

Association  
mondiale  
de la Route



World Road  
Association



GLOBAL  
ROAD SAFETY  
PARTNERSHIP

**Non à la mort sur vos routes**





**Non à la mort sur vos routes**

# Le message est clair

Vos routes sont un élément vital pour le développement de votre pays. Cependant, avec l'augmentation du trafic, les accidents de la route font de plus en plus de morts et de blessés.

Dans le monde, on dénombre tous les ans plus d'un million de morts et 50 millions de blessés.

En plus de la souffrance humaine, les accidents de la route coûtent à **votre** pays beaucoup d'argent, de temps et d'efforts.

Mais cette spirale n'est pas une fatalité.

Les pays **peuvent** inverser la tendance s'il existe une politique volontariste d'efforts soutenus. Il existe de nombreuses mesures de prévention qui peuvent être appliquées sans qu'elles impliquent des budgets élevés.

Les accidents de la route portent atteinte à de nombreux aspects du bien-être de la population. Pour y remédier, l'implication de nombreux organismes et ministères est nécessaire.

En agissant ensemble, et même avec des budgets modestes, vous et vos collègues pouvez **vraiment** faire la différence.

Au sommaire de cette brochure :

L'ampleur du problème	p. 6
Comment améliorer la sécurité routière	p. 12
Qui doit faire quoi	p. 16
Comment valoriser les investissements	p. 18
Comment obtenir des conseils	p. 20

Cette brochure s'adresse à ceux qui ont la motivation, la clairvoyance et les compétences pour agir **maintenant**.

## Ce qu'ils disent...

“Le massacre et la mutilation qui ont lieu sur les routes tous les jours dans le monde sont des événements inacceptables dans notre société moderne”.

Hans Van Holst, Royal Institute of Technology - Suède, 1995

“Les décès et les blessures sur nos routes... sont une accusation contre la société d'aujourd'hui”.

M. Leber, Ministre des Transports - République fédérale d'Allemagne, 1970

“Les accidents de la route sont une catastrophe mondiale qui va en s'aggravant, qui détruit des vies et des foyers, qui va à l'encontre du développement et qui rend des millions de personnes plus vulnérables”.

World Disasters Report - Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, 1998

“La sécurité routière est un enjeu humain considérable ; c'est un problème économique et social. C'est aussi une affaire d'équité sociale. La sécurité routière touche surtout les populations les plus pauvres”.

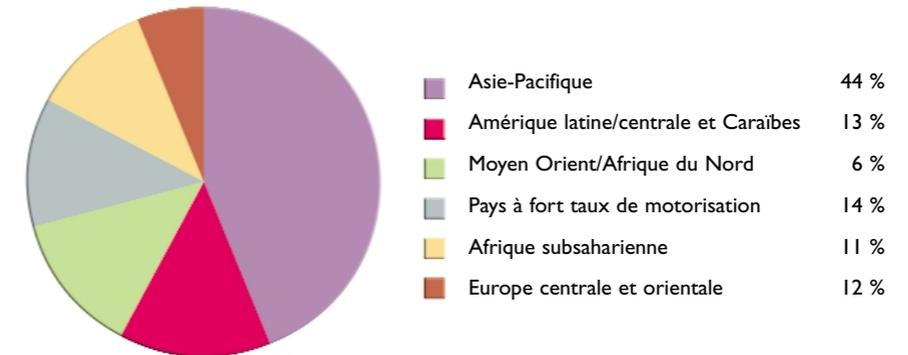
James D Wolfensohn, Président de la Banque mondiale, 1999

# L'ampleur du problème

## La situation dans le monde

- Dans le monde, près d'un million de personnes meurent tous les ans dans un accident de la route et 50 millions sont blessées.
- Plus de 80% de ces accidents ont lieu dans des pays en développement ou émergents d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine ou du Moyen-Orient.
- Plus de 40% d'entre eux concernent les pays de la région Asie-Pacifique seule.
- Certains pays d'Afrique subsaharienne et du Moyen-Orient ont trois fois plus d'accidents de la route par rapport à leur niveau de motorisation.
- Le coût global des accidents de la route dans les pays en développement et émergents s'élève au moins à 70 milliards USD par an. Ce montant est supérieur à l'ensemble de l'aide bilatérale et multilatérale qu'ils reçoivent, et représente 1% du PNB des pays en développement et 1,5% du PNB des pays émergents.
- Dans les pays en développement, les victimes d'accidents de la route sont à l'origine de près de 70 millions de journées d'hospitalisation par an. C'est un fardeau intolérable pour des moyens médicaux limités.

## Proportion des accidents de la route par région du monde



## Ce qu'ils disent...

“Il est incroyable que la société ne se soit pas rendu compte qu'elle créait un terrain miné, avec les nouvelles évolutions telles que l'usage généralisé de la voiture, jusqu'à ce que le carnage apparaisse au fil des années”.

*Dr. Howard Baderman, Spécialiste en accidentologie*

“Le nombre d'accidents en Afrique augmente de façon alarmante... il atteint des proportions de crise dans notre région du monde”.

*Adebayo Adedeij, Secrétaire exécutif de la Commission des Nations Unies pour l'Afrique, Premier Congrès africain de la Sécurité routière, 1984*

# L'ampleur du problème

## L'ampleur du problème

### Qui est en danger ?

- Dans de nombreux pays d'Asie, d'Afrique et du Moyen Orient, 40 à 50% des personnes tuées sont des **piétons**.
- Les accidents de véhicules de **transport en commun** sont courants dans les pays en développement : les autobus sont impliqués dans 20 à 40% des accidents.
- **Les autres modes de transport en commun** tels que les bicyclettes ou les scooters, les rickshaws, les camions-bus, les taxis collectifs, etc., ont la réputation d'être particulièrement dangereux. Dans de nombreux pays, les personnes voyagent sans protection dans des camions et fourgons ouverts.
- Dans les pays d'Asie du Sud-Est à forte croissance de motorisation, plus de 50% des tués sont des **motocyclistes**.
- En général, près de 20% des tués et blessés dans les pays en développement ont **moins de 15 ans**.
- Les **familles à faible revenu** sont plus exposées aux accidents de la route puisqu'elles se déplacent le plus souvent à pied ou en transport en commun. Elles ne bénéficient d'aucune couverture sociale ou assurance.
- Les études hospitalières sur les victimes d'accidents montrent que les **femmes, les enfants et les pauvres** ont moins de chance de bénéficier de soins médicaux.

### Ce qu'ils disent...

“La mort frappe des touristes britanniques. 26 personnes meurent dans un terrible accident à Long Tom Pass”. (Afrique du Sud)

*Daily Mail (Royaume-Uni), septembre 1999*

“L'autobus tombe dans le fleuve à Delhi : 30 enfants sont tués. Encore une tragédie sur les routes dangereuses de l'Inde”.

*Times of India, novembre 1997*

“La Tanzanie frappée par une autre tragédie. 70 tués et 25 blessés dans un accident d'autobus”.

*Daily News (Dar es Salaam), mai 1998*



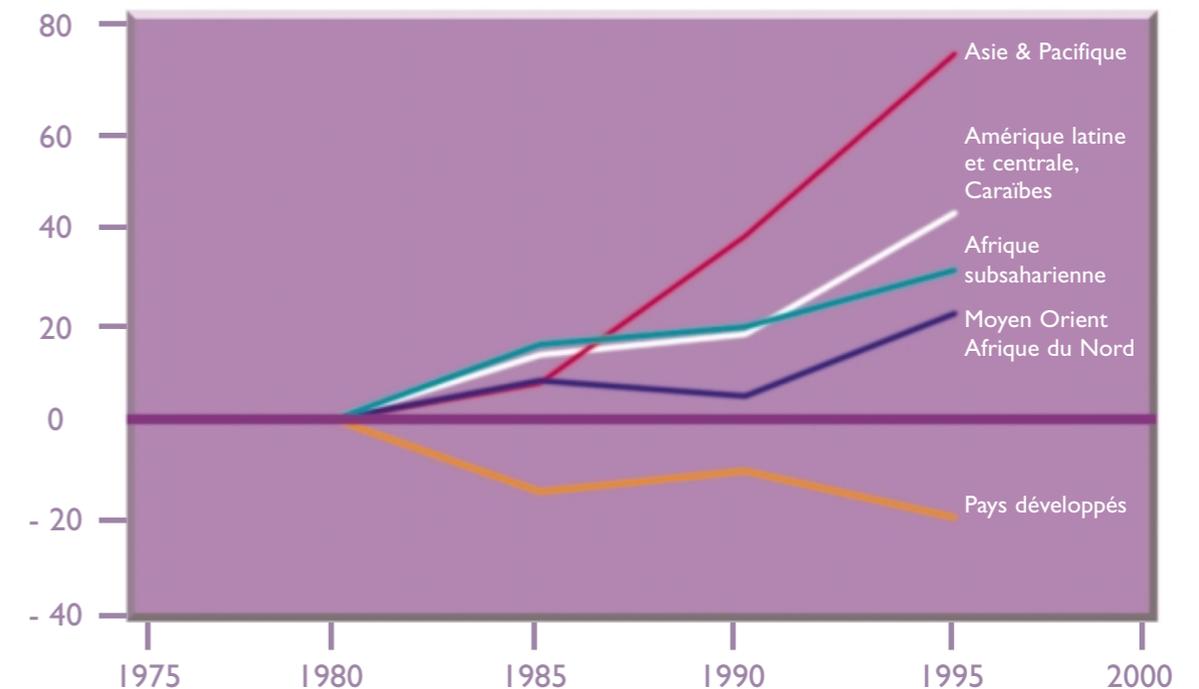
# L'ampleur du problème

## L'ampleur du problème

### Il faut agir vite

- Dans toutes les régions en développement du monde, le nombre de victimes d'accidents de la route ne cesse d'augmenter.
- Entre 1980 et 1995, le nombre total de tués a augmenté :
  - de **70%** en moyenne dans les pays asiatiques ;
  - de près de **40%** en Amérique latine et aux Caraïbes ;
  - de près de **25%** dans les pays d'Afrique subsaharienne ;
  - de **20%** dans les pays du Moyen-Orient.
- En revanche, dans les pays à fort taux de motorisation, le nombre d'accidents mortels a diminué de **20%**.
- Cela montre ce qui peut être fait grâce à des **investissements ciblés et soutenus**.
- En 1990, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) déclarait que les accidents de la route étaient la **neuvième** cause de décès. Si tous les pays n'agissent pas maintenant, en 2020, ils se situeront à la **deuxième** place.
- Les victimes d'accidents de la route pourraient occuper environ 25% des lits d'hôpitaux dans les pays en développement.
- Le chapitre suivant montre comment **votre** pays peut s'attaquer à ses problèmes de sécurité routière et prendre une part active pour relever ce défi mondial.

Evolution du pourcentage d'accidents mortels (1980-1995)



# Comment améliorer la sécurité routière

## Comment améliorer la sécurité routière

Pour traiter efficacement les problèmes auxquels votre pays est confronté, vous devez agir dans trois domaines principaux :

- **les systèmes d'information** : ils permettent d'obtenir une vision complète de la situation actuelle et d'évaluer l'efficacité de vos actions futures ;
- le développement de **programmes d'action en faveur de la sécurité routière** : ils reposent sur la connaissance des problèmes particuliers de votre pays ;
- la garantie de **ressources** de financement et de soutien des programmes d'action.

### Les systèmes d'information

- Il est nécessaire de répondre par des informations précises et fiables aux questions suivantes :
  - où se produisent les accidents ?
  - quand ?
  - qui est impliqué ?
  - dans quelles circonstances ?
- Vos services de police de la circulation sont les mieux placés pour enregistrer et gérer les données sur les accidents. Le recueil d'informations sur les accidents corporels doit être rendu obligatoire par la loi.
- Les services de police doivent être motivés et convaincus de l'importance de ce travail.

- Leurs rapports et leurs statistiques annuels doivent faire l'objet d'une large diffusion afin qu'ils puissent servir à l'élaboration et à l'évaluation des politiques, à fixer les objectifs et à assurer le suivi de programmes spécifiques.
- Le manque de données sur les accidents non mortels est toujours un problème. Des données supplémentaires peuvent être recueillies auprès des hôpitaux et des compagnies d'assurance.
- Il existe des programmes informatiques simples de stockage d'information et d'analyse des données.

### Elaboration des programmes d'action en faveur de la sécurité routière

Votre système d'information vous renseignera sur l'ampleur du problème, sa vitesse d'évolution, et ses principales caractéristiques. Il vous donnera aussi une idée de ce qu'il coûte à votre pays.

- A partir de la connaissance de la situation de votre pays, vous devez faire en sorte que la sécurité routière apparaisse en bonne place dans la politique générale des transports de votre pays et que des budgets suffisants y soient affectés.
- Un programme d'action doit ensuite être préparé en veillant à ce qu'il soit réaliste, réalisable, et financièrement acceptable. Il doit comporter des mesures dont la rentabilité a été prouvée.
- Ce programme doit être révisé tous les ans et évalué régulièrement.



# Comment améliorer la sécurité routière

## Comment améliorer la sécurité routière

Les programmes d'action de sécurité routière doivent comporter :

- Des objectifs mesurables.
- Un programme d'actions équilibré recouvrant tous les domaines principaux de la sécurité routière par ordre de priorité. Ces domaines sont les suivants :
  - *les aménagements routiers* : de bons aménagements épargnent des vies ; des aménagements à faible coût sur des sites dangereux sont particulièrement efficaces ;
  - *la sécurité des véhicules* : les programmes d'amélioration ou d'essai doivent se concentrer sur des aspects essentiels tels que les pneumatiques, les freins, les feux et les réflecteurs ;
  - *l'éducation, la formation et la publicité* : les mesures essentielles pour agir sur les comportements et sensibiliser toutes les catégories d'usagers ;
  - *la législation et le contrôle-sanction* : de nombreux pays ont constaté que les campagnes sur le port de la ceinture de sécurité et du casque, l'alcool et la vitesse ont été particulièrement efficaces ;
  - *les services de secours* : une intervention rapide pendant l'heure qui suit l'accident est particulièrement efficace pour sauver des vies.
- La description des rôles et responsabilités de chacune des autorités chargées de la sécurité routière de votre pays.
- L'estimation des budgets nécessaires à chaque autorité.

## Financement et moyens pour la sécurité routière

- Force est de constater que la sécurité routière n'est qu'une des nombreuses demandes de financement et que les ressources de votre pays sont limitées.
- Mais il est essentiel de ne pas la négliger dans les programmes de développement et la définition de politiques.
- Seuls les gouvernements peuvent assumer l'entière responsabilité de la mise en place d'une stratégie de sécurité routière et de la mise à disposition des budgets nécessaires à l'implication de tous les acteurs.
- Outre les sources traditionnelles de financement comme les impôts, d'autres sources de financement doivent être recherchées :
  - les charges à l'usager (immatriculation des véhicules, taxes, taxes sur les carburants, assurance, etc.),
  - les amendes pour infraction au code de la circulation,
  - la participation du budget de l'entretien routier,
  - la participation du secteur privé,
  - les partenariats public-privé,
  - les organisations non gouvernementales (ONG) implantées dans votre pays.
- L'engagement de sociétés privées et d'ONG sera plus effectif si elles sont impliquées dans le processus de planification.
- Les agences de coopération multilatérale et bilatérale peuvent aussi apporter un financement aux actions en faveur de la sécurité routière et apporter leur savoir-faire.
- Les ressources financières sont essentielles, mais elles ne sont pas les seules. Vous devez encourager vos personnels à prendre la sécurité routière au sérieux et développer la formation et l'accès aux dernières techniques.



# Qui fait quoi ?

## Vous êtes responsables !

Chaque accident de la route est une tragédie personnelle. Mais les accidents sont répartis sur l'ensemble du territoire de votre pays et se produisent sur des années. Ils ne sont pas aussi spectaculaires que les grandes catastrophes telles que la famine, les inondations ou les épidémies. Ils sont un fléau continu et silencieux qui affaiblit progressivement votre économie. On ne peut appréhender la gravité du problème qu'à l'échelle nationale. Et ce n'est qu'au niveau national que peuvent être prises des décisions au plus haut niveau pour mener les actions qui s'imposent. L'engagement au plus haut niveau gouvernemental est fondamental.

## Travailler ensemble

Les causes des accidents sont nombreuses et il y a plusieurs manières de les traiter. La réussite dépend de la capacité à œuvrer ensemble de nombreuses personnes travaillant dans de nombreuses organisations.

En principe, une seule entité doit se voir confier clairement la responsabilité de la gestion et de la coordination des actions en faveur de la sécurité routière.

Cette entité principale doit coordonner toutes les autorités impliquées dans l'élaboration de programmes de sécurité (police de la circulation en particulier) et en rendre compte au gouvernement.

- Cependant, l'expérience montre que d'autres systèmes d'organisation appliqués dans différents pays ont amélioré la sécurité routière et atteint des résultats variables. Il n'existe pas de structure idéale unique adaptée à toutes les situations ou tous les pays.
- L'organisation de l'action en faveur de la sécurité routière doit s'appuyer sur des exemples locaux de coopération réussie entre différents services gouvernementaux et autres. A défaut, le service de coordination de sécurité routière sera réparti entre les principales autorités concernées.
- Un Conseil national de sécurité routière a été mis en place dans de nombreux pays. Pour mener à bien leur action, ces conseils ont besoin de soutien financier et administratif ainsi que de membres engagés et motivés.
- L'entité principale peut également susciter des partenariats avec le secteur privé et les citoyens.

## Mobiliser les compétences

- La compétence des personnes est une partie essentielle de la solution.
- Pour mobiliser leurs énergies, elles doivent être convaincues que la sécurité routière est une priorité qui mérite leurs efforts et leurs actions doivent être mises en valeur.
- La mobilisation et le renforcement des compétences professionnelles en matière de sécurité routière sont par conséquent indispensables dans tous les cas.
- Les décideurs doivent s'interroger au sujet des compétences des ressources humaines disponibles :
  - le nombre d'ingénieurs, de planificateurs, d'officiers de police et de techniciens est-il suffisant pour soutenir votre plan d'action ?
  - si oui, ont-ils suffisamment de compétences, d'équipements et de liberté d'action pour exercer leurs fonctions ?
  - si non, quels sont les changements à introduire ?



# Rentabilité des investissements

*Les gouvernements et leurs administrations ont la responsabilité morale de la sécurité et du bien-être des citoyens de leur pays. Mais il existe un avantage supplémentaire à investir dans la sécurité routière : **de bons aménagements de sécurité entraîneront des économies supérieures à leurs coûts.***

- Les investissements en sécurité routière ont des taux de rentabilité que n'atteint aucun autre type d'investissement dans le secteur du transport.
- Des études ont montré que les aménagements de sécurité à faible coût réalisés sur des zones dangereuses peuvent avoir des taux de rentabilité économique de 100 à 200 %.

## La sécurité routière en chiffres...

Une étude récente a montré que dans un pays donné, le coût annuel des accidents de la route s'élevait à 30 millions de USD. Une série d'aménagements de sécurité fut définie qui, selon les estimations, pourrait réduire le coût des accidents de 5 % par an (soit une économie de 1,5 million USD par an).

Le coût de ces aménagements (conception des routes, éducation, formation, etc.) fut estimé à 750 000 USD selon un programme s'étalant sur 5 ans (soit un coût annuel de 150 000 USD). Le taux moyen de rentabilité des investissements de la première année était donc de 1 000 % et le rapport coût/bénéfice de 10 pour 1 environ.

De tels niveaux de taux de rentabilité sont courants dans les évaluations de sécurité routière et illustrent les avantages économiques des investissements dans des programmes de sécurité routière.

# Comment obtenir des conseils

- Il existe beaucoup d'informations utiles qui vous aideront à résoudre vos problèmes de sécurité. La liste ci-dessous constitue un point de départ utile mais certainement pas exhaustif.
- L'*Australian Road Research Board*, *CSIR Transportek* (Afrique du Sud), l'Administration nationale des Routes de Suède/*SweRoad*, et le *Transport Research Laboratory* (Royaume-Uni) sont des organisations nationales ayant une grande expérience des problèmes de sécurité routière en Afrique et en Asie. Elles ont publié de nombreux rapports et recommandations utiles sur des aspects détaillés de la sécurité routière dans les pays en développement.
- Depuis quelques années, les grandes banques multilatérales de développement telles que la Banque mondiale, l'Union européenne et les banques régionales de développement (Asie, Afrique et Amérique latine) ont intégré un volet sécurité routière dans leurs projets routiers ou urbains. Leurs chefs de projet ont à leur disposition des spécialistes compétents pour prodiguer des conseils sur la sécurité routière.
- De tels spécialistes peuvent également être consultés auprès des services de coopération et de développement de nombreux gouvernements nationaux.
- L'Association mondiale de la Route (AIPCR) peut fournir les coordonnées de ses Comités nationaux et des renseignements sur son Réseau mondial d'Échanges (RMÉ).
- Enfin, il est possible d'obtenir des conseils et des informations auprès du *Global Road Safety Partnership* (GRSP) récemment créé à l'initiative de la Banque mondiale et de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. Le GRSP met en place des programmes de partenariat et diffuse des informations sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

## Ce qu'ils disent...

“Si l'éducation à la sécurité routière pouvait être introduite dans les écoles primaires ougandaises, ce serait la seule contribution importante à la sécurité routière jamais menée dans ce pays”.

*Justin Okot, Président du Conseil national de Sécurité routière, Ouganda, 2000*

“Je ne trouve pas les mots pour exprimer le chagrin que j'ai ressenti. Cela a laissé dans mon cœur un vide qui ne pourra jamais être comblé”. (en apprenant la mort de son fils aîné dans un accident de la route en 1969)

*Nelson Mandela, Long Walk to Freedom, 1994*

“Les accidents de la route sont l'un des plus grands problèmes, sinon le plus grand problème de santé publique de notre pays”.

*John F Kennedy, Président des États-Unis, 1960-1963*

“Après le premier accident mortel de la route en Grande-Bretagne en 1886, l'enquêteur a déclaré 'Cela ne doit jamais se reproduire'. Mais depuis, cela s'est reproduit 25 millions de fois”.

*Nicholas Faith, Crash – The limits of car safety, 1997*



## Adresses utiles

Sites internet	Adresses
DTLR (Royaume-Uni) dans le domaine des routes, des véhicules et de la sécurité routière : <a href="http://www.roads.dtlr.gov.uk">www.roads.dtlr.gov.uk</a>	<b>TRL Limited</b> / International Division Old Wokingham Road - Crowthorne Berkshire RG 45 6 AU - UK T: +44 1344 73 131 / F: +44 134 47 70 719 e: international_enquiries@trl.co.uk w: www.trl.co.uk
Institution of Highways and Transportation <a href="http://www.iht.org.uk">www.iht.org.uk</a>	<b>Department for International Development</b> DFID Public Enquiry Point 94 Victoria Street London SW1E 5JL - UK T: +44 1355 84 8132 / F: +44 1355 84 3632 e: enquiry@dfid.gov.uk w: www.dfid.gov.uk
Institute of Transportation Engineers : <a href="http://www.ite.org">www.ite.org</a>	<b>Global Road Safety Partnership</b> PO Box 372 - 17 Chemin des Crets CH-1211 Geneva 19 - Switzerland T: +41 22 730 4249 / F: +41 22 733 0395 e: grsp@ifrc.org w: www.GRSProadsafety.org
American Association of State Highway and Transportation Officials. Liste des publications sur : <a href="http://www.transportation.org/publications/bookstore.nsf">www.transportation.org/publications/bookstore.nsf</a>	<b>Association mondiale de la route (AIPCR)</b> <b>World Road Association (PIARC)</b> La Grande Arche, Paroi Nord, niveau 8 92055 LA DEFENSE CEDEX – France tél : +33 1 47 96 81 21 fax : +33 1 49 00 02 02 e-mail : piarc@wanadoo.fr www.piarc.org
Federal Highway Administration (USA) <a href="http://www.safety.fhwa.dot.gov">www.safety.fhwa.dot.gov</a>	

## Remerciements

Cette brochure a été réalisée dans le cadre du programme de travail du Comité technique de la Sécurité routière de l'AIPCR (C13).

Remerciements particuliers à :  
Goff Jacobs, Malcolm Read et Stuart Yerrell pour la rédaction du texte ;  
Peter Elsenaar, Président du C13,  
et les membres des Comités C3 et C13 pour les commentaires qu'ils ont bien voulu apporter.



## **Pour terminer, deux réflexions...**

Le 11 septembre 2001, les tours jumelles du World Trade Center ont été détruites, faisant près de 3000 victimes : les accidents de la route tuent à peu près autant chaque jour.

La lecture de cette brochure a dû vous prendre dix minutes. Pendant ce temps, 20 personnes de plus sont mortes sur les routes, à travers le monde.

**N'est-il pas temps pour nous  
de commencer à changer les choses ?**