

# **La voie vers un pays plus sûr**

Approches théoriques d'une politique de sécurité routière

R-99-38F  
Jan Mulder & Fred Wegman  
Leidschendam, 2000  
SWOV Institute for Road Safety Research, Pays-Bas

## Description

Numéro de rapport :	R-99-38F
Titre :	La voie vers un pays plus sûr
Sous-titre :	Approches théoriques d'une politique de sécurité routière
Auteur(s) :	Jan Mulder & Fred Wegman
Manager d'étude :	Fred Wegman
Numéro de projet SWOV :	69.089
Code de projet client :	HVVL 97.557
Client :	Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux, Centre de Recherche sur les Transports
Mot(s) clé(s) :	Safety, traffic, policy, improvement, PIARC.
Nature du projet :	Partout dans le monde, les gens s'efforcent d'améliorer la sécurité routière. Cependant, d'après la littérature spécialisée, les progrès sont très lents dans ce domaine. Plusieurs causes peuvent être avancées : en premier lieu, la sécurité routière ne constitue pas véritablement une priorité politique ; ensuite personne ne sait exactement comment s'y prendre pour pouvoir et devoir l'améliorer. Et il y a parfois de longs débats sur les interventions et les éventuelles contre-mesures. Cette étude se concentre sur la question de savoir si certains pays peuvent tirer les leçons de mesures prises dans d'autres pays pour améliorer la sécurité routière et comment. La question concerne la politique de sécurité routière en général, ainsi que le choix des (contre-)mesures à adopter. Le présent rapport est une étude du Groupe de Travail sur la Politique de Sécurité du C13 de l'AIPCR. Il a été présenté et débattu lors du XX <sup>e</sup> World Road Congress, Octobre 1999 tenu à Kuala Lumpur.
Nombre de pages :	20 + 5 pp.
Prix :	f 17,50
Publication de :	SWOV, Leidschendam, 2000

SWOV Institute for Road Safety Research  
P.O. Box 1090  
2260 BB Leidschendam  
Pays-Bas  
Telephone 31703209323  
Telefax 31703201261

# Sommaire

<b>Remerciements</b>	4
<b>1. Introduction</b>	5
<b>2. Méthode de recherche</b>	7
<b>3. Approche théorique en matière de sécurité routière</b>	10
3.1. Stratégie pour améliorer la sécurité routière	10
3.2. Une suite de mesures relatives à la sécurité routière	11
<b>4. Conclusion</b>	15
<b>5. Recommandations</b>	18
<b>Bibliographie</b>	19
<b>Annexe 1</b> Questionnaire concernant la politique de sécurité routière	21
<b>Annexe 2</b> Résumé des résultats du questionnaire	23
<b>Annexe 3</b> Indicateurs de performance dans le domaine de la sécurité routière	25

## Remerciements

Les auteurs de ce rapport expriment leur gratitude aux membres du Comité sur la Sécurité Routière (C13) de l'AIPCR pour l'aide inestimable qu'ils leur ont apportée. Ils souhaitent tout d'abord remercier les membres qui ont préparé un compte-rendu concernant la sécurité routière dans leur pays : Chequer Jabour Chequer et Elmar Pereira de Melo (Brésil), Abel Martinez Gomez (Cuba), Nicole Muhlrاد et Christian Machu (France), Hans-Joachim Vollpracht (Allemagne), Maria Sakki (Grèce), Jan Mulder (Pays-Bas), Finn Amundsen (Norvège), Krzysztof Kowalski (Pologne), Tomaz Pavcic (Slovénie), et Kare Rumar (Suède).

Le Groupe de Travail sur la Politique de Sécurité du C13 a discuté de la méthodologie de cette étude et des projets de communication au cours de plusieurs réunions. Les personnes suivantes participaient à ce groupe de travail :

Ernesto Tenenbaum (Argentine), Abel Martinez Gomez (Cuba), Nicole Muhlrاد, Christian Machu et Jean-Pierre Médevielle (France), Hans-Joachim Vollpracht (Allemagne), Ruud Filarski et Fred Wegman (Pays-Bas), Stein Fyksen (Norvège), Krzysztof Kowalski (Pologne), Kare Rumar et Lars Stenborg (Suède) et Malcolm Read (Royaume-Uni).

Les auteurs remercient l'Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité (INRETS) pour la précieuse aide apportée à la traduction en langue française du rapport.

# 1. Introduction

A notre connaissance il n'existe pas de pays au monde où le gouvernement ou le parlement aurait officiellement annoncé que la sécurité routière n'est pas considérée comme un problème de société. Partout dans le monde, les gens s'efforcent d'améliorer la sécurité routière. Cependant, d'après la littérature spécialisée, les progrès sont très lents dans ce domaine. Plusieurs causes peuvent être avancées : en premier lieu, la sécurité routière ne constitue pas véritablement une priorité politique ; ensuite personne ne sait exactement comment s'y prendre pour pouvoir et devoir l'améliorer. Et il y a parfois de longs débats sur les interventions et les éventuelles contre-mesures.

Il est important de comprendre que les problèmes de sécurité routière ne sont pas insolubles (Wegman et al., 1996). Des améliorations considérables peuvent être réalisées en investissant dans la qualité du réseau routier : *la sécurité routière est à vendre*. En théorie, nous disposons de nombreux moyens d'intervention et de toutes les mesures imaginables susceptibles d'être mise en œuvre dans la réalité. Cependant, on entend souvent que les moyens destinés à améliorer la sécurité routière sont bien insuffisants. En d'autres termes, les accidents sont la cause d'un nombre trop élevé de blessés inutiles. Cette idée motive tous ceux dont le travail est d'améliorer la sécurité routière. Cette idée harcèle tous ceux impliqués dans la conception des systèmes de transport, et en particulier le transport routier.

Avec le temps, plusieurs méthodes ont été tentées pour souligner la gravité du problème. Pour n'en mentionner que quelques unes : a) comparer les risques de la route à ceux des autres moyens de transport (les risques de la route sont beaucoup plus élevés); b) souligner leurs conséquences économiques (1 à 2 % du produit national brut d'un pays); c) considérer la sécurité routière comme un problème de santé publique (par exemple la principale cause de décès chez les 15-45 ans, d'où un nombre élevé "d'années de vie perdues"); d) annoncer que 700 000 personnes sont tuées chaque année dans le monde selon les récentes estimations de la Banque Mondiale; ou e) déclarer que chacun a une grande chance d'être blessé dans un accident à un moment de sa vie (dans les pays fortement motorisés, ce risque est évalué à plus de 50 %). Et pourtant, aucune priorité politique ou sociale plus importante n'a été donnée à la sécurité routière. Néanmoins, aucun pays ne se satisfait de la situation actuelle, comme nous l'avons déjà dit, et partout dans le monde, des politiques visant à améliorer la sécurité routière sont mises en place.

Les mesures de sécurité routière sont souvent controversées : les résultats positifs sont mis en doute, des réserves sont faites sur leur efficacité déclarée, d'autres objectifs publics (par exemple la protection de l'environnement) ou des intérêts privés sont en jeu, et le prix à payer pour assurer une plus grande sécurité est trop élevé. Et c'est dans ce contexte que la question suivante se pose : *quelle mesure est efficace et quel est son coût ?*

On comprend que des professionnels de la sécurité routière dans différents pays souhaitent échanger des informations. Cela est particulièrement vrai

dans la mesure où le problème de sécurité routière peut être, largement, évité. D'une part, il est très difficile d'attirer toute l'attention nécessaire sur ce problème, et d'autre part, on ne sait pas exactement quelles sont les mesures les plus efficaces. De nombreux rapports de recherche, documents politiques, magazines et journaux scientifiques, présentés lors de congrès internationaux, de réunions, de visites de travail, etc., font état des progrès réalisés, des effets de projets particuliers et de la nature des politiques de sécurité routière mises en œuvre. On suppose alors qu'une mesure efficace dans un pays peut également être efficace dans un autre pays, après quelques nécessaires adaptations à la situation locale. Ces formes de communication s'intéressent peu au contexte culturel et institutionnel particulier dans lequel les mesures ont été définies et mises en œuvre. Cependant, c'est ce contexte qui détermine la généralisation des connaissances, la réponse aux questions visant à savoir si une politique particulière a autant de chance dans un contexte différent de celui pour lequel elle a été initialement mise en place.

La question centrale de ce rapport est de savoir si certains pays peuvent tirer les leçons de mesures prises dans d'autres pays pour améliorer la sécurité routière et comment. Cette question concerne la politique de sécurité routière en général, ainsi que le choix des (contre-)mesures à adopter.

## 2. Méthode de recherche

Les recherches concernant les effets (potentiels) sur la sécurité d'une politique de sécurité routière doivent être fondées sur une théorie politique. Un modèle théorique ou pratique doit en découler conduisant à une stratégie de mise en œuvre. Cette stratégie peut se caractériser par "une forme, un contenu et une dimension". Par exemple : un gouvernement peut mettre en place une aide destinée aux municipalités qui prennent certaines mesures en matière de sécurité routière, par exemple la création de zones de vitesse limitée à 30 km/h. Ce type d'intervention se présente sous la forme d'une subvention. Les conditions d'attribution de la subvention viennent ensuite (par exemple, montant de la subvention par m<sup>2</sup>, pourcentage, quartiers qui en bénéficient et ceux qui n'en bénéficient pas). Enfin vient la question de l'ampleur de l'intervention (par exemple, le nombre de municipalités à considérer, la somme globale disponible, etc.). Ces caractéristiques de forme, contenu et dimension, une fois établies, peuvent être décrites dans des études d'évaluation qui font appel : a) à des données historiques, b) une description du processus (nombre de municipalités ayant fait une demande de subvention, nombre de kilomètres modifiés) et c) mesures des résultats (combien de dommages corporels en moins suite à la mise en place de zones de vitesse à 30 km/h grâce à la subvention). A cette fin, il est nécessaire que les données soient recueillies par des sources indépendantes selon un protocole établi et examinées cas par cas. Une telle approche permet de comparer un plus grand nombre de cas et offre un meilleur aperçu de l'efficacité des différentes politiques mises en place.

Il s'agit d'un portrait idéal de la manière selon laquelle on peut établir une relation entre la politique menée et ses effets sur l'évolution de la sécurité routière. Cependant, il en va tout autrement dans la pratique. Le terme "théorie politique" signifie, selon les experts en gestion, qu'on peut se fonder sur un ensemble d'hypothèses pour étudier un problème. Dans le cas précis, il s'agit de sécurité routière. Cela est plus théorique que vrai dans des conditions réelles de prise de décision. Il ne semble pas que le choix d'une théorie politique liée à un modèle théorique ou pratique soit un bon point de départ. Il n'existe pas de théorie politique généralement acceptée pour une telle approche descendante. En outre, les données de base nécessaires n'existent probablement pas. Ce n'est donc pas la voie la plus appropriée. Plusieurs autres possibilités peuvent être étudiées. Quatre options, considérées comme réalistes, ont été analysées dans cette étude.

1. La première approche consiste à décrire la situation actuelle en matière de sécurité routière par rapport à la situation passée, et faire le rapprochement avec l'évolution du nombre de victimes de la route. Pour procéder ainsi, il convient de connaître : les dates auxquelles ont été mises en place les différentes interventions politiques, le sens des différentes interventions en termes de mesures, les difficultés rencontrées lors de la mise en place des mesures et leurs effets réels sur le comportement des usagers de la route. Cela exige une description précise de la situation dans tous les pays comparés. Il convient également de connaître les autres éventuelles influences sur les évolutions

observées. L'étude effectuée à Victoria, Australie (Cameron, Newstead & Vulcan, 1994) est un bon exemple d'approche quantitative.

2. Une deuxième approche peut avoir pour objet d'étudier l'évolution du nombre de victimes de la route sur une période donnée. Nous devons connaître pour cela les données concernant les victimes des accidents. Il est nécessaire ensuite de préciser les périodes d'application des interventions politiques ou autres facteurs susceptibles d'expliquer l'évolution du nombre de victimes de la route. Cette évolution peut être liée à des interventions politiques particulières ou éventuellement à d'autres développements (indépendants). Dans le cas d'une intervention, une analyse plus approfondie est alors nécessaire pour étudier l'efficacité de l'intervention.
3. Une troisième approche peut être une étude comparative qui n'analyse que certains aspects de la politique adoptée. Une telle étude suppose que les points étudiés intéressent plusieurs pays. Les points qui viennent immédiatement à l'esprit sont le port de la ceinture de sécurité (Harvey & Durbin, 1986), l'alcool au volant et les limitations de vitesse (ex. les pays scandinaves, les USA). Les différents pays ont adopté des lois différentes dans ce domaine et ont sans doute une approche différente des problèmes. Cela concerne la législation, les contrôles, l'éducation et l'information du public. Des comparaisons plus poussées fournissent une meilleure connaissance des facteurs de réussite ou d'échec, et permettent ainsi de tirer les leçons de l'expérience des autres.
4. Une autre approche totalement différente est de partir du comportement des usagers de la route, et non de la politique de sécurité routière ou de l'évolution du nombre de victimes de la route. Des observations du comportement des usagers sont donc nécessaires sur plusieurs années pour les mesures communément acceptées. L'évolution des comportements peut éventuellement être liée aux interventions politiques. Puis en fonction de la nature de l'évolution observée, on peut établir une relation avec leur efficacité (réduction des victimes).

En conclusion, les quatre options mentionnées sont susceptibles de déboucher sur une comparaison utile des succès (et échecs) des différentes politiques nationales. Chaque approche nécessite néanmoins un grand nombre de données différentes, qui ne sont pas forcément toutes disponibles de la même manière d'un pays à l'autre. Nous devons recueillir des données détaillées en fonction du modèle explicatif choisi (Commission européenne, 1999). Ces données peuvent être divisées en trois catégories : 1) les variables dépendantes (accidents corporels); 2) les variables explicatives (interventions politiques); et 3) les données concernant les effets d'autres facteurs sur l'évolution de la sécurité routière (ex. indicateurs économiques, sociaux et environnementaux). Dans le cadre des méthodes de recherche internationale et du recueil des données, il est recommandé de passer des accords pour permettre aux spécialistes de la sécurité routière d'accroître leurs connaissances et d'accélérer le processus d'apprentissage (Wegman, 1996).

Pour des raisons évidentes, il n'a pas été possible de suivre l'un des schémas décrits ci-dessus : nous ne disposons pratiquement d'aucune donnée, et il était évidemment impossible d'établir des comparaisons entre



les pays. Nous avons donc adopté une autre approche. En premier lieu, nous avons tout d'abord mis au point une théorie politique de sécurité routière et un processus de choix des interventions associées aux mesures de sécurité routière appropriées. La théorie politique alors adoptée en matière de sécurité routière distingue plusieurs phases de mise en œuvre. L'idée est que chaque phase de ce processus doit être étudiée et qu'il est peu probable d'oublier certaines phases. Cette approche théorique est présentée au paragraphe 3.1. Cette approche peut également s'appliquer aux mesures de sécurité routière. L'idée est que certaines mesures permettent d'améliorer la sécurité routière et d'autres non (3.2). La question est également de savoir s'il existe une succession logique de mesures. Si une telle succession est "inévitabile" il convient d'insister sur certaines mesures. Il faut alors déterminer la faisabilité de cette théorie et la confronter avec la pratique dans différents pays. Nous avons donc tenté de tester cette théorie de manière qualitative. Les résultats présentés au chapitre 4 sont donnés à titre indicatif.

Le plan choisi invite les pays membres du Groupe de Travail 1 du Comité de la sécurité routière de l'AIPCR à décrire dans un bref rapport l'historique de leur politique en matière de sécurité routière. L'objectif d'un tel rapport est de donner une interprétation personnelle des différentes évolutions autour de la mise en place d'une politique de sécurité routière. Il est souhaitable que ce rapport insiste sur les points suivants :

- données de base, telles que : a) l'évolution du nombre d'accidents corporels, b) le risque et c) une indication des mesures de sécurité routière et interventions, les plus importantes, et de leurs effets ;
- description de l'historique, y compris la situation relative à la sécurité routière, la politique suivie, les plans et programmes adoptés ;
- description de la situation actuelle (par exemple au milieu des années 90) ;
- futures évolutions en vue ;
- conclusion générale.

Un questionnaire a été mis au point pour servir de base à ce rapport. Il n'était pas nécessaire de répondre à chaque question. Les questions servaient néanmoins de support pour couvrir tous les aspects de la sécurité routière. Elles sont regroupées autour des thèmes suivants :

- organisation de la politique de sécurité routière ;
- plans et programmes ;
- budgets ;
- données d'accidentologie ;
- problèmes les plus importants ;
- recherches dans le domaine de la sécurité routière.

Le questionnaire est joint en *Annexe 1* de ce rapport.

Enfin, dix pays ont fourni des informations : Allemagne, Brésil, Cuba, France, Grèce, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Slovaquie et Suède.

Les données collectées ont été analysées. On a cherché ensuite à voir si elles correspondaient au cadre théorique. Un résumé des données par pays figure en *Annexe 2*.

### 3. Approche théorique en matière de sécurité routière

#### 3.1. Stratégie pour améliorer la sécurité routière

Il convient généralement d'aborder un problème de société par phases successives. Chaque phase est basée sur les résultats de la phase précédente. Dans le domaine de la sécurité routière, également considérée comme un problème de société, on peut imaginer une telle approche par phases.

La première phase consiste à *signaler et à identifier* le problème. Les moyens pour le faire et les personnes impliquées peuvent être extrêmement variés. L'initiative peut venir des politiques, d'organisations sociales (à but non lucratif), des journalistes ou de groupes d'intérêt. Mais elle peut être le fait d'individus (scientifiques ou non) qui sont inquiets de certaines évolutions sociales indésirables (selon eux).

La deuxième phase se caractérise par une *demande de reconnaissance sociale* du problème. Il ne s'agit pas uniquement de protestations sur l'aggravation du problème, mais aussi de demandes d'intervention. Des mesures sont donc prises, la plupart du temps de manière plutôt isolée. Les accidents sont considérés comme relevant d'une responsabilité individuelle des usagers de la route, sans qu'aucun rôle actif de l'Etat ne soit pris en compte.

La troisième phase illustre la *première reconnaissance sociale* du problème. Cette phase est le début d'une prise de conscience et d'une sensibilisation du public. Le gouvernement prend une part des responsabilités dans la lutte contre les accidents et développe les idées initiales pour l'adoption de (contre-) mesures. Des mesures législatives sont envisagées en partie en raison de pressions extérieures. En outre, on commence à définir une vision des politiques futures.

L'*accent sur l'outil législatif* qui constitue une aide importante pour régler le problème est l'essence même de la quatrième phase. Non seulement le gouvernement, mais toutes les personnes concernées sont convaincues que des lois sont essentielles pour réduire l'ampleur du problème et y mettre un terme.

La cinquième phase commence par une prise de conscience du fait que les lois et règles seules ne suffisent pas dans une approche efficace et à long terme: *une vaste approche préventive* est considérée comme essentielle. Cette approche préventive fait partie d'une politique officielle destinée à régler certains aspects du problème.

La sixième phase débute dès que l'approche du problème, et les outils pour le résoudre, sont profondément ancrés dans la société. Cette sixième phase se caractérise par un *élargissement des initiatives* pour une approche efficace. Un nombre croissant d'organismes concernés par le problème sont prêts à prendre des initiatives. Durant cette phase, on prête alors une

attention toujours plus grande à la nécessité de considérer les effets des mesures, des activités, et aux questions d'optimisation.

La septième phase ne correspond pas seulement à un plus grand élargissement des initiatives, mais à *une plus grande disponibilité pour les mettre en œuvre*.

La huitième et dernière phase vise un *ancrage complet dans les activités sociales* de l'approche du problème. Cela devient une préoccupation de tous les jours. A ce niveau, il est considéré comme normal de prendre des décisions susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité routière, de tenir compte des problèmes de sécurité routière et de les évaluer sérieusement.

Cette approche théorique ou approche par phases reflète bien la manière dont la politique de protection de l'environnement a été mise en œuvre. Il est tout à fait possible que, consciemment ou non, le problème social de sécurité routière ait été abordé de la même façon. Si tel est le cas, certaines de ces phases doivent apparaître dans la description des politiques suivies dans les différents pays. L'hypothèse est d'examiner les différentes phases pour établir ce que l'on peut en apprendre pour la phase suivante. Ce processus d'apprentissage contribue, à long terme, au succès de la politique suivie.

On doit cependant réaliser que les pays ou les sociétés peuvent être très différents les uns des autres d'un point de vue institutionnel et culturel. C'est pourquoi les bonnes idées ne peuvent pas être adoptées tout simplement, sans réfléchir. Elles doivent être adaptées à une situation donnée. Cette division en phases ci-dessus doit être considérée plus en termes de concept.

## 2.1. Une suite de mesures relatives à la sécurité routière

On note dans la plupart des pays une augmentation de la mobilité. En l'absence d'une politique adaptée (sécurité routière), elle s'accompagne d'une augmentation des accidents de la route. L'évolution de la sécurité routière semble alors être le résultat de deux processus relativement constants et apparemment indépendants. Le premier processus est une augmentation du trafic suivant une courbe en S. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'une croissance continue, mais la croissance relative, en pourcentage, diminue d'année en année. Le second processus est une réduction des risques. Le nombre de tués sur la route par unité de distance parcourue diminue régulièrement. Cela n'est en aucun cas le résultat d'une loi naturelle ou d'une évolution spontanée. Nous pouvons considérer qu'il est le résultat d'un effort collectif visant à adapter une société à des conditions de trafic croissant. L'augmentation du trafic implique un réseau routier élargi, rénové, amélioré (et bien entretenu). Elle implique également des routes meilleures et plus récentes, une expérience accrue des conducteurs, des véhicules plus récents et plus sûrs, des règles de circulation et des contrôles appropriés. Si la combinaison de ces deux processus (augmentation de la mobilité et réduction des risques) conduit alors à une augmentation du nombre de victimes sur la route, il y a toutes les raisons d'intervenir par le biais de politiques et de mesures adaptées.

Le concept d'efficacité des mesures est illustré dans la *Figure 1*.

On considère que pour chaque mesure il existe une phase de mise en place. On assiste ensuite à une augmentation/accélération de son efficacité, en fonction de la dimension, du domaine d'application et de la qualité des mesures prises. Ensuite, le point de saturation est atteint et des efforts plus poussés entraîneraient un déclin de l'effet positif. Il s'agit d'un bon exemple de la loi des rendements décroissants (règle 80-20).

Il est clair que la phase de mise en place d'une mesure ne peut intervenir que lorsque la société reconnaît que la sécurité routière (l'absence de sécurité routière) constitue un problème à résoudre. D'où le lien entre cette succession de mesures en termes de sécurité routière et l'approche théorique décrite au point 3.1.

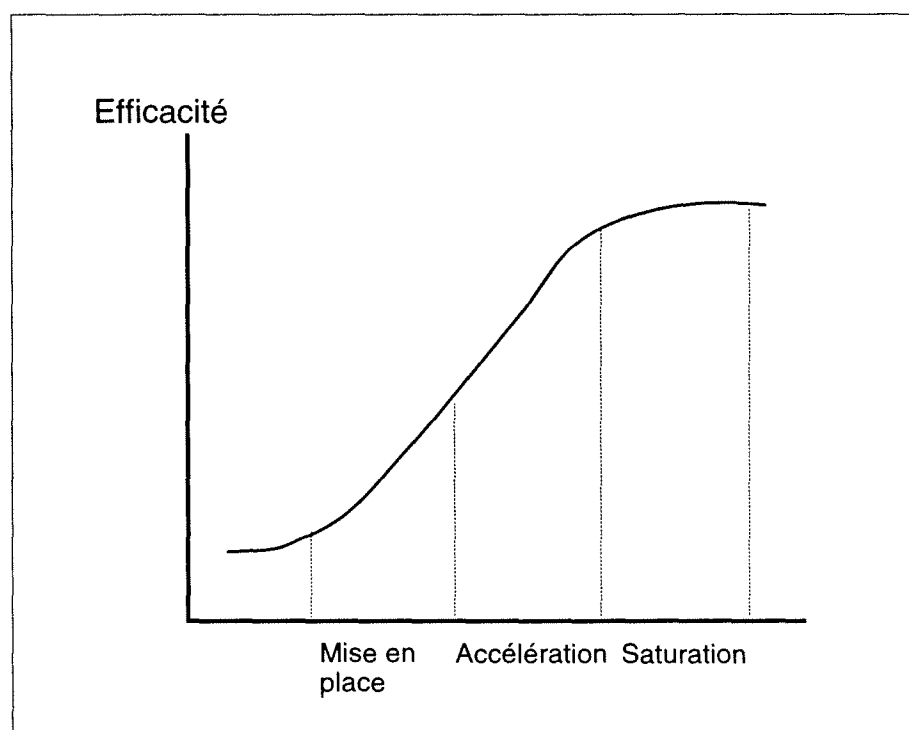


Figure 1. *Efficacité des mesures en trois phases.*

Sous cet angle, il semblerait qu'en général la politique de sécurité routière peut se caractériser par une succession (générations) de mesures (voir *Figure 2*). Le point de départ de chacune d'entre elles est induit par la signalisation et la reconnaissance du problème de sécurité routière associées à l'expérience acquise par la mise en œuvre des mesures antérieures.

Cette démarche conduit à l'idée de durée de vie d'une intervention ou d'une mesure qui entraîne à son tour une autre intervention ou mesure (voir *Figure 2*).

La première génération de mesures comportent essentiellement des lois et des règles, et le contrôle du respect de ces lois et règles n'est pas jugé

véritablement nécessaire. Ce type de mesures contribue largement à la réduction du risque routier, surtout au début. Cependant, au bout d'un certain temps, le risque demeure constant et un renforcement de la législation n'entraîne plus de baisse significative du risque.

La deuxième génération de mesures concerne l'adaptation des infrastructures, en particulier hors agglomérations. Il existe une demande pour plus d'espace (physique) afin d'absorber l'augmentation du trafic (ex. extension du réseau autoroutier). Ainsi un nombre croissant de véhicules circulent sur des routes relativement (plus) sûres, ce qui se traduit en partie par une réduction du risque. Une diminution du rythme d'adaptation, observée dans de nombreux pays fortement motorisés, conduit néanmoins à un ralentissement de ce déclin du risque.

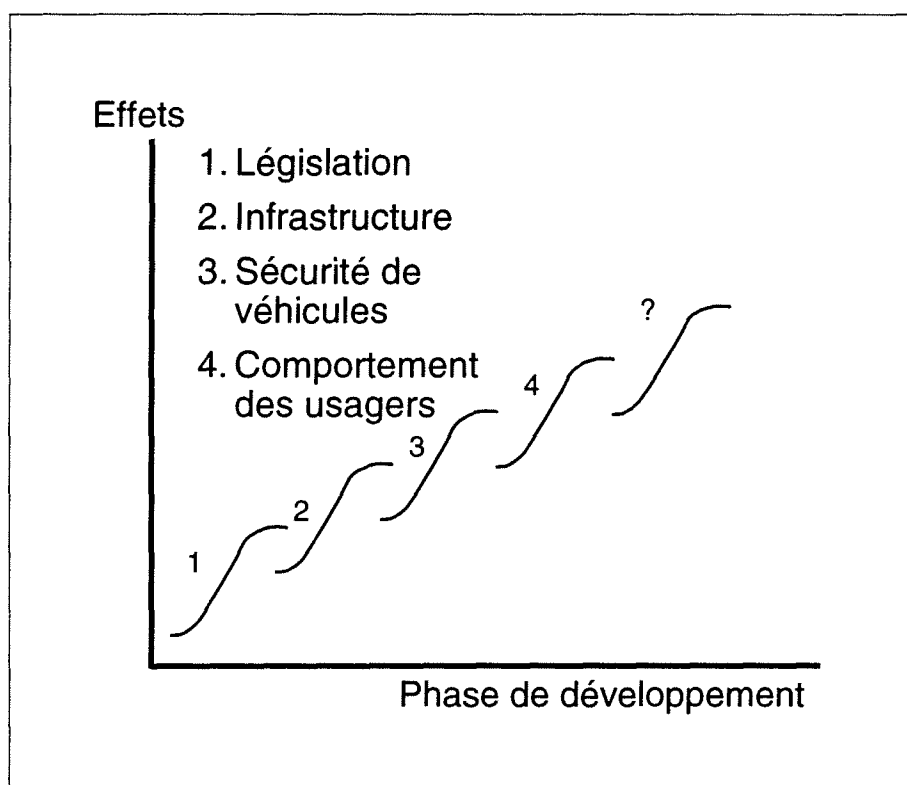


Figure 2. Effets d'une succession de mesures de sécurité routière.

Dans la génération suivante, les mesures prises entraînent une amélioration de la sécurité des véhicules, en particulier de ce qu'il convient d'appeler la sécurité passive : port du casque et de la ceinture de sécurité, mais également amélioration de la structure du véhicule (à des fins de sécurité). Les possibilités de future réduction du risque ne semblent pas épuisées dans ce domaine. Cela est particulièrement vrai en matière d'utilisation cohérente de dispositifs de protection.

La quatrième génération de mesures vise à influencer le comportement des usagers de la route en associant des lois, des informations, une

formation, des contrôles et une modification des infrastructures. Il s'agit essentiellement des mesures concernant le taux d'alcoolémie, les limitations de vitesse et l'adaptation des infrastructures dans les zones résidentielles qui doivent se traduire par une réduction de la vitesse.

La cinquième génération et les suivantes ne sont pas encore clairement établies, mais elles ne vont pas tarder à s'annoncer. Il semble que dès que l'impact d'une génération de mesures visant à réduire le risque routier s'estompe, une autre génération apparaît.

Deux notions entrent en ligne de compte pour les générations futures de mesures dans le domaine de la sécurité routière.

La première notion est qu'il existe un nombre considérable d'interventions et de mesures connues, mais que le gain de sécurité maximum n'a pas encore été atteint dans de nombreux pays. Il convient donc de prêter une attention plus grande à une meilleure mise en œuvre d'interventions politiques et de mesures connues, et donc aux problèmes de mise en œuvre et aux (im)possibilités d'exécution des mesures par les différents intervenants (autorités locales, police, organismes privés). Il semblerait que cette appréhension des problèmes pour une mise en œuvre solide des mesures conduise à une plus grande implication d'autorités autres que centrales. Cela est probablement le résultat d'une meilleure prise de conscience du fait que la sécurité routière reste un problème (même dans les pays les plus sûrs du monde) et que ce problème ne peut être résolu en se contentant d'inventer et de mettre en œuvre de nouvelles mesures de sécurité routière. Une meilleure mise en œuvre des mesures existantes pourrait être considérée comme la cinquième génération de mesures.

La seconde notion est la question de savoir si une amélioration du réseau routier conduirait ou non à un trafic plus sûr à long terme. Même la cinquième génération de mesures a ses limites et on peut se poser la question suivante : est-ce qu'une meilleure mise en œuvre pourrait déboucher sur un réseau routier bien plus sûr (dix fois ?) ? Cette notion a conduit à la définition de nouveaux concepts : en Suède la notion de vision zéro (SNRA, 1996) et aux Pays-Bas la notion de sécurité durable (Wegman & Elsenaar, 1997). Ces concepts permettent de répondre négativement à cette question. Ces nouveaux concepts pourraient être considérés comme la sixième génération de mesures de sécurité routière.

Cette présentation schématique d'une politique de sécurité routière sous la forme d'une succession de générations de mesures ne couvre en aucun cas tous les pays, ni tous les types de mesures. Les mesures prises en fonction de situations particulières diffèrent sans aucun doute d'un pays à l'autre. Il semble néanmoins vrai que le principe de phases successives s'applique effectivement. En conséquence, le passé pourrait nous servir de guide : la voie vers un pays plus sûr.

## 4. Conclusion

Nous ne pouvons pas directement déterminer comment et dans quelle mesure les pays ont appris quelque chose en définissant des politiques de sécurité routière, en mettant au point des ensembles de mesures et en les mettant en œuvre sous la forme de mesures préventives, à partir des rapports que nous avons étudiés. D'après certaines indications, il semble néanmoins que les différents pays ont tiré les leçons de l'expérience des autres. En outre, les processus politiques et le choix de mesures sont en adéquation avec le modèle théorique de générations successives de mesures, tel que présenté au chapitre 3.

Dans tous les pays, il existe une phase de signalisation du problème. Cependant, elle n'est pas toujours suivie de la phase 2 de reconnaissance du problème. Ce constat est évident si l'on considère les politiques de sécurité routière explicitement formulées. Selon les rapports présentés, cela s'explique essentiellement par le fait que ces pays connaissent d'autres problèmes beaucoup plus importants, ce qui explique pourquoi peu de moyens financiers sont attribués à la sécurité routière, voire aucun. On note ici une interaction entre les décisions politiques, l'élaboration de la politique à suivre et l'opinion publique. Les priorités de la société dépassent les problèmes de sécurité routière, et les politiques ont tendance à se concentrer sur ces priorités.

Dans les pays où la sécurité routière a été signalée et reconnue comme étant un problème, il est clair que cette idée est née pratiquement au moment où le nombre d'accidents était en augmentation. Cette étude ne comporte aucun exemple de pays dans lequel la croissance de la mobilité s'est accompagnée d'investissements importants et rapides pour améliorer le réseau routier pour ainsi éviter l'augmentation du nombre d'accidents. Il est évident qu'une augmentation du nombre d'accidents (en raison des coûts économiques et des souffrances humaines élevés) est un préalable à toute reconnaissance du problème. Une augmentation prévue ne constitue pas un tel préalable. Dans aucun pays on déclare ne pas savoir quelles mesures prendre. Cela peut s'expliquer par le fait que de très nombreuses informations sur leurs effets sur la sécurité sont présentées dans la littérature internationale (ex. Accident Analysis and Prevention), dans les revues traitant de l'état des choses (ex. OCDE) ou lors de conférences internationales.

Une augmentation de la mobilité corrélée à une augmentation du nombre d'accidents et des dommages corporels aboutit à l'adoption d'une approche similaire dans la plupart des pays : d'abord modification des lois et contrôles de leur respect, et si l'effet escompté n'est pas suffisant, renforcement des lois et des contrôles. Dans le même temps, tous les pays se sont intéressés aux questions institutionnelles, à savoir comment organiser une politique de sécurité routière. C'est un problème important dans de nombreux pays encore de nos jours. C'est pourquoi chaque pays s'efforce d'élargir les mesures préventives en matière de sécurité routière.

L'hypothèse selon laquelle les stratégies pour améliorer la sécurité routière sont conformes au modèle évoqué reste encore à confirmer. Il n'est pas

évident que les différents pays aient tiré les enseignements de l'expérience des autres. Les rapports à ce sujet n'en donnent pas la preuve formelle, mais suggèrent qu'une telle déduction est plausible. Les phases de signalisation et de reconnaissance du problème sont apparues dans la plupart des pays fortement motorisés à peu près à la même époque. On s'intéresse alors aux problèmes de sécurité routière au niveau international. On peut supposer que les pays ont appris beaucoup de l'expérience des autres pendant cette période et qu'ils ont reproduit les mesures adoptées ailleurs. Quelques exemples : l'alcool au volant (alcootest, conférences ICADTS), sécurité passive (ceintures de sécurité, conférences ESV), trafic calmé, conception des autoroutes (AIPCR, conférences IRF). L'*Annexe 2* montre bien ce large processus "d'imitation". Des mesures similaires se suivent rapidement ou sont envisagées.

Une stagnation dans la réduction du risque d'accident est à son tour à l'origine de nouvelles initiatives ou même d'une nouvelle approche. Certains pays ont choisi de se rabattre sur des mesures bien connues et sur le renforcement des mesures existantes, bien connues. D'autres semblent choisir pour une large part les possibilités offertes par l'électronique moderne. Certains autres encore tentent une autre approche et tendent vers la mise en place d'un réseau routier sûr en lui-même. Pour ces deux derniers groupes, on ne relève encore aucun résultat en termes de réduction du nombre d'accidents.

Ces derniers développements qui appartiennent tous aux dernières phases du modèle théorique, semblent réservés uniquement aux pays qui connaissent une forte croissance économique et un accroissement de la mobilité depuis la seconde guerre mondiale. Ce phénomène est relativement logique dans la mesure où une politique efficace en matière de sécurité routière reste coûteuse et devient encore plus onéreuse lorsque les mesures simples sont épuisées. Cela explique que la sécurité routière ne soit pas considérée comme une priorité majeure dans certains pays par rapport à d'autres, laquelle dépend également du niveau de prise de conscience du problème. Dans les pays très développés avec un fort taux de motorisation, on s'intéresse de plus en plus au bien-être général de la population, et donc aux accidents et à leur prévention. Cela explique pourquoi un nombre relativement faible de pays considère la sécurité routière comme une priorité essentielle.

Le modèle théorique tel que décrit plus haut pourrait être utilisé dans la plupart des pays, indépendamment du niveau de mobilité et de son évolution. Malheureusement, il semblerait que seule une augmentation du nombre de victimes est susceptible d'entraîner la mise au point de stratégies de sécurité routière et de mesures correctives.

Que peut-on tirer de l'expérience acquise jusqu'à présent ? Le premier enseignement est que nous devons avoir une conscience sociale qui nous permette de signaler et de reconnaître la sécurité routière comme étant un problème. Fondamentalement, il s'agit d'une *approche réactive* : d'abord les accidents de la route, puis les mesures pour les prévenir. Il semblerait que cette voie soit inévitable ! Bien entendu, les processus de prise de conscience varient d'un pays à l'autre en raison des différences culturelles et institutionnelles. Mais les différents rapports ne précisent pas comment cela se passe dans les différents pays. Il est néanmoins évident que nous



manquons d'informations dans ce domaine. Le second point concerne le moyen d'améliorer la sécurité routière (quelles mesures prendre ?) et les enseignements que les pays peuvent tirer de l'expérience des autres. La réponse est d'abord trouvée dans la loi. Ensuite intervient toute une série de mesures bien connues : permis de conduire, contrôle technique des véhicules, taux d'alcoolémie, ceintures de sécurité et limitations de vitesse. Nous devons ici comprendre que les lois seules ne modifient pas le comportement des individus. Les lois ne sont qu'un maillon de la chaîne (information et mise en application). Nous devons ensuite comprendre quelles mesures sont potentiellement bonnes, mais rarement appliquées, ou pas suffisamment ou pas respectées, entraînant des effets moins importants que ceux escomptés. Une plus grande attention est alors portée à la qualité et au degré de mise en œuvre. Au cours des années, le nombre de mesures efficaces augmente, ainsi que nos connaissances et ces mesures peuvent être reproduites (après modification) dans d'autres pays. Il va sans dire que la simple reproduction de "bons exemples" constitue une mauvaise réponse si les mesures prises ne correspondent pas à des problèmes bien analysés et ne sont pas adaptées aux conditions locales.

Une question importante est de savoir quel degré de sécurité on peut atteindre sur le réseau routier si certaines composantes de ce réseau sont rénovées ou élargies (*approche proactive*). D'une part, nous devons disposer de connaissances suffisantes, et les échanges internationaux jouent ici un rôle important. D'autre part, il convient d'établir des priorités politiques dans les décisions à prendre. Cela conduit parfois à un renforcement des mesures existantes, parfois au développement d'une nouvelle vision politique et parfois à une combinaison des deux.

Vu sous cet angle, le processus d'apprentissage est la somme d'une séquence logique pas à pas de moments d'apprentissage, dans laquelle il ne serait pas logique qu'une étape ne dépende pas de la précédente. La première étape/phase doit correspondre à la reconnaissance du problème. Puis si une stratégie et une politique sont élaborées, la phase suivante consiste à les optimiser. Cela signifie que quelqu'un doit suivre et évaluer les effets des politiques adoptées (avant, pendant, après). Ce processus est plus fort si on fait appel à des cibles quantitatives. L'OCDE dans son rapport "Programmes de sécurité routière cibles" (OECD, 1994) fait un tour d'horizon des effets de la mise en place de cibles quantitatives en matière de sécurité routière et des pratiques adoptées dans les différents pays membres. Le rapport démontre de manière convainquante que ces objectifs donnent lieu à des programmes de sécurité du trafic plus réalistes, font une meilleure utilisation des (maigres) fonds publics et autres ressources, avec pour résultat une crédibilité accrue de tous les acteurs concernés par la sécurité routière.

Cette approche nécessite l'emploi "*d'indicateurs de performance*" pour rendre les stratégies, politiques et contre-mesures transparentes et permettre de tirer des conclusions valables sur les succès et échecs rencontrés. Bien évidemment ce problème dépasse largement le cadre de la sécurité routière. Un modèle théorique visant à définir des indicateurs de performance a été mis au point par l'OCDE (OECD, 1997) et est en cours d'essai dans 15 pays membres de l'OCDE. Ces indicateurs de performance sont présentés rapidement en *Annexe 3*.

## 5. Recommandations

Nous ne savons pas très bien quels mécanismes sont actifs dans les phases de signalisation et de reconnaissance du problème et quels moyens permettent d'améliorer ou de stimuler la prise de conscience du public. Il est recommandé de poursuivre les recherches dans ce domaine. En outre, il paraît utile de développer des outils qui permettent de prendre en compte sérieusement les problèmes de sécurité routière lorsque des composantes du réseau routier sont modifiées. Cette recommandation se fonde sur l'hypothèse que la sécurité routière n'est pas un domaine isolé, mais constitue un aspect de la politique générale. Par exemple, elle se rapporte à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, au développement des infrastructures, mais peut relever également d'autres domaines tels que la santé publique. Le développement d'une notion de vision zéro et de sécurité durable reflète bien cette opinion.

Il est en outre recommandé d'étudier comment raccourcir la période de transition entre les différentes phases de l'approche théorique telle que décrite au paragraphe 3.1. Une étude de suivi doit également être effectuée pour définir quelles mesures de sécurité routière correspondent aux différentes phases de l'approche théorique.

## Bibliographie

Cameron M., Newstead S.V. & Vulcan P. (1994) *Analysis of reduction in Victorian road casualties, 1989 to 1992*. Proceedings of the 17<sup>th</sup> Australian Road Research Board Conference, Gold Coast, Qld, Australian Road Research Board, Melbourne.

European Commission (1999), *Models for traffic and safety development and interventions*. COST 329. EC, Directorate General for Transport, Bruxelles.

Harvey A.C. & Durbin J. (1986). *The effects of seat belt legislation on British road casualties: a case study in structural time series modelling*. Journal of Royal Statistical Society, 149, Part 3.

OECD, Road Transport Research (1994). *Targeted road safety programmes*. Organization for Economic Cooperation and Development OECD, Paris.

OECD, Road Transport Research (1997). *Performance indicators for the Road Sector*. Organization for Economic Cooperation and Development OECD, Paris.

Rumar K. (1999). *Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000*. The 1<sup>st</sup> European Transport Safety Lecture. ETSC, Bruxelles.

Swedish National Road Administration (1996). *The zero fatality vision*.

Wegman F.C.M. et al. (1996). *Road accidents. Worldwide a problem that can be tackled successfully!* AIPCR, Paris.

Wegman F.C.M. & Elsenaar P.M.W. (1997). *Sustainable solutions to improve road safety in the Netherlands. A polder model for a considerably safer road traffic system*. Contribution to the 67<sup>th</sup> Annual Meeting of the Institute of Transportation Engineers, Boston, USA.



**Questionnaire concernant la politique de sécurité routière****A. Organisation de la politique de sécurité routière**

1. Qui est responsable de la politique de sécurité routière en général ?
2. Qui est responsable de certains aspects, comme l'éducation, le contrôle du respect des lois, l'ingénierie ?
3. Existe-t-il des commissions gouvernementales spéciales chargées du trafic ou de la sécurité routière (ou certains de ses aspects) ?
4. Si oui, quels organes ou institutions participent à ces commissions ?
5. Existe-t-il une coordination pour les travaux de sécurité routière, par exemple entre les ministères (comment, depuis quand, résultats) ?
6. Existe-t-il des règles officielles qui régissent cette coordination ?

**B. Lois et réglementation**

7. Comment les hommes politiques sont informés de la situation en matière de sécurité routière ?
8. La sécurité routière fait-elle partie des thèmes abordés dans la politique gouvernementale (depuis quand) ?
9. Existe-t-il un plan gouvernemental particulier en matière de sécurité routière ?
10. Existe-t-il des plans locaux particuliers en matière de sécurité routière ?
11. Les plans locaux sont-ils ajustés sur les plans gouvernementaux ?
12. Avez-vous un programme de sécurité routière (depuis quand) ?
13. Quels sont les principaux objectifs ?
14. Avez-vous défini des objectifs quantitatifs (lesquels, depuis quand, résultats) ?
15. Existe-t-il des lois et réglementations particulières de sécurité routière dans le domaine de la construction des routes ?
16. Existe-t-il une évaluation de l'impact de la sécurité routière ?
17. Procédez-vous à des audits de sécurité ?

**C. Budget**

18. Avez-vous un budget réservé à la sécurité routière ?
19. Est-ce que le nombre d'accidents influence les décisions d'investissements destinés à la construction de routes ?
20. Existe-t-il des programmes spéciaux de trafic calmé en agglomération comportant des mesures de rénovation ou à faible coût ?
21. Ces programmes sont-ils subventionnés par l'Etat ?
22. Disposez-vous de moyens pour des campagnes, ateliers, audits de sécurité routière ?
23. Encouragez-vous les initiatives privées ?

**D. Données d'accidentologie**

24. Qui recueille les données d'accidents ?
25. Comment les données sont-elles publiées ?

#### E. *Principaux problèmes*

26. Quels sont les principaux problèmes en termes de sécurité routière :
- points noirs;
  - alcool au volant;
  - excès de vitesse;
  - passage au feu rouge;
  - accidents impliquant des cyclistes;
  - accidents impliquant des piétons;
  - accidents impliquant des jeunes;
  - accidents impliquant des personnes âgées;
  - autre.
27. Définissez la nature des mesures prises (règles, contrôle, information, éducation).
28. Définissez l'effet des mesures (comme est-il mesuré).
29. Quels sont les critères adoptés pour tester l'effet des mesures adoptées ?
30. Existe-t-il une évaluation indépendante de la politique mise en œuvre en matière de sécurité routière ?

#### F. *Initiatives privées*

31. Existe-t-il des initiatives privées en matière de sécurité routière ?
32. Ont-elles une influence politique ?
33. Des organismes privés disposent-ils d'un soutien financier ?
34. Existe-t-il une recherche privée sur la sécurité routière dans votre pays ?

## Annexe 2

## Résumé des résultats du questionnaire

Pays	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*
Norvège	1970	Début années 70	Non	Guides de conception, amélioration points noirs, législation sur l'alcool, ceintures de sécurité, contrôle vitesse, information, éducation.	Nouv. voies urbaines, renforcement des mesures, rond-points, ASC, limites vitesse, ralentisseurs, guide sur la sécurité.	Décentralisation régionale, mesures identiques mais plus efficaces, attention portée à des groupes particuliers, série de mesures de sécurité routière, sécurité et environnement.	Augmentation de la mobilité, baisse de la prise de conscience.
<p>Conclusion pour la Norvège: nous avons réussi à diminuer le nombre d'accidents de la route, sans pouvoir éliminer le problème. Nous devons donc adopter une approche nouvelle et plus efficace. Nous devons agir avec moins d'argent et l'utiliser mieux. Nous devons nous concentrer sur ce que nous savons et travailler plus étroitement avec toutes les parties concernées. Il est essentiel de décentraliser le travail et soutenir les efforts des régions et des collectivités locales; mettre au point des stratégies destinées à améliorer la sécurité routière et l'environnement; réactiver les initiatives prises dans les années 70 et le début des années 80.</p>							
France	1972	Non	Oui	Limitations vitesse, ceintures de sécurité, législation sur l'alcool, casques.	Décentralisation, programmes d'encouragement, "moins 10%", financement supplémentaire, nouvelle loi sur l'alcool, limites de vitesse spécifiques.	Contrôle obligatoire des véhicules, nouveau système de permis, éducation sur la sécurité routière à l'école, système de permis à points.	Cible quantitative.
<p>Conclusion pour la France : la gestion des politiques de sécurité routière a été difficile dans le passé, d'abord parce que le gouvernement et les autorités locales avaient d'autres priorités, ensuite à cause des résistances du public. Des programmes d'encouragement ont eu un effet de démonstration, facilitant ainsi l'expression d'une demande de sécurité routière et entraînant d'autres interventions au niveau local. Les politiques mises en place depuis 1992 présentent deux inconvénients majeurs. Premièrement, l'implication d'un nombre croissant de personnes dans le travail de sécurité routière au niveau des départements a entraîné une réduction du nombre de professionnels dans les processus de prise de décision et d'aménagement. Deuxièmement, la superposition de politiques décentralisées et prises localement en matière de sécurité routière a parfois créé des processus complexes de prise de décision et d'intervention dans les départements ou les villes et certains acteurs locaux ont éprouvé des difficultés à séparer les différentes tâches et responsabilités.</p>							
RFA	1970	Oui	Non	Zones sans obstacles, conception plus sûre des routes, directives de construction, limitations vitesse, législation sur l'alcool, ceintures de sécurité, système permis à points, casques, aide d'urgence.	Usagers de la route vulnérables, deuxième programme, permis de conduire en 2 temps.		
RDA	1997	Non	Non	Séminaires obligatoires pour les conducteurs.	Directives pour la construction de routes.		
Allemagne						Zones 30 km/h, contrôles dispositifs de retenue pour les enfants, augmentation du montant des amendes pour excès de vitesse, usagers de la route vulnérables.	*Amendement sur les bicyclettes" pour améliorer le déplacement des vélos, "rues cyclables"
<p>Conclusion pour la RFA : après une augmentation régulière du nombre de tués sur la route, suite à une augmentation de la motorisation, une approche préventive a permis une forte réduction du nombre de tués depuis 1970. Des initiatives de parents et d'organismes privés ont influencé les politiques locales, régionales et nationales. L'expérience positive de trafic calmé aux Pays-Bas a eu un impact considérable sur la politique de sécurité routière et les mesures prises dans les agglomérations d'Allemagne de l'ouest.</p> <p>Conclusion pour la RDA : avant la réunification de 1990, l'accent était mis sur les outils légaux et leur application. Les mesures préventives étaient concentrées sur l'éducation. Les normes de sécurité des véhicules et des routes étaient faibles. L'unification a entraîné une défaillance des contrôles et une forte augmentation des voitures particulières, ce qui a entraîné un accroissement dramatique du nombre de tués. Dans les années qui ont suivi, les normes de sécurité des véhicules et (plus important) des routes ont considérablement augmenté et leurs effets sur la sécurité routière ont été positifs. Mais le nombre de tués est considéré comme encore beaucoup trop important : 17 tués pour 100 000 habitants par an. Neuf ans après, la reconnaissance sociale de ce problème de sécurité est faible et seules quelques rares initiatives privées de prévention sont prises.</p>							
Slovénie	1973	Non	Non	Construction d'autoroutes	Construction d'autoroutes	Construction d'autoroutes, analyse accidentologique.	Préparation d'un plan, nouvelle législation, construction d'autoroutes.
<p>Conclusion pour la Slovénie : cela fait peu de temps que la question de la sécurité est considérée au Parlement et dans les médias comme étant un problème national. On espère qu'à l'avenir le climat politique va permettre d'établir un nouveau programme national de sécurité routière qui mettra en œuvre un ensemble complet de mesures pour atteindre les objectifs de sécurité à court et long termes.</p>							

Pays	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*
Pologne	1997	Non	Non	-	-	Conseil de sécurité routière, mise en place de Gambit.	Préparation d'un plan national.
Conclusion pour la Pologne : il n'existe pas actuellement de mécanisme en Pologne qui permettrait de mettre en œuvre une politique efficace pour réduire les risques croissants en matière de sécurité routière. Il convient de reconnaître la sécurité routière comme un problème social majeur aux yeux de la société, des hommes politiques et des décideurs. En outre, il est nécessaire de s'entendre sur un Programme National d'Amélioration de la Sécurité Routière et de le mettre en œuvre. Dans ce but, la sensibilisation aux problèmes de sécurité routière dans les médias et l'attribution de fonds appropriés sont indispensables.							
Brésil	1996	Oui	Oui	-	-	-	-
Conclusion pour le Brésil : en dépit de la mise en place d'un programme national intégré, on peut difficilement dire qu'il existe un groupe chargé de la sécurité du trafic en général, par exemple au Ministère des Transports, qui dirigerait et coordonnerait la mise en œuvre du programme. Des dispositions institutionnelles inadaptées sont encore aggravées par l'absence de volonté politique et, en conséquence, par le fait que les hommes politiques ne jouent pas de rôle particulier dans la politique de sécurité routière.							
Suède	1967	1994	Oui	Limitations de vitesse, contrôle, ceintures de sécurité, casques, contrôle annuel des véhicules, DRL.	Définition des objectifs	Centraliser la responsabilité des programmes, nouveaux objectifs, indicateurs de performance de sécurité routière, gestion des résultats.	Vision zéro, information des consommateurs, secteur privé.
Conclusion pour la Suède : le fait que les principaux organismes coopèrent très bien actuellement à tous les niveaux de la société, et le fait que les hommes politiques ont accepté et encouragent la vision de sécurité routière et le programme de sécurité routière, ont créé un climat très favorable pour des études de sécurité routière en Suède actuellement, indépendamment du niveau déjà élevé de sécurité par rapport aux autres pays.							
Pays-Bas	1972	Oui	Oui	Législation, construction de routes, casques, législation sur l'alcool, ceintures de sécurité.	Usagers de la route vulnérables, plus de contrôles.	Décentralisation, action "moins 25%", comités régionaux, idée de sécurité durable.	Le concept de sécurité durable est devenu un pilier de la politique de sécurité routière
Conclusion pour les Pays-Bas : on prête une grande attention au niveau politique et social à l'amélioration et à l'extension des infrastructures physiques de transport en termes de congestion et d'accessibilité. La sécurité routière s'efforce de tirer avantage de cette évolution en s'assurant que les effets des mesures de sécurité routière sont automatiquement pris en compte dès que des décisions importantes doivent être prises. Le concept de sécurité durable est devenu un pilier de la politique de sécurité routière et lui a donné une nouvelle impulsion. Pour un certain nombre de problèmes traditionnels de sécurité routière comme l'alcool au volant, la vitesse et le port de la ceinture, une nouvelle approche est recherchée, associée à une plus grande implication de la police et de la justice. Les budgets de l'Etat pour améliorer la sécurité routière ne paraissent pas suffisants.							
Cuba	1993	Pas de plans en général	Non	Limitations de vitesse, contrôles, contrôle des véhicules, traitement des points noirs, construction de routes.	Éducation et information, traitement des points noirs, construction de routes.	Construction de routes, pistes cyclables, système de gestion du trafic.	Audits de sécurité routière, évaluation des points noirs.
Conclusion pour Cuba : en dépit des préoccupations concernant l'augmentation du nombre de victimes à Cuba, aucun effort important n'est fait pour améliorer la sécurité routière.							
Grèce	1982	Uniquement plans à court terme	Non	1985	Limites de vitesse, amélioration des points noirs, campagnes médiatiques.	Premier Congrès sur la Sécurité Routière, livre blanc sur la sécurité routière, construction d'autoroutes, code de la route.	Politique de sécurité routière adoptée par le parlement grec. Deuxième Congrès sur la Sécurité Routière, construction d'autoroutes, nouveau code de la route.

\* Titres des colonnes:

1. Taux le plus élevé de victimes
2. Plan
3. Objectif(s)
4. Premières mesures
5. Mesures pendant les années 80
6. Mesures au milieu des années 90
7. Développements à la fin des années 90



## Annexe 3

### Indicateurs de performance dans le domaine de la sécurité routière

Il est évident qu'il est impossible de comparer les politiques de sécurité routière, les interventions politiques et les mesures au niveau international, car nous ne disposons pas des données nécessaires. Cela s'explique en partie par le fait que dans un pays donné, le recueil systématique de telles données constitue une exception plutôt que la règle. Il n'existe en outre aucun accord international sur ce chapitre et il est donc difficile de tirer les enseignements de l'expérience des autres pays. Cette étude démontre également, une fois de plus, que de tels accords sont extrêmement souhaitables. En faisant cette recommandation, nous soutenons une récente étude de l'OCDE sur ce sujet (OECD, 1997). Le rapport de l'OCDE préconise l'utilisation d'indicateurs de performance (IP) couvrant tout le réseau de transport routier. Ils permettront de mesurer si les objectifs/buts ont été atteints et quelles mesures y ont contribué. Et cette approche gagnera à une définition plus explicite des objectifs politiques. Par exemple, en termes d'objectifs quantitatifs, une réduction de 35% du nombre d'accidents en 10 ans.

On devra d'abord définir un modèle explicatif (mathématique) à partir d'une théorie politique qui se traduira ensuite par des indicateurs. En premier lieu, il est nécessaire de définir des indicateurs d'entrée et de sortie (par exemple le nombre d'accidents corporels), en se référant ou non à des considérations politiques (ex. nombre d'accidents corporels parmi les enfants se rendant à l'école). La politique à mettre en œuvre, ou déjà mise en place, doit être opérationnalisée en termes d'indicateurs (ex. le nombre d'alcootests effectués au hasard). Elle doit être ensuite mesurée pour déterminer les changements de comportement qu'elle a entraînés (ex. le nombre de personnes conduisant sous l'emprise de l'alcool). Enfin, il convient d'examiner si ces changements de comportement peuvent se retrouver dans les indicateurs de sortie définis (ex. le nombre d'accidents corporels). Pour faire une telle évaluation, d'autres facteurs potentiels d'influence (ex. les conditions météorologiques) doivent être mesurés et utilisés dans l'analyse. Une telle approche nécessite la mise au point d'un modèle explicatif spécifique à la sécurité routière. La mise au point d'un tel modèle peut s'appuyer sur les développements récents dont on peut étendre l'utilisation aux points ci-dessus.

Il est souhaitable qu'au sein des organes internationaux (Union Européenne, OCDE, AIPCR, etc.) des accords soient passés pour adopter une méthode homogène de recueil et d'analyse des données, de suivi et d'évaluation des mesures. Cela doit s'inscrire de préférence dans un modèle théorique généralement accepté. Nous suggérons que les données ainsi collectées soient enregistrées dans une base de données simple à utiliser. Cette base de données ne doit pas uniquement servir de source d'information pour connaître la sécurité routière dans d'autres pays en général, mais elle doit également être utilisée pour mettre au point des interventions politiques et des mesures de sécurité routière.