

RESUME ANALYTIQUE

La méthodologie qui constitue ce livre offre un cadre structuré pour effectuer un diagnostic des politiques de sécurité routière au niveau d'un pays ou d'une métropole urbaine. Elle se fonde sur une expérience acquise aussi bien en Europe que dans des pays à plus faibles revenus et peut donc s'adapter à tous les contextes. Elle s'adresse essentiellement aux professionnels qui sont amenés à effectuer un tel diagnostic de sécurité, soit dans le cadre de la préparation d'un nouveau programme d'action, soit pour comparer les situations dans différents pays d'une même région du monde, sachant que ces professionnels ne sont pas nécessairement des experts en sécurité routière.

Les politiques de sécurité routière englobent les actions préventives proprement dites qui visent à éviter de futurs accidents corporels et victimes de la route (tués, blessés graves, blessés légers), les principes d'intervention qui gouvernent le choix de telles actions, les processus de mise en œuvre, les outils techniques qui permettent d'établir une base objective pour les choix et leur mise en œuvre, les acteurs et les secteurs d'intervention impliqués, l'organisation qui permet à ces acteurs et secteurs de communiquer, de coopérer et d'agir de concert dans le but d'atteindre une efficacité optimale de l'action préventive, enfin les ressources humaines, techniques et financières nécessaires et disponibles pour assurer l'ensemble de ces politiques. Ces différents éléments interagissent et forment un ensemble complexe qu'il n'est pas facile de saisir ; le diagnostic peut mettre l'accent sur certains de ces éléments, par exemple les programmes d'action, mais un diagnostic complet les examine tous.

Pour apporter une aide efficace aux professionnels concernés et particulièrement aux non-spécialistes de sécurité routière qui sont amenés pour la première fois à s'intéresser à ce domaine de façon approfondie, le livre commence par dresser un panorama des situations que l'on peut rencontrer sur le terrain avant de proposer une méthodologie détaillée et aussi complète que possible de recueil d'information et d'analyse.

Le panorama de l'existant examine :

1. Les secteurs d'activités impliqués dans l'action de sécurité routière. On distingue :
 - les « secteurs pilotes » qui développent le système d'infrastructures et de transports et qui, par conséquent, ne peuvent échapper à la responsabilité de « réparer » les erreurs de conception ou les dysfonctionnements à l'origine des accidents corporels de la circulation (Équipement, Urbanisme, Transport, Police dans certains pays) ; ils doivent en outre veiller à ne pas créer de nouveaux problèmes de sécurité par les projets qu'ils mettent en œuvre ;
 - le secteur de la santé publique qui joue un rôle particulier car, sans participer au développement du système de transports routiers, il est supposé veiller à la santé et au bien-être des citoyens et peut donc

- exercer des pressions sur les secteurs pilotes pour qu'ils leur fournissent un environnement sûr ;
- les autres secteurs susceptibles de contribuer à la prévention des accidents corporels et des victimes de la circulation : Education, Justice, Contrôle-Sanction, Communication, Industrie, Recherche, etc.

L'ensemble des formes d'actions pouvant être menées par chacun de ces secteurs et qui influent directement ou indirectement sur la sécurité routière sont passées en revue. La multiplicité des actions et leur complémentarité indiquent le besoin de coordinations intersectorielles : les différentes formes d'institutions de gestion de la sécurité routière qui dépendent de la structure administrative et de l'histoire économique et culturelles d'un pays sont donc évoquées ainsi que les contraintes opérationnelles qui déterminent leur bon fonctionnement.

2. Les principaux acteurs de la sécurité routière.

On distingue :

- les décideurs qui font le choix des actions préventives à mettre en œuvre et qui peuvent être des membres du gouvernement, des élus ou des professionnels de haut niveau technique dans le secteur public ou privé ;
- les acteurs en charge de la mise en œuvre des mesures et programmes de sécurité qui sont souvent constitués en réseaux (ingénieurs et techniciens de l'environnement, policiers ou gendarmes, auto-écoles, centres de contrôle technique des véhicules, etc.) et peuvent inclure des acteurs privés (industriels, compagnies d'assurances, ONG, organisations professionnelles, etc.) ;
- les chercheurs et chargés d'études qui gèrent les outils techniques (bases de données, etc.), éclairent les décideurs par des études ou recherches préliminaires, effectuent les diagnostics nécessaires à l'action, préparent les dossiers techniques et les supports de décision, enfin suivent les effets sur la sécurité des mesures ou programmes mis en œuvre et en évaluent les résultats.

Ces acteurs peuvent se trouver au niveau national, voire international dans les communautés d'Etats, mais également à différents niveaux territoriaux à l'intérieur d'un pays (région ou province, département ou district, municipalité ou agglomération).

3. Les principaux principes d'intervention pour la prévention des accidents corporels et des victimes de la route et les formes de programmes d'action permettant d'articuler les mesures de sécurité adaptées à une situation donnée d'insécurité routière pour en optimiser les effets et en assurer le financement et l'application.

Parmi les principes d'intervention, on distingue par exemple :

- la prévention des risques par une conception ou des améliorations du système de transports visant à éviter les possibilités d'interactions dangereuses entre usagers de la route,
- la réduction de l'exposition au risque obtenue par des mesures influant sur la mobilité multimodale ou par la séparation des modes de transports motorisés et non-motorisés ou « vulnérables ».

Ou encore :

- la sécurité « primaire », qui vise à réduire le nombre des accidents corporels,
- la sécurité « secondaire », qui vise à réduire les dommages corporels résultant de collisions routières,
- la sécurité « tertiaire », qui vise à réparer les dommages corporels et à réduire les conséquences à court et long terme des accidents.

On distingue également :

- l'action « de base » qui prépare les changements à long terme des comportements des usagers et contribue à créer un terrain favorable pour les mesures agissant plus directement sur l'insécurité routière,
- les actions « correctrices » qui visent à rectifier les dysfonctionnements du système de transports routiers générateurs d'accidents corporels et dont l'efficacité peut être estimée en fonction des réductions des nombres de victimes de la route qu'elles entraînent,
- l'action « structurelle » ou « intégrée » qui consiste à vérifier l'impact probable sur la sécurité routière de tout projet affectant le système de transports routiers afin d'en corriger les éléments susceptibles de générer des tués ou des blessés graves ou encore d'intégrer les mesures de sécurité qui auraient été omises,
- les activités « de support » qui n'influent pas directement sur la sécurité routière mais sans lesquelles aucune action ne serait possible : constitution et maintenance des bases de données et autres outils techniques, organisation institutionnelle de la gestion de la sécurité routière, formation des acteurs, etc.

Les programmes d'action peuvent revêtir différentes formes selon les pratiques des acteurs et l'état d'avancement de l'action de sécurité routière dans un pays. On relève en particulier :

- les programmes intersectoriels ciblés à long terme visant l'éradication des tués et des blessés graves de la route, qui se composent essentiellement d'actions structurelles portant sur la conception du système de transports routiers et qui assurent en même temps que l'action correctrice de sécurité restera soutenue,
- les programmes intersectoriels ciblés à court ou moyen terme qui affirment une volonté politique d'obtenir une réduction des nombres

- de victimes graves de la route et se donnent une obligation de résultats autant que de moyens,
- les programmes intersectoriels qui, sans fixer de cible quantitative, articulent des mesures que les décideurs souhaitent réaliser, ce qui suppose qu'ils s'engagent à chercher les moyens de le faire,
 - les stratégies d'action sectorielle (sur l'infrastructure, le contrôle-sanction, etc.) qui ne se coordonnent pas entre elles et se concentrent sur des aspects très particuliers des processus générateurs d'accidents et de victimes.

La méthodologie de recueil d'information et d'analyse permettant de préparer un diagnostic des politiques de sécurité routière se fonde sur l'observation de l'existant qu'elle reprend sous la forme de deux listes d'inventaire (« checklists »), structurées selon les types d'activité de sécurité routière (action de base, mesures correctrices, action structurelle ou « intégrée », activités de support) et adaptées, l'une au diagnostic de politiques nationales (éventuellement régionales), l'autre au diagnostic en milieu urbain. Chaque liste permet de passer en revue les actions possibles et les stratégies de prévention dans lesquelles elles s'insèrent, les acteurs qui en sont responsables et qui les mettent en œuvre, les budgets détaillés et les bailleurs de fonds effectifs ou potentiels, enfin les interactions intersectorielles et l'organisation institutionnelle permettant à ces acteurs d'œuvrer de façon efficace.

Les informations à recueillir selon ces listes d'inventaires s'obtiennent par des documents légaux ou officiels et par des entretiens directs avec les acteurs-clés de la sécurité routière. Des indications sont données sur les personnes, institutions et secteurs à contacter en priorité afin de disposer d'une base d'information suffisante pour comprendre le fonctionnement général de la sécurité routière et compléter ensuite par des questions plus détaillées. Le diagnostic s'élabore sur la base d'une synthèse critique de l'ensemble des informations et données obtenues et comporte la mise en évidence des lacunes ou dysfonctionnements éventuels des politiques de sécurité routière, ce qui fait appel à l'esprit d'analyse des professionnels qui en sont chargés et demande une indépendance totale par rapport aux décideurs de la sécurité routière.

Les activités de sécurité routière font intervenir des professionnels de disciplines et de formation très variées et les difficultés de communication sont fréquentes du fait que certains termes courants revêtent des significations différentes selon la discipline dans laquelle on les utilise. Pour éviter toute confusion, le livre fournit donc un glossaire de termes qu'il contient, indiquant dans quel sens ils sont utilisés.