

SP7 ENJEUX ET POLITIQUES DE SECURITE ROUTIERE DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

Les accidents de la route sont un enjeu majeur de santé publique, avec 1,2 million de tués dans le monde chaque année, et ils sont la première cause de mortalité des jeunes de 10 à 25 ans. En outre, les pertes économiques liées à l'insécurité routière sont très importantes dans les pays en développement : 2,5% du PNB au Maroc, 3% en Inde. Et dans les pays à revenus faibles et modérés, on s'attend à une croissance de 83% des blessures par accidents de la route entre les années 2000 et 2020.

Ceci est tragique. Ceci est évitable. Ceci est un enjeu politique majeur pour les pays en développement.

La séance spéciale numéro 7 du Congrès mondial de la Route, consacrée aux « Enjeux et politiques de sécurité routière dans les pays en développement », au travers de présentations et d'interventions de plusieurs pays (Chine, Costa Rica, Ghana, Inde et Maroc) et organisations (Banque mondiale, Conférence Interafricaine des Métiers de l'Assurance, Fondation FIA, Partenariat mondial pour la sécurité routière GRSP et AIPCR) a offert la possibilité d'établir une liste de recommandations et d'ouvrir un chemin pour les actions possibles et nécessaires dans ce domaine.

Recommandations aux autorités responsables

- La prise de conscience politique de la sécurité routière doit être rehaussée et maintenue à haut niveau dans l'ensemble des pays. Des efforts continus et l'implication de toutes les autorités décisionnaires sont nécessaires, suivant en cela les résolutions prises par l'ONU et l'OMS et les engagements renouvelés de la Banque mondiale et de nombreuses autorités nationales, régionales et locales.
- Les actions et les politiques dans le domaine doivent être structurées autour de la personne. Mais elles doivent faire participer activement la société dans son ensemble, de manière coopérative, auto améliorante et pérenne.
- Au niveau national, l'ensemble des parties prenantes, telles que les services d'urgence, la police, les ingénieurs routiers, les écoles, les sociétés d'assurance etc., doivent être associées à la sécurité routière, et leurs actions doivent être priorisées et coordonnées (cas de la Commission nationale de sécurité routière du Ghana par exemple). Ceci demande un engagement au niveau politique le plus élevé, et l'établissement d'une planification globale au niveau national, comme en Chine ou en Inde.
- Il faut imposer des comportements appropriés aux conducteurs et aux passagers, et améliorer ceux-ci grâce à des efforts d'éducation toute la vie durant, mais également au travers de mesure législative et de police (cas de la loi sur la ceinture de sécurité promulguée au Costa Rica). Il faut aussi faire respecter la réglementation en matière de circulation. Sur ce point, le contrôle des caractéristiques techniques du véhicule et de sa charge sont également d'importantes mesures de sécurité.

- Une attention toute particulière doit être accordée aux usagers vulnérables. La mixité des trafics est source de danger, et de ce fait réaliser des files réservées pour les piétons et les cyclistes est un choix utile.
- L'infrastructure elle-même doit être améliorée de façon à améliorer à son tour la sécurité routière de manière continue ; elle doit être adaptée pour que les usagers de la route évitent de se retrouver en situation accidentogène et que, par ailleurs, les conséquences des accidents soient atténuées. Il existe des mesures efficaces sur ce point. Elles doivent être mises en œuvre en fonction de leur coût, de leur efficacité, de leur faisabilité et de leur niveau d'acceptabilité.
- Au niveau mondial, il existe un grand nombre de réseaux routiers en cours de conception ou de réalisation. Ils doivent incorporer des normes et des caractéristiques de sécurité routière, et un pourcentage du financement de chaque projet doit être réservé pour les aménagements et les tâches liés à la sécurité routière.
- Le réseau routier existant doit également être amélioré, car il existe des mesures (à faible coût) appropriées. Comme exigence minimale, il faut imposer un entretien régulier de la route.
- L'action en matière de sécurité routière doit se concentrer particulièrement sur les lieux de concentration des morts et des blessés sur le réseau routier : 20% du réseau représentent souvent plus de 70% du total des accidents.
- Les organismes de financement doivent montrer l'exemple pour les projets routiers qu'ils financent. Ils doivent rendre obligatoires les audits préalables de sécurité routière avant d'allouer un financement pour quelque projet routier que ce soit, et ils doivent continuer à rendre des financements disponibles par la suite pour des mesures de sécurité routière.

Aspects techniques relatifs aux infrastructures et données d'accidents

- Les réglementations nationales de conception des routes doivent être mises à jour, de façon à incorporer continûment les meilleures pratiques en matière de sécurité routière.
- Les audits de sécurité routière des nouveaux projets doivent être mis en œuvre immédiatement. Ils sont relativement bon marché à réaliser, et le retour sur investissement est très conséquent.
- Pour ce qui concerne le réseau existant, des inspections de sécurité routière sont nécessaires sur la totalité du réseau, de même que le traitement des points d'accumulation d'accidents (« points dangereux »).
- Par ailleurs, disposer d'un ensemble de données complètes sur les accidents est une condition préalable pour mettre en place des mesures appropriées là où il y en a le plus besoin. De ce fait, chaque pays doit se doter d'une stratégie nationale de collecte des données d'accident et la mettre en œuvre en coopération avec les différentes parties concernées (forces de police, etc.). Ceci peut être facilité par le fait que la population locale ou les hôpitaux possèdent déjà des informations précieuses en la matière.
- Il existe déjà des guides en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière. Ils doivent être adaptés aux contextes et aux besoins locaux, et mis en application.

Recommandations aux organisations routières internationales et à l'AIPCR

- La connaissance technique et organisationnelle appropriée existe déjà, et les autorités décisionnelles doivent promouvoir l'échange de connaissance, au niveau national et au niveau international.
- En particulier, les ateliers (*workshops*) aux niveaux régional et local et les efforts en matière d'enseignement apparaissent très efficaces, et doivent être poursuivis.

Parmi les initiatives en cours, les actions suivantes ont été remarquées :

- le rôle de l'AIPCR, et en particulier de son Comité technique 3.1 sur la sécurité routière, que ce soit par l'élaboration de documents de référence ou par l'organisation de séminaires régionaux en Afrique et en Amérique du sud, sur le thème « La sécurité routière et les infrastructures ». Ces efforts doivent être poursuivis et développés au cours du plan stratégique 2008-2011 ;
- L'initiative "*Make Roads Safe*" lancée par la Commission pour la sécurité routière mondiale (*Commission for Global Road Safety*) à l'attention du Secrétaire général des Nations Unies, et dont l'objectif est de collecter 1,5 millions de signatures d'ici avril 2008. Cette initiative a reçu le support de la Fondation FIA ;
- Les actions du GRSP dans le domaine du partage des connaissances et de la communication ;
- Par ailleurs, les participants ont noté avec satisfaction la création par la Banque mondiale d'une facilité dédiée à la sécurité routière dans les pays en développement, et ont souhaité que ceci donne une impulsion à la mise en place d'actions dans ce secteur./.