

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 3 octobre 2016

Zéro tué et blessé grave sur les routes : mener un changement de paradigme dans la sécurité routière

Un rapport réalisé par des experts internationaux souligne la nécessité d'une nouvelle approche et préconise de penser la sécurité routière comme un « Système sûr »

Les accidents de la route s'avèrent la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 29 ans et la neuvième toutes classes d'âge confondues ; ils sont plus meurtriers que le paludisme ou la tuberculose. L'accroissement rapide du parc de véhicules dans de nombreux pays à revenu faible laisse présager une hausse de la mortalité routière, mortalité que bien des pays riches, de leur côté, ne parviennent plus à faire reculer.

Pour enrayer l'hécatombe sur les routes du monde, l'Organisation des Nations Unies s'est fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de tués dus aux accidents de la circulation au cours des années à venir. Atteindre cet objectif inscrit dans les Objectifs de développement durable des Nations Unies supposera des gouvernements qu'ils revoient en profondeur leurs politiques de sécurité routière (voir le graphique 1).

Des pays et villes précurseurs nous ouvrent le chemin. Ainsi la Suède, les Pays-Bas et la ville de New York, entre autres, fondent leurs politiques de sécurité routière sur une « Vision zéro », c'est-à-dire qu'ils posent pour principe que personne ne devrait trouver la mort dans un accident de la circulation. Afin de donner corps à cette ambition, ils transforment leurs réseaux routiers en un « Système sûr » – c'est-à-dire un écosystème dont toutes les composantes sont pensées et gérées ensemble de manière à ce qu'il n'y ait pas d'accidents ou, à défaut, que ceux-ci n'entraînent ni mort ni blessure.

Un nouveau rapport du Forum international des transports, paru aujourd'hui, examine comment des pays se sont convertis au « Système sûr ». Ce rapport propose aux responsables soucieux de juguler la mortalité routière des conseils propres à guider leur action.

Au nombre des principales recommandations formulées dans ce rapport :

- ▶ **Être ambitieux : penser en termes de routes « sûres », et non de routes « moins dangereuses ».** Dans la conception classique de la sécurité routière, la marche à suivre est d'améliorer la situation existante sur la base des pratiques en place. Un Système sûr part du principe qu'il ne doit tout simplement plus y avoir le moindre tué ni le moindre blessé grave sur les routes, et ouvre de nouvelles perspectives en termes d'instruments à mettre en œuvre.
- ▶ **Être déterminé : favoriser la prise de conscience de l'urgence et prendre l'initiative.** Dans les pays et les villes qui ont adopté un Système sûr, des activités d'innovation ont été

engagées lorsque les responsables politiques se sont aperçus que l'on atteignait les limites de la logique suivie jusque-là. Des responsables déterminés et visionnaires, capables de dynamiser la prise de décisions ainsi que l'opinion publique et de veiller à ce que la prise de conscience de l'urgence demeure au centre des préoccupations des administrations compétentes, ouvrent la voie que d'autres emprunteront après eux.

- ▶ **Requérir la participation de tous : faire de la sécurité routière une responsabilité partagée.** Aujourd'hui, c'est aux usagers de la route qu'il incombe d'éviter les accidents graves. Dans un Système sûr, tous ceux qui ont un rôle dans la circulation doivent en prendre conscience et il est de leur responsabilité commune de rendre la route sûre. Le concept de responsabilité partagée doit être à la base de toute politique intégrée et des mesures d'un Système sûr.
- ▶ **Être concret : étayer les aspirations d'objectifs concrets à réaliser.** Il faut poser des jalons qui montreront que le but visé, s'il est pensé sur le long terme, n'en est pas moins réaliste. Ainsi le gouvernement suédois a pu annoncer en 2008 qu'aucun enfant n'avait perdu la vie cette année-là dans un accident de vélo. Plusieurs villes d'Europe, du Japon et des États-Unis n'ont enregistré aucun accident de la route mortel et 16 villes européennes de plus de 50 000 habitants n'ont eu à déplorer aucune perte de vie humaine pendant cinq années consécutives.

Iain Cameron, président du groupe de travail constitué de plus de 30 experts de la sécurité routière, appartenant à 24 pays et organisations, à l'origine du rapport :

Il nous faut un changement de paradigme en matière de politique de sécurité routière pour que cesse l'hécatombe sur les routes, et il nous le faut maintenant. Il est illusoire de penser que la prévention et la répression suffiront à déterminer le saut qualitatif dont nous avons besoin. Même les usagers qui connaissent et respectent le code de la route peuvent commettre des erreurs. Un Système sûr crée un environnement dans lequel une simple erreur ne risque plus d'être fatale.

José Viegas, Secrétaire général du Forum international des transports, qui a réuni le groupe de travail :

Les pays à revenu faible ont de bonnes chances de s'épargner la montée en flèche du nombre de tués sur les routes qui accompagne généralement l'accroissement du parc de véhicules s'ils prennent exemple sur les pionniers d'un Système sûr. Les investissements consacrés au renforcement des capacités dans ces pays seront récompensés par des vies épargnées.

Dans son rapport, le FIT montre également comment les villes peuvent mettre en œuvre un Système sûr pour mieux protéger les nombreux usagers vulnérables, comme les piétons, les motocyclistes ou les personnes âgées qui circulent ou se déplacent dans leurs rues. Le FIT lancera un nouveau réseau, ouvert aux villes désireuses d'améliorer leurs résultats en matière de sécurité routière, à l'occasion de la conférence Habitat III de l'ONU, le 18 octobre.

Le rapport *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift in Road Safety* peut être consulté en ligne à l'adresse : <http://itf-oecd.org/zero-road-deaths>

Contact :

Michael KLOTH

Chef de la communication

M +33 (0)6 27 21 47 41

E michael.kloth@itf-oecd.org

À PROPOS DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Qui sommes-nous ?

Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale qui regroupe 57 pays membres. Il sert de laboratoire d'idées au service de la politique des transports et organise chaque année un sommet des ministres des transports. Le FIT est le seul organisme mondial qui couvre tous les modes de transport. Il est intégré administrativement à l'OCDE, mais politiquement autonome.

Que faisons-nous ?

Le FIT œuvre en faveur de politiques des transports qui améliorent la vie des citoyens. Il a pour mission de faire mieux comprendre le rôle des transports dans la croissance économique, la viabilité écologique et l'inclusion sociale, ainsi que de sensibiliser le public à l'importance de la politique des transports.

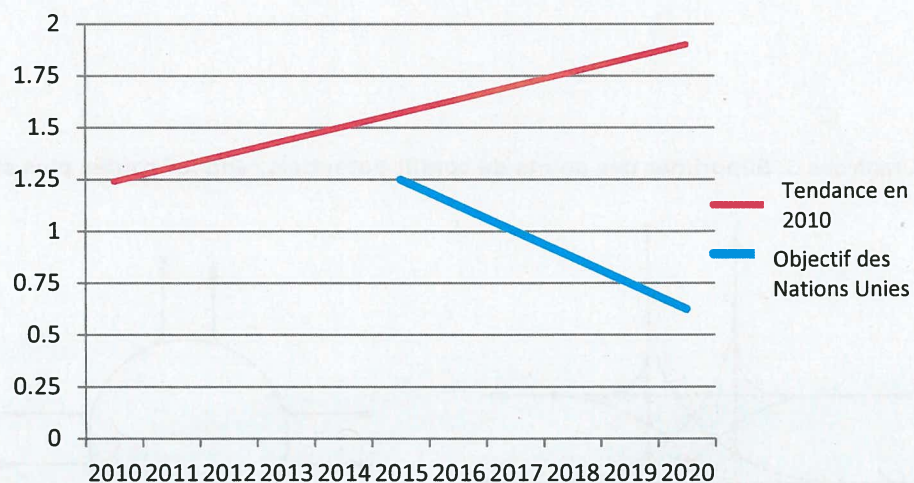
Comment procédons-nous ?

Le FIT fédère un dialogue mondial pour des transports meilleurs. Il sert de plateforme de discussion et de pré-négociation sur des questions de fond qui intéressent tous les modes de transport. Il analyse les tendances, partage les connaissances et encourage les échanges entre les responsables de la politique des transports et la société civile. Le Sommet annuel du FIT est le plus important rassemblement mondial de ministres des transports et la principale instance internationale de dialogue sur la politique des transports.

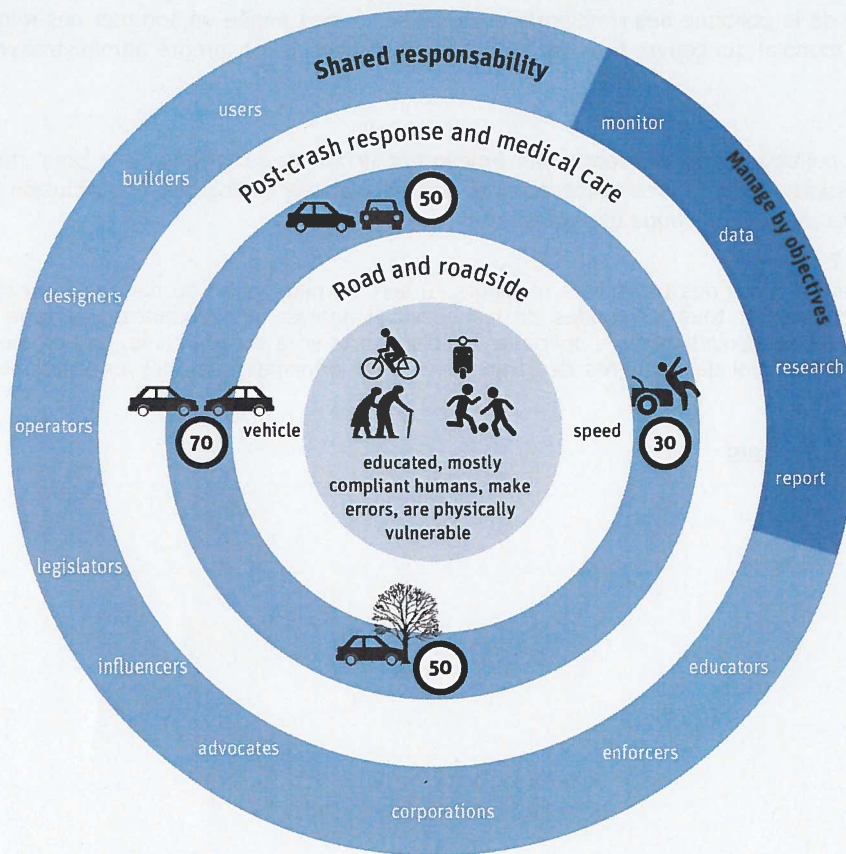
Pour en savoir plus : www.itf-oecd.org

Appendice

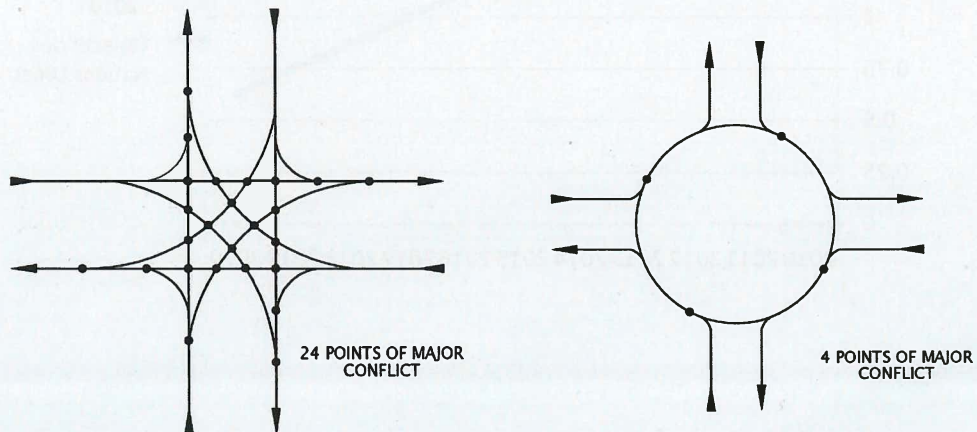
Graphique 1. **Décès routiers dans le monde : tendance et objectif**



Graphique 2. **Fonctionnement d'un Système sûr**



Graphique 3. **Supprimer des points de conflit potentiels rend les routes plus sûres**



Graphique 4. **Mise en parallèle : politique classique de sécurité routière et Système sûr**

	Politique classique de sécurité routière	Système sûr
Quel est le problème ?	Éviter tous les accidents	Éviter que les accidents ne se soldent par des tués et des blessés graves
Quel est le but recherché ?	Moins de tués et de blessés graves	Aucun tué ni aucun blessé grave
Quelles sont les principales logiques de planification ?	Réaction aux accidents Démarche graduelle d'atténuation du problème	Ciblage et traitement anticipés du risque Démarche systématique visant la mise en place d'un système routier sûr
Quelle est l'origine du problème?	Les usagers de la route commettent des infractions	Les individus commettent des erreurs et sont fragiles physiquement/vulnérables aux accidents. Les disparités dans la qualité et les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que les écarts de vitesse envoient aux usagers des signaux incohérents quant au comportement le plus sûr à adopter.
Qui est responsable au dernier chef ?	Les usagers de la route, à titre individuel	Responsabilité partagée entre les individus et les concepteurs du système
Comment fonctionne le système ?	Il se compose d'interventions isolées	Les différents éléments d'un Système sûr se combinent pour produire un effet d'ensemble supérieur à la somme de leurs effets individuels – de sorte que toute défaillance de l'un de ces éléments sera palliée par les autres.

+++

Zéro tués ou blessés graves sur les routes :

Effectuer un changement de paradigme vers un système sûr

Résumée du rapport de recherche publié par le Forum International de Transports, 3 octobre 2016

Contexte

Selon l'Organisation mondiale de la santé, 1.25 million de personnes sont tuées et entre 20 et 50 millions sont grièvement blessées chaque année dans les accidents de la route. Cette situation a des effets dévastateurs pour les proches des victimes. Les pertes économiques occasionnées sont immenses : selon les estimations, entre 2 % et 5 % du produit intérieur brut des pays. Les souffrances, mais aussi les coûts sociaux et économiques qui en résultent rendent évidemment ce bilan inacceptable et intenable.

L'une des cibles fixées par l'ONU au titre des objectifs de développement durable (ODD) est de réduire de moitié, à l'horizon 2020 par rapport aux niveaux de 2010, le nombre des tués et blessés graves sur les routes du monde. Pourtant, l'essor de la motorisation dans les pays à revenu faible et intermédiaire risque de faire grimper le nombre des victimes d'accidents de la route dans les années à venir. Dans les villes à croissance rapide, la circulation devient une source de problèmes de taille. Même les pays dans lesquels la sécurité routière s'est le plus fortement améliorée affichent un bilan qui stagne, voire se dégrade.

L'expérience des pays qui ont le plus faible niveau de tués et de blessés sur les routes est riche d'enseignements. Malgré des terminologies et modes de fonctionnement différents, plusieurs de ces bons élèves ont en commun de s'être fixé pour objectif stratégique à long terme zéro tué ou blessé grave dans les accidents de la route. L'objet du présent rapport est donc d'exposer le cas de ces pays qui ont mis en place un système de type « Vision zéro » (pour reprendre l'expression communément employée en Suède, l'un des pionniers en la matière) afin de définir le cadre requis pour la mise en œuvre de politiques de sécurité routière susceptibles de réaliser au plus près cette ambition.

Conclusions

L'arsenal traditionnel des mesures de sécurité routière ne suffira pas à faire chuter le nombre des tués et blessés graves dans les accidents de la route à l'échelle mondiale. Le Programme de développement durable défini par l'ONU est l'occasion, pour les pouvoirs publics, de revoir en profondeur leur politique de sécurité routière et d'étudier de nouvelles stratégies beaucoup plus efficaces.

De réels progrès ne pourront être obtenus qu'au prix d'un profond changement de paradigme dans la conception du problème de la sécurité routière, ainsi que dans les stratégies appliquées pour y remédier. Il s'agit de remplacer les politiques classiques de sécurité routière par une stratégie globale dans laquelle la circulation routière devient un « Système Sûr » qui, d'emblée, empêche les accidents d'être lourds de conséquences.

D'après les données de certains pays pionniers, environ 30 % des accidents graves sont dus à un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou à un comportement à risque, tandis que la majorité sont le simple fait d'erreurs de perception ou de jugement de la part de personnes autrement respectueuses des règles de sécurité. Par nature, l'usager de la route commet des erreurs. Fonder une stratégie de sécurité routière sur l'hypothèse que l'usager ne se trompe jamais n'est pas la bonne approche.

D'ailleurs, cela ne cadre pas avec l'approche sécuritaire dans les transports aériens, maritimes et ferroviaires ou, plus généralement, dans le domaine de la médecine du travail, où les comportements sûrs sont encouragés et induits par le système qui protège les personnes même lorsqu'elles commettent une erreur.

Un Système Sûr est par nature holistique, axé sur une démarche préventive. Il est conçu de manière que les différentes composantes du système de transport routier se combinent et interagissent entre elles afin que les usagers respectent les règles de sécurité qui permettent de prévenir les accidents et quand l'accident ne peut être évité de limiter les forces d'impact au seuil des limites physiques du corps humain afin d'éviter des blessures graves ou un décès. Un Système Sûr va plus loin que les méthodes réactives fondées sur l'analyse historique des accidents. En effet, suivant une démarche préventive, il commande un comportement sûr tout en évaluant les risques inhérents à un réseau routier et en définissant les interventions à engager en priorité pour prévenir les traumatismes graves lorsque des accidents ne peuvent être évités. Surtout, un Système Sûr n'accepte aucun compromis au détriment des vies humaines.

Un Système Sûr repose sur quatre principes de base. Premièrement, l'être humain commet des erreurs qui peuvent provoquer des accidents de la circulation. Deuxièmement, le corps humain a une capacité limitée, et connue, à tolérer l'impact d'un accident sans subir de dommage. Troisièmement, si chacun est tenu d'agir avec prudence et dans le respect des règles de la circulation, il est de la responsabilité de tous (ceux qui conçoivent, construisent, gèrent et utilisent l'infrastructure routière et les véhicules) de prévenir les accidents à l'origine de blessures graves ou de décès ainsi que de fournir des soins après un accident. Quatrièmement, toutes les composantes du Système doivent être consolidées en parallèle de manière que les effets en soient démultipliés et que les usagers de la route soient malgré tout protégés en cas de défaillance de l'une ou l'autre de ces composantes.

Un Système Sûr suppose d'appréhender et de gérer dans son ensemble une interaction complexe et dynamique entre les vitesses, les véhicules, l'infrastructure routière et le comportement des usagers de la route afin que la somme des composantes du système soit globalement plus efficace et que la défaillance de l'une d'entre elles n'empêche pas les autres de prévenir d'éventuels dommages graves.

Il n'existe pas un chemin tout tracé menant à l'adoption, à la mise en place et à l'application d'un Système Sûr. Celui-ci relève plutôt d'un processus empirique, dont la meilleure métaphore est celle d'un voyage avec ses imprévus, ses opportunités et ses défis. L'expérience des pays pionniers montre que, pour chacun, ce voyage diffère selon le contexte culturel, temporel et local, mais repose invariablement sur les quatre principes susmentionnés.

Recommandations

Penser en termes de routes « sûres », et non « moins dangereuses »

Dans la conception classique de la sécurité routière, la marche à suivre est définie dans le but d'améliorer la situation sur la base des pratiques en place. Un Système Sûr fait table rase de cette approche. Partant du principe qu'il ne doit tout simplement plus y avoir le moindre tué ou blessé grave sur les routes, il ouvre de nouvelles perspectives en termes d'instruments capables de réduire le nombre des accidents de la route à l'origine de traumatismes graves.

Assurer un leadership solide et soutenu pour un changement de paradigme vers un Système Sûr

Rien ne changera dans le domaine de la sécurité routière sans une intervention vigoureuse et éclairée des dirigeants. Au niveau politique, guider un pays ou une ville dans un changement de paradigme

nécessite d'obtenir l'adhésion politique et populaire à l'objectif « zéro tué et blessé grave ». Il faut aussi que le pouvoir en place engage un effort soutenu et s'attache à accompagner la transformation voulue au fil des cycles électoraux, en veillant à mettre en place un projet solide, des structures appropriées, des plans stratégiques et des procédures efficaces. Du côté des autres acteurs, il est essentiel que les chefs de file du secteur et les dirigeants des entreprises et organismes se mobilisent en faveur d'un Système Sûr en mettant leurs pratiques en adéquation avec les conditions qui le caractérisent.

Susciter un sentiment d'urgence pour entraîner le changement

Pour assurer une transition réussie vers un nouveau paradigme de la sécurité routière, les dirigeants doivent impérativement aider les autres parties prenantes à mesurer l'urgence de la situation. Dans les pays qui ont adopté un Système Sûr, des activités d'innovation ont été engagées là où les responsables politiques avaient compris que la ligne de conduite en place ne permettrait plus de réduire efficacement le nombre des tués sur les routes. Parmi les éléments qui facilitent cette prise de conscience de l'urgence et dynamisent la prise de décisions et l'opinion publique, on peut citer l'existence d'une volonté politique, des cas médiatiques d'accidents de la circulation, une mauvaise place dans un classement ou la non-réalisation d'objectifs de sécurité routière. Il est recommandé aux responsables politiques de veiller à ce que ce sentiment d'urgence demeure au centre des préoccupations des organismes compétents.

Renforcer les aspirations ultimes par des objectifs concrets à réaliser

Pour couper court aux critiques qui qualifieraient d'irréaliste une stratégie du type « zéro tué sur les routes », il est impératif de l'accompagner d'objectifs concrets, qui serviront de jalons et d'étapes à la mise en place d'un Système Sûr. Les objectifs à court terme doivent être étayés par des interventions fondées sur des données d'expérience eu égard aux résultats escomptables. Les pays pionniers en matière de Système Sûr ont préalablement procédé avec succès à un tel exercice d'évaluation détaillé qui permet de bâtir un sentiment de confiance lorsque les progrès accomplis par rapport aux objectifs fixés sont rendus publics.

Instaurer une responsabilité partagée pour la sécurité routière

Un Système Sûr impose aux usagers et acteurs du réseau routier de reconnaître leur rôle et leur responsabilité dans la sécurité de la circulation. Différents ministères et organismes gouvernementaux agissent en partenariat avec la société civile et le secteur privé pour prévenir les traumatismes sur les routes. La complexité que cette collaboration revêt du point de vue de l'organisation constitue un défi en soi et peut se traduire par une fragmentation des efforts. Fondé sur les principes de la bonne gouvernance que sont l'obligation de rendre des comptes, la transparence et la participation de tous, le concept de responsabilité partagée doit être à la base de toute politique intégrée et mesure complémentaire.

Encourager l'adoption par les acteurs de la sécurité routière d'un mode de fonctionnement axé sur les résultats

Une gouvernance efficace de la sécurité routière est indispensable au succès d'une politique fondée sur un Système Sûr. La structure encadrante doit permettre d'obtenir des résultats par le biais d'interventions relevant d'un Système Sûr. Il importe de trouver un mode de fonctionnement qui aide les acteurs à assumer leur responsabilité et contribue à faire de la sécurité routière un processus global au sein de la société.

Tirer parti de toutes les composantes d'un Système Sûr de façon à en démultiplier les effets et, ainsi, prévenir des dommages graves en cas de défaillance de l'une d'entre elles

Un Système Sûr gère les risques et erreurs inévitables tout en guidant les usagers selon le principe qu'ils agissent de manière responsable et dans le respect des règles de circulation. Il est toutefois irréaliste de penser qu'il suffit d'éduquer et de faire respecter des règles de comportement pour obtenir les améliorations voulues en matière de sécurité routière. Même les usagers qui appliquent et connaissent les règles peuvent commettre des erreurs à l'origine d'accidents. Un Système Sûr instaure des conditions qui, avant tout, aident et encouragent les usagers à agir sans danger tout en partant du principe que l'erreur humaine est inévitable. Un Système Sûr gère de façon globale la vitesse, les véhicules, la chaussée et les bords de route de sorte qu'en cas de collision, il confère la protection requise pour éviter des dommages graves. Toutes les composantes d'un Système Sûr doivent être consolidées de manière à en démultiplier les effets et à garantir qu'en cas de défaillance de l'une d'entre elles, les autres fourniront une protection suffisante. Les soins apportés après un accident (premiers secours, intervention ambulatoire et prise en charge médicale d'urgence) sont eux aussi vitaux. Un Système Sûr efficace prévoit des initiatives de nature à avoir des effets immédiats de grande envergure (par exemple, modification des limites de vitesse, renforcement du dispositif de contrôle, campagnes de sensibilisation), ainsi que des mesures qui déboucheront sur des résultats pérennes à moyen et à long termes (par exemple, durcissement des normes applicables aux véhicules, investissements infrastructurels fondés sur le principe d'un Système Sûr).

Rendre les villes sûres pour les usagers de la route vulnérables grâce à un Système Sûr

En se traduisant par une croissance de la population et du parc de véhicules, l'urbanisation fait également grossir les rangs des victimes potentielles d'accident de la circulation en ville. Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes et, en particulier, les personnes âgées et les jeunes) y sont surreprésentés. Plusieurs grandes villes ont adopté une approche Système Sûr pour réduire le nombre des victimes. Une gestion adaptée de la vitesse dans les zones où usagers vulnérables et véhicules motorisés se côtoient ou la séparation des flux d'usagers quand les vitesses sont plus élevées offrent des opportunités pour réduire sensiblement le nombre des accidents.

Développer les compétences en matière de Système Sûr dans les pays à revenu faible et intermédiaire marqués par une croissance rapide de la motorisation

En tirant les enseignements qui s'imposent de l'expérience des pays pionniers en matière de Système Sûr, les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire pourraient tout à fait s'épargner une montée en flèche du nombre des tués sur les routes à mesure que celui des véhicules continue de s'envoler. Des mesures de renforcement des capacités sont nécessaires pour aider les organismes responsables de la sécurité routière à mettre en place des dispositifs institutionnels plus robustes, par exemple, dans le cadre de programmes de démonstration liés à une route ou à une région et réunissant l'ensemble des organismes compétents suivant le principe de l'apprentissage par l'action.

Soutenir la recherche, la collecte et l'analyse de données

Le concept de Système Sûr est relativement nouveau dans les transports routiers. Des travaux d'analyse, d'évaluation et de documentation sont donc nécessaires pour améliorer et mieux partager la connaissance, ainsi que pour doter les acteurs et concepteurs des moyens requis pour mettre en place un Système Sûr. Si l'exemple d'un certain nombre de pays et de villes témoigne des retombées positives d'un Système Sûr, les données sont incomplètes. D'où l'importance que les pays recueillent et analysent des données sur tous les aspects d'un Système Sûr et mènent des travaux de recherche en vue d'obtenir un nouvel éclairage et une meilleure compréhension de la situation. En rapprochant les données des hôpitaux de données d'accident de la police, en les complétant d'informations sur les lieux d'accident et les véhicules, et en rassemblant des données sur les types et gravité des blessures, on disposera d'un tableau plus complet de la situation, ce qui améliorera la prise de décisions.



Zero Road Deaths and Serious Injuries

Leading a Paradigm Shift to a Safe System



Research Report

Zero Road Deaths and Serious Injuries

Leading a Paradigm Shift to a Safe System

This report describes a paradigm shift in road safety policy, being led by a handful of countries, according to the principles of a Safe System. A Safe System is based on the premise that road crashes are both predictable and preventable, and that it is possible to move towards zero road deaths and serious injuries. However, this requires a fundamental rethink of the governance and implementation of road safety policy.

To stem the road death epidemic, the United Nations have set the target of halving traffic fatalities by 2020. Every year, 1.25 million people are killed in road crashes and up to 50 million are seriously injured. Road crashes kill more people than malaria or tuberculosis and are among the ten leading causes of death. Their economic cost is estimated at 2-5% of GDP in many countries. Written by a group of international road safety experts, this report provides leaders in government, administrations, business and academia with emerging best practices and the starting point to chart their own journeys towards a Safe System.

OECD *publishing*
www.oecd.org/publishing

International Transport Forum

2 rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16
France
T +33 (0)1 45 24 97 10
F +33 (0)1 45 24 13 22
Email : contact@itf-oecd.org
Web: www.itf-oecd.org



(74 2016 03 1P1)
ISBN 978-92-821-0804-8