

Stratégies de sécurité routière dan les pays du FIT

Journées francophones de la sécurité routière

Namur, 19 octobre 2022

Veronique Feypell

- Le Forum International des Transports
- Les grands enjeux internationaux, les ODD et la sécurité routière
- La décennie de l'action 2021-2030 et le Plan global d'action
- Enquête IRTAD sur les stratégies de sécurité routière



Le Forum International des Transports : unique instance internationale qui couvre tous les modes

- ▶ **Organisation intergouvernementale**

64pays Membres

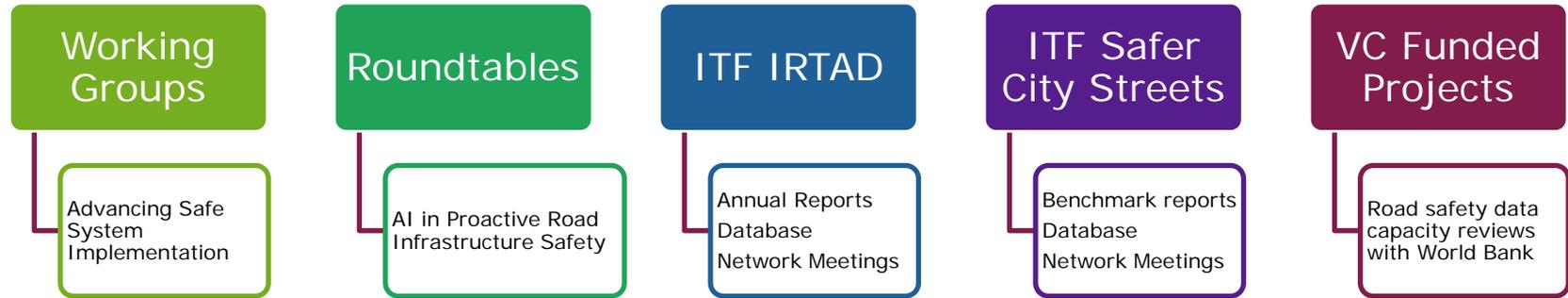
- ▶ **Sommet annuel des Ministres des transport**

- ▶ **Think tank** sur toutes les questions relatives au transport



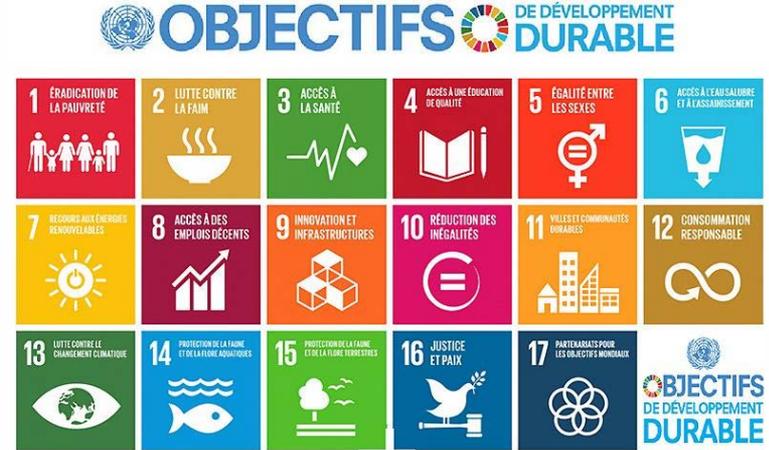


ITF road safety research activities



La sécurité routière et les Objectifs de Développement durables

- En 2015, la sécurité routière a été formellement incluse dans les objectifs de développements durables
- Objectifs 3.6: réduire de moitiés le nombre de tués sur la route d'ici 2020 (-> 2030)
- Objectifs 11.2: d'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable



=> Une avancée majeure pour la sécurité routière – Visibilité dans l'Agenda 2030

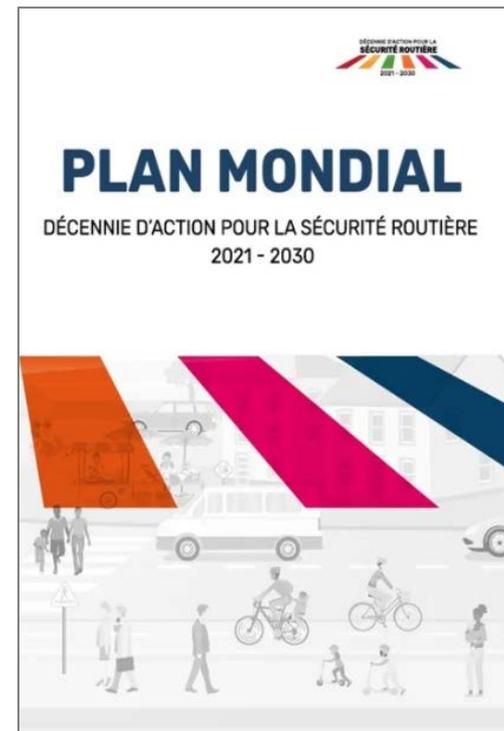
La deuxième Décennie de l'action pour la sécurité routière 2021-30

- Février 2020, Conférence ministérielle mondiale de Stockholm . Déclaration
- Aout 2020: Résolution des Nations Unies
 - 2021-2030, deuxième décennie de l'action
 - Objectif : réduction de de 50% du nombre de tués et blessés graves d'ici 2030
- La décennie a été officiellement lancée le 28 octobre avec la publication du Plan Mondial d'Action
- Réunion à haut niveau des chefs d'état le 30 juin – 1^{er} juillet 2022 à New York



Le plan mondial d'action 2021-30

- Préparé par l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies
- Fondé sur l'approche Système Sûr
- Le Plan Mondial décrit ce qu'il faut faire pour atteindre l'objectif de 50% et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en place une approche Système Sûr
 - Transport multimodal et aménagement du territoire
 - Une infrastructure routière sûre
 - Sécurité des véhicules
 - Usagers de la route sûrs
 - Interventions après un accident
- Conçu pour guider les administrations nationales dans l'élaboration de leur stratégie



Enquete de l'IRTAD

- Existence d'une stratégie
- Adoption d'une approche "Système Sur"
- Objectifs de réduction des tués et blessés graves
- Objectifs pour les indicateurs de performance
- Financement et endossement de la stratégie au niveau politique

Réponse de 33 pays



Stratégies de sécurité routière

Stratégies pour 2030 (15 pays)	Australie, Autriche, Chili, République tchèque, Danemark, Allemagne, Irlande, Italie, Pays Bas, Nouvelle Zélande, Pologne, Afrique du sud, Espagne, Suède, Suisse
Stratégies 2030 en préparation (8 pays)	Bosnie-H, Colombie, Grèce, Moldavie, Corée, Portugal, Slovénie, Royaume Uni
Stratégies autres dates (7 pays)	Canada (2025), Finlande (2026), Japon (2025), Belgique (2025); Maroc (2026), Luxembourg (2023) Etats Unis (2026)
Plan d'action à plus court terme (1 pays)	Hongrie (2020-22, 2023-25)
Pas de "réelle" stratégie	France: "continuum d'améliorations" Mexique

Stratégies de sécurité routière et “Systeme Sûr”

Système “Sûr” ou “Vision Zéro” explicitement mentionnés dans les stratégies (existantes ou en préparation) de 28 countries (y compris la France)	Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Canada, Chili, Colombie, Corée, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Maroc, Moldavie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovénie, Suède
Système Sûr ou Vision Zéro non mentionné	Danemark Japon Suisse
Pas de position à ce jour	Mexico Royaume Uni (vraisemblablement système sûr)

Qu’est ce que cela signifie en pratique ? Juste un label ? Ou une stratégie délibérément développée autour de l’approche Système Sûr?



=> Nécessité de développer des indicateurs de mise en oeuvre du système sûr



Groupe de travail du FIT – Cadre Système Sûr

	Road-safety pillar					
Éléments Clés	Gestion de la sécurité routière	Routes Sûres	Véhicules sûrs	Vitesses sûres	Comportements usagers sûrs	Soins post accident
1. Gouvernance institutionnelle						
2. Responsabilité partagée						
3. Renforcement de tous les piliers						
4. Prévention d'une exposition à des forces importantes						
5. Soutien à l'utilisateur de la route						

D'autres initiatives:
Banque asiatique de développement
Agylisys..
Index de la FIA ...

=> Convergence



Objectifs tués - Nations Unies: -50% tués et blessés graves, d'ici 2030)

Réduction de 50% d'ici 2030 (19 pays)	Afrique du Sud, Australie, Autriche , Belgique, Bosnie-Herzégovine, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Pologne, Portugal , République tchèque, Slovaquie, Suède Maroc (50% d'ici 2026)
Réduction de 30-40% d'ici 2030 (3 pays)	Chile (-30%), Germany (-40%),New Zealand (-40%)
Objectif en nombre absolu (4 countries)	Danemark: moins de 90 morts (eq. 50%) Japon: moins de 2000 morts routes d'ici 2025 (soit -30% par rapport à 2020) Corée : moins de 1800 morts routes d'ici 2026 Suisse : moins de 100 morts d'ici 2030 (eq 50%)
Objectif en taux	Colombie: réduction du taux de mortalité (pour 100 000 habitants) de 50%
Reduction de 66% d'ici 2040	Etats Unis
Pas d'objectif quantitatif (1 pays) En discussion (4 countries)	Canada: Mexique, Moldavie, Pays-Bas, Royaume Uni

**Vision Zero tué sur la route en 2050
explicitement mentionné par 9 pays**

Australie, Belgique, Espagne, Finlande, France, Irlande, Pays-Bas, Nouvelle Zélande, Suède

Objectifs Blessés graves –21/33 pays

Réduction de 50% d'ici 2030 (14 pays)	Autriche, Belgique, Bosnie, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande , Italie, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovénie
Réduction de 25 à 40% (4 pays)	Australie (-30%), Nouvelle-Zélande (-40%), Suède (-25%) Allemagne (réduction « significative »)
Réduction en nombre absolu (3 pays)	Danemark: moins de 900 blessés graves (éq. 50%) Japon : moins de 22 000 blessés graves Suisse: moins de 2500 blessés graves d'ici 2030
En discussion	Pays-Bas, Royaume Uni
Pas de référence à un objectif blessé grave	Canada (pas d'objectif) Chili, Colombie, Corée, Maroc, Afrique du Sud, Etats- Unis



Sur la base de quelle definition ?



Année de référence pour les objectifs 2030 – Objectifs sur les tués

Moyenne 2017-19	Autriche, République tchèque, Irlande, Portugal, Suède
2019	Belgique, France, Grèce, Italie, Pologne, Espagne
2020	Finlande, Hongrie
2021	Allemagne, Colombie
2018	Nouvelle Zélande
Moyenne 2011-19	Chile
Moyenne 2018-20	Australia

Objectifs spécifiques – Quelques exemples

Australie	Zéro décès d'enfants sur la route et dans le quartier central des affaires de la ville d'ici 2030
Chili	les usagers vulnérables de la route, les jeunes et les personnes âgées,
Colombie	Motocyclistes, piétons et cyclistes
Grèce	Motocyclistes, iles grecques Aucun mort sur les autoroutes d'ici 2030 Être classé 13e parmi les pays de l'UE en ce qui concerne les décès pour 100 000 habitants
Pologne	Usagers de la route vulnérables Tués dus à l'alcool au volant
Espagne	De nombreux objectifs spécifiques, par ex. -50% de piétons tués
Suède	Réduction de 25 % des piétons gravement blessés lors de chutes (sans véhicules) d'ici 2030 Réduction de 25 % du nombre de cyclistes gravement blessés dans des accidents sans autres véhicules d'ici 2030
Suisse	Max. 25 décès et 500 blessés graves parmi les formes de mobilité à propulsion humaine par an d'ici 2030 sur les routes suisses (comme les piétons, les vélos et les vélos électriques, les scooters et les scooters électriques, les patins à roues alignées ou les planches à roulettes)



Indicateurs de performance

- La plupart des pays vont mesurer les indicateurs clés de performance (en Europe cf Baseline):
 - Vitesse
 - Alcool
 - Ceinture
 - Caques
 - Distraction
 - Vehicules
 - Infrastructure
 - Post accident
- Peu de pays ont indiqué des objectifs quantitatifs pour ces indicateurs



Indicateurs de performance – Objectifs 2030 - Autriche

- **Respect des limites de vitesse:**
 - Zone urbaine 30 km/h \geq 60 % (2019: 27 %)
 - Zone urbaine 50 km/h \geq 75 % (2019: 61 %)
 - Route rurale 100 km/h \geq 90 % (2019: 85 %)
 - Autoroutes 130 km/h \geq 85 % (2019: 80 %)
- **Ceintures et dispositifs de retenue des enfants**
 - Enfants \geq 99 % (2019: 99 %, mais taux élevé d'usage inapproprié)
 - Avant \geq 99 % (2019: 97 %)
 - Arrière \geq 95 % (2019: 93 %)
- **Casque**
 - Moped 100 % (2019: 99.2 %)
 - Moto 100 % (2019: 100 %)
 - Port de vêtement de protection en zone rurales: 95 % (2019: 78 %)
 - Vélo $>$ 50 % (2019: 31 %)
- **Alcool au volant**
 - Pas d'alcool au volant (dans la limite du taux autorisé) \geq 99 % (2018: 98 %)
- **Distraction**
 - Pas de téléphone au volant \geq 98 % (2019: 96 %; 2 % sans kit main libre, 2 % envois de SMS..)
- **Véhicules**
 - % de voitures particulières neuves avec une note EuroNCAP égale ou supérieure à un seuil prédéfini (par exemple 4 étoiles) - Les valeurs cibles à définir
- **Infrastructure**
 - Phase 1: Objectif = résultat de la Suisse en termes de tués par milliard de veh-km
 - Autoroutes: 1 tué / milliard veh-im (actuellement, 1.6)
 - Routes Rurales : 5.6 (9.3)
 - Routes urbaines : 5.0 (5.1)
 - Phase 2: Notation de sécurité: indicateur décrivant la qualité des routes et des abords
- **Soins post accident:** objectifs à définir



Conclusions

- Parmi les pays "IRTAD", quasiment tous les pays ont une stratégie de sécurité routière
- L'approche "Système Sûr" est généralement intégrée
- Plusieurs pays ont une vision de zéro tués pour 2050
- Quasiment tous les pays ont des objectifs chiffrés pour 2030 et un mécanisme pour les mesurer
- Indicateurs de performance: nouveaux outils. Besoin d'apprendre de l'expérience des uns et des autres
- Besoin de méthodologies pour mesurer la mise en application des stratégies (EC / IRTAD vont travailler dessus)



Merci de votre attention

Veronique.feypell@itf-oecd.org