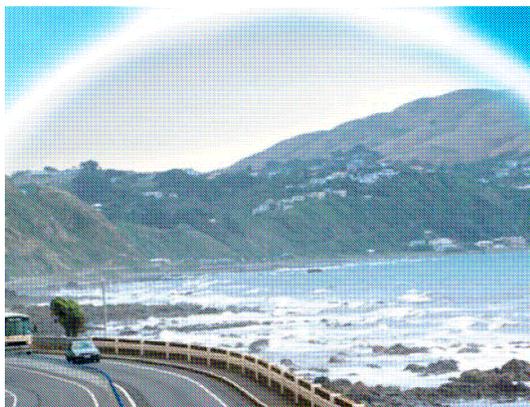
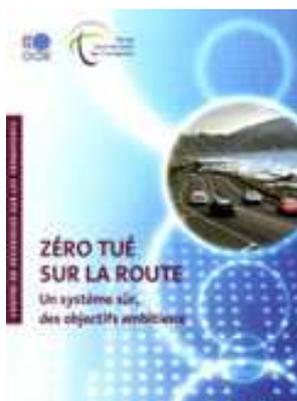


# ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE



**Un système sûr  
des objectifs ambitieux**

## **Zéro tué sur la route : Un système sûr, des objectifs ambitieux**

Les collisions sur la route ne sont pas une fatalité. Beaucoup peut être fait pour réduire les immenses souffrances qu'ils entraînent ainsi que leurs conséquences économiques.

De nombreux pays ont défini des objectifs pour réduire le nombre de victimes sur leurs routes. Ces pays sont-ils en voie d'atteindre leurs objectifs ? Que peut-on faire à court terme et à plus long terme pour les atteindre ? **Les approches traditionnelles de la sécurité routière ont-elles des limites ?**

Ce rapport fait le point sur les évolutions et les initiatives récentes pour atteindre des objectifs de sécurité routière de plus en plus ambitieux. Il met en avant les **changements nécessaires en matière de gestion pour mettre en œuvre des interventions efficaces et souligne le besoin d'une approche axée sur les résultats**. Il montre également que les investissements en matière de sécurité routière sont rentables. Il incite les pays les plus performants à aller encore plus loin et recommande l'adoption d'une **approche qui repose sur "un système sûr", avec une vision à long terme de ne plus avoir de tué ou de blessé grave sur les routes**.

**Document de synthèse** 260 pages; OCDE, Paris, Avril 2009  
€70 ; \$107 ; £54 ; ¥11200

ISBN 978-92-821-0197-1

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

## **Il est possible, dans une large mesure, de prévenir les collisions.**

Chaque vie sauvée et chaque blessure grave évitée sont autant de douleur et de souffrances, ainsi que de coûts en moins.

Les réductions souhaitées des traumatismes peuvent être obtenues avec une **volonté politique** adéquate, une bonne **organisation institutionnelle** et une **affectation suffisante des ressources**.

### **1. Adopter une vision très ambitieuse de la sécurité routière**

**Promouvoir un niveau d'ambition visant, sur le long terme, à réduire totalement le nombre de tués et de blessés graves : VISION Zéro**

**Ceci exigera le développement d'interventions totalement nouvelles et plus efficaces.**

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

Exemple : **Luxembourg 2020 : -60% tués -40% blessés graves**

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

Celle-ci aborde tous **les aspects du réseau de transport routier de manière intégrée** pour s'assurer que tous l'énergie libérée lors d'une collision est inférieure au seuil humain des blessures mortelles ou graves. Elle exige l'acceptation de responsabilités générales et de prises en charge partagées entre les concepteurs et les usagers du réseau. Elle favorise le développement des interventions innovantes et des nouveaux partenariats nécessaires pour réaliser des objectifs à long terme ambitieux.

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

**Indicateurs de performance de sécurité** (vitesses de circulation moyennes, port de la ceinture de sécurité, conduite sous l'emprise d'alcool, notes de sécurité des véhicules et des infrastructures)

Une **analyse approfondie des données** doit être réalisée pour améliorer la compréhension des collisions et autres tendances permettant de modéliser différents ensembles et degrés d'interventions.

### **5. Renforcer le système de gestion de la sécurité routière**

Assurer un système de **gestion efficace** de la sécurité routière et, en particulier, à privilégier une démarche fortement orientée vers les résultats, à travers leurs mécanismes de gestion institutionnelle. Celle-ci exige l'identification claire d'un **organisme chef de file**, du principal groupe de ministères et de services participants, de leurs rôles et responsabilités,

### **6. Investir dans la sécurité routière**

Améliorer la connaissance des dépenses liées aux conséquences des accidents routiers, engagées par la collectivité et les compagnies d'assurance, et des investissements dans l'amélioration de la sécurité routière et la prévention des traumatismes.

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

## 7. Encourager l'engagement aux plus hauts échelons

Un **engagement politique soutenu au plus haut niveau** est essentiel

Un effort significatif doit être réalisé pour **informer la population sur l'approche pour un système sûr**.

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

- *Gestion de la vitesse* : limitations adaptées à la catégorie de route, aux risques aux abords des routes, à leur conception, aux volumes de trafic, à la composition du trafic et à la présence d'usagers vulnérables.
- *Réduction de la conduite sous l'emprise d'alcool* : ( *alcolock* ) éthylotests anti-démarrage
- *Port de la ceinture de sécurité* : systèmes de rappel du port de la ceinture et d'anti-démarrage en l'absence de ceinture permettraient de quasiment généraliser le port de la ceinture dans la pratique, si elles étaient introduites dans toutes les voitures

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

••*Amélioration de la sécurité des véhicules* : ESP ITS

une nouvelle approche de la sécurité routière s'impose :

### • **Amélioration de la collecte et de l'analyse des données**

il est possible de progresser dans le rapprochement des **procès-verbaux d'accidents** de la police et des **comptes rendus d'hospitalisation**, pour améliorer la qualité et la cohérence des données, notamment en ce qui concerne les accidents corporels graves. La qualité des données et une analyse efficace sont fondamentales pour améliorer la prise de conscience des risques et l'efficacité des interventions.

### • **Fixation d'objectifs intermédiaires fiables, en fonction d'une stratégie concertée.**

fixer des objectifs, ainsi que d'identifier les moyens institutionnels et les interventions nécessaires.

### • **Vision à long terme ambitieuse, s'appuyant sur la stratégie concertée, avec un esprit d'innovation.**

*Exemple : Luxembourg 2015 : un nombre inférieur de 5 tués et 20 blessés graves pour 100 000 habitants*

Long Terme 2050 : VISION ZERO.L'absence de tués et de blessés représente le niveau le plus ambitieux, basé sur la conviction qu'aucun traumatisme grave, survenu sur le réseau de transport, n'est acceptable. Ce point de vue est développé plus formellement dans les

politiques de sécurité routière des Pays-Bas et de la Suède, sous les noms respectivement de **Sécurité durable et de Vision zéro**, exemples d'une stratégie pour un **système sûr**. Cette approche, courante dans d'autres réseaux de transport, est à l'origine de programmes de sécurité dans les transports aériens, ferroviaires et maritimes depuis plusieurs décennies. Cette démarche d'innovation pousse les professionnels de la sécurité routière, les parties prenantes et le gouvernement à développer les capacités institutionnelles nécessaires pour atteindre les résultats souhaités, créer de nouveaux partenariats et rechercher d'autres approches efficaces.

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

La stratégie de sécurité routière d'Australie-Occidentale proposée pour 2008-2020, *Towards Zero: Getting There Together* (Vers zéro tué: ensemble, nous y arriverons), définit ainsi cette approche : « **Vers zéro tué signifie que nous n'acceptons pas que des personnes meurent ou soient gravement blessées sur nos routes.** D'un point de vue réaliste, nous comprenons qu'il n'est pas aisé de réduire à zéro le nombre de blessés graves sur nos routes, d'ici 2020, mais **nous ne considérons pas les décès ou les blessures graves comme inévitables.** Cette vision peut se réaliser si la collectivité dans son ensemble modifie fondamentalement la façon dont elle envisage la sécurité routière et ce qu'elle est prête à accepter.

## Adoption d'une approche pour un système sûr

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

- Elle part du principe que, quels que soient les efforts de prévention, **les usagers de la route resteront faillibles et des collisions se produiront.**
- Elle souligne que les **personnes chargées de concevoir le réseau de transport routier** doivent **accepter et partager les responsabilités** liées à la sécurité et que **les personnes utilisant le réseau doivent accepter les responsabilités liées au respect des règles** et des contraintes.
- Elle aligne les décisions de gestion de la sécurité sur les décisions de transport et de planification plus larges, qui répondent à des objectifs économiques, humains et environnementaux plus vastes.
- Elle recommande de concevoir des interventions répondant à un objectif à long terme, plutôt que de recourir à des interventions « traditionnelles » pour fixer les limites des objectifs à long terme.
- Amélioration des principales fonctions de **gestion institutionnelle.**
- Soutien de la **recherche** et du développement par le transfert de connaissances.
- Établissement d'un **financement adéquat** pour des programmes de sécurité efficaces.
- Réalisation des défis de gestion, notamment l'obtention d'un **soutien politique.**

Les responsables politiques doivent être engagés dans l'élaboration d'une vision de la sécurité routière et d'une stratégie d'amélioration des performances

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

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

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

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

***M. Claes Tingvall** Administration des Routes de la Suède*

***M. Fred Wegman** SWOV, Institut néerlandais pour la recherche en sécurité Routière*

**Road safety is no longer just a transport issue; it is also a health issue and a social, financial and economic hazard with negative impacts on global development.**