

2èmes Journées
Francophones de la
Sécurité Routière

18- 19 octobre 2022
Namur, Belgique

Dominique Mignot

Le rôle de la presse et des acteurs-clés dans la sensibilisation en faveur des mesures de sécurité routière



LE RÔLE DES ACTEURS CLÉS

- **Dans une approche système sûr (OCDE, 2008, 2016) : le rôle des acteurs est central**
 - ✓ L'existence d'un organisme chef de file capable d'initier, de financer, de suivre et d'évaluer les politiques de sécurité routière à différentes échelles institutionnelles et spatiales
 - ✓ Le rôle des acteurs est également important dans la définition des actions et dans leur mise en œuvre. Ces acteurs peuvent être institutionnels, privés (entreprises), individuels ou communautaires, associations non gouvernementales, associations internationales...

LE RÔLE DES ACTEURS CLÉS

➤ 4 exemples

- ✓ Bogota (Colombie) : adoption de la vision zéro, qui partage l'approche du Safe System, lancement d'un nouveau plan de sécurité routière 2017-2026; le cas de la limitation des vitesses en ville
- ✓ Ouagadougou (Burkina Faso) : projet de recherche sur les traumatismes, visant à instrumenter le recueil de données
- ✓ Mexico : adoption de la vision zéro, programme complet de sécurité routière (2016-2018), exemple de la sécurité à proximité des écoles
- ✓ Pleiku (Vietnam) : programme zones lentes, zones sûres (SZSZ), projet sur les zones scolaires et les limitations de vitesse, cas de deux écoles



The Safe System Approach in Action



Research Report

ITF (2022), The Safe System Approach in Action, OECD Publishing, Paris



BOGOTA

- ✓ Vison zéro en 2017, forte volonté politique du maire et avec le soutien de Bloomberg (BIGRS, *Bloomberg* Philanthropies Initiative for Global Road Safety)
- ✓ Participation de nombreux acteurs : journalistes, fonctionnaires des entités de district et nationales, experts internationaux et locaux
- ✓ Plan ambitieux de sécurité routière (RSP) 2017-2026, pour réduire drastiquement les décès sur les routes par des actions préventives qui impliquent un meilleur design urbain, l'application de la police et l'éducation.
- ✓ Approche globale et progressive :
 - limite de vitesse maximale de 50 km/h pour les artères, d'abord, dans 10 couloirs principaux (2018-2019), et à partir de mai 2020, dans le reste de la ville
 - conceptions sécuritaires pour les usagers vulnérables de la route
 - inclusion de panneaux de priorité verticaux et horizontaux (limitation de vitesse à 30 km/h) sur les routes adjacentes aux écoles et éléments d'infrastructure de réduction de la vitesse

BOGOTA

- ✓ Rôle très important des leaders politiques : ici le Maire
- ✓ Ténacité des acteurs pour des mesures non populaires, comme l'abaissement des limites de vitesse :
 - ✓ Mairie (Bureau de la sécurité routière au Secrétariat de la mobilité de Bogota)
 - ✓ aidée par le soutien des journalistes qui ont promu les mesures
- ✓ Importance du soutien externe (Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety) et des experts nationaux et internationaux pour aider à définir les politiques mais aussi à les légitimer

OUAGADOUGOU

- ✓ Sur plusieurs tentatives de projets (entre 2005 et 2021), deux ont pu aboutir à des expérimentations impliquant à la fois la police et les hôpitaux, l'une en 2014 et la seconde en 2018
- ✓ Dans les deux cas, de nombreux acteurs ont été impliqués : en 2014 (IRD, Sitrass, Ici-Santé, Handicap International (HI), police, hôpitaux, universités) et en 2018 : (IRD, Humanité et Inclusion (HI), police, hôpitaux, universités)
- ✓ La première expérimentation était basée sur l'enregistrement des données d'accidents sur des géotraceurs installés dans les véhicules de police et par une forte implication des médecins des services d'urgence. La seconde a permis l'utilisation de smartphones par les policiers et l'utilisation de tablettes pour la saisie des données dans les hôpitaux
- ✓ Dans chacune de ces deux expériences, deux acteurs majeurs sont absents : L'ONASER (l'agence nationale de sécurité routière) et les pompiers

OUAGADOUGOU

- ✓ Illustre le rôle des acteurs clés (ici experts internationaux et des ONG) et l'impact « négatif » de l'absence de certains acteurs clés
- ✓ Illustre le rôle de l'innovation ou des nouvelles technologies comme facteur de motivation des acteurs et donc de réussite d'un projet (géo-traceur embarqué, puis un smartphone pour la police ou des tablettes pour les médecins des urgences)
- ✓ Illustre les intérêts propres des différents acteurs dans l'adoption d'une nouvelle pratique ou de nouveaux outils. Les médecins hospitaliers ont participé au processus non seulement en échange d'une rémunération mais aussi parce qu'ils y ont trouvé un sujet pour leur thèse de médecine. La police a trouvé un intérêt dans l'utilisation d'un nouvel outil, le smartphone
- ✓ Absence d'un acteur clé, l'ONASER, qui rend difficile, voire impossible, la poursuite ou l'extension d'une expérience, même si évaluée très positivement

MEXICO

- ✓ Vision zéro, programme complet de sécurité routière (2016-2018), système sûr qui protège tous les usagers de la route, mais surtout les plus vulnérables
- ✓ L'Institut pour les politiques de transport et de développement (ITDP) (avec le soutien de FIA) s'est concentré sur les trajets scolaires
- ✓ Plusieurs parties prenantes impliquées, membres de la communauté scolaire (professeurs, élèves et parents), autorités locales (agence de gestion urbaine de Mexico), ONG (CAMINA), secteur privé (AXA).
- ✓ ITDP a réussi à plaider pour la mise en œuvre permanente des changements temporaires : élargissement des trottoirs, réduction de la longueur des passages pour piétons, installation de ralentisseurs et ajout de bornes
- ✓ ITDP a tiré parti de ses relations avec la communauté scolaire et plusieurs institutions gouvernementales pour créer un micro-système de sécurité dans une zone localisée (la zone scolaire)

MEXICO

- ✓ Un acteur clé, l'Institute for Transportation & Development Policy
- ✓ L'implication des parties prenantes a été la clé du succès du projet de l'école pilote, avec la participation de membres de la communauté scolaire (professeurs, élèves et parents), des autorités locales (Agence de gestion urbaine de Mexico), des ONG alliées (CAMINA) et du secteur privé (assurance AXA)
- ✓ L'accent a été clairement mis sur les communautés scolaires, avec l'espoir qu'au-delà des mesures ponctuelles, il y aurait également un apprentissage pour les jeunes et la communauté au sens large qui pourraient changer leur comportement au volant
- ✓ L'un des facteurs clés de la réussite de ce projet pilote a donc été l'engagement de la communauté scolaire
- ✓ A noter : capacité des actions entreprises à survivre aux changements de personnel politique. Cela a été rendu possible par le positionnement proactif de l'ITDP à la fois auprès des candidats aux élections et par la suite dans l'accompagnement des équipes nouvellement élues

PLEIKU

- ✓ Amélioration de la sécurité des zones scolaires à Pleiku (province de Gia Lai), menée par la Fondation AIP (prévention des accidents), qui a introduit le programme Slow Zones, Safe Zones (SZSZ); deux zones scolaires et trois activités principales :
 - installer des modifications de la route, mener une campagne de sensibilisation du public
 - développer et piloter un e-curriculum de sécurité routière applicable au niveau national
 - soutenir le gouvernement provincial dans sa décision de faire respecter la vitesse réduite dans les zones scolaires.
- ✓ SZSZ a eu des cofinancements de Fondation Botnar, Mercedes Benz, FIA, Nissan....
- ✓ Les institutions nationales et locales ont été impliquées dans le projet mais ne l'ont pas initié :
 - ✓ Comité national du trafic et de la sécurité (NTSC), Ministère de l'éducation et de la formation (MOET), comité provincial de sécurité routière de Gia Lai, département provincial de l'éducation et de la formation de Gia Lai, comité populaire provincial de Gia Lai et police de Pleiku
- ✓ De plus , la presse a été mobilisée pour soutenir les actions de réduction de la vitesse

PLEIKU

- ✓ Bien qu'elles n'aient pas initié le projet, les autorités locales semblent s'être approprié l'expérience : des actions sont prévues pour une autre école de Pleiku et des limitations de vitesse à proximité des écoles sont envisagées au niveau de la ville
- ✓ Bon exemple de projet promu par une ONG :
 - Qui a dû et su impliquer les différents niveaux institutionnels pour développer des mesures de réduction de la vitesse aux abords des écoles, mesures qui n'étaient ni réglementaires ni habituelles, et pour pousser le concept d'un e-curriculum de sécurité routière
- ✓ De nombreux acteurs impliqués ... pas facile à gérer
- ✓ Au final, un acteur, le Gia Lai Traffic Safety Committee, semble convaincu et envisage d'étendre l'expérience à une deuxième zone scolaire, et la limitation de vitesse autour des écoles pourrait être étendue à toute la ville de Pleiku
- ✓ Rôle de la presse : promotion des mesures mises en place aux abords des écoles

EN CONCLUSION...

- Rôle important de la presse en soutien aux mesures de réduction de la vitesse et facteur de succès (Bogota, Pleiku...)
- Motivation intrinsèque des acteurs eux-mêmes à initier et poursuivre les actions entreprises (Bogota, Mexico... Pleiku ?)
- Approche globale et intégrée (Bogota, Mexico et Pleiku), impliquant tous les acteurs, qui a conduit à des résultats prometteurs qui pourraient déboucher sur une extension de l'expérimentation
- Au contraire, lorsqu'un ou plusieurs acteurs clés sont absents, l'extension est difficile ou impossible (Ouagadougou)
- Pour conclure, le rôle des multiples acteurs est central dans l'approche du système sûr; la vision, les compétences et l'engagement de ces acteurs sont des facteurs essentiels de réussite

Thanks for your attention and remarks

Dominique Mignot

dominique.mignot@univ-eiffel.fr

