

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>

Un séminaire sur les questions abordées par le rapport sera diffusé en ligne lundi 3 octobre à partir de 11h sur le site www.itf-oecd.org.

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.

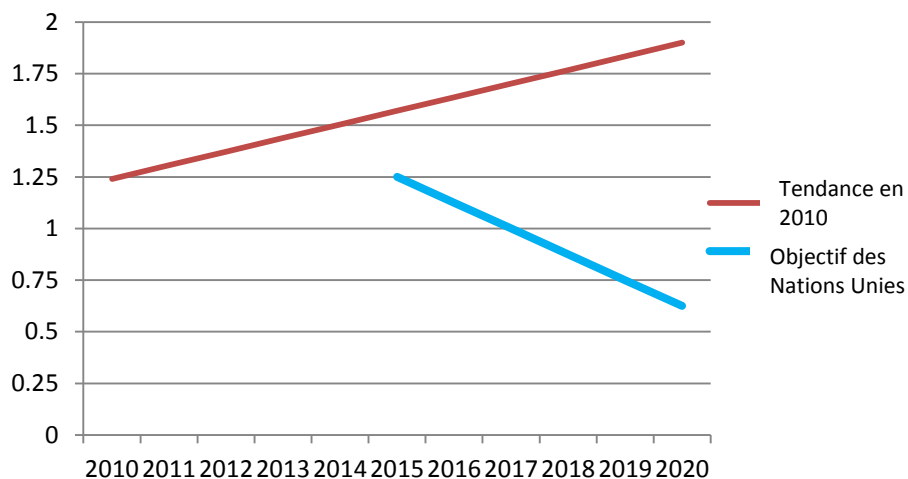
Comment procédons-nous ?

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.

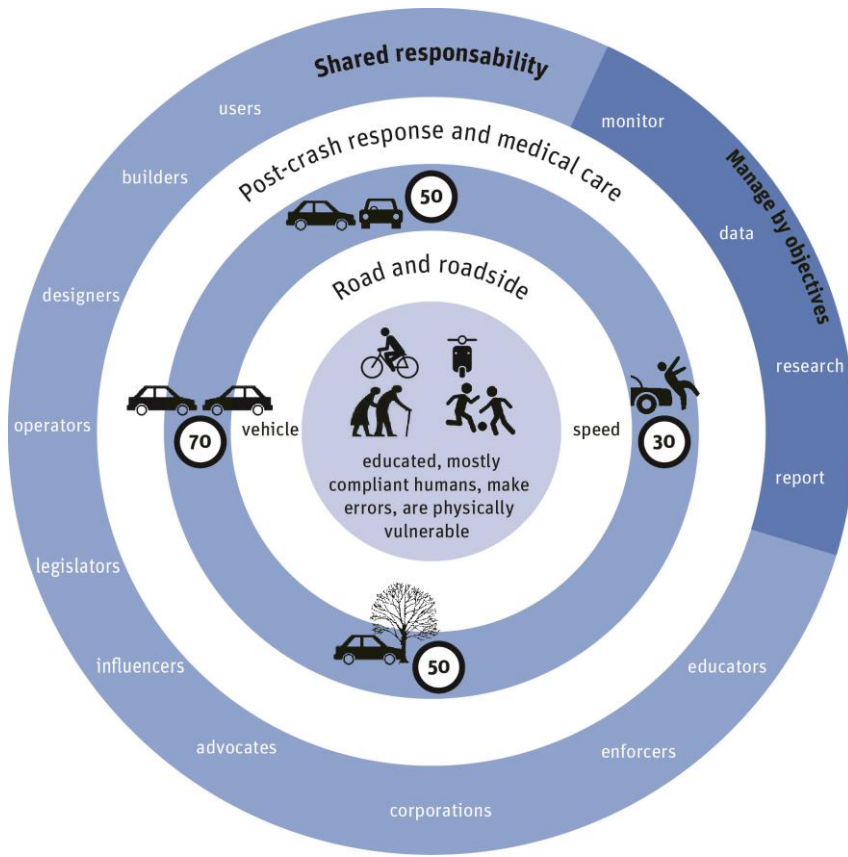
Pour en savoir plus : www.itf-oecd.org

Appendice

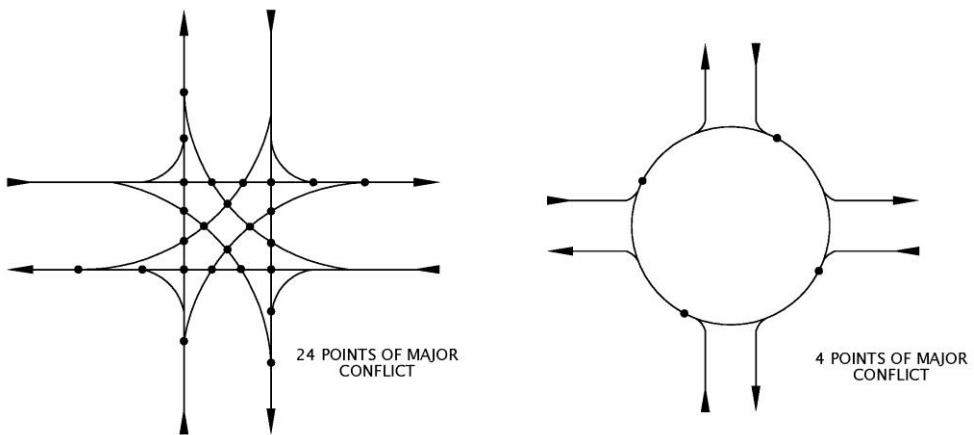
Graphique 1. Décès routiers dans le monde :
tendance et objectif



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 ?	Eviter 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.

+++