifs de sécurité routière* sera utile et aidera un large groupe de pays à faire face aux principaux problèmes de sécurité routière qu'ils rencontrent.

Conclusions

Il faudra pour atteindre les objectifs de sécurité routière faire preuve d'initiative et être prêt à adopter des mesures qui peuvent être impopulaires (à court terme). Une forte impulsion des responsables politiques, un organisme chef de file puissant et une bonne coordination des organes publics en matière de législation, de contrôle, de mesures relatives aux infrastructures, aux permis et aux véhicules, d'assurance, de comportements des usagers de la route et de communication à l'égard des citoyens, sont également nécessaires. Des programmes de communication clairement ciblés sont essentiels pour faire du grand public un allié dans la lutte contre l'insécurité routière et pour favoriser l'acceptation des changements.

Dans la plupart des pays, la vitesse excessive, ainsi que la conduite sous l'emprise de l'alcool et le non port de la ceinture sont les principaux problèmes et des actions plus efficaces peuvent être prises. Dans de nombreux pays, des gains importants peuvent également être obtenus en apportant des réponses à d'autres problèmes clés comme les jeunes conducteurs, des infrastructures et des véhicules plus sûrs, en déployant en parallèle un contrôle sanction efficace et une information adéquate du public.