



Guide pratique de Sécurité Routière

Un outil pour l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



Fédération internationale des Sociétés
de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

L'Agenda mondial de la Fédération internationale (2006-2010)

Au cours des cinq prochaines années, la Fédération internationale œuvrera, collectivement, à la réalisation des objectifs et priorités suivants :

Nos objectifs

Objectif 1 : Réduire l'impact des catastrophes, notamment le nombre de morts et de blessés.

Objectif 2 : Réduire le nombre des morts et des malades et atténuer les effets des maladies et des urgences de santé publique.

Objectif 3 : Accroître la capacité des communautés locales, de la société civile et de la Croix-Rouge/du Croissant-Rouge de faire face aux situations de vulnérabilité les plus urgentes.

Objectif 4 : Promouvoir le respect de la diversité et de la dignité humaine, et réduire l'intolérance, la discrimination et l'exclusion sociale.

Nos priorités

Améliorer notre capacité d'intervention locale, régionale et internationale en cas de catastrophe et d'urgence de santé publique.

Intensifier notre action auprès des communautés vulnérables dans les domaines de la promotion de la santé, de la prévention des maladies et de la réduction des risques de catastrophes.

Développer considérablement nos programmes et notre travail de sensibilisation en matière de lutte contre le VIH/sida.

Renforcer notre action de sensibilisation sur les questions humanitaires prioritaires, en particulier la lutte contre l'intolérance, la stigmatisation et la discrimination, ainsi que les efforts visant à réduire les risques liés aux catastrophes.

© Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et Global Road Safety Partnership

Toutes les parties de cette publication peuvent être citées, copiées, traduites dans d'autres langues ou adaptées aux besoins locaux sans un accord préalable de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, à condition de citer clairement le nom de la présente publication.

Les cartes figurant dans cette publication n'impliquent aucun jugement de la part de la Fédération ou des Sociétés nationales concernant le statut juridique des territoires concernés ou de leurs autorités.

Photo de couverture : Daniel Cima/Croix-Rouge américaine

ISBN : 978-2-940395-02-6

Ce guide pratique a été préparé et rédigé par Gérard Lautrédou, membre de la Croix-Rouge française, conseiller du Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP en anglais) et référent technique sécurité routière pour la Fédération internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

Nous remercions chaleureusement les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge qui ont répondu à notre enquête sécurité routière, contribuant ainsi à la richesse d'information de ce guide.

Nous tenons à saluer particulièrement l'équipe de publication du secrétariat de la Fédération pour leur élégante mise en page ainsi que les organisations qui nous ont permis d'utiliser leurs schémas, dessins ou couvertures de publications : l'Organisation mondiale de la santé, la Banque mondiale et la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile.

2007

Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

Case postale 372

CH-1211 Genève 19

Suisse

Téléphone : +41 22 730 42 22

Télécopie : +41 22 733 03 95

Courriel : secretariat@ifrc.org

Site Internet : www.ifrc.org

Sommaire

1. Introduction	2	9. La mobilisation des décideurs	22
2. Résumé	3	Au niveau mondial	22
3. Les débuts de l'insécurité sur la route	4	Des guides de bonnes pratiques pour la planète	22
Les années soixante et 70 en Occident	4	Activer les coopérations internationales	23
Aujourd'hui dans les pays à revenu faible et moyen	5	Au niveau national	23
4. L'ampleur de l'insécurité routière dans le monde	6		
La reconnaissance du problème	6		
Des tendances alarmantes	6		
Le coût très élevé des accidents de la route	7		
5. Comprendre l'insécurité routière et les mesures à prendre	8	10. La sensibilisation du grand public	25
Le véhicule	9	Des campagnes massives et répétées	25
L'environnement routier	9	Des campagnes pédagogiques	
Le comportement humain	10	pour préparer la population à la loi	25
Les quatre facteurs de risque majeurs	10	Des campagnes qui s'accompagnent	
Modifier le comportement de l'usager	12	d'une action des forces de l'ordre	26
Gérer l'après-accident	12	Les autres moyens de sensibilisation du grand public	26
Les mesures à prendre pour améliorer la situation routière	13		
6. Évaluer la situation routière	14	11. Le contrôle et la sanction	28
La collecte des données sur les accidents	14	Les conditions du contrôle et de la sanction	28
Manque de données et sous-estimation du nombre réel de victimes	14	Le rôle fondamental des forces de l'ordre	28
La mortalité routière par pays	14		
La mortalité routière selon les régions	16		
Agir, de toute façon	18		
7. L'organisation de la sécurité routière	19	12. L'éducation des jeunes et le permis de conduire	30
Un mode d'organisation qui a fait ses preuves	19	L'éducation des jeunes	30
8. Le financement de la sécurité routière	21	L'étape du permis de conduire	30
Des financements insuffisants et instables	21		
Des solutions existent	21		
		13. Les secours d'urgence et le secourisme au service des usagers de la route	33
		Des secours d'urgence à améliorer	33
		Développer le secourisme routier	34
		14. Promouvoir une culture de la sécurité routière au sein des organisations	38
		15. Les partenariats en faveur de la sécurité routière	41
		16. Conclusion et recommandations pour les Sociétés Croix-Rouge et Croissant-Rouge	43

1.

Introduction

Ce guide pratique de sécurité routière est le fruit d'une coopération entre le Secrétariat de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et le Partenariat mondial pour la sécurité routière (le GRSP pour Global Road Safety Partnership en anglais).

Il a pour objet de présenter de manière synthétique les problèmes et les solutions liés à l'insécurité sur la route dans le monde.

Il décrit également l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge dans le domaine de la sécurité routière et leur propose des recommandations pour la renforcer: 20 actions Croix-Rouge/Croissant-Rouge de sécurité routière seront présentées dans ce guide pratique. C'est un document dédié à l'action et, comme nous le verrons, il y a urgence à agir!

Sur les 185 Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge interrogées au sujet de leur action en matière de sécurité routière, 140 ont répondu à notre enquête. Les trois quarts des Sociétés nationales nous ont apporté leur témoignage. Leurs pays représentent 90 % de la population mondiale. Voilà pourquoi leur action, qui concerne l'année 2005, sera décrite sur fond de cartes du monde. Ce format très visuel permet de savoir rapidement qui fait quoi et où et peut dès lors encourager les Sociétés nationales à communiquer entre elles pour s'échanger leurs expériences.

Les Sociétés nationales sont déjà actives sur le terrain de la prévention routière: elles mobilisent les décideurs, sensibilisent le grand public et les jeunes et enseignent le secourisme. Nombreuses également sont celles qui interviennent dans les secours d'urgence. Ces activités s'intègrent parfaitement dans le mandat de la

Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, dont le but principal est de limiter les souffrances humaines, notamment celles des plus vulnérables qui sont les premières victimes des accidents de la route.

L'enjeu fondamental de la sécurité routière est bel et bien de changer le comportement des usagers, à qui il faut donner un cadre pour que la route soit un espace public partagé et civique plutôt qu'un lieu de violence. C'est le postulat et le message fort que veut illustrer ce guide pratique de sécurité routière. Les solutions existent, et nous avons l'obligation morale de tout mettre en œuvre pour qu'elles s'appliquent, d'autant plus qu'elles sont économiquement rentables.

Nous souhaitons que ce guide pratique participe à la prise de conscience du véritable fléau mondial que constitue l'insécurité sur la route et qu'il donne envie à la Croix-Rouge et au Croissant-Rouge de s'investir encore davantage pour améliorer la situation dans chaque pays.



Ibrahim Osman
Secrétaire général adjoint
Fédération internationale
des Sociétés de la Croix-Rouge
et du Croissant-Rouge



David Silcock
Directeur exécutif
Partenariat mondial
pour la sécurité routière

2. Résumé

Ce guide pratique est organisé par thème en reprenant l'ensemble des sujets fondamentaux de la sécurité routière. Il rassemble les principales **connaissances de bases et les bonnes pratiques** actuelles. Il propose à chaque fin de section (à partir de la section 6) des actions concrètes pour les Sociétés Croix-Rouge et Croissant-Rouge. Ce sont en tout **20 recommandations** qui sont présentées sous la dénomination **Actions Croix-Rouge/Croissant-Rouge**. On en trouvera une synthèse à la fin de ce guide (page 44).

Huit cartes du monde sont présentées : les deux premières tentent de décrire la mortalité routière par pays et par continent, les six cartes suivantes proviennent d'une large consultation mondiale des Sociétés Croix-Rouge et Croissant-Rouge. Elles décrivent les activités menées par pays et par thème et donnent **une image globale de l'implication des Sociétés nationales en matière de sécurité routière**.

Les sections 3 à 5 sont consacrées à l'insécurité sur la route dans le monde, sa genèse, son ampleur, les causes majeures et les solutions que la société peut y apporter. Il s'agit de donner aux membres de la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge **des éléments généraux de compréhension et d'analyse d'un phénomène majeur de santé publique** en pleine croissance qui tue chaque année 1,2 millions de personnes et en blesse près de 50 millions, soit autant que les grandes pandémies comme la tuberculose et le paludisme.

Les sections 6 à 8 abordent les notions **d'évaluation de la situation routière, d'organisation et de financement**, piliers fondamentaux d'une bonne politique de sécurité routière et condition de l'action. Nous avons essayé d'apporter au lecteur et membre de la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge les arguments essentiels qui lui permettront de saisir les enjeux organisationnels de la sécurité routière et de se positionner en tant qu'acteur pour défendre et promouvoir les bonnes pratiques en la matière.

Les sections 9 à 15 traitent de **l'action de terrain à proprement parler**, qui consiste notamment à mobiliser les décideurs, sensibiliser la population, améliorer l'application des règles routières, éduquer les jeunes, renforcer les secours d'urgence et le secourisme routier, promouvoir une culture de sécurité routière au sein des organisations et favoriser les partenariats. Sur chacun des sujets nous aidons à comprendre les problématiques, éclairons sur les pratiques qui marchent et offrons des propositions d'action pour les Sociétés Croix-Rouge et Croissant-Rouge. Sont intégrées dans ces sections les cartes qui décrivent l'investissement actuel de la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge qu'il faut saluer et encourager.

La section 16 conclut ce guide et résume les recommandations proposées à la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge pour lui permettre de participer encore plus à l'amélioration de la situation sur les routes du globe.

3.

Les débuts de l'insécurité sur la route

Nous sommes tous des usagers de la route et, depuis l'enfance, celle-ci est synonyme de découverte et de liberté. Prendre la route, d'une façon ou d'une autre, c'est communiquer, voir d'autres horizons, d'autres gens et souvent d'autres cultures. C'est aussi plus trivialement le moyen de se déplacer pour aller au travail et transporter des marchandises nécessaires à l'économie.

La route permet également de désenclaver des régions jusqu'alors très isolées, surtout en milieu rural. Mobilité et développement sont évidemment intimement liés. La route assure 90 % du transport dans le monde.

Les années 60 et 70 en Occident

À l'exception de l'Amérique du nord, où le phénomène a commencé plus tôt, la motorisation massive des transports routiers débute à la fin des années 50 avec la démocratisation de la voiture dans les pays occidentaux. Elle s'accompagne d'une forte croissance du parc de véhicules et d'une montée en flèche du nombre d'accidents graves.

Au début des années 70, l'hécatombe routière atteint des sommets en Occident, où l'on compte quelque 35 morts pour 100 000 habitants par an, et la tendance continue de s'aggraver. C'est à cette période que se manifestent les premières réactions de révolte contre la fatalité du drame humain que provoque la route et le silence qui l'entoure.

Il aura fallu plus de dix ans pour se rendre compte en Occident qu'on ne pouvait pas accepter passivement cette tragédie quotidienne et que l'usage de la route devait être plus encadré; dix ans pour commencer à comprendre que la plupart des

Nombre de personnes tuées sur les routes chaque année, en France (1956-2005)



accidents de la route étaient dus à quatre facteurs majeurs : le non-port de la ceinture, le non-port du casque, la vitesse et l'alcool au volant.

Poussés par des associations de victimes, les médias et des personnalités publiques, les responsables politiques occidentaux réagissent vers le milieu des années 70 et adoptent les premières lois sur le port de la ceinture et la limitation de la vitesse, lois qu'ils font appliquer. Le résultat est époustouflant, comme le montre la courbe de la mortalité routière en France depuis 1956, qui est significative de la tendance observée à cette époque dans les pays d'Europe de l'ouest. Non seulement la mortalité cesse de croître mais elle diminue dans les mois qui suivent l'application de ces deux mesures.

À des rythmes différents, des Directions de la sécurité routière se créent un peu partout, disposent de moyens et coordonnent l'ensemble des services de l'État autour d'un même objectif : réduire la fréquence et la gravité des accidents de la route. L'obligation du port du casque et la limitation de l'alcool au volant viendront plus tard et s'avéreront également extrêmement efficaces.

Ce que cette courbe montre aussi, c'est qu'il aura fallu 30 ans à la France pour revenir, en 1990, au niveau de mortalité routière enregistré en 1960. La sécurité routière est un effort de longue haleine. C'est pourquoi il faut s'y prendre le plus tôt possible car le problème ne fait que s'aggraver d'année en année à mesure que croissent le parc de véhicules et le nombre des usagers de la route en général.

Aujourd'hui dans les pays à revenu faible et moyen

Ce qui s'est passé dans les années 60 en Occident est en train de se reproduire depuis une dizaine d'années dans les pays à revenu faible et moyen : croissance rapide du parc de véhicules motorisés sur des routes fréquentées par une grande diversité d'usagers, notamment par de jeunes piétons, de plus en plus nombreux, qui sont les premières victimes de la route. La voiture individuelle n'y est pas encore majoritaire mais cela viendra vite. Les flottes de camions, de minibus et de

taxis y grossissent à vue d'œil. La motocyclette devient le mode de transport familial en Asie du Sud-Est et en Afrique de l'Ouest.

Le phénomène de la motorisation se développe donc rapidement et surprend par la violence routière qu'il engendre, qui ne fera qu'empirer si l'on ne prend pas des mesures fermes et coordonnées au niveau national et international.



Thierry Prat/www.thierryprat.com

4.

L'ampleur de l'insécurité sur la route dans le monde



La reconnaissance du problème

La prise de conscience de la violence routière dans le monde est finalement toute récente et vient en partie de la publication, en 2004, du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route* coproduit par la Banque mondiale et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Ce rapport, traduit en 6 langues, donne la mesure de l'ampleur de la crise et propose des recommandations concrètes, basées sur les réussites en cours.

Trois mille personnes, dont 500 enfants, sont tuées chaque jour sur les routes de notre planète. Plus de huit décès sur dix surviennent dans les pays à revenu faible ou moyen. Cela représente 1,2 million de décès par an, auxquels s'ajoutent près de 50 millions de blessés graves dont beaucoup resteront handicapés à vie. Notons que ces chiffres, même s'ils parlent d'eux-mêmes, sont largement sous-estimés.

Des tendances alarmantes

Les tendances actuelles, clairement illustrées dans le *Rapport mondial*, permettent de prévoir que les décès dus aux accidents de la route vont augmenter globalement de 60 % d'ici à 2020, c'est-à-dire demain.

Alors qu'ils devraient continuer de baisser de 20 % dans les pays occidentaux, on peut s'attendre, si rien n'est fait rapidement, à une augmentation de 80 % du nombre de décès dans les pays à revenu faible et moyen.

Aujourd'hui déjà, les accidents de la route font autant de victimes que les grandes pandémies telles que le paludisme et la tuberculose. Ils constituent la première cause de mortalité des jeunes de 10 à 45 ans dans le monde, sauf dans les pays les plus fortement touchés par le VIH/sida. C'est dire l'ampleur du problème et l'urgence d'une action énergique.

Le coût très élevé des accidents de la route

Dans les pays en développement, le coût des accidents de la route est évalué à 1 % du PNB, sans parler évidemment des drames humains qui ne sont pas quantifiables.

Un pour cent du PNB, c'est tout simplement l'équivalent de l'aide publique au développement reçue par chaque pays qui part en fumée sur la route. Cette situation est d'autant plus intolérable que les sommes engagées pour mener des actions de sécurité routière sont très vite amorties et même, le plus souvent, rapportent de l'argent.

La sécurité routière est sans aucun doute un des domaines où l'intervention de l'État est très rentable. Investir dans la sécurité routière, c'est faire des économies tout en protégeant sa population et les générations futures.

Il ne s'agit donc pas d'empoisonner les usagers de la route par des contraintes administratives inutiles, mais plutôt de replacer l'homme et le respect de la vie, à laquelle nous tenons tous, au centre de cet espace commun qu'il nous faut partager.

Thierry Prat/www.thierryprat.com



Thierry Prat/Corbis Sigma

5.

Comprendre l'insécurité sur la route et les mesures à prendre

Les pays qui, depuis 30 ans, ont durablement inversé la tendance de la mortalité routière ont tous connu **une prise de conscience des responsables politiques**. Sans elle, rien n'aurait pu être fait. Cette prise de conscience peut se résumer ainsi :

- les accidents ne sont pas une fatalité liée au développement économique et coûtent très cher à la société (en vies et en argent) ;
- le comportement humain en est la principale cause ;
- il existe, pour y remédier, des solutions techniquement simples et éprouvées, dont le coût est dérisoire au regard des bénéfices.

Elle s'est très vite traduite par la création d'organismes publics chargés de la sécurité routière, en mesure de proposer un plan d'action coordonné avec l'en-

semble des secteurs concernés et disposant d'un budget propre. Les causes d'accident sont souvent multiples et proviennent de trois facteurs, quel que soit le contexte du pays : le véhicule (qui est en cause dans 5 à 10 % des accidents), l'infrastructure routière (10 à 20 % des accidents lui sont imputables) et le comportement de l'usager (responsable, au moins en partie, dans 80 à 90 % des cas).

Il est important de considérer le véhicule/la route/l'usager comme un système interdépendant. La sécurisation des véhicules et de l'environnement routier doit réduire au maximum les conséquences de l'erreur et de la négligence humaine.

Matrice de Haddon

		Phases		
		Humain	Véhicules et équipement	Environnement
Avant l'accident	Prévention des accidents	Information Attitudes Diminution des facultés Application de la loi	Aptitude à rouler Éclairage Freins Maniement Gestion de la vitesse	Aménagement routier Limites de vitesse Aménagements piétons
Accident	Prévention des traumatismes en cas d'accident	Utilisation de moyens de contention Diminution des facultés	Ceintures Autres dispositifs de sécurité Conception de protection en cas d'accident	Accotements résistants
Après l'accident	Maintien en vie	Notion de secourisme Accès à des médecins	Facilité d'accès Risque de feu	Équipement de secours Congestion

Cette matrice illustre l'interaction entre les trois facteurs (humain, véhicule et infrastructure) au cours des trois phases d'un accident : avant, pendant et après le choc.

Le véhicule

Les véhicules récents sont très performants sur le plan de la sécurité. Les constructeurs de véhicules s'accordent à dire que les prochaines évolutions techniques mettront du temps pour offrir un niveau de sécurité bien supérieur à celui d'aujourd'hui. Le contrôle technique des véhicules est quasi obligatoire dans tous les pays occidentaux, où il est réellement effectué et donne lieu à un suivi.

Il est clair qu'un effort important doit être fait dans les pays à revenu faible et moyen pour rajeunir et entretenir la flotte des véhicules. C'est le cas notamment des véhicules commerciaux comme les taxis, les bus et les camions qui représentent en moyenne 50 % du parc de ces pays et pour lesquels il faut instaurer en priorité un contrôle technique réel et indépendant. Ce contrôle doit être intransigeant sur les fonctions vitales du véhicule: le freinage, les amortisseurs et l'éclairage.

Autre sujet de préoccupation dans les pays à revenu faible et moyen: le chargement excessif des véhicules commerciaux transportant des marchandises ou des personnes (ou les deux à la fois, comme c'est souvent le cas). Il est impératif de réglementer les charges maximales et de les contrôler. Le développement du secteur des transports publics et commerciaux est une des meilleures façons d'éviter les surcharges.

La qualité du véhicule est donc un élément important mais, contrairement à une idée reçue, elle arrive au troisième rang seulement des causes d'accident. En seconde position vient la route elle-même.

L'environnement routier

L'infrastructure routière, comprise dans son ensemble (le revêtement, la signalisation et l'aménagement), joue aussi un rôle important pour la sécurité. L'aménagement des routes doit prendre en compte les prises de risque et erreurs humaines et tenter de les minimiser.

Il a été démontré que certaines améliorations permettaient, à faible coût, d'abaisser sensiblement la mortalité routière. Il s'agit de la séparation des différents types de circulation, de l'amélioration de la signalisation horizontale et verticale, de l'aménagement de voies plus sûres pour les piétons et les deux-roues, de la construction de trottoirs et de passages piétons plus reconnaissables et de la limitation des vitesses de circulation (par l'installation de ralentisseurs, de bandes rugueuses et de ronds-points).

Sur les routes existantes, ces travaux d'aménagement doivent se faire en priorité sur les tronçons les plus dangereux, particulièrement aux entrées et sorties d'agglomérations et aux endroits très passants (marchés, écoles etc.).

Ces travaux d'aménagement doivent également faire partie intégrante de la conception des nouvelles routes afin que celles-ci ne deviennent pas purement et simplement le lieu d'accidents supplémentaires. Il est indispensable que les budgets de construction des routes futures incluent impérativement un volet sécurité,



Daniel Cima/Croix-Rouge américaine

ce qui est loin d'être le cas partout dans le monde. Les guides pratiques techniques existent et il n'y a rien à inventer en la matière, même si le domaine reste perfectible.

Si, les infrastructures routières insuffisamment sécurisées sont un facteur non négligeable d'accidents, elles n'en sont pas la cause majeure.

Le comportement humain

C'est le comportement de l'usager de la route qui est, en fait, la cause principale des accidents. Parmi les nombreux facteurs de risque, on en distingue principalement quatre :

- 1 le non-port de la ceinture
- 2 le non-port du casque
- 3 la conduite à une vitesse excessive ou inadaptée à l'environnement
- 4 la conduite sous l'emprise de l'alcool

Chacun de ces facteurs majeurs est impliqué dans 30 à 50 % des accidents mortels ou invalidants, quel que soit le pays, ce qui leur donne un caractère universel. Les pays qui ont mis en place des plans d'action ciblés pour lutter contre l'un au moins de ces facteurs de risque ont tous vu la mortalité diminuer de 20 à 40 % en quelques années, alors même que celle-ci ne cessait auparavant de monter en flèche.

Il existe bien sûr d'autres facteurs de risque non négligeables comme la fatigue au volant (qui touche beaucoup le transport commercial longue distance), l'usage du téléphone portable, la prise de stupéfiants en conduisant, le non-respect des distances de sécurité et aussi le manque de correction visuelle des conducteurs. Aucun d'eux ne doit être négligé.

Il y a aussi évidemment les règles de base du code de la route que les usagers doivent respecter comme les règles de priorité et de dépassement, les feux rouges, les sens interdits.

Nous avons délibérément décidé, pour ne pas alourdir le contenu du document, de nous concentrer sur les quatre facteurs de risque majeurs car ils sont les plus meurtriers.

Les quatre facteurs de risque majeurs



ALWAYS USE YOUR SEATBELT

Manuel sur le port de la ceinture/Fondation de la Fédération internationale automobile

Le **port de la ceinture**, tout d'abord, réduit de 50 % le risque de décès ou de traumatisme grave en cas de choc. C'est la mesure prioritaire la plus efficace et la plus facile à mettre en œuvre pour sauver les passagers d'un véhicule à quatre roues lorsque l'accident survient. C'est un geste simple et peu contraignant, en quelque sorte une habitude à prendre.

Aujourd'hui, la quasi-totalité des véhicules dispose du système standardisé de retenue ; il n'y a donc pas d'investissement supplémentaire à faire pour l'usager. Le contrôle du port de la ceinture est aisé et ne demande pas d'équipement ni de formation spécifique aux forces de police. Il faut certainement procéder par étape, obtenir dans un premier temps le port de la ceinture à l'avant, puis à l'arrière, y compris l'usage des dispositifs de retenue pour les enfants.

Photo de campagne de promotion du port du casque
Organisée par la Croix-Rouge française et la Croix-Rouge du Viet Nam



Notons que le système d'airbag ne se substitue pas à la ceinture, mais ne fait que la compléter.

Le **port du casque** réduit de 70 % le risque de traumatismes crâniens, qui aboutissent dans la grande majorité des cas à la mort ou à des infirmités mentales. C'est une priorité, surtout en Asie du Sud-Est et en Afrique de l'Ouest, où la flotte de motocyclettes peut atteindre jusqu'à 75 % du parc des véhicules dans certains pays.

Le port du casque est moins facile à faire respecter que le port de la ceinture. En effet, il faut que les usagers

achètent un casque, dont le prix minimum tourne autour de dix dollars US et dont la qualité doit être certifiée par une norme nationale. Des aides du gouvernement, comme une détaxe sur le prix des casques, sont à envisager dans les pays à faible revenu. Inciter les vendeurs de motos à commercialiser le casque avec la motocyclette est une initiative également intéressante.

La contrainte de chaleur est réelle dans nombre de pays, d'où l'intérêt de casques dits tropicaux encore trop peu disponibles. Il y a ensuite beaucoup de prétextes invoqués par la population pour ne pas mettre le casque: « Ça empêche de voir, d'entendre, c'est moche, ça décoiffe, etc. ».

Comme pour les autres facteurs de risque, il faut en revenir aux arguments scientifiques qui prouvent la nécessité de porter un casque et les communiquer massivement à la population avant d'en rendre le port obligatoire.

Le port de la ceinture et du casque est obligatoire dans pratiquement tous les pays du monde, mais l'application effective de la loi laisse à désirer dans environ 70 % des pays.

La **limitation de la vitesse** est également nécessaire si l'on veut réduire fortement la mortalité routière, tout particulièrement celle des jeunes piétons qui représentent 50 % des victimes de la route dans les pays à revenu faible et moyen.

Comme relevé plus haut, les aménagements de l'infrastructure sont fondamentaux pour obliger le conducteur à ralentir à certains endroits. À condition d'être bien signalé, le dos-d'âne est l'une des mesures les plus efficaces et rentables en matière de sécurité routière.

Ensuite, il faut agir sur le comportement de l'usager et le convaincre que la vitesse est un risque. Là aussi, les arguments scientifiques existent. Il faut les rappeler massivement, tout en encourageant un mode de conduite plus serein.



Des limites de vitesse existent dans la plupart des pays mais sont mal connues de la population dans les pays à revenu faible et moyen. Ce qu'on apprend à l'auto-école, quand on y passe, est très vite oublié si les panneaux de signalisation ne le rappellent pas et si peu de contrôles sont effectués par la police.

Le contrôle de la vitesse, à la différence du contrôle du port de la ceinture, demande un investissement. Les sommes à engager pour former et équiper les forces de l'ordre de radars mobiles et/ou fixes ne sont pas anodines, mais elles sont vite amorties car les amendes rapportent (si le système de collecte des amendes fonctionne, bien évidemment).

L'alcool au volant, enfin, est responsable, selon les pays, de 30 à 50 % des accidents mortels et gravement invalidants. La limite maximale autorisée au-delà de laquelle le conducteur s'expose à des sanctions dans la plupart des pays occidentaux est de 0,5 gramme d'alcool par litre de sang. Les études scientifiques ont démontré que déjà à partir de ce taux maximum autorisé on prend 2 fois plus de risque que si on n'avait pas bu d'alcool.



Bien que la réaction à l'alcool varie sensiblement selon les personnes, cela représente environ deux verres de bière de 25 centilitres ou deux verres de whisky (ou d'un autre alcool à 40°) de 3 centilitres. Chez les femmes, les jeunes, les personnes âgées ou menues, la limite de 0,5 g/l peut être atteinte en consommant des quantités inférieures à celles indiquées. Boire du café, de l'eau ou bien manger ne fait pas baisser le taux d'alcoolémie. Il n'existe pas d'astuce magique. Il faut tout sim-

plement du temps : deux heures sont nécessaires pour éliminer les effets dus à l'absorption d'un verre de bière de 25 cl.

Il est important de rappeler ces repères car la majorité de la population mondiale ne sait pas ce que représente 0,5 gramme d'alcool par litre de sang, comment on parvient à ce taux et combien de temps on y reste.

La prise de risque du conducteur et le manque de réflexes augmentent de façon exponentielle à chaque verre supplémentaire. Plus de la moitié de la planète ne dispose pas de loi fixant clairement un taux maximal d'alcoolémie pour conduire un véhicule et réprimant les infractions. C'est la première étape à franchir. Cela étant dit, le meilleur conseil reste de ne pas boire du tout avant de conduire.

Quand la loi existe, elle est très rarement appliquée dans les pays à revenu faible et moyen car elle est mal connue de la population et reste, de toute façon, très insuffisamment appliquée par les forces de l'ordre, voire pas du tout. La plupart du temps d'ailleurs, celles-ci ne disposent pas d'alcootest pour contrôler les conducteurs. On le sait bien : une loi routière sans moyens de contrôle est inutile.

Modifier le comportement de l'usager

On peut modifier le comportement de l'usager de diverses manières. Il y a les actions à court terme, à mettre en place dans l'immédiat, et les actions à long terme, non moins importantes mais dont les effets concrets mettent du temps à se faire sentir.

La mise en place de campagnes massives d'information, de contrôles et de sanctions liés aux facteurs de risque majeurs fait partie des actions à court terme. La combinaison de campagnes et de contrôles renforce considérablement l'impact sur le comportement de l'usager.

À long terme, il s'agit de renforcer l'apprentissage de la route en milieu scolaire et d'améliorer la qualité de l'enseignement dispensé par les auto-écoles.

Gérer l'après-accident

La dernière mesure, et non des moindres, concerne la gestion de l'après accident. Nous quittons la prévention pour entrer dans le domaine curatif. Il s'agit d'améliorer les secours d'urgence et la prise en charge hospitalière, sans omettre la réadaptation des personnes handicapées.

Nous reviendrons plus longuement sur tous ces différents thèmes tout au long de ce guide pratique.

Les mesures à prendre pour améliorer la situation routière

Cinq actions d'urgence

- Accroître la prise de conscience nationale du problème de l'insécurité sur la route, en priorité celle des décideurs
- Disposer d'un système de collecte des données et d'une analyse de la situation (causes et lieux à risque)
- Créer dans les instances publiques un organisme directeur de la sécurité routière en mesure d'élaborer et d'exécuter un plan d'action coordonné
- Lutter contre les quatre facteurs de risque majeurs par des campagnes massives de sensibilisation assorties d'un système de contrôles et de sanctions
- Encourager l'implication des milieux privés et associatifs nationaux

Cinq actions de longue durée

- Améliorer l'état du parc de véhicules
- Systématiser les aménagements sécurisés dans le réseau routier actuel et futur
- Améliorer l'éducation routière en milieu scolaire et la qualité des procédures d'obtention du permis de conduire
- Améliorer les secours d'urgence et la prise en charge des victimes et du handicap
- Encourager la coopération internationale

6.

Évaluer la situation routière

Il n'est pas toujours facile d'apprécier la situation routière dans son pays, encore moins de la comparer à celle d'autres pays.

La collecte des données sur les accidents

En théorie, il faudrait savoir où et quand ont lieu les accidents, qui sont les personnes impliquées avec quels types de véhicules, quelles sont les circonstances et les causes de l'accident et, enfin, quels sont les dégâts matériels et humains.

Ces données sont essentielles car, sans elles, il est difficile de comprendre la situation sur le terrain, de convaincre les pouvoirs politiques d'envisager des mesures à prendre et d'en évaluer les effets.

Les forces de l'ordre, dont le rôle est de constater officiellement l'accident sur place en établissant un procès-verbal constituent la première et la principale source d'information concernant les accidents de la route. Il est essentiel qu'elles aient accès aux informations concernant les blessés graves qui séjournent à l'hôpital pour connaître leur état médical après l'accident.

Ce suivi post-accident permet de faire un constat complet des conséquences de chaque accident, de ne pas oublier les personnes qui décèdent à l'hôpital et de comptabiliser celles qui restent invalides. La période de suivi varie selon les pays de zéro jour, là où il n'est pas fait, à 30 jours. Ce traçage est fondamental pour apprécier l'ampleur du problème.

L'expérience montre que le plus simple est de donner à la police la maîtrise du recueil des statistiques concernant les accidentés. Notons également qu'il existe des

fiches standards de collecte des données sur presque tous les continents ; il suffit de se les échanger entre pays. Des logiciels, simples d'utilisation, permettent aussi d'informatiser le traitement et l'analyse des données.

Manque de données et sous-estimation du nombre réel de victimes

Dans les pays où le traçage des victimes à l'hôpital n'est pas mis en place, la mortalité est sous-estimée, la différence pouvant aller parfois jusqu'à 200 %. Les données sur la mortalité doivent tenir compte à la fois des décès survenus sur le lieu de l'accident et de ceux qui ont lieu à l'hôpital, ce qui n'est pas le cas dans la quasi-totalité des pays à revenu faible et moyen, c'est-à-dire 80 % de la planète.

Il est des pays qui ont un système fiable de collecte des données sur les accidents de la route, d'autres qui ne considèrent que les dommages causés sur les lieux de l'accident, d'autres enfin qui ne disposent pas de données centralisées exploitables. C'est ce qui rend la comparaison entre les pays difficiles, voire impossible pour l'instant au niveau mondial. Cela étant dit, contentons-nous des chiffres dont nous disposons et essayons quand même d'y voir un peu plus clair.

La mortalité routière par pays

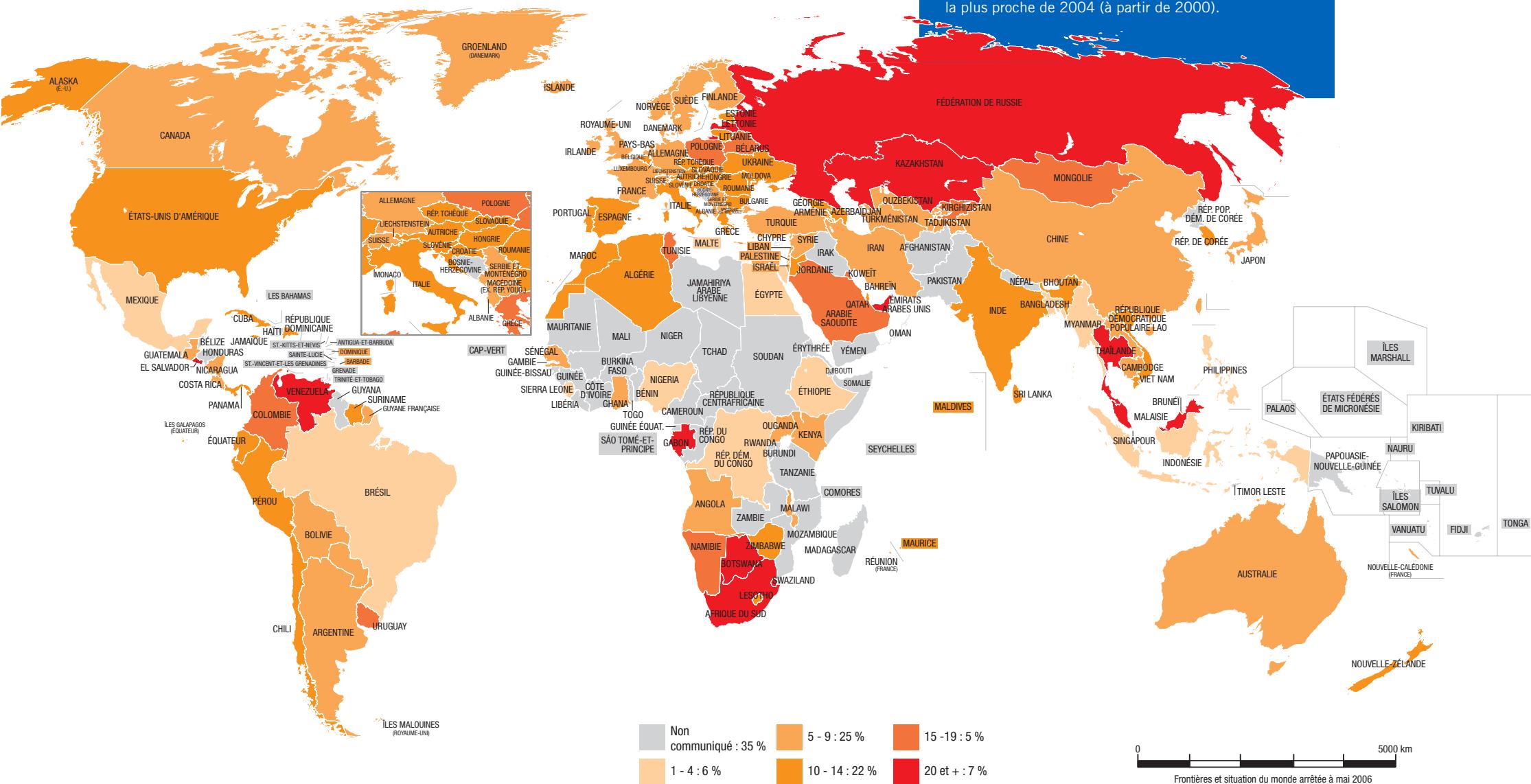
Il faut prendre en compte plusieurs indicateurs à la fois (et leur évolution dans le temps) pour évaluer l'insécurité sur les routes d'un pays. On retient principalement la taille et le type du réseau routier, le type et le nombre de véhicules, le nombre d'habitants, le nombre d'accidents, de blessés (légers et graves) et enfin le nombre de morts.

Guide pratique de Sécurité Routière

Un outil pour l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

Carte N° 1 : La mortalité routière en 2004 par pays pour 100000 habitants

Pour certains pays, les statistiques de la mortalité dont nous disposons ne concernent que les années antérieures à 2004. Plutôt que de laisser ces pays, qui représentent une zone relativement étendue, en gris, nous avons préféré retenir le chiffre de l'année la plus proche de 2004 (à partir de 2000).



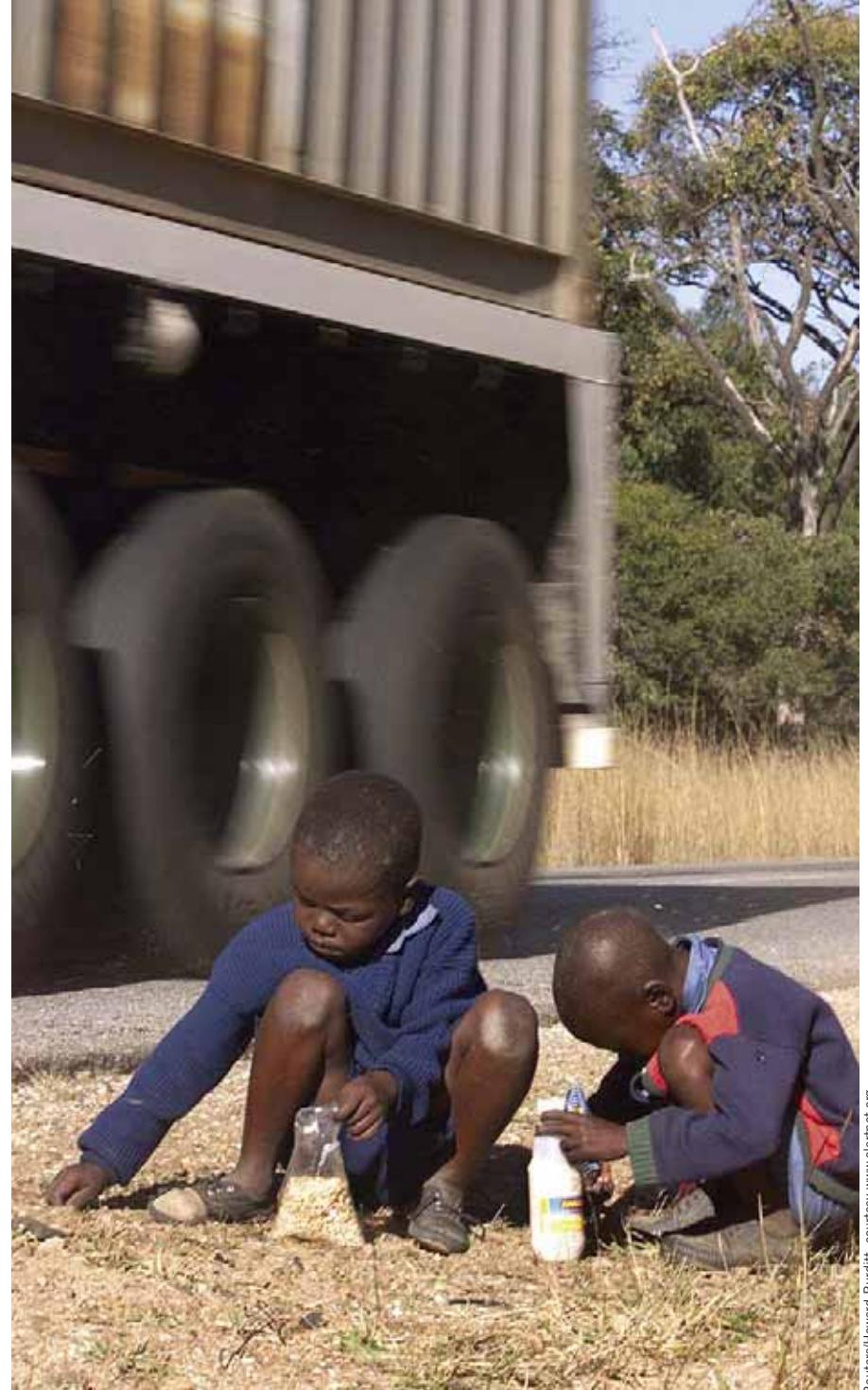
Dans le cadre de ce guide, nous nous limiterons à essayer de quantifier la mortalité routière, qui est l'un des indicateurs, mais pas le seul.

La **carte N° 1** (page 15), établie à partir de données provenant de la Fédération routière internationale et de l'Organisation mondiale de la Santé, illustre le nombre de morts sur la route en 2004 pour 100 000 habitants selon les pays. Comme on le voit, il y a encore de nombreux pays, très précisément 66, qui ne communiquent pas de données statistiques sur les accidents de la route aux deux principales institutions mondiales chargées de les recueillir et disposant de nombreux réseaux locaux à cette fin. Il arrive parfois que la demande d'information ne parvienne pas au service compétent, mais la plupart du temps si ces pays ne communiquent pas de données, c'est qu'elles n'y sont ni rassemblées ni traitées. Il est évidemment pour eux prioritaire de combler cette lacune.

Les pays où l'on meurt le moins sur la route sont ceux dont la mortalité pour 100 000 habitants oscille entre 5 et 9. Ce sont principalement les pays fortement motorisés qui ont mis en place depuis 10 à 30 ans des politiques vigoureuses de sécurité routière et où la mortalité diminue chaque année. L'enjeu majeur pour ces pays est de maintenir cette tendance à la baisse, ce qui demande des efforts soutenus dans le temps. Ce groupe est également hétérogène car il comprend aussi des pays où les statistiques sont bien en deçà de la réalité.

Les pays qui comptent entre 1 et 4 décès pour 100 000 habitants ont clairement un problème de collecte des données car aucun des pays les plus performants en matière de sécurité routière n'enregistre des taux aussi bas. Les pays comptant entre 10 et 14 décès pour 100 000 habitants font partie des pays où les routes sont très dangereuses et où, à quelques exceptions près, elles le seront de plus en plus, les statistiques sous-estimant souvent gravement la réalité.

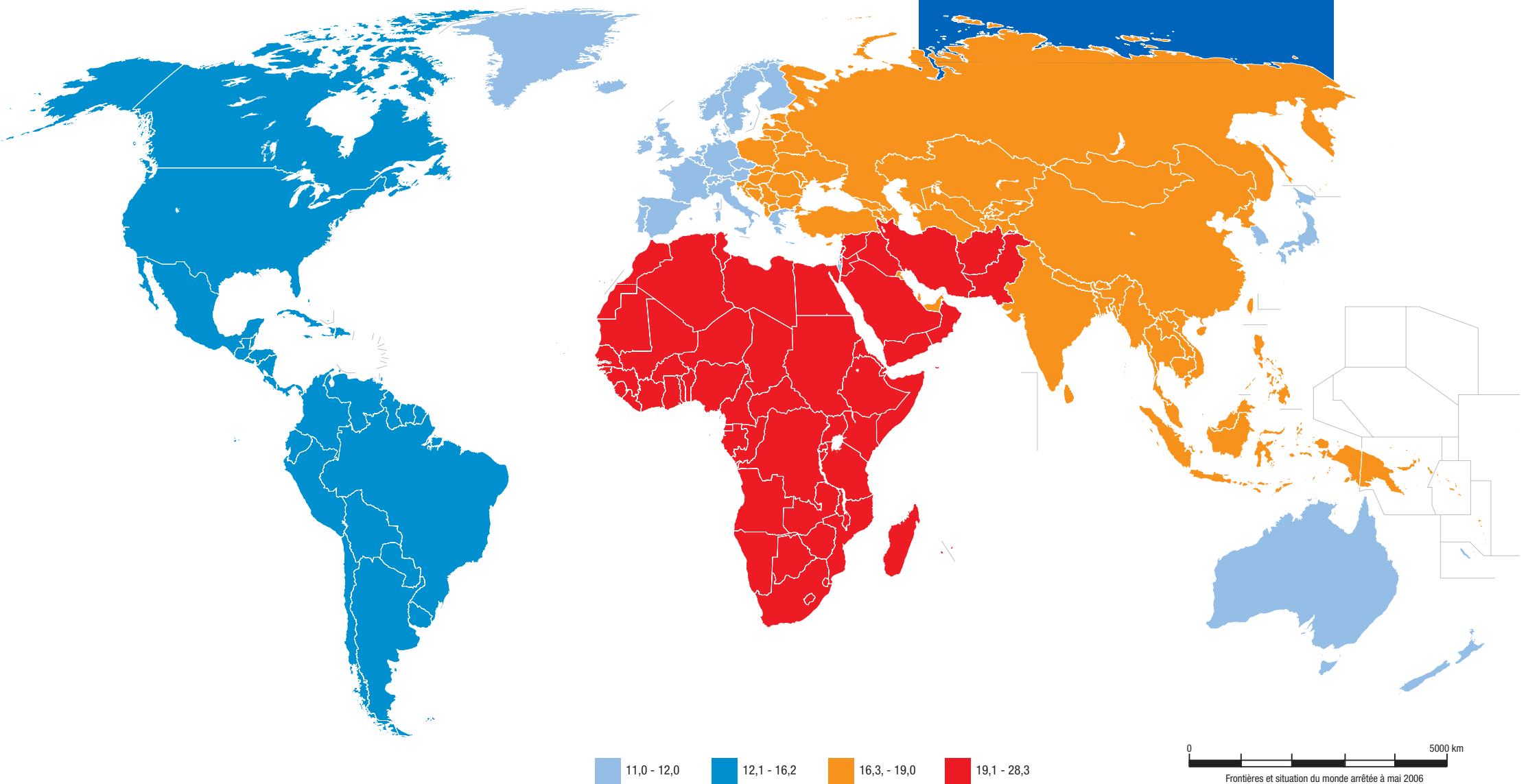
Dans les pays qui comptent plus de 15 morts pour 100 000 habitants, sous-estimation ou pas, la mortalité sur la route atteint des niveaux alarmants. Dans la majorité des cas, si aucune action n'est entreprise, la situation ira en se dégradant au même rythme que l'accroissement du parc de véhicules motorisés.



Carte n° 2:
**Taux de mortalité,
pour 100 000 habitants, 2002**

Source : OMS/Banque mondiale – rapport mondial 2004

17



La mortalité routière selon les régions

Regardons une autre carte, **carte N° 2** (page 17), celle de l'OMS publiée en 2002. Elle illustre cette fois-ci la mortalité annuelle pour 100 000 personnes par sous-région, ce qui donne une image moins précise que la carte précédente mais sûrement plus parlante. Notons aussi que les taux de mortalité ont fait l'objet d'un travail de recherche et d'estimation dans les pays ne disposant pas ou guère de données. Cela a permis de réduire au maximum les zones grises et donc de présenter des tendances régionales majoritaires.

C'est en Afrique et au Moyen Orient que la mortalité est la plus forte. Viennent ensuite l'Asie, l'Europe de l'Est et la quasi-totalité du Pacifique, où la situation est également très mauvaise, puis les Amériques, où la situation reste encore globalement sombre, et enfin l'Australie, la Corée du Sud, l'Europe de l'Ouest, le Japon, la Nouvelle Zélande, qui connaissent pour l'instant la situation la moins sévère.

La situation s'améliore dans 20 % des pays seulement, principalement les pays à haut revenu. Dans les autres, elle se dégrade et, le plus souvent, très vite. Serait-ce à dire que la sécurité routière est affaire de moyens financiers ? Pas exactement, l'expérience l'a prouvé.

Des pays à revenu faible et moyen ont réussi à inverser la tendance, ce qui montre que la volonté de la classe politique est le principal facteur d'amélioration. Il faut des moyens, certes, mais ceux-ci ne représentent pas des sommes faramineuses. C'est même un bon investissement au regard des recettes dégagées et des vies sauvées.

Agir, de toute façon

Dernière remarque de poids dans ce chapitre : s'il est important de bien recueillir les données pour déclencher l'action, définir les mesures adaptées et mesurer leur efficacité, il ne faut toutefois pas attendre d'avoir une image complète et précise du problème pour commencer à le traiter.

Pour savoir rapidement si la situation routière est critique ou pas, il suffit d'interroger quelques médecins et chirurgiens des services de traumatologie dans les grands hôpitaux du pays ou certains policiers de la route. Leurs témoignages seront en général très instructifs et révélateurs. Les observations visuelles le long des routes permettent vite de se rendre compte si les conducteurs portent le casque ou la ceinture, ce qui là aussi permet d'avoir une idée du niveau de prise de risque de l'usager.

C'est sur les facteurs de risque majeurs qu'il faut agir d'urgence, quelles que soient les faiblesses et les imperfections de la collecte des données sur les accidents, la qualité du réseau routier et celle du parc de véhicules.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Encourager son gouvernement à améliorer le système de collecte des données et insister pour qu'il y ait un suivi statistique des victimes à l'hôpital

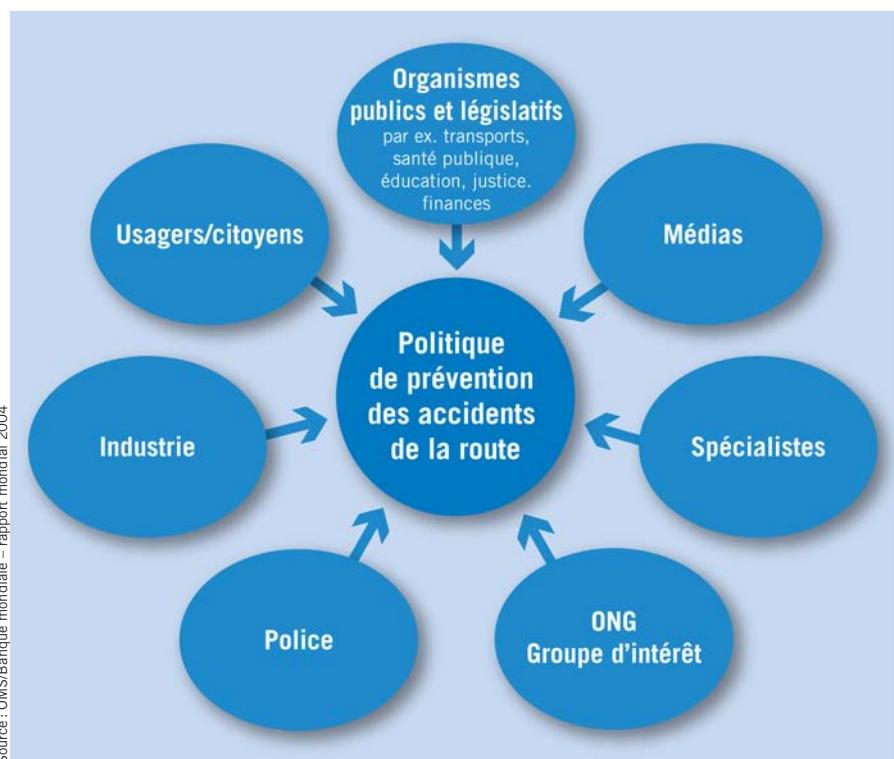
Œuvrer pour que les portions de route les plus dangereuses soient rapidement identifiées et aménagées

7.

L'organisation de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité sur la route est par nature un travail collectif à la croisée de plusieurs disciplines, principalement le transport, la sécurité publique, la santé, l'éducation et la justice. Elle concerne également tous les secteurs : le public, le privé et l'associatif.

Principales entités influençant l'élaboration des politiques



Le rôle de l'État, notons-le, reste néanmoins prépondérant dans le système de la sécurité routière car lui seul a la responsabilité et les moyens de lancer une politique nationale, d'adopter des lois et des règles de conduite et de les faire appliquer, d'organiser des campagnes massives pour informer la population, de modifier les programmes scolaires, de garantir la qualité du permis de conduire, d'établir des normes de sécurité pour les véhicules et le réseau routier.

Un mode d'organisation qui a fait ses preuves

Dans les pays où la mortalité routière baisse, on retrouve généralement un mode d'organisation qui a fait ses preuves. Il consiste à créer une agence leader telle une **Direction de la sécurité routière**, dotée de moyens et d'un budget suffisant, spécifique et pérenne et dirigée par une personne compétente qui dispose d'un fort crédit auprès des différents ministères concernés. Ce directeur doit être entouré de collaborateurs formés et en nombre suffisant.

Cette direction est le plus souvent rattachée au ministère des Transports ou à la police routière. Elle met en œuvre la politique nationale de sécurité routière définie et suivie par un **Comité interministériel de la sécurité routière** composé de tous les ministres concernés et présidé par un politicien appartenant au plus haut niveau de l'État. Le responsable de la Direction de la sécurité routière est souvent le secrétaire général du Comité interministériel, lequel se réunit plusieurs fois par an.

Les pays dotés de **plate-forme nationale pour la sécurité routière** rassemblant le secteur privé, la société civile et le secteur public ont avancé plus vite que les autres dans la lutte contre la violence routière. Quels que soient le nom et le mode

de fonctionnement de ce collectif national, son utilité est grande car, émanant de l'ensemble de la société, il apporte une vision élargie de la sécurité routière, propose au gouvernement de grandes orientations, conseille et parfois critique la politique nationale pour apporter des améliorations et combler les lacunes.

Cette organisation nationale doit avoir des relais actifs **au niveau provincial** pour à la fois assurer la décentralisation des décisions prises au niveau central et permettre à l'échelon provincial d'enrichir la politique nationale



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Encourager son gouvernement à se doter d'une agence coordinatrice dédiée à la sécurité routière

S'impliquer autant que possible dans l'élaboration de politiques nationales de sécurité routière

La politique nationale de sécurité routière doit être consignée dans un document, un plan d'action souvent quinquennal, qui sert de feuille de route à l'ensemble des acteurs au niveau à la fois national et provincial. Il doit comporter des objectifs clairs, réalistes et mesurables, un budget et une définition précise des rôles et responsabilités de chacun pour l'ensemble des thèmes suivants :

- 1 l'organisation de la sécurité routière
- 2 la collecte et l'analyse des données sur les accidents de la route
- 3 le financement de la sécurité routière
- 4 la sécurité routière dans la construction et l'entretien des routes
- 5 l'identification et le traitement des points noirs
- 6 le contrôle technique des véhicules
- 7 l'éducation routière à l'école
- 8 l'apprentissage de la conduite et l'obtention du permis de conduire
- 9 la formation spécifique des chauffeurs professionnels
- 10 la législation et la réglementation
- 11 les campagnes d'information et de sensibilisation
- 12 les forces de l'ordre et l'application de la loi
- 13 les secours aux victimes
- 14 L'évaluation du coût des accidents de la route
- 15 La recherche en matière de sécurité routière
- 16 Les partenariats privés et associatifs

8.

Le financement de la sécurité routière

Des financements insuffisants et instables

De manière générale, le financement de la sécurité routière est insuffisant, voire insignifiant.

Cette insuffisance est un frein majeur à l'action mais aussi, dans de très nombreux pays, l'indice d'un manque de volonté politique de s'attaquer au problème.

S'il est évidemment important d'affecter à la sécurité routière des crédits suffisants, il faut aussi que ceux-ci restent stables dans la durée. Il faut penser, prévoir et agir à long terme pour la sécurité routière comme pour n'importe quel autre choix de société.

La stabilité du financement est indispensable pour garantir un mode d'organisation pérenne tel qu'il a été décrit dans le chapitre précédent et pour affecter aux actions à mener (collecte des données, campagnes, contrôles, infrastructures, éducation etc.) les moyens nécessaires.

Des solutions existent

Il existe des mécanismes de financement. Les plus utilisés sont les suivants :

- un pourcentage de la taxe sur les carburants
- un pourcentage du montant des primes d'assurance
- un pourcentage des ressources provenant des amendes
- un pourcentage du fond national qui gère l'entretien des routes
- un pourcentage du budget de construction des nouvelles routes

Le choix du pourcentage est évidemment politique et doit dépendre de l'urgence

de la situation sur le terrain autant que de la capacité économique nationale. Il n'y a pas de règle en la matière, le pourcentage oscillant entre 1 et 10 % selon les pays et le type de taxe.

Un pour cent du prix du carburant ou de la prime d'assurance n'est généralement pas durement ressenti par la population, a fortiori si l'État est transparent sur le montant des sommes récoltées et leur utilisation pour améliorer la situation routière. En termes de taxe, certains pays innovent en percevant par exemple une taxe sur l'alcool dont les recettes vont directement à la sécurité routière.

La **recherche de partenaires** peut alléger le budget de l'État en apportant des ressources supplémentaires à des projets spécifiques comme des campagnes d'information, l'organisation de manifestations ou l'éducation à l'école. Les compagnies pétrolières, les constructeurs auto et moto et les assureurs sont de plus en plus intéressés par cette démarche. Il faut les solliciter.

Nous l'avons déjà souligné : investir dans la sécurité routière, c'est faire des économies pour la nation.



Encourager son gouvernement à trouver un mode de financement suffisant et stable pour la sécurité routière

9.

La mobilisation des décideurs

Accélérer la prise de décision politique et diffuser les bonnes pratiques, voilà les deux principaux objectifs des actions de mobilisation et des forums en matière de sécurité routière.

Au niveau mondial

La Journée mondiale de la santé consacrée à la sécurité routière en avril 2004 a marqué un tournant majeur dans la prise de conscience globale du problème. Elle a permis de médiatiser le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route* qui reste un document de référence et que nous invitons le lecteur à consulter. Il décrit clairement les enjeux de la sécurité routière et propose des solutions concrètes dont la plupart sont résumées dans ce guide pratique destiné à la famille Croix-Rouge et Croissant-Rouge.

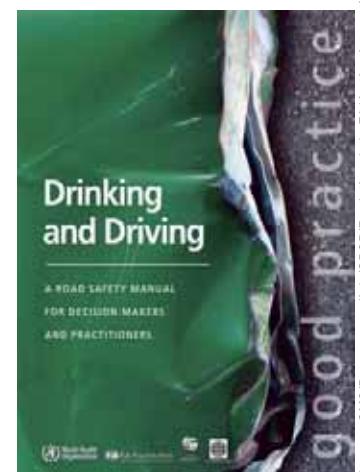
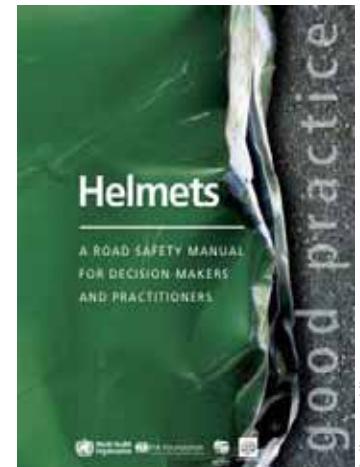
Suite à la Journée mondiale, les Nations Unies ont adopté pour la première fois plusieurs résolutions engageant les États membres à suivre les recommandations du rapport mondial et à lutter plus énergiquement contre la violence routière. L'OMS s'est vu confier la responsabilité de coordonner les efforts des institutions des Nations Unies pour lutter contre l'insécurité sur la route, notamment à travers ses commissions régionales.

Une plate-forme mondiale a été créée, qui regroupe les institutions des Nations Unies et une trentaine d'organisations actives, dont la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et le Partenariat mondial pour la sécurité routière. Ce forum s'appelle la **Collaboration des Nations Unies pour la sécurité routière** et se réunit deux fois par an pour partager les initiatives et concentrer les efforts.

Des guides de bonnes pratiques pour la planète

Une des initiatives a été de créer **des guides de bonnes pratiques**, à vocation mondiale, sur des sujets importants de sécurité routière. L'OMS, la Banque mondiale, le Partenariat mondial pour la sécurité routière et la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile se sont engagés ensemble à produire et éditer rapidement une première série de guides pratiques sur les thèmes suivants : les quatre facteurs de risque majeurs, la collecte et l'analyse de données sur les accidents de la route et l'organisation de la sécurité routière.

Les deux premiers de la série, déjà disponible, sont consacrés au port du casque et à l'alcool au volant. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP) est en train d'aider une dizaine de pays d'Asie du Sud-Est à mettre en place des plans d'action nationaux, ou à revoir ceux qu'ils ont déjà, pour généraliser le port du casque suivant les recommandations et la méthodologie contenues dans ce guide de bonnes pratiques.



Source : OMS/Banque mondiale/GRSP/Fondation de la Fédération internationale de l'automobile

Cette action dénommée « Initiative globale de sécurité routière » est financée par un collectif d'entreprises multinationales membres du GRSP. C'est assez nouveau pour être signalé et salué car les financements internationaux consacrés à la sécurité routière sont encore très faibles, voire quasi insignifiants.

Activer les coopérations internationales

Tous les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux s'accordent à dire que la situation sur les routes des pays en développement est plus que problématique. Ils n'en sont pas moins très peu nombreux à inclure la sécurité routière dans leur stratégie d'aide au développement. C'est sans doute parce que la prise de conscience en matière de violence routière est nouvelle aussi dans les ministères chargés de la coopération dans les principales capitales des pays à haut revenu. Là-dessus, il faut bouger.

Signalons une initiative intéressante: dans un rapport intitulé « Pour des routes plus sûres », la Commission mondiale pour la sécurité routière, soutenue par la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile, propose que 10 % du budget de toute nouvelle route financée par l'aide internationale soient consacrés à la sécurité routière.

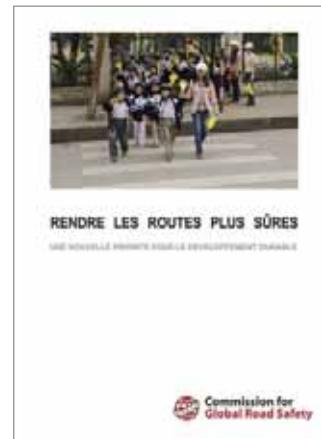
Au niveau national

Convaincre le monde politique d'intervenir plus activement est certainement la première chose à faire dans la plupart des pays où aujourd'hui, rappelons-le, la politique de sécurité routière fait largement défaut et où la situation s'aggrave. Là plus qu'ailleurs, le monde privé et associatif a un rôle crucial à jouer non pas en se substituant à l'État, mais en l'épaulant et en lui rappelant ses responsabilités.

Les clubs automobiles, les associations de victimes de la route, les constructeurs auto et moto, les compagnies d'assurance, les instituts de recherche, les personnalités publiques, les médias en général et bien évidemment les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge peuvent lancer le débat politique et sensibiliser l'opinion. Ils peuvent aussi apporter leur expertise et compléter les deniers de l'État pour accélérer la prise des mesures nécessaires.

La **carte N° 3** (page 24) montre que 27 % des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont fait de la mobilisation dans le domaine de la sécurité routière en 2005 dans leur pays: 5 % ont participé à des forums sur la sécurité routière en 2005, 14 % à des actions de mobilisation et que 8 % ont fait l'un et l'autre à la fois. C'est positif et nous espérons que ce guide pratique encouragera bien d'autres Sociétés nationales à promouvoir la sécurité routière au plus haut niveau, surtout là où l'action mériterait d'être menée plus énergiquement, et à mobiliser les décideurs de leurs pays.

Les cartes suivantes ont été établies à partir des résultats de notre enquête; 140 Sociétés nationales y ont répondu, soit les trois quarts de la famille Croix-Rouge et Croissant-Rouge dans le monde. Par conséquent, les pourcentages que nous évoquerons en commentant les cartes porteront sur les 140 qui ont répondu et non sur l'ensemble des Sociétés nationales.



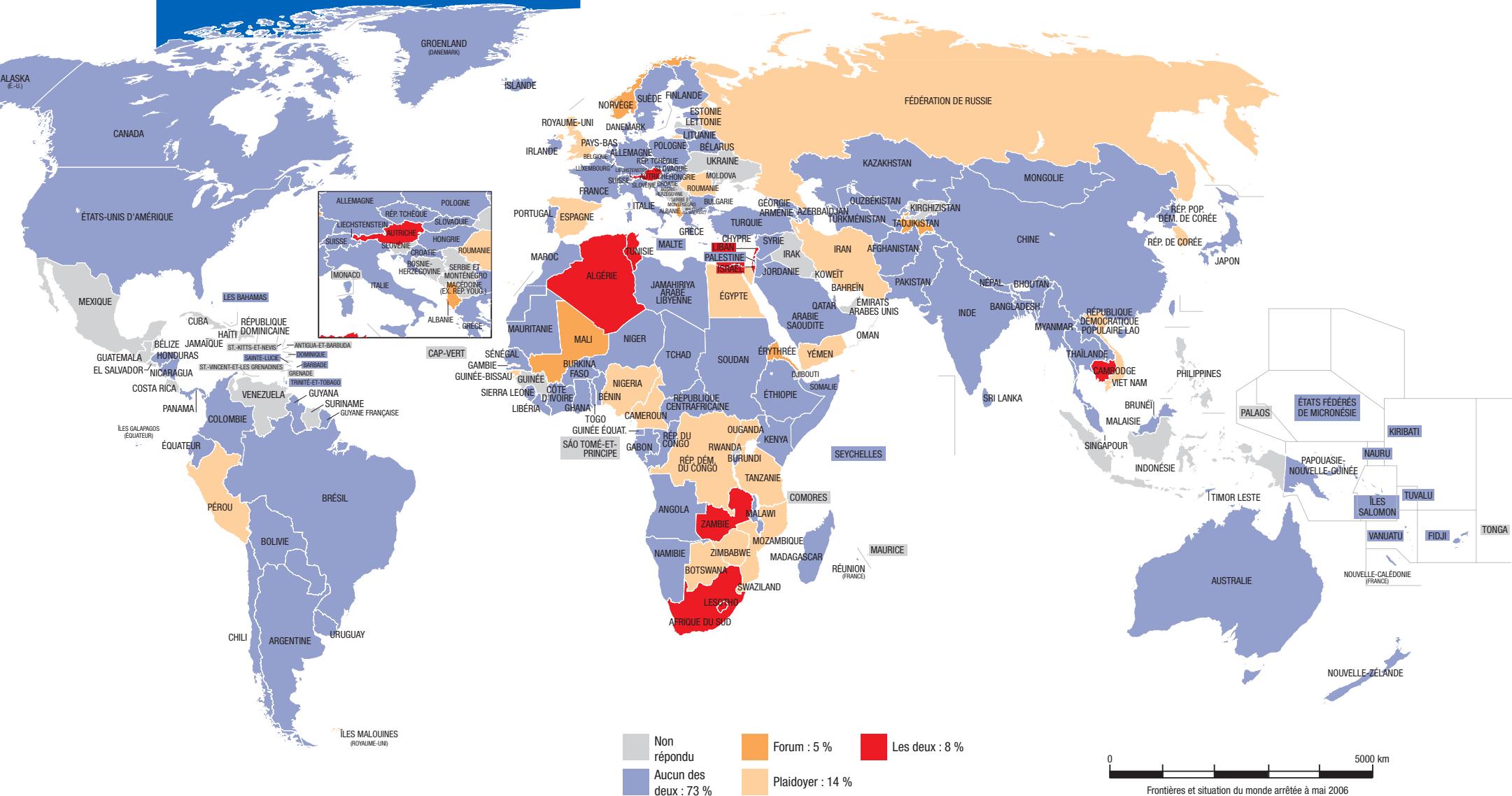
Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Rappeler aux décideurs, chaque fois que cela est possible, l'urgence d'agir pour la sécurité routière

Promouvoir les bonnes pratiques recommandées dans le *Rapport mondial*, notamment celles qui se rapportent aux facteurs de risque majeurs

Carte N° 3 :
**Sociétés nationales ayant plaidé en faveur
de la sécurité routière et/ou ayant participé
à des forums en 2005**

Guide pratique de Sécurité Routière
Un outil pour l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge



10.

La sensibilisation du grand public

Des campagnes massives et répétées

Des campagnes régulières sont nécessaires pour sensibiliser le grand public à la sécurité routière. Si l'État est souvent à l'origine des initiatives dans ce domaine, des campagnes sont également organisées par le monde associatif et, dans ce cas, elles sont souvent parrainées par des entreprises privées. Il arrive même parfois que le secteur privé s'investisse directement dans des campagnes de sécurité routière ; c'est le cas, par exemple, de certaines compagnies d'assurance.

Il est préférable de traiter d'un facteur de risque majeur à la fois. Les campagnes qui portent sur un éventail trop large de sujets ne sont ni compréhensibles ni retenues par la population. Elles doivent être organisées à grande échelle en utilisant si possible, mais ce n'est pas une nécessité, différents supports à la fois (spots radiophoniques et télévisés, affiches et brochures) et relayées par l'ensemble des principaux médias : la presse, la radio, la télévision et, de plus en plus désormais, Internet.

Enfin, il est judicieux au niveau national de prévoir plusieurs campagnes par an (trois ou quatre généralement) afin de maintenir un bon niveau de sensibilisation dans la population. Il faut marteler les messages le plus souvent possible, comme on le fait pour la promotion publicitaire d'un produit commercial.

Des campagnes pédagogiques pour préparer la population à la loi

Une campagne de sécurité routière se prépare et comporte des étapes à respecter.

Prenons l'exemple de la mise en place du port de la ceinture. Idéalement, il faudrait savoir d'abord quel est le taux de mortalité dû au non-port de la ceinture car c'est un argument convaincant pour les usagers. Toutefois, comme indiqué plus haut, tous les pays n'ont pas là-dessus des statistiques de qualité.

Cela étant, il est très utile de faire une étude préliminaire afin de connaître la proportion actuelle d'usagers qui portent la ceinture et de savoir pour quelles raisons ils ne la mettent pas. Cela permettra de mesurer les réticences de la population à accepter la nouvelle mesure, d'adapter en conséquence le message de la campagne et d'en moduler la durée. Moins la population est prête, plus il faudra prendre son temps et agir en pédagogue. Plusieurs campagnes à répétition seront alors nécessaires.

Le message de la campagne doit faire comprendre en termes simples et clairs l'utilité du port de la ceinture, qui est, en gros, de sauver des vies. On peut se faire aider par des agences spécialisées dans le domaine de la publicité ou du marketing. On trouve aussi de nombreux exemples de campagnes sur Internet. Outre les messages promotionnels, les témoignages d'accidentés ou de familles de victimes s'avèrent efficaces.

Le choix d'un slogan est très utile car il marque une campagne. « Attaché à la vie » ou « un petit clic vaut mieux qu'un grand choc » sont des slogans dont on se souvient.

Il y a le contenu bien dosé de la campagne (affiches, spot radio et spot TV), mais aussi sa médiatisation qui, si elle est négligée, peut à elle seule réduire à néant tous les efforts et faire manquer l'objectif visé.

On considère que si le taux de port spontané de la ceinture atteint un bon niveau (à définir selon chaque pays), la population est alors prête à passer à l'étape suivante, qui est la mise en place concrète de l'obligation.

Des campagnes qui s'accompagnent d'une action des forces de l'ordre

Arrivée à ce stade, une campagne de sécurité routière doit être accompagnée – l'expérience le montre – de contrôles et de sanctions des forces de l'ordre. Sinon, elle n'aura que peu de résultats positifs sur la mortalité routière et l'on restera au taux de port spontané, qui ne touche que la partie de la population qui est déjà convaincue de l'utilité de la ceinture et qui n'a pas besoin de la présence sur le terrain des forces de l'ordre pour s'astreindre à la porter. Des campagnes non assorties de contrôles, alors que la loi est en vigueur, ont tout simplement pour effet de lui ôter toute légitimité et de décrédibiliser les forces de l'ordre. Il faudra alors tout recommencer à zéro, quelques mois ou quelques années plus tard.

Il importe, avant la campagne, de préparer les forces de l'ordre à l'application de la loi en les motivant et en les dotant de moyens. Cette préparation est une étape cruciale, trop souvent négligée, qui peut prendre du temps.

Une fois la police prête, il est judicieux d'annoncer clairement et suffisamment à l'avance la date de lancement de la campagne et sa durée. Il faut faire connaître le coût de l'amende et indiquer la date à partir de laquelle les forces de l'ordre verbaliseront. L'expérience a montré qu'il est intéressant d'observer une période probatoire (de quelques semaines) durant laquelle les forces de l'ordre contrôleront sans sanctionner. Cela permet à la population de se rendre compte du sérieux de la mesure et d'y être mieux préparée lorsque la sanction sera effective. Cela permet aussi d'ajuster l'intensité ou la durée de la campagne si l'on sent qu'on est allé trop vite. Nombreux sont les pays où la même loi routière a été adoptée et abrogée plusieurs fois. C'est ce qu'il faut éviter.

Un thème de campagne portant sur un facteur de risque majeur à la fois qui est exprimé clairement, diffusé massivement et appuyé par un contrôle ciblé des forces de l'ordre, voilà en résumé la méthode qui marche pour sauver des vies.

Les autres moyens de sensibilisation du grand public

En plus des campagnes grand public, il y a évidemment d'autres moyens complémentaires pour sensibiliser la population à la sécurité routière. La diffusion de brochures à thèmes, l'organisation d'événements et de manifestations, l'intervention de responsables charismatiques, d'artistes ou de sportifs à la radio et à la télévision lors d'interviews ou d'émissions font partie de la panoplie des moyens à utiliser.

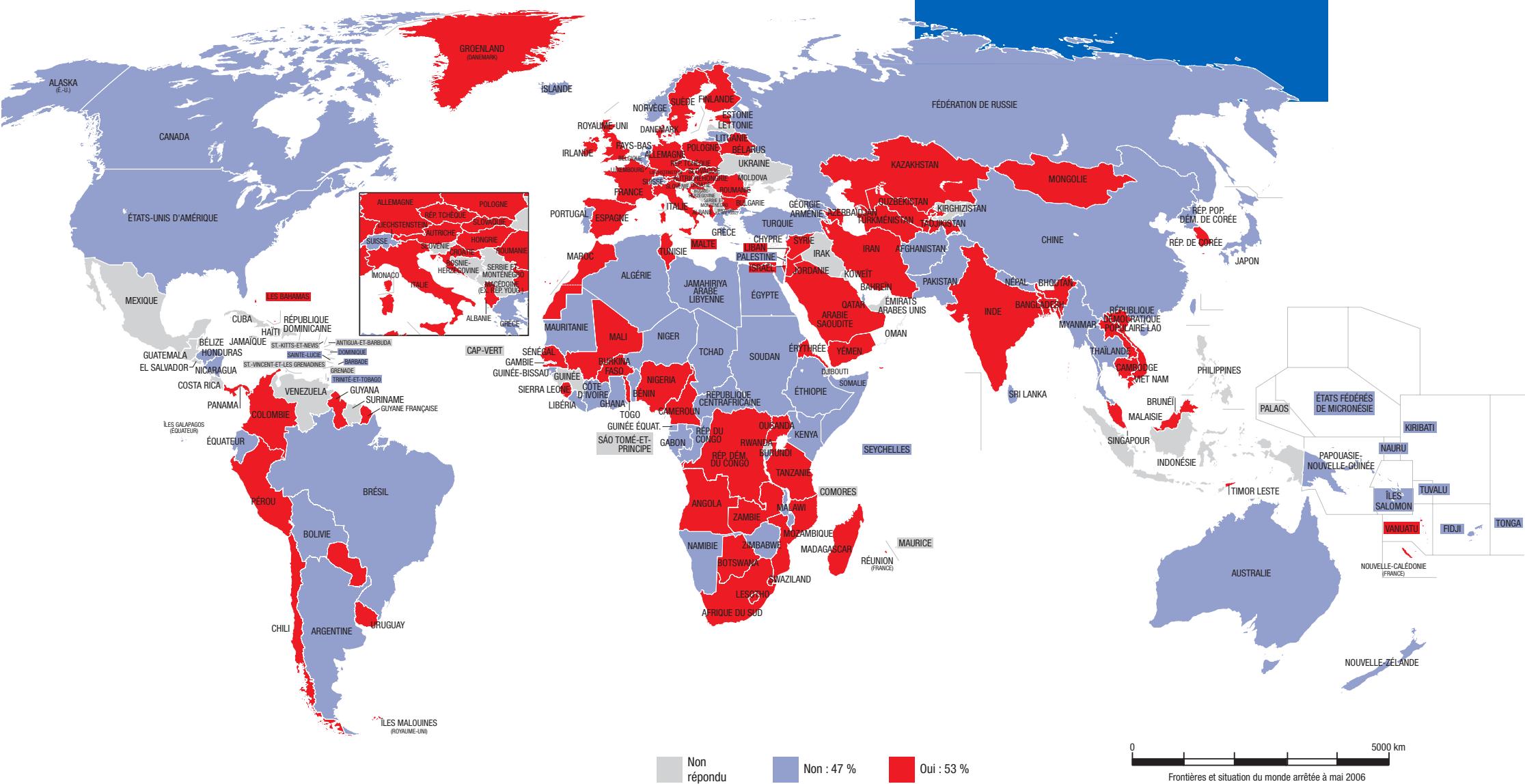
La **carte N° 4** (page 27) montre qu'une Société nationale sur deux a organisé ou a participé à des campagnes de prévention routière en 2005. La famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge investit donc beaucoup dans la sécurité routière. Il faut l'en féliciter. Elle montre ainsi clairement sa capacité à faire passer des messages de prévention et de santé publique à la population. Il faut continuer dans cette voie et confronter les expériences en la matière.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Participer à des campagnes de sensibilisation et à des débats publics (s'ils n'existent pas, en prendre l'initiative)

*Carte n° 4 :
Sociétés nationales ayant participé
à des campagnes de sensibilisation
du grand public en 2005*



11.

Le contrôle et la sanction

Les conditions du contrôle et de la sanction

Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent, pour qu'une loi relative à la sécurité routière ait un sens, il faut qu'une bonne partie de la population la comprenne. Sinon, elle risque d'être rejetée en bloc.

Il est nécessaire ensuite que la probabilité de se faire contrôler par les forces de l'ordre, et donc de se faire sanctionner en cas de faute, soit suffisamment élevée.

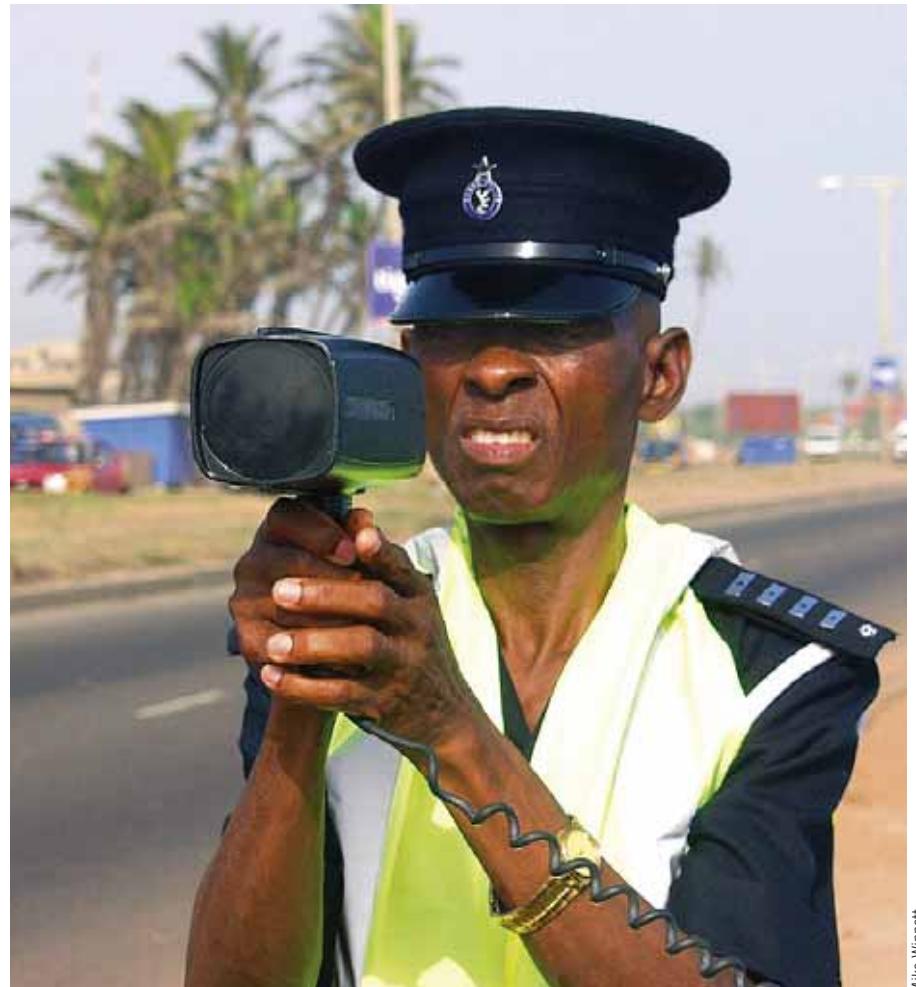
Enfin, la sanction doit être à l'évidence suffisamment sévère pour que le risque lié à l'infraction soit pris au sérieux.

Le rôle fondamental des forces de l'ordre

Le gendarme et le policier sont les garants de la loi ; ce sont eux qui la font appliquer. Il est donc nécessaire qu'ils soient formés pour faire respecter les règles du code de la route et qu'ils aient les moyens de faire leur travail. Or, la formation et les moyens font largement défaut dans les pays à revenu faible et moyen.

Le contrôle routier est un travail à valoriser d'urgence si l'on veut que la violence routière diminue fortement. La peur du contrôle reste, qu'on le déplore ou non, indispensable au changement de comportement des usagers de la route.

C'est humain, nous avons tous le sentiment d'être de bons conducteurs, de maîtriser notre véhicule même à vitesse rapide et de pouvoir conduire en ayant bu quelques verres de trop. Le besoin de liberté l'emporte souvent sur l'oubli (ou la méconnaissance) du risque que nous prenons pour nous-mêmes et pour les autres sur cet espace partagé qu'est la route. Pas de bon football sans un arbitre com-



pétent, respecté et loyal, garant de règles connues de tous. Sur la route, c'est la même chose, mais il ne s'agit plus d'un jeu.

Mettre en place un système de paiement des amendes qui ne se fasse pas de la main à la main est une priorité. Former les forces de l'ordre pour qu'elles comprennent mieux les enjeux sociaux et sanitaires de la sécurité routière et ses règles est indispensable. Enfin, donner les moyens techniques nécessaires au contrôle (radar, alcootest, mais aussi véhicules de patrouille) est crucial pour agir efficacement. On l'a compris : il sera inutile de promulguer une loi, par exemple contre l'alcool au volant, tant que la police n'aura pas les moyens de contrôler l'abus d'alcool. En attendant, la mortalité progresse...

Nombre de pays ont opté pour la mise en place d'une **police de la route spécialisée**. C'est une bonne pratique qui porte ses fruits, surtout dans les pays à revenu faible et moyen où l'augmentation des moyens généraux affectés aux forces de l'ordre peut prendre du temps.

La police et la gendarmerie jouent également un rôle pédagogique à travers les interventions médiatiques qui placent les forces de l'ordre au cœur du système préventif.

Enfin, les comités nationaux et provinciaux de sécurité routière qui associent pleinement les responsables des forces de l'ordre à leur réflexion et à leur plan d'action ont fait avancer les choses plus vite que les autres.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Encourager son gouvernement à renforcer les moyens affectés aux contrôles routiers



Thierry Prat/www.thierryprat.com

12.

L'éducation des jeunes et le permis de conduire

L'éducation des jeunes

L'apprentissage de la route commence dès le plus jeune âge, en théorie à la maison avec les parents, mais aussi bien évidemment à l'école.

Les jeunes paient le plus lourd tribut sur la route parce qu'ils sont d'abord les plus importants en nombre (la moitié de la population mondiale a moins de 25 ans) mais aussi parce que, piétons et utilisateurs de deux-roues, ils sont plus exposés. De plus, et c'est là une particularité de la jeunesse, c'est la tranche de la population qui prend le plus de risques sur la route, que ce soit à pied, à deux-roues ou en voiture. Il est donc important d'accompagner les jeunes dans leur pratique de la route en mettant en place un apprentissage routier théorique et pratique tout au long de la scolarité.

Connaître les principaux panneaux de signalisation, savoir traverser prudemment la voie, connaître et anticiper le danger font partie des bases à acquérir. Des programmes existent déjà et sont mis en pratique dans de nombreux pays et dans pratiquement toutes les langues. Il n'y a donc rien à inventer. Il suffit que les gouvernements partagent leurs expériences. Les communautés économiques régionales et sous-régionales disposent d'un cadre de coopération institutionnelle qui permet cet échange. Comme pour les campagnes grand public, on trouve sur les sites Internet de nombreux programmes scolaires que l'on peut utiliser ou dont on peut s'inspirer.

Ajoutons encore que des programmes scolaires de sécurité routière gagnent en impact lorsque les parents et les forces de l'ordre s'y impliquent et que sont prises des mesures de protection (signalisation et ralentisseurs au sol, traversée des passages piétons surveillés par des adultes) à l'entrée et à la sortie des écoles.

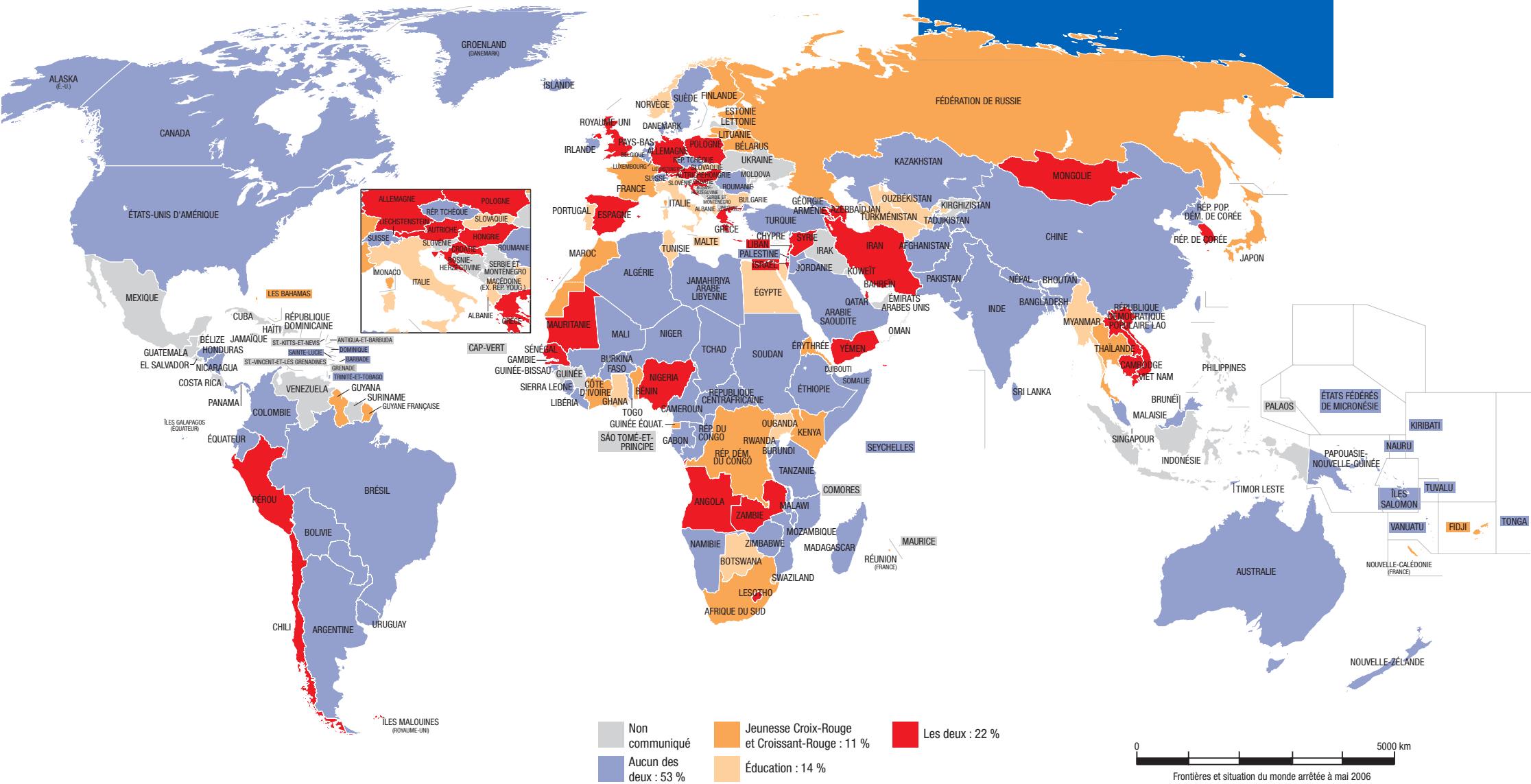


Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

Guide pratique de Sécurité Routière

Carte n° 5 : Sociétés nationales ayant réalisé en 2005 des projets de sécurité routière avec leurs jeunes volontaires et/ou en milieu scolaire

31





L'étape du permis de conduire

L'obtention du permis de conduire est une étape importante car elle doit valider la capacité du futur conducteur à maîtriser son véhicule dans un environnement donné en même temps que sa connaissance des règles du code de la route.

Dans les pays à revenu faible et moyen, cet apprentissage est bien souvent partiel et trop rapide. Dans certains pays, le permis peut même s'acheter. Il faut évidemment que le coût du permis de conduire soit accessible aux futurs usagers, mais aussi que les gouvernements prennent davantage en considération l'établissement de normes de qualité pour l'enseignement dispensé par les écoles de conduite (auto et moto). Cela est valable a fortiori pour les écoles de chauffeurs professionnels (transport en commun et de marchandises).

La **carte N° 5** (page 31) montre qu'en 2005 11 % des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont réalisé des projets de sécurité routière avec leurs jeunes volontaires, 14 % ont participé à des projets de sécurité routière en milieu scolaire et 22 % ont fait les deux. Le lien entre la jeunesse et la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge a toujours été fort. La thématique de la route touche les jeunes de près. Ce type d'action mérite d'être développé par les Sociétés nationales.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Encourager son gouvernement à inscrire la sécurité routière au programme des écoles et à y intégrer une composante secourisme

Sensibiliser les jeunes volontaires de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge à la sécurité routière et les encourager à monter des projets

Encourager la réforme du système de délivrance du permis de conduire si le niveau d'exigence est trop bas

13.

Les secours d'urgence et le secourisme au service des usagers de la route

Des secours d'urgence à améliorer

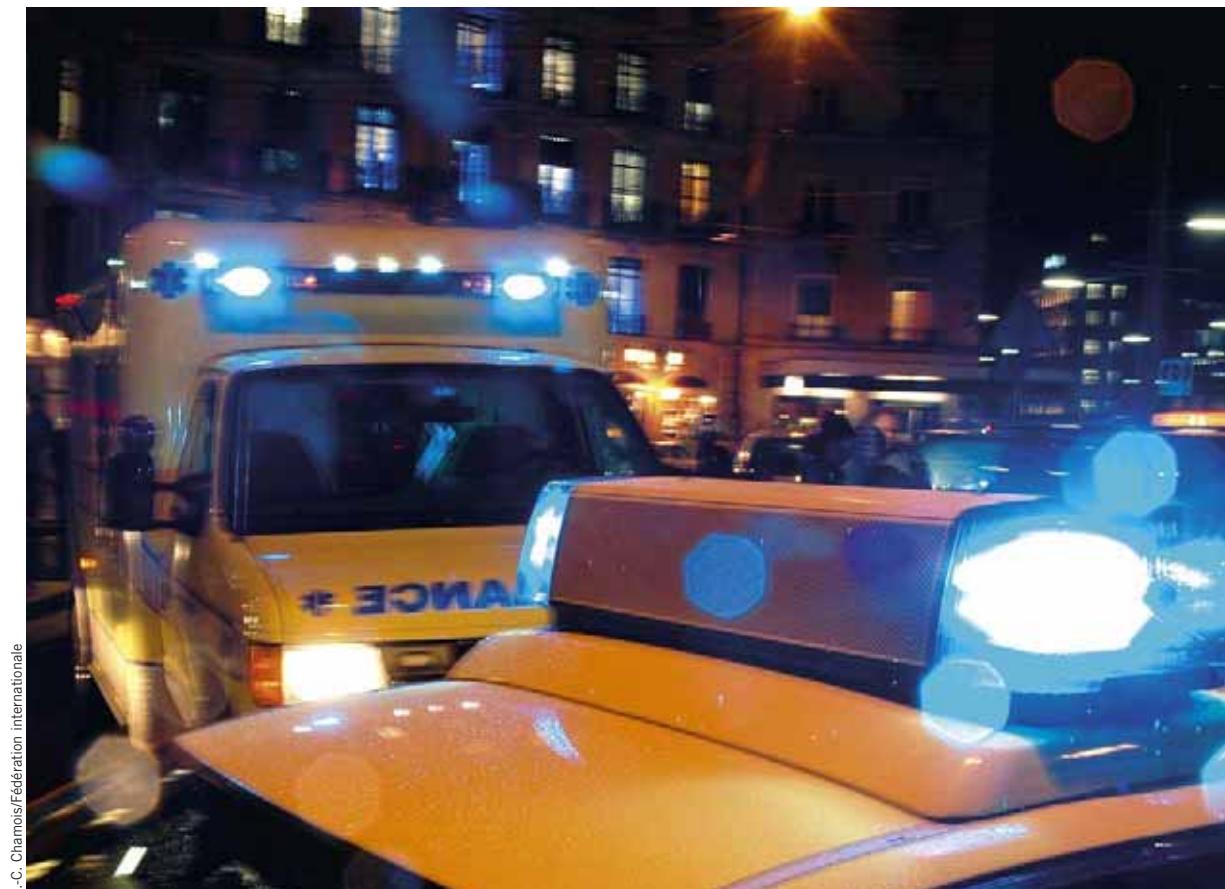
Les secours d'urgence se composent d'une chaîne d'actions complémentaires : l'alerte, les premiers secours, le transport et la prise en charge à la structure de santé la plus proche. L'intervention, dès les premières minutes qui suivent l'accident, est essentielle. Une course contre la montre s'engage. Elle demande des moyens. Si l'une de ces actions fait défaut, la chaîne est rompue et les secours ne peuvent pas être correctement assurés.

Dans la grande majorité des pays du globe, les secours d'urgence fonctionnent mal, malgré le dévouement du personnel médical urgentiste, car c'est avant tout le système qui est en cause.

D'abord, pour appeler les secours, il faut qu'il existe un numéro d'appel gratuit et largement connu de la population. Il faut aussi disposer facilement et rapidement d'une ligne téléphonique. C'est loin d'être le cas partout malgré l'importante démocratisation du téléphone portable.

Ensuite, trop peu de gens sont formés aux gestes de premiers secours. Les chances d'avoir sur les lieux d'un accident une personne capable de faire les gestes qui protègent et qui sauvent sont très faibles sur la majorité des routes du globe.

Le transport ambulancier d'urgence, qu'il soit médicalisé ou pas, fait aussi largement défaut. L'ambulance n'arrive pas ou trop tard et le transport se fait le plus souvent dans de très mauvaises conditions avec les moyens du bord.



J.-C. Chamois/Fédération internationale

Enfin, la prise en charge hospitalière manque cruellement de moyens de sorte que sa qualité laisse à désirer, sans parler de l'accès aux soins qui est subordonné la plupart du temps à la capacité du patient ou de sa famille à garantir le paiement à l'avance (souvent exigé aussi par les services ambulanciers).

L'accès généralisé aux soins de base dépend de l'existence d'un système d'assurance sociale, encore très peu développé sur la planète. C'est pourquoi, se faire renverser par une voiture à plusieurs kilomètres de ses proches peut vite tourner à la catastrophe lorsque l'on se retrouve inconscient, plongé entre la vie et la mort. On l'aura compris, il est urgent d'améliorer le système des urgences routières dans la grande majorité des pays.

Une Société nationale sur trois possède des ambulances et intervient lors d'accidents de la route. La famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge est donc un acteur de poids dans la chaîne des secours, ce qui lui donne d'autant plus de crédit lorsqu'elle œuvre en faveur d'un meilleur système de secours et rappelle la nécessité de renforcer la prévention routière.

Développer le secourisme routier

Idéalement, chacun d'entre nous devrait connaître les gestes simples du secourisme, tout au long de sa vie. C'est ce que promeut la famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge, qui propose des cours de secourisme au grand public dans le monde entier et qui est leader mondial en la matière.

Le secourisme routier consiste à former en priorité ceux qui ont le plus de probabilités d'être confrontés à un accident et amenés à intervenir. Il s'agit des chauffeurs professionnels (taxis, minibus, bus et camions), des forces de l'ordre, des ambulanciers et personnels de postes de secours le long des routes, mais aussi tout simplement de motocyclistes et de conducteurs de voitures individuelles.

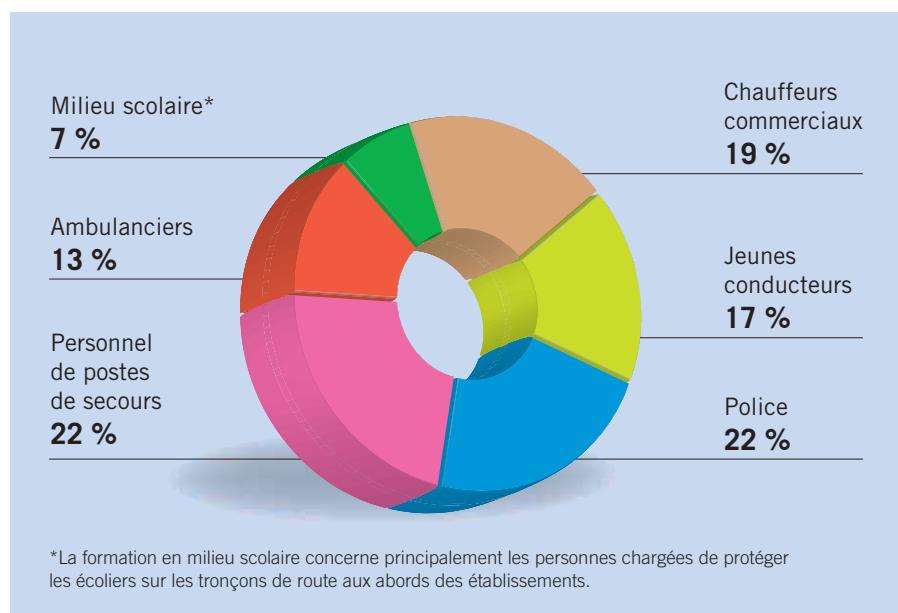
L'obtention du brevet de secourisme a deux effets sur le conducteur :

1. il réagit mieux en cas d'accidents et est donc capable de limiter les dégâts humains
2. il a une conduite apaisée car il est sensibilisé aux risques physiques de l'accident.

La formation n'a pas besoin d'être longue pour porter ses fruits. Quatre à huit heures permettent déjà d'acquérir de bons réflexes.

Le secourisme fait partie de l'activité première de la famille Croix-Rouge et Croissant-Rouge. Toutes les Sociétés nationales dispensent des cours de secourisme. La **carte N° 6** (page 35) montre qu'en 2005 plus d'une Société nationale sur deux ont organisé des cours spécialisés de secourisme pour les accidents de la route. Cela dénote, là encore, une forte implication, qui place la Croix-Rouge et le Croissant-Rouge au cœur de la réflexion sur les secours routiers.

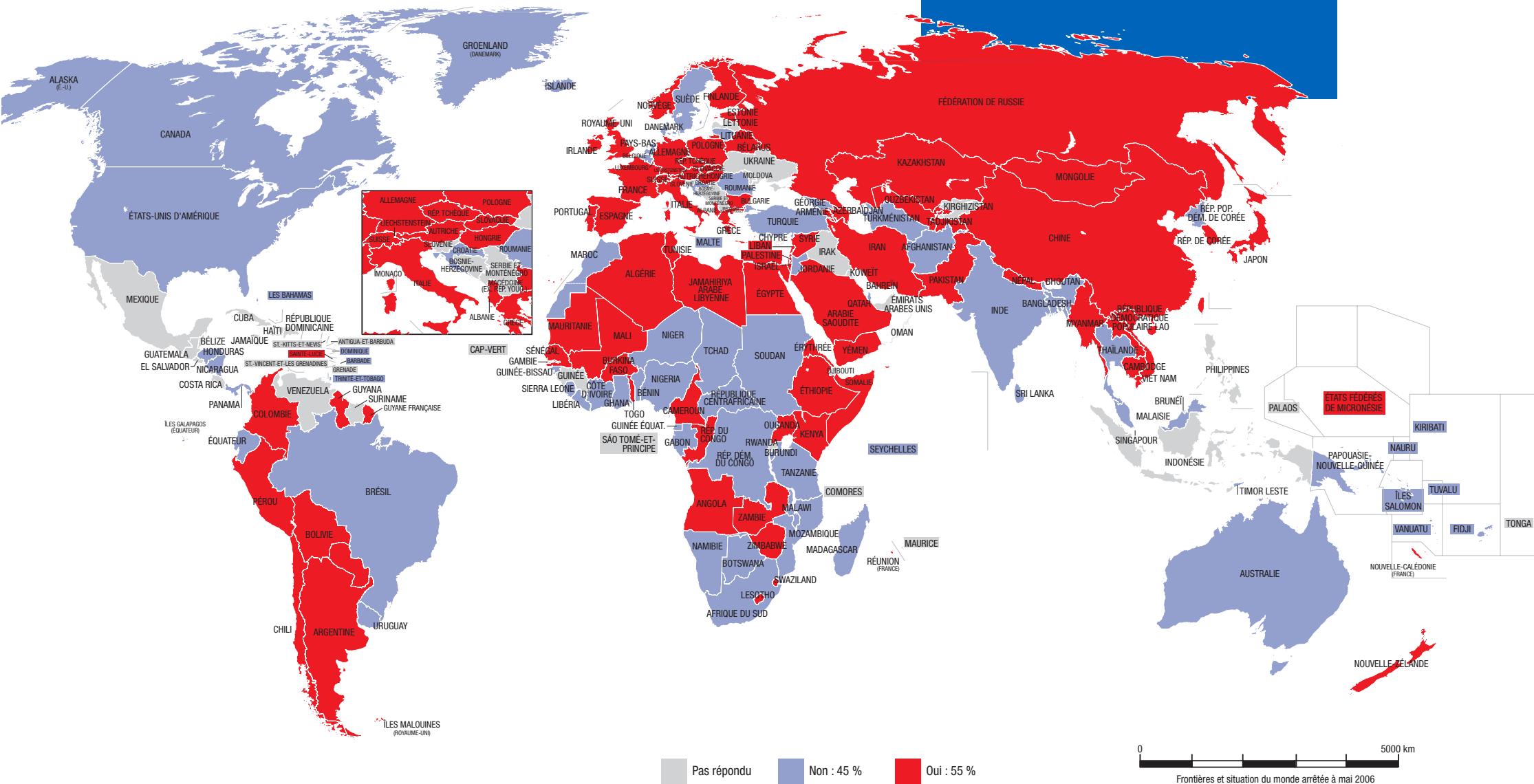
Formation secouriste routier des Sociétés nationales par catégorie



Carte n° 6 : *Sociétés nationales ayant formé au secourisme routier en 2005*

Guide pratique de Sécurité Routière

Un outil pour l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge





Mike Winnett

Les compagnies de transports publics ou privés comprennent de plus en plus l'intérêt de former leurs chauffeurs au secourisme routier et se dotent d'un budget à cette fin. C'est une très bonne initiative à encourager. Dans de nombreux pays, cette formation est même prescrite par la loi.

L'obtention du permis voiture passe obligatoirement par celle d'un brevet de secourisme dans un pays sur six (sur les 140 Sociétés qui ont répondu à notre enquête). Les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge sont de fait bien placées pour répondre à cette demande en commercialisant des cours de secourisme routier. C'est utile et cela leurs permet de générer des fonds.

La **carte N° 7** (page 37) indique les endroits où les Sociétés nationales ont organisé, en 2005, des cours de secourisme pour les chauffeurs professionnels et/ou les jeunes conducteurs. Elles peuvent certainement s'échanger des méthodes et des documents pour développer cette activité génératrice de revenus.

La prise en charge du handicap est souvent oubliée dans le traitement des accidents de la route, laissant les victimes et leurs familles désarmées. La réadaptation physique, psychologique, sociale et économique des personnes handicapées doit être prise en compte et favorisée.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Préconiser la mise en place d'un numéro de téléphone d'urgence, gratuit et facile à retenir

Encourager l'amélioration et le développement des transports d'urgence

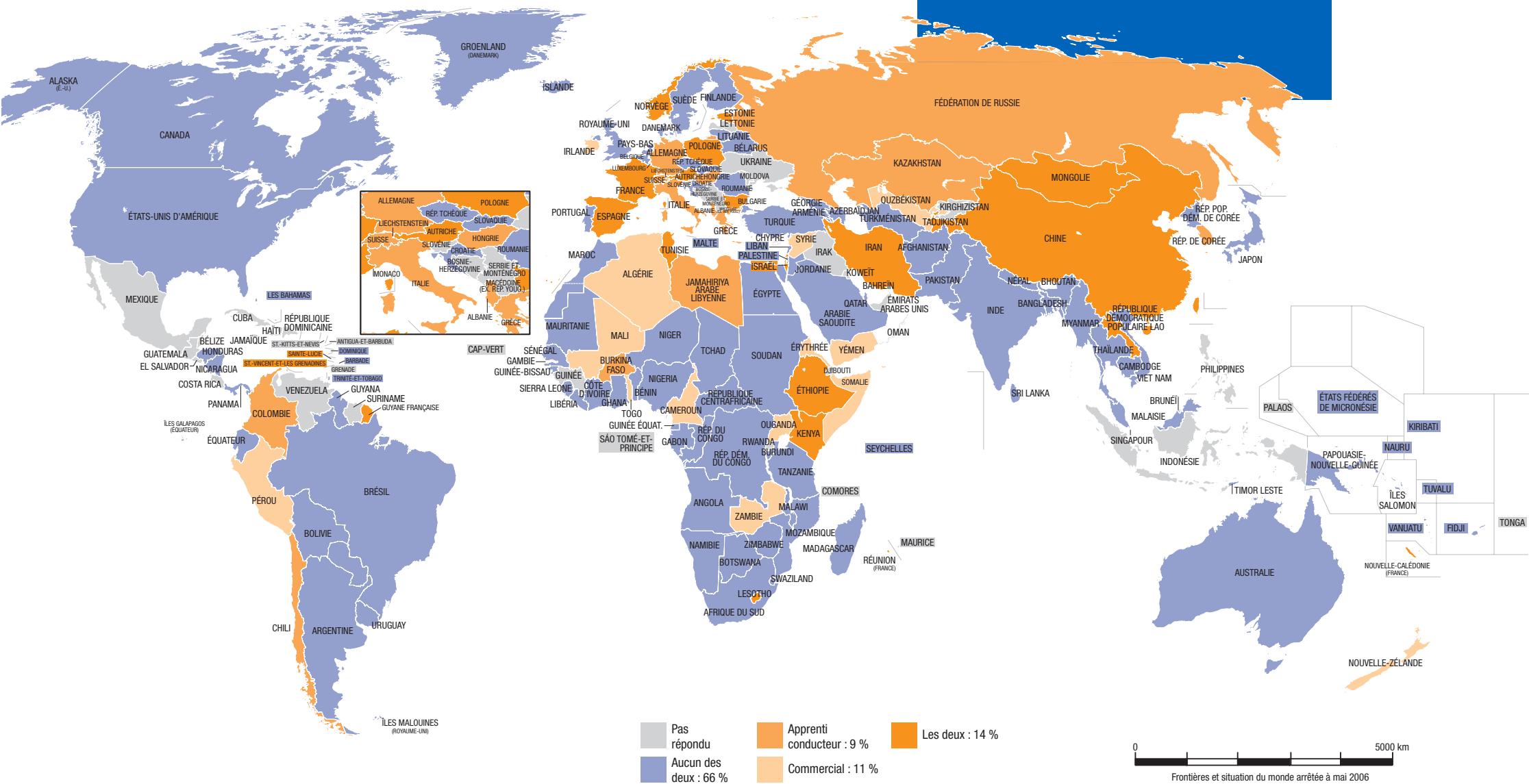
Œuvrer pour une meilleure prise en charge hospitalière des victimes de la route

Participer à une meilleure prise en compte du handicap

Commercialiser des cours de secourisme pour les chauffeurs de compagnies de transports publics ou privées

Encourager son gouvernement à rendre obligatoire l'obtention par les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels d'un certificat de secourisme

*Carte n° 7 :
Sociétés nationales ayant formé
au secourisme routier les chauffeurs
professionnels et/ou les jeunes conducteurs
en 2005*



14.

Promouvoir une culture de la sécurité routière au sein des organisations



Le monde des transports privés l'a vite compris : édicter des règles de sécurité pour ses conducteurs, et donc prévenir les accidents, permet aux entreprises de gagner en performance, en coût et en notoriété. Leurs règlements internes ont presque toujours été plus stricts que les lois relatives à la circulation routière, bien que l'écart soit minime aujourd'hui dans les pays occidentaux.

Dans les pays à revenu faible et moyen, cette culture de la sécurité routière se développe lentement mais sûrement dans les sociétés commerciales (camions, bus et taxis). Elle gagne plus rapidement le chauffeur qui appartient à une compagnie qui fixe des règles que celui qui travaille à son compte.

Comme on l'a vu dans le chapitre consacré aux campagnes de sensibilisation du grand public, il est important, pour qu'une loi de sécurité routière soit acceptée – surtout si elle porte sur les facteurs de risque majeurs – qu'une tranche de la population puisse auparavant y adhérer de manière volontaire. Certes, les chauffeurs professionnels, qui ont l'obligation d'observer les règlements de sécurité routière établis par leur organisation, ne sont pas de réels volontaires, mais ils ont été sensibilisés au problème et peuvent expliquer l'intérêt de la mesure. Ils montrent l'exemple à la population en devançant souvent la loi et son application.

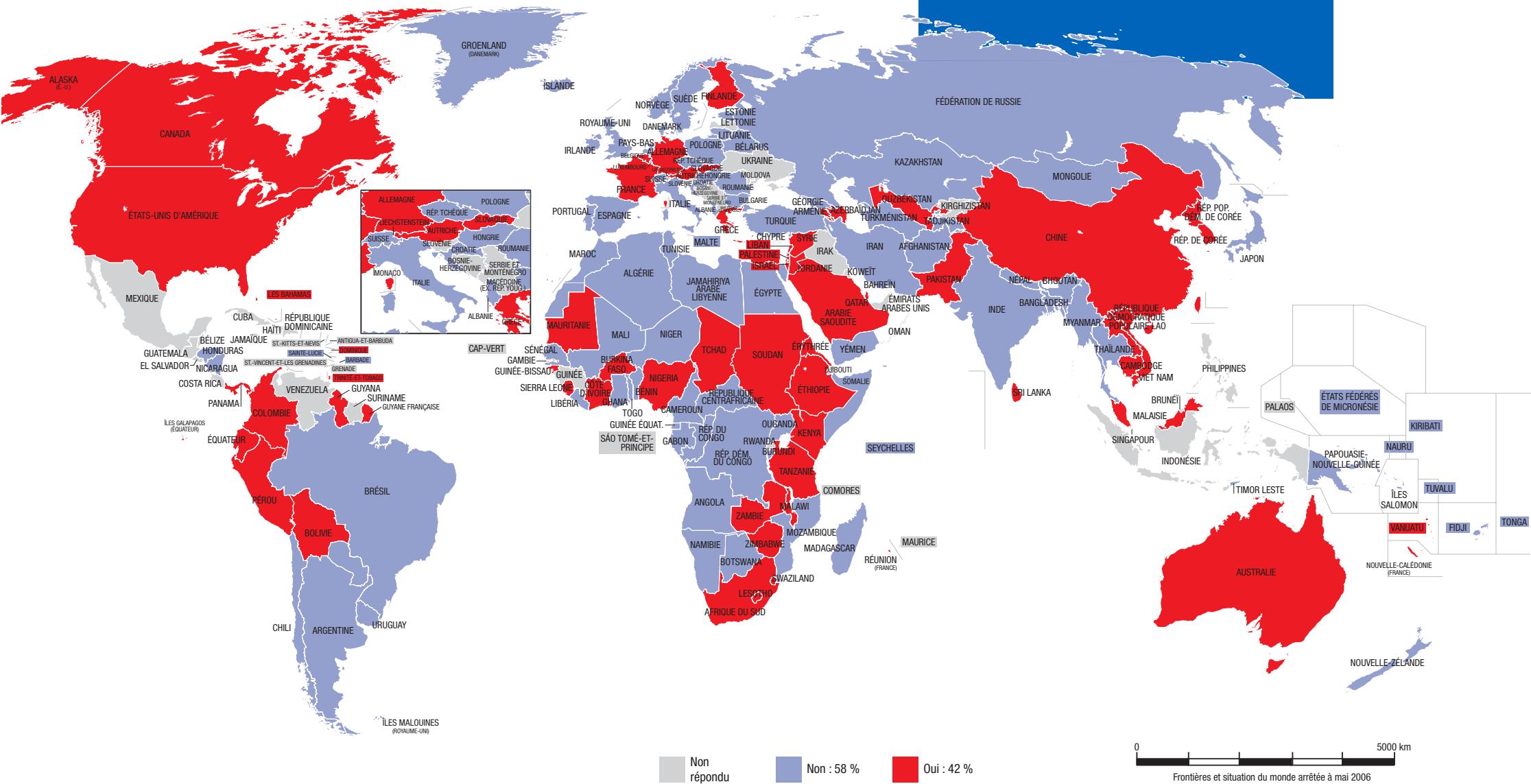
Il est donc important de valoriser les flottes commerciales ayant de bonnes pratiques de sécurité routière et de généraliser ces pratiques à l'ensemble de la profession, surtout dans les pays en développement où les transports routiers commerciaux représentent 50 à 70 % du parc de véhicules. Il existe des codes de

*Carte n° 8:
Sociétés nationales ayant un règlement
interne de sécurité routière pour leurs
salariés*

39

Guide pratique de Sécurité Routière

Un outil pour l'action des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge



bonnes conduites pour les conducteurs et des guides pratiques pour la gestion des flottes. Là encore, nul besoin de créer ce qui existe déjà.

En termes de sécurité routière, ce qui est valable pour le transport commercial l'est aussi pour la flotte de véhicules appartenant à l'administration (qui peut atteindre jusqu'à 30 % du parc national) et aux associations, a fortiori celles dont le but est social ou humanitaire comme c'est le cas de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

Comme l'indique la **carte N° 8** (page 39), plus de 40 % des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ont adopté un règlement pour leurs salariés amenés à conduire durant leur travail. La famille Croix-Rouge/Croissant-Rouge témoigne ainsi d'un réel souci à la fois de protéger ses salariés, d'assumer

ses responsabilités d'employeur et de **montrer l'exemple** en sa qualité d'organisation humanitaire. Nous souhaitons, à travers ce guide pratique, donner envie à toutes les Sociétés nationales de promouvoir une culture interne de la sécurité routière et d'édicter des règles destinées aux employés et volontaires qui prennent la route.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Mettre en place une culture et des règles de sécurité routière pour ses salariés et ses volontaires

Exemple de règles de sécurité routière applicables au personnel

- Attacher sa ceinture (ou mettre son casque à motocyclette)
- Ne pas utiliser de téléphone portable en conduisant
- Respecter les distances de sécurité
- Respecter les limites de vitesse et adapter son allure aux conditions climatiques, à l'état de la route et à l'intensité du trafic
- Respecter les feux de circulation et le code de la route en général
- Ne pas conduire après avoir bu de l'alcool (le Secrétariat de la Fédération a adopté la tolérance zéro concernant l'alcool au volant)
- Conduire de manière responsable, en tenant compte des piétons, des cyclistes et, de manière générale, de tous les usagers vulnérables

15.

Les partenariats en faveur de la sécurité routière

On l'a déjà noté, la sécurité routière est une affaire collective qui concerne tous les secteurs.

Les Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge sont très bien placées dans le système de la sécurité routière. En effet, en tant qu'auxiliaires des pouvoirs publics, elles ont un rapport et une collaboration privilégiés avec les services de l'État. Grâce à leur réseau de salariés et de volontaires présents sur l'ensemble des territoires nationaux, elles sont proches des communautés et du tissu associatif local. De plus en plus nombreux sont les projets Croix-Rouge/Croissant-Rouge financés par le secteur privé ou par des ONG internationales. Enfin, les Sociétés nationales membres de la Fédération internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge font partie d'un réseau mondial qui leur permet de coopérer entre elles et de bénéficier du concours du Secrétariat de la Fédération.

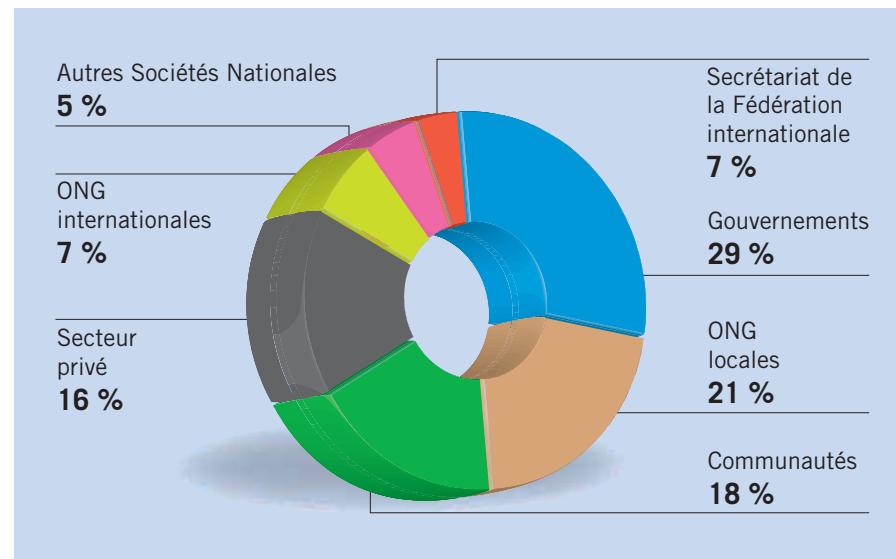
Les 20 actions de sécurité routière, qui sont proposées aux Sociétés Nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge dans ce guide pratique, sont toutes liées à la notion de partenariat – avec le Gouvernement, le secteur privé ou associatif.

Certaines de ces actions ne demandent pas de moyens financiers mais plutôt du temps et de l'énergie (actions de mobilisation, forums, élaboration de règlements internes). D'autres, en revanche, permettent de générer des revenus (commercialisation de cours de secourisme pour les chauffeurs professionnels, par exemple). D'autres encore obligent à trouver des ressources techniques ou financières (campagne de sensibilisation du grand public, éducation à l'école, etc...).

Comme indiqué dans le chapitre sur le financement, ces ressources peuvent provenir du budget de l'État et aussi du monde privé, qu'il ne faut pas hésiter à sol-

liciter. Il s'agit notamment des constructeurs d'auto/moto, des compagnies pétrolières et des assureurs. Les Clubs automobiles nationaux sont aussi des partenaires qui investissent facilement dans la sécurité routière. Certains partenaires internationaux sont plus sensibles que d'autres à la thématique de la sécurité routière; c'est le cas du ministère britannique du développement international (DfID) et de la coopération internationale suédoise (Sida), qui sont des précurseurs en la matière et qu'il faut saluer.

Partenaires sécurité routière des Sociétés nationales



Ce graphique montre bien la diversité des partenaires que les Sociétés nationales ont associés à leurs projets de sécurité routière en 2005

Ce guide, qui décrit brièvement les activités des Sociétés nationales, entend leur donner envie de mettre en commun leurs expériences et leurs ressources et peut-être de monter ensemble de nouveaux projets bilatéraux de sécurité routière, comme le font déjà 12 % d'entre elles.



Action Croix-Rouge Croissant-Rouge

Encourager les Sociétés nationales Croix-Rouge/Croissant-Rouge à conclure des partenariats entre elles et avec le monde privé et associatif dans le domaine de la sécurité routière.



16.

Conclusion et recommandations pour les Sociétés Croix-Rouge et Croissant-Rouge

Ce guide pratique a pour ambition d'exposer clairement aux membres des Sociétés nationales les données du problème de l'insécurité sur la route et les solutions qu'elles peuvent y apporter au niveau national en tant qu'organisations Croix-Rouge/Croissant-Rouge et comme auxiliaires des pouvoirs publics.

La famille de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, on l'a vu, est déjà active sur le terrain de la sécurité routière. Nous souhaitons que ce guide et les recommandations qu'il contient, qui proposent **20 d'actions de sécurité routière**, lui donnent envie de s'y engager plus encore.

Ce qui se passe sur la route nous concerne tous. Nous savons qu'il y a urgence à agir si nous voulons éviter que la tendance meurtrière actuelle ne s'aggrave inexorablement.

Ce choix est entre nos mains, dès aujourd'hui.



Recommandations pour les Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge : 20 actions de sécurité routière

- 1 Encourager son gouvernement à améliorer le système de collecte des données et insister pour qu'il y ait un suivi statistique des victimes à l'hôpital
- 2 œuvrer pour que les portions de route les plus dangereuses soient rapidement identifiées et aménagées
- 3 Encourager son gouvernement à se doter d'une agence coordinatrice dédiée à la sécurité routière
- 4 S'impliquer autant que possible dans l'élaboration de politiques nationales de sécurité routière
- 5 Encourager son gouvernement à trouver un mode de financement suffisant et stable pour la sécurité routière
- 6 Rappeler aux décideurs, chaque fois que cela est possible, l'urgence d'agir pour la sécurité routière
- 7 Promouvoir les bonnes pratiques recommandées dans le *Rapport mondial*, notamment celles qui se rapportent aux facteurs de risque majeurs
- 8 Participer à des campagnes de sensibilisation et à des débats publics (s'ils n'existent pas, en prendre l'initiative)
- 9 Encourager son gouvernement à renforcer les moyens affectés aux contrôles routiers
- 10 Encourager son gouvernement à inscrire la sécurité routière au programme des écoles et à y intégrer une composante secourisme
- 11 Sensibiliser les jeunes volontaires Croix-Rouge/Croissant-Rouge à la sécurité routière et les encourager à monter des projets
- 12 Encourager la réforme du système de délivrance du permis de conduire si le niveau d'exigence est trop bas
- 13 Préconiser la mise en place d'un numéro de téléphone d'urgence gratuit et facile à retenir
- 14 Encourager l'amélioration et le développement des transports d'urgence
- 15 œuvrer pour une meilleure prise en charge hospitalière des victimes de la route
- 16 Participer à une meilleure prise en compte du handicap
- 17 Commercialiser des cours de secourisme pour les chauffeurs de compagnies de transports publics ou privées
- 18 Encourager son gouvernement à rendre obligatoire l'obtention par les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels d'un certificat de secourisme
- 19 Mettre en place une culture et des règles de sécurité routière pour ses salariés et ses volontaires
- 20 Encourager les Sociétés nationales Croix-Rouge/Croissant-Rouge à conclure des partenariats entre elles et avec le monde privé et associatif dans le domaine de la sécurité routière

Sites et liens internet utiles

Le rapport mondial 2004 sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation :

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html

Le site de la Collaboration mondiale sur la sécurité routière des Nations Unies :

<http://www.who.int/roadsafety/en/>

Le guide de bonnes pratiques sur le port du casque :

<http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/index.html>

Le guide de bonnes pratiques sur l'alcool au volant :

<http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Drinking%20&%20Driving%20manual.pdf>

Manuel sur le port de la ceinture de la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile :

http://www.fiafoundation.com/resources/documents/559466302_toolkit.pdf

Le rapport « Pour des routes plus sûres » de la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile :

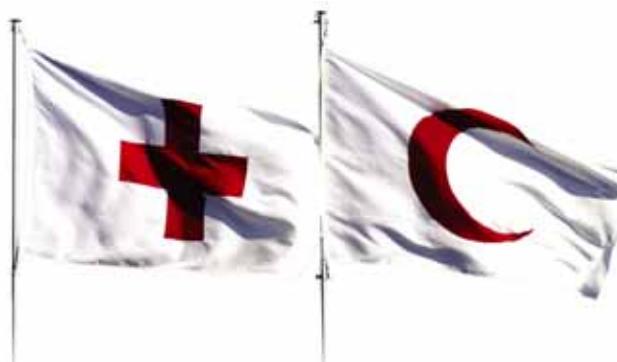
http://www.makeroadssafe.org/documents/make_roads_safe_low_res.pdf

Vous trouverez également de nombreuses informations utiles sur le site du GRSP

<http://www.grsproadsafety.org>

et de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

<http://www.ifrc.org>



Les Principes fondamentaux du Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

Humanité

Né du souci de porter secours sans discrimination aux blessés des champs de bataille, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, sous son aspect international et national, s'efforce de prévenir et d'alléger en toutes circonstances les souffrances des hommes, il tend à protéger la vie et la santé ainsi qu'à faire respecter la personne humaine. Il favorise la compréhension mutuelle, l'amitié, la coopération et une paix durable entre tous les peuples.

Impartialité

Il ne fait aucune distinction de nationalité, de race, de religion, de condition sociale et d'appartenance politique. Il s'applique seulement à secourir les individus à la mesure de leur souffrance et à subvenir par priorité aux détresses les plus urgentes.

Neutralité

Afin de garder la confiance de tous, le Mouvement s'abstient de prendre part aux hostilités et, en tout temps, aux controverses d'ordre politique, racial, religieux et idéologique.

Indépendance

Le Mouvement est indépendant. Auxiliaires des pouvoirs publics dans leurs activités humanitaires et soumises aux lois qui régissent leurs pays respectifs, les Sociétés nationales doivent pourtant conserver une autonomie qui leur permette d'agir toujours selon les principes du Mouvement.

Volontariat

Il est un mouvement de secours volontaire et désintéressé.

Unité

Il ne peut y avoir qu'une seule Société de la Croix-Rouge ou du Croissant-Rouge dans un même pays. Elle doit être ouverte à tous et étendre son action humanitaire au territoire entier.

Universalité

Le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, au sein duquel toutes les Sociétés ont des droits égaux et le devoir de s'entraider, est universel.



Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge

La Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge est la plus grande organisation humanitaire du monde ; elle dispense son aide sans distinction de nationalité, de race, de religion, de classe ou d'opinion politique.

Fondée en 1919, la Fédération internationale compte 185 Sociétés nationales membres – plusieurs autres étant par ailleurs en formation –, un Secrétariat à Genève et plus de 60 délégations réparties en différents points du globe où elles soutiennent les activités qui s'y déroulent.

La Fédération internationale, les Sociétés nationales et le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) constituent, ensemble, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Le Partenariat Mondial pour la Sécurité Routière (GRSP en Anglais pour Global Road Safety Partnership) rassemble les gouvernements, le secteur privé et la société civile afin d'apporter ensemble des réponses urgentes aux problèmes routiers dans les pays à faible et moyen revenu. Le GRSP est un programme hébergé par la Fédération Internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, basé à Genève.

Les accidents de la route ont été trop longtemps perçus comme le prix à payer du développement économique et dont la seule responsabilité revenait au secteur des transports. En réalité, bien évidemment, tout le monde est concerné. Fort heureusement, il est largement reconnu aujourd’hui que la solution aux accidents de la route nécessite une approche gouvernementale multisectorielle et coordonnée, en partenariat avec le monde privé et la société civile. Le GRSP rassemble l’ensemble de ces acteurs au niveau mondial et national. Il fait la promotion de bonnes pratiques et facilite leur application dans un nombre croissant de pays en développement ou en transition.