

EXPLOITATION ROUTIERE PLUS SURE

28 septembre 2011 (après-midi)

COMITÉ TECHNIQUE C2 EXPLOITATION ROUTIERE PLUS SURE

RAPPORT INTRODUCTIF

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ	3
MEMBRES DU COMITÉ QUI ONT CONTRIBUÉ À CE RAPPORT	3
1. INTRODUCTION.....	4
1.1. Exploitation routière plus sûre dans le contexte d'une approche axée sur la sécurité du réseau	4
1.2. Mandat.....	4
1.3. Objectifs du rapport et de la session.....	4
2. EXPLOITATION ROUTIÈRE PLUS SÛRE	5
2.1. Le rôle des politiques	5
2.2. Marketing social efficace.....	14
2.3. Évaluation économique.....	18
3. CONCLUSIONS.....	21
BIBLIOGRAPHIE	22
ÉBAUCHE DE CONCLUSION.....	26

RÉSUMÉ

Un réseau routier est aussi sûr que la manière dont se comportent les usagers de la route. Un réseau sûr mérite une approche holistique dont bon nombre des éléments sont des questions qui favorisent et qui complètent les éléments physiques du réseau routier. En guise de complément aux initiatives de sécurité des infrastructures routières, ce rapport et cette séance analysent des questions dont le but est d'assurer une exploitation routière plus sûre. La séance portera sur quatre thèmes :

- questions de formulation des politiques ;
- questions de marketing social ;
- questions d'évaluation économique.

Cette séance servira de plate-forme de sensibilisation aux méthodes visant à assurer la sécurité de l'exploitation des routes dans les nombreux pays sondés. Cette séance met également en lumière les suggestions du comité technique sur les meilleures pratiques et les recommandations.

MEMBRES DU COMITÉ QUI ONT CONTRIBUÉ À CE RAPPORT

George Mavreyoni, Australie
Michael Griffith, États-Unis d'Amérique
Randall Cable, Afrique du Sud
Ahmad Farhan Mohd Sadullah, Malaisie

1. INTRODUCTION

1.1. Exploitation routière plus sûre dans le contexte d'une approche axée sur la sécurité du réseau

Il se peut que les questions abordées dans ce rapport ne semblent pas présenter d'utilité directe pour le domaine habituel de l'Association mondiale de la route (AIPCR) car, traditionnellement, l'AIPCR traite avant tout des questions physiques et des questions d'infrastructures. Toutefois, depuis que la sécurité routière est devenue l'une des poussées stratégiques de l'AIPCR, il faut à tout prix recourir à une approche axée sur la sécurité du réseau. Après tout, la sécurité des infrastructures routières ne peut être considérée comme telle que lorsque l'exploitation de la route est sûre.

En vertu de tels arguments, l'AIPCR a décidé de mettre sur pied un comité technique dédié pour qu'il examine la sécurité de l'exploitation routière, et elle a habilité le Comité technique C2 responsable de l'« exploitation routière plus sûre » pour parvenir aux résultats attendus.

1.2. Mandat

Pour réaliser les aspirations, l'AIPCR a fixé au comité C2 le mandat suivant :

- a) Enjeu C.2.1 : Comparaison des politiques et programmes nationaux de sécurité routière
 - i. Stratégies : Analyser les politiques et programmes nationaux de sécurité routière d'un éventail de pays
 - ii. Produits : Rapport sur les aspects clés des politiques de sécurité routière, reposant sur des études de cas
- b) Enjeu C.2.2 : Meilleures pratiques des administrations publiques en matière de campagnes de sécurité routière
 - i. Stratégies : Dégager les différentes approches des campagnes de sécurité routière entreprises par les administrations publiques et analyser les différents médias utilisés pour sensibiliser le public à la sécurité routière
 - ii. Produits : Rapport sur les différents types de campagnes et publics cibles et études de cas sur les différents médias utilisés pour les campagnes
- c) Enjeu C.2.3 : Rentabilité des mesures de sécurité et affectation des ressources
 - i. Stratégies : Étudier et comparer les analyses coûts/bénéfices utilisées par les différentes autorités routières pour les investissements en programmes de sécurité routière
 - ii. Produits : Rapport sur la comparaison des méthodes et études de cas illustrant les choix effectués

1.3. Objectifs du rapport et de la séance

Ce rapport d'introduction vise les objectifs suivants :

- a) présenter les travaux du comité de travail afin de réaliser les objectifs stratégiques de l'AIPCR pour cette séance ;
- b) partager l'expérience de certains pays ou localités sur les questions visées par les travaux du comité;
- c) formuler des remarques de conclusion sur le sujet afin de prendre des résolutions fermes ou peut-être de justifier d'autres enquêtes.

2. EXPLOITATION ROUTIERE PLUS SURE

2.1. Le rôle des politiques

2.1.1. Introduction

Les travaux réalisés au sujet de cet enjeu ont porté sur le bilan de sécurité routière de nombreux pays et localités, examiné les politiques et les stratégies déclarées dans ces pays et cherché à établir des liens entre les politiques de sécurité routière adoptées et mises en place, les stratégies pluriannuelles dominantes et les résultats en matière de rendement.

Cela s'est avéré redoutable car le niveau de compréhension qui se dégage de l'examen des réponses aux sondages est, de par sa nature même, limité. Le bilan de sécurité routière est le résultat d'interactions complexes de nombreux facteurs dans chaque société.

Les constats reposent sur les questionnaires retournés par seize pays membres de l'AIPCR et par huit administrations étatiques/provinciales choisies qui ont exposé les visions, les stratégies, les politiques et les pratiques de sécurité routière qu'ils ont adoptées à l'appui de leur bilan de sécurité routière. Quinze pays et cinq États/provinces ont renvoyé le sondage sur les politiques – tandis que onze pays et quatre États/provinces ont retourné le sondage sur les stratégies.

Les sondages cherchaient à recueillir des renseignements sur : la vision, les ambitions et l'approche en matière de sécurité routière, les modalités de gestion de la sécurité routière, les données sur la population et les automobilistes, les politiques adoptées pour lutter contre l'alcool au volant, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, les excès de vitesse et l'amélioration du port de la ceinture de sécurité et du casque (pour les motocyclistes et les cyclistes), les sanctions visant à décourager le non-respect de ces politiques, l'amélioration de la sécurité intrinsèque sur un tronçon de route grâce aux politiques relatives aux programmes de sécurité des infrastructures et aux lignes directrices sur l'établissement de limites de vitesse, et les politiques visant à améliorer les normes de sécurité des véhicules, les politiques qui lient les primes d'assurance en cas de blessures et les risques d'accident par les véhicules ou les usagers, et l'adoption d'indicateurs intermédiaires de rendement en matière de sécurité.

Une stratégie de sécurité routière est assimilée à un plan de niveau supérieur dont le but est d'atteindre un objectif particulier à long terme. Le plan précise fréquemment la vision sur laquelle repose la stratégie, de même que les mesures, les objectifs, les mesures de rendement, les modalités institutionnelles, les activités de recherche et développement et les besoins de financement qui permettent d'atteindre les résultats souhaités en matière de sécurité routière. En revanche, les politiques de sécurité routière sont assimilées aux lignes de conduite proposées par une organisation. Elles découlent généralement d'un contexte stratégique et peuvent avoir un rapport avec des interventions ou des modalités de gestion institutionnelle. Elles peuvent répondre à des problèmes particuliers de sécurité routière ou être un élément de sécurité routière d'une réponse face à des questions sociales plus vastes.

2.1.2. Politiques nationales de sécurité routière

Engagement

Une vision à long terme comme l'« élimination définitive des traumatismes routiers graves » contribue fortement à recalibrer le défi que présente la sécurité routière. Même si la cible d'un anéantissement des blessures graves relève du domaine des aspirations, la vision peut transformer l'idée que la collectivité se fait de l'inévitabilité des traumatismes routiers et aboutir à des pressions en vue d'une attribution limpide des responsabilités et d'un cadre établissant les responsabilités en matière de rendement. C'est ce qui alimente la quête d'interventions novatrices. Différents pays ont adopté différentes façons d'y parvenir.

Une *meilleure pratique* est représentée par l'engagement à l'égard d'un objectif à long terme d'élimination des victimes avec de puissants objectifs provisoires qui tracent la voie du succès. Cet engagement à l'échelon le plus élevé du gouvernement, par exemple en Pologne (et pour la Suède, la Norvège et l'ouest de l'Australie – du Parlement), influencera et sous-tendra la gestion de la sécurité routière et des politiques en la matière dans un pays et se reflétera manifestement dans les propositions décrites dans une stratégie et un plan d'action afin d'atteindre les objectifs provisoires ambitieux.

L'approche d'un réseau sûr

L'approche d'un réseau sûr est indispensable à qui veut atteindre d'ambitieux objectifs de sécurité routière à plus long terme. La vogue d'un réseau sûr d'utilisation des routes est au cœur de l'atteinte des objectifs fixés dans bon nombre des pays qui ont le mieux réussi à réduire le nombre de tués et de blessés graves de la route. La notion d'un réseau sûr influe sur la gestion de la sécurité routière et sur les politiques en la matière en plus de constituer le fondement et d'établir un ensemble de principes pour assurer l'efficacité d'une stratégie de sécurité routière.

Une meilleure pratique est une approche à l'égard de la sécurité routière qui adopte un point de vue systématique à l'égard de tous les éléments de conception du transport routier pour gérer les forces des accidents dans les limites des tolérances humaines – c'est-à-dire un réseau intrinsèquement sûr qui accepte l'erreur humaine. Elle doit également accepter et refléter l'obligation pour les usagers et les fournisseurs du réseau d'assumer le partage des responsabilités.

Le comportement des usagers de la route – l'alcool au volant, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, les excès de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et du casque (motocyclistes et cyclistes)

Les politiques dont le but est de parvenir à des comportements plus sûrs et meilleurs (généralement par des moyens efficaces de dissuasion) présentent une similitude considérable de prime abord. Toutefois, leur mise en œuvre a nettement différé à un niveau plus détaillé*.

Cela s'applique aux cadres législatifs et réglementaires, aux degrés d'application de la loi, à l'appui judiciaire, à la facilité de faire respecter les règlements, aux niveaux des sanctions (amendes pécuniaires et suspension/disqualification du permis de conduire, y compris les points de démérite) et à l'acceptation culturelle que certains types d'infractions

* **SUNflower : Étude comparée de l'évolution de la sécurité routière en Suède, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.** Matthijs Koornstra (SWOV), David Lynam (TRL), Göran Nilsson (VTI), Piet Noordzij (SWOV), Hans-Erik Pettersson (VTI), Fred Wegman (SWOV) et Peter Wouters (SWOV), 2002.

sont tout simplement inacceptables (à savoir qu'elles sont en dehors des normes sociales de telle société).

- a. L'alcool au volant est un défi persistant à l'amélioration du rendement en matière de sécurité routière. Même dans les pays qui ont un bon bilan de sécurité routière, l'alcool au volant est mentionné comme facteur ayant contribué à jusqu'à 30 % des accidents mortels. La plupart des pays développés ont légiféré l'alcootest aléatoire par la police. De nombreux États/provinces aux États-Unis, en Australie et au Canada ont des programmes établis de verrouillage du démarreur en cas d'intoxication par l'alcool – pour les délinquants récidivistes et, dans certains cas, également pour les contrevenants dont c'est la première infraction d'un niveau supérieur. Les meilleures pratiques révèlent que les sanctions en cas de conduite en état d'ivresse doivent être sévères, avec un minimum d'exemptions et des sanctions appréciables pour avoir un effet vraiment dissuasif.
- b. Conduite sous l'emprise de stupéfiants. Les analyses visant à déceler la présence de stupéfiants dans le sang des automobilistes sont réalisées dans la plupart des pays à revenu élevé dans les cas de conduite manifeste sans toutes ses facultés. Le dépistage aléatoire des drogues, qui repose sur une analyse de la salive, est relativement nouveau et se fait de manière systématique et étendue jusqu'ici dans quelques administrations (mais dont le nombre est à la hausse).
- c. Excès de vitesse. Un certain nombre de pays déclarent déployer de gros efforts pour détecter les infractions liées aux excès de vitesse en tant que grande initiative visant à prévenir les accidents. En général, cependant, on dispose de données limitées pour déterminer l'intensité des activités d'application de la loi. À nouveau, les pays très performants étaient les plus actifs à essayer de limiter la vitesse par l'entremise de caméras de surveillance routière. On constate une approche très inégale des pays à l'égard des efforts d'application de la loi, de l'étendue des opérations secrètes et des amendes et autres sanctions en cas d'infraction, ce qui révèle une marge considérable d'amélioration si l'on arrive à galvaniser le soutien des politiques pour les mesures qui ont fait leurs preuves. On soutient que les pays qui ont un fort régime de respect des limites de vitesse, notamment grâce à de multiples caméras mobiles déployées de manière imprévisible, à des sanctions qui se traduisent par des points de démerite liées à la gravité de l'infraction et à d'autres sanctions qui ont un pouvoir de dissuasion appréciable, parviennent à un meilleur niveau de respect des limites de vitesse que d'autres pays. Les meilleures pratiques résident dans un programme efficace de caméras cachées de surveillance routière, conjugué à d'autres technologies de respect des limites de vitesse. Les systèmes de caméras doivent être programmés avec un niveau de tolérance minimale (c.-à-d. l'excès de vitesse toléré au-dessus de la limite de vitesse) avant que les infractions ne fassent l'objet de poursuites. Il est essentiel d'avoir des procédures efficaces de traitement des sanctions et de suivi en cas de non-résolution. Des limites de vitesse élevées en milieu urbain (supérieures aux niveaux d'un réseau sûr) persistent toujours dans certains pays de l'AIPCR. Ces limites traduisent la volonté primordiale d'autoriser les vitesses supérieures des véhicules et de compromettre la sécurité, au lieu d'axer la sécurité sur la limite des vitesses autorisées. La meilleure pratique consiste à fixer les limites de vitesse en fonction des directives d'un réseau sûr en tenant compte de la

norme des infrastructures, notamment des risques d'accident, de l'amalgame des usagers de la route et de la fonction de la route, de la densité de circulation et de l'environnement de la route et de ses bas-côtés. Il faut mettre en place des limites de vitesse plus basses en milieu urbain là où des conflits sont probables avec les usagers vulnérables de la route. Des limites de vitesse plus élevées sur les autoroutes urbaines et rurales ne doivent être autorisées que là où les normes maximales de conception de sécurité ont été adoptées.

d. *Non-respect d'un feu rouge (infractions décelées par des caméras aux feux rouges).*

Les caméras dont le but est de dissuader les gens de brûler un feu rouge sont courantes dans de nombreux pays. La meilleure pratique réside dans le déploiement stratégique des caméras aux feux rouges, en particulier aux carrefours à haut risque, et il faut envisager de conjuguer ces caméras à des dispositifs de mesure de la vitesse.

e. *Port de la ceinture de sécurité et du casque.* La plupart des pays exigent que tous les sièges aient une ceinture de sécurité et que tous les occupants d'un véhicule bouclent leur ceinture. Toutefois, les pays sont moins nombreux à exiger que tous les occupants d'un véhicule bouclent leur ceinture. La plupart des pays pourvus d'un règlement exécutoire sur le port de la ceinture de sécurité signalent généralement que le pourcentage de conformité se situe entre 90 et 100 % pour les passagers avant et entre 85 et 90 % pour les passagers arrière. Les impératifs relatifs au port du casque à motocyclette varient et la réglementation visant le port obligatoire du casque par les cyclistes est beaucoup moins courante que pour les motocyclistes. Selon la meilleure pratique, tous les occupants d'un véhicule doivent boucler leur ceinture de sécurité, tous les motocyclistes et leurs passagers doivent porter un casque approuvé, les cyclistes doivent porter des casques et il faut régulièrement organiser des sondages sur les taux de port. Un sondage plus complet réalisé dans les pays où la motocyclette est le type de véhicule prédominant aurait permis de mieux comprendre cette question.

Politiques visant l'amélioration de la sécurité des infrastructures

Le lien très important entre la vitesse de circulation (qui reflète généralement les limites de vitesse affichées) et les caractéristiques des infrastructures, l'état de la circulation et le milieu attenant est mal compris ou mal appliqué dans de nombreux pays.

Certains pays utilisent des approches « généralisées » (tronçons ou longueurs du réseau routier) alors que d'autres utilisent des approches « localisées » pour leurs programmes de sécurité des infrastructures. Même s'il y a la place pour les deux approches d'évaluation des risques, l'édification d'un réseau plus sûr oblige à accepter que le réseau actuel n'est pas fondamentalement sûr et, les premières années, il convient de recenser et de corriger les tronçons à plus haut risque dans l'ensemble du réseau routier pour réduire les risques sur l'ensemble du réseau avec le temps.

Le modèle iRAP (Programme international d'évaluation routière) utilise un éventail de données sur la longueur d'une route pour calculer le niveau de sécurité de cette route. Cela présente un sérieux avantage lorsque des données sur les accidents n'existent pas ou ont une couverture ou une qualité limitée. Le modèle iRAP produit également un éventail de types de mesures de traitement qui sont étalonnés selon le coût en fonction du pays d'application. Ce n'est pas seulement un instrument d'une grande utilité pour les spécialistes qui proposent des options de traitement, mais également une source de

compréhension et de formation précieuse sur les éléments d'une route, de son exploitation et de son environnement qui contribuent à ses risques inhérents d'accidents et à la façon dont certaines contre-mesures permettent plus efficacement que d'autres de contrecarrer ces risques. Le modèle iRAP a été conçu à l'origine pour les pays à faible revenu ou à revenu moyen, même si des programmes améliorés dans les pays à revenu élevé commencent à voir le jour et cherchent à appliquer bon nombre des caractéristiques du modèle iRAP pour leurs programmes d'évaluation des risques et d'intervention.

Les meilleures pratiques exigent des administrations routières qu'elles évaluent les risques d'accidents sur l'ensemble du réseau et qu'elles se concentrent sur les mesures correctrices dans le temps prioritaires en fonction de leurs avantages éventuels. Pour l'heure, si une administration routière déclare un taux d'accidents relativement homogène le long de ses routes à chaussée unique ou même le long de ses autoroutes, il se peut qu'elle n'investisse pas de manière appréciable, surtout si le taux d'accidents est proche de la moyenne nationale. Cela est-il juste ? Le fait de concevoir « en fonction de la moyenne » a pour effet en général de perpétuer la moyenne. Même s'il est tout naturel de consacrer les ressources aux lieux qui le méritent le plus (et notons au passage que cela constitue un excellent moyen de défense juridique), sans doute le moment est-il venu de contester certaines des théories historiques utilisées par l'industrie routière.

Politiques visant à améliorer les normes de sécurité des véhicules

Les États-Unis et l'UE sont à la tête d'une profonde réforme de la réglementation de la sécurité des véhicules. Toutefois, le programme EuroNCAP est un programme éminemment fructueux d'informations sur les essais de collision axés sur les consommateurs, exploité par les organismes de sécurité routière et les clubs automobiles en Europe.

Des pays comme l'Australie qui utilisent les règlements ONU-CEE sont derrière la courbe de réglementation de l'hémisphère Nord et les États d'Australie et la Nouvelle-Zélande comptent davantage sur la stimulation de la demande du marché par des programmes d'information sur les essais de collision des véhicules pour les consommateurs de l'ANCAP – en publiant les résultats des essais et d'autres caractéristiques nouvelles sur la sécurité des véhicules afin d'améliorer la sécurité du parc automobile.

La pratique optimale consiste pour le gouvernement à adopter des normes rigoureuses de réglementation de la conception et à les faire homologuer pour un usage sur la route (en particulier les caractéristiques comme le contrôle électronique de stabilité, les coussins gonflables qui protègent la tête et d'autres technologies émergentes), à promouvoir les véhicules qui offrent un niveau de protection élevé à leurs occupants et aux usagers vulnérables de la route auprès du public qui utilise les résultats des essais du NCAP et à incorporer les véhicules qui respectent des normes rigoureuses dans les parcs gouvernementaux afin de promouvoir des changements au sein de l'industrie.

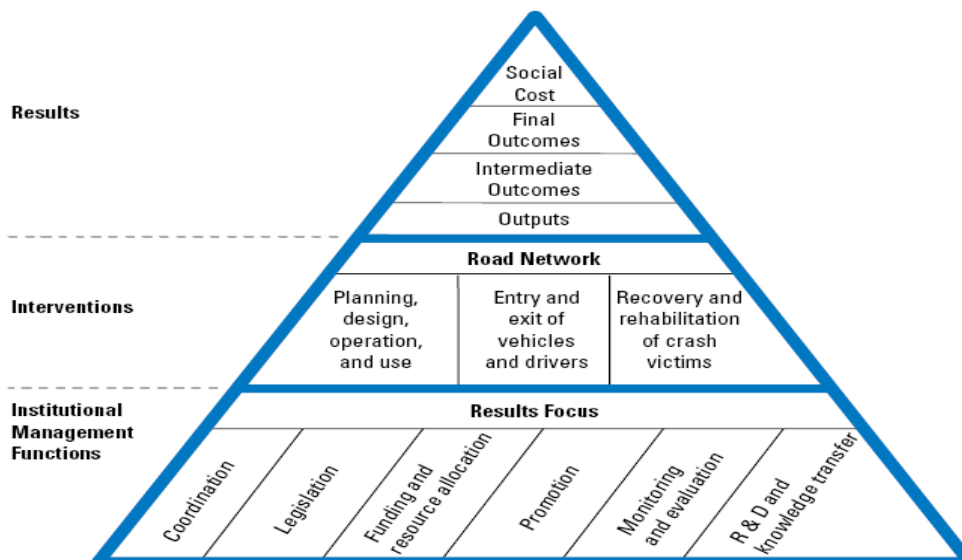
Données sur les accidents et IRTAD – Décrypter les accidents

L'IRTAD produit la Base de données internationale sur les accidents de la route et la circulation, laquelle comporte des données générales sur les accidents qui font des blessés, sur les victimes de la route, les blessures et les usagers de la route hospitalisés, ainsi que des données sur l'exposition comme la population, le parc automobile, la longueur du réseau, le kilométrage des véhicules et les taux de port de la ceinture de sécurité, données recueillies dans 30 pays chaque année depuis 1970. De plus, des indicateurs clés de la sécurité routière sont établis mensuellement. L'IRTAD établit un ensemble de nouvelles variables qui seront progressivement insérées dans ses bases de données et elle accepte l'adhésion des pays à faible revenu et à revenu moyen.

Modalités de gestion de la sécurité routière

Lorsqu'on examine la portée et l'efficacité des politiques de sécurité routière (et des stratégies) dans un pays, il est souhaitable de considérer dans sa totalité le système de gestion de la sécurité routière. Ce système est illustré dans le schéma de la figure 1*.

Figure 1: Road safety management system



Source: Bliss and Breen, building on the frameworks of Land Transport Safety Authority, 2000; Wegman, 2001; Koornstra et al, 2002; Bliss, 2004.

Figure 1 : Système de gestion de la sécurité routière

TRADUCTION

Résultats	Coûts sociaux					
	Résultats finals					
	Résultats intermédiaires					
	Produits					
Interventions	Réseau routier					
	Planification, conception et exploitation de l'environnement routier		Entrée et sortie des véhicules et des personnes dans l'environnement routier		Traitement et réhabilitation des victimes	
Fonctions de gestion institutionnelle	Concentration sur les résultats					
	Coordination	Législation	Financement et affectation des ressources	Promotion	Suivi et évaluation	R-D et transfert des connaissances

Source : Bliss et Breen, Building on the Frameworks of Land Transport Safety Authority, 2000; Wegman, 2001; Koornstra et al., 2002; Bliss, 2004.

La capacité d'un pays à établir et à exploiter des fonctions de gestion institutionnelle – le niveau le plus bas du triangle – pour concevoir et mener des interventions et pour obtenir des résultats globaux revêt une importance cruciale pour tous les pays. Le modèle ci-dessus sert de cadre pour évaluer les pratiques en vigueur dans différents pays.

Les sept facteurs clés de l'activité de gestion institutionnelle de la sécurité routière sont :

- existence d'une *concentration sur les résultats* dans un pays (administration manifestement responsable; existence et rendement actif d'une hiérarchie décisionnelle sur la sécurité routière au sein du gouvernement; clarté des rôles et

* CCRT OCDE FIT. « Zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux », 2008.

- des responsabilités des principaux organismes de sécurité routière; et détermination des capacités qu'il faut renforcer);
- *coordination* entre les organismes et également avec les intervenants;
 - *existence d'une législation* suffisante, étayée par *une approbation judiciaire, des cadres efficaces d'application de la loi et l'accès à des données précises sur l'octroi de permis et les infractions au code de la route*;
 - *suffisance du financement et de l'affectation des ressources* pour permettre la mise en place d'interventions prioritaires de sécurité routière afin d'améliorer le bilan de sécurité routière;
 - *suffisance des activités de défense et de promotion* pour sensibiliser les gens et favoriser la mise en place de changements au sein du gouvernement et au-delà. Les comités parlementaires bipartisans de sécurité routière ont droit à des séances d'information régulières qui constituent un outil efficace de compréhension et d'engagement;
 - *suivi, évaluation et publication* des résultats en matière de sécurité routière;
 - *activités suffisantes de recherche et développement et de transfert des connaissances* au sein du pays.

Il existe des lacunes dans les activités institutionnelles de gestion de la sécurité routière dans chaque pays. Toutefois, on dénote des limites homogènes dans la collecte, la mesure et la surveillance du rendement des principaux indicateurs de rendement intermédiaires ainsi que dans la transmission des connaissances issues de la recherche et du développement et de l'expertise aux concepteurs de réseaux routiers, en particulier à ceux qui ne participent pas expressément comme spécialistes à la sécurité routière.

2.1.3. Stratégies nationales de sécurité routière

Pour qu'une stratégie de sécurité routière soit efficace, il est essentiel d'avoir un objectif quantitatif. Une stratégie de sécurité routière doit comporter des objectifs stratégiques, un budget spécial, de nouvelles caractéristiques de sécurité, des programmes communautaires intégrés et de nouvelles technologies. Les principaux facteurs du succès ou de l'échec des initiatives de sécurité routière sont la volonté politique, la bonne organisation et le savoir.

Objectifs

La plupart des pays développés se sont engagés à réduire de 40 à 50 % le nombre de tués et (adoptent de plus en plus des objectifs à ce sujet) de blessés graves durant la vie des stratégies décennales actuelles et prévues. Alors que certains pays adoptent une approche modélisée qui lie les intrants aux résultats prévus, d'autres préfèrent une approche fondée sur les aspirations. Certains pays obtiennent plus de succès que d'autres.

La responsabilité par l'utilisation d'indicateurs de rendement en matière de sécurité (IRS)

La qualité de la surveillance et de l'évaluation des activités de sécurité routière, en particulier l'utilisation de données intermédiaires pour mesurer le changement, constitue un élément crucial des bonnes méthodes de gestion pour faire avancer les stratégies de sécurité routière. Des résultats de sécurité intermédiaires ou des indicateurs de rendement en matière de sécurité soigneusement choisis sont d'excellents paramètres de prévision des mouvements qui font des tués et des blessés graves. Le niveau de surveillance et d'évaluation des programmes de sécurité routière varie nettement entre les pays et on dénote couramment de nombreuses lacunes.

Une pratique optimale consiste à utiliser un vaste éventail d'IRS comme en Suède, lequel est clairement défini, dont les données nécessaires sont faciles à comprendre, qui donnera les meilleurs résultats dans la mesure des changements sous-jacents qui se produisent dans le niveau d'exploitation sûre du réseau routier et qui aboutira à des résultats d'un réseau sûr. La mesure de l'opinion publique par rapport aux initiatives nouvelles ou prévues est un important moyen de guider l'état de préparation en matière de mise en œuvre au niveau politique.

Teneur d'une stratégie efficace

La conception et la mise en place de mesures efficaces qui permettent de donner effet à une stratégie adoptée sont une activité centrale. Les *directives* stratégiques adoptées par les pays responsables en fonction des questionnaires retournés sont signalées, et complétées dans certains cas par d'autres documents de sécurité routière reposant sur les stratégies nationales et les recherches existantes.

Ces *directives* peuvent être résumées sous les quatre principaux éléments du modèle de réseau sûr :

- infrastructures plus sûres (routes et bas-côtés plus sûrs);
- limites de vitesse plus sûres;
- véhicules plus sûrs;
- usagers de la route plus prudents [alertes et plaintes des usagers de la route (y compris législation et mesures d'application)] :
 - respect des limites de vitesse,
 - diminution de la conduite sous l'emprise (de l'alcool, de stupéfiants et de la fatigue),
 - port de la ceinture de sécurité et du casque,
 - lutte contre les distractions,
 - technologie à bord des véhicules (et sur la route) pour remédier aux comportements dangereux;

et également les cinq éléments d'appui d'un réseau sûr, parmi lesquels :

- des contrôles efficaces des conducteurs/occupants et des véhicules qui pénètrent sur le réseau;
- des programmes d'information et d'éducation du public;
- une amélioration de la compréhension des risques d'accidents sur le réseau;
- l'amélioration de la réceptivité et de l'efficacité des soins médicaux d'urgence dispensés aux victimes d'accidents;
- l'efficacité de la législation et des mesures d'application de la loi.

En outre, la plupart des pays ont jugé utile de se concentrer tout particulièrement sur une stratégie visant la sécurité des usagers vulnérables de la route et la sécurité des poids lourds compte tenu des difficultés particulières en matière de sécurité que posent ces usagers. Ces *directives* peuvent être résumées sous les rubriques suivantes :

- amélioration de la sécurité des piétons;
- amélioration de la sécurité des cyclistes;
- amélioration de la sécurité des motocyclistes;
- diminution de l'implication des poids lourds dans les accidents.

Au nombre des principales étapes de l'établissement de stratégies nationales de sécurité routière, il faut mentionner :

1. reconnaître les intervenants;
2. établir une initiative de sécurité routière;
3. connaître la situation actuelle et les tendances;
4. conditions préalables;
5. objectifs de sécurité routière;
6. organiser un projet de sécurité routière;
7. mettre en œuvre la stratégie de sécurité routière;
8. évaluer et actualiser la stratégie de sécurité routière.

2.1.4. Corrélations entre les politiques et le rendement

On a tenté de procéder à une comparaison pour établir un lien entre les politiques et le bilan. Il est intéressant de constater que certains pays ont très nettement amélioré leur bilan (par rapport à d'autres en termes de pourcentage) au cours de la période 2000 à 2009, quand on le compare à leur bilan relatif durant la période 1970 à 2000.

Lorsqu'on analyse le bilan par pays, il semble y avoir un certain nombre d'éléments cruciaux présents dans les pays qui affichent le meilleur bilan. Il paraît utile d'examiner les questions de gestion institutionnelle ainsi que la richesse et la diversité des interventions en place.

Questions de gestion institutionnelle

Dans des pays comme les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, la Suisse et le Japon, il existe des méthodes de gestion institutionnelle approfondies en place pour la sécurité routière. Ces méthodes représentent l'« art de » relever les défis et, même si elles diffèrent dans chaque pays, elles offrent un but distinctif bien précis à atteindre pour le gouvernement.

Toutes suivent une approche multisectorielle au sein du gouvernement; il existe une vision claire ou un ensemble de principes qui fixent le rendement à long terme souhaité en matière de sécurité routière; il y a un organisme responsable clairement désigné; des mécanismes efficaces de coordination sont en place au sein du gouvernement (de même qu'avec les intervenants non gouvernementaux); il existe un solide cadre de rendement en matière de sécurité en vertu duquel tous les organismes connaissent leurs responsabilités partagées et individuelles et les mesures régulières du rendement. Il y a des rapports réguliers entre les cadres dirigeants des principaux organismes qui se réunissent pour discuter de politiques, de financement et de besoins d'information du public, qui gèrent la mise en œuvre entre les secteurs et qui surveillent et suivent les progrès; et il y a aussi généralement une participation efficace des ministères. De bonnes communications avec le public sont manifestes, étant donné que la sécurité routière fait pratiquement la une des nouvelles au quotidien.

Il existe une forte capacité de recherche qui interagit efficacement avec les spécialistes pour obtenir le soutien essentiel à l'adoption de politiques pragmatiques. Cette capacité offre également un plus grand bassin pour la formation des professionnels de la sécurité routière qui peuvent avancer vers les secteurs d'élaboration des politiques au sein des organismes gouvernementaux. L'existence de systèmes de données sur les accidents aussi détaillés que fiables, complétés par des données sur les infractions des automobilistes consignées par rapport aux dossiers des permis de conduire sont des impératifs essentiels à l'analyse par des professionnels de la sécurité routière des risques d'accidents au niveau du réseau. Les pays les plus performants ont de bons systèmes de données et ils procèdent à des analyses judicieuses des données.

Une autre caractéristique de ces pays performants est qu'ils ont, en général, adopté un ensemble détaillé de mesures ambitieuses et découlant d'une stratégie de sécurité

routière qui offre une vision limpide du long terme et qui repose sur des preuves. Sans un tel plan, adopté publiquement par les gouvernements, l'engagement des organismes et d'autres est généralement limité.

Ces pays emploient des spécialistes compétents de la sécurité routière, capables de concevoir des stratégies, de convaincre les ministres que les risques politiques sont gérables et de produire certains résultats à court terme dont on peut ensuite faire la promotion auprès du public pour accroître son niveau d'adhésion à la stratégie et favoriser sa mise en œuvre future. Le gouvernement offre de bonnes aides financières pour les interventions recommandées, ce qui est essentiel pour relever la norme de sécurité des infrastructures et améliorer le respect des lois par les usagers de la route.

Les pays performants mesurent le rendement et étoffent constamment leurs connaissances professionnelles. Il faut ajouter que les pays qui ont un bon rendement possèdent généralement une longue expérience de l'automobile. La plupart des pays à l'autre extrémité de l'échelle de rendement parmi les pays sondés connaissent une flambée de l'automobile qui peut être déroutante pour commencer jusqu'à ce que la société acquière les atouts soulignés ci-dessus qui sont nécessaires pour y faire face.

Les pays plus grands bénéficient de stratégies régionales (ou provinciales ou étatiques). À vrai dire, dans des pays comme l'Australie, les activités des États en matière de sécurité routière représentent le gros des efforts consacrés à la sécurité routière. La même situation prévaut également à des degrés variables aux États-Unis, au Canada et en Argentine.

2.1.5. Résumé

Tous les pays ont la possibilité d'améliorer leur bilan de sécurité routière. Le fait de se concentrer sur les questions de gestion institutionnelle et les principaux secteurs d'intervention feront apparaître les obstacles à la mise en œuvre dans la plupart des pays. Souvent, cela se fait aux dépens des mises à niveau des systèmes de données ou de l'amélioration des infrastructures; très souvent, c'est une question de capacité sur le plan des connaissances des professionnels, des hauts fonctionnaires et à l'échelle politique.

Les pays relativement peu performants doivent souligner leur niveau de sous-performance et s'en servir comme catalyseur d'une amélioration des engagements.

- Ils peuvent tirer les leçons des enjeux énoncés dans ce rapport (et d'autres).
- Ils doivent s'efforcer de nouer des contacts avec un pays très performant et d'analyser les possibilités d'échanges de renseignements, d'effectifs et de visites des décideurs.

Les pays les plus performants peuvent continuer de s'améliorer en se concentrant sur leur efficacité de gestion institutionnelle, en renforçant leurs interventions pour cibler les accidents à volume plus dense et à risque plus élevé et à faire ce qu'il faut pour rendre le réseau routier plus sûr et plus tolérant des erreurs.

2.2. Marketing social efficace

2.2.1. Motivation

Étant donné que c'est l'erreur des usagers de la route qui est estimée être un facteur dans 95 % de tous les accidents de la route, l'amélioration du comportement des usagers de la route doit toujours être prioritaire. Grâce à leur capacité d'éduquer et d'influencer le grand public, il faut lancer des campagnes publicitaires sur la sécurité routière pour :

- 1) sensibiliser les gens aux menaces des accidents de la route et à la vulnérabilité de certains usagers de la route;
- 2) éduquer les usagers de la route sur ce qui constitue des comportements sûrs de leur part;
- 3) modifier les attitudes et les croyances au profit d'une approche plus favorable en matière de sécurité routière;
- 4) aviser les usagers de la route des réformes apportées aux règlements sur la circulation ou aux conditions d'exploitation.

À première vue, il peut sembler inutile de devoir consacrer des ressources pour inciter les gens à adopter des comportements qui, manifestement, sont dans l'intérêt de leur propre santé et sécurité; comme, par exemple, de ne pas boire avant de prendre le volant, de porter un casque de sécurité et de boucler sa ceinture de sécurité, de ne pas conduire à une vitesse excessive. Il se peut que les gens ne comprennent pas vraiment les risques ou, dans le cas contraire, qu'ils écartent le risque en pensant que « cela arrivera à quelqu'un d'autre, mais pas à moi ». De nombreuses personnes sont sceptiques ou même superstitieuses à l'égard de certaines mesures de sécurité, comme le port de la ceinture de sécurité. Dans certaines cultures, il peut même y avoir une attitude fataliste selon laquelle tous les accidents sont « la volonté de Dieu ». Pour abattre ces obstacles et convaincre le public que de nombreux accidents peuvent être évités et le sont, il faut s'attendre à un processus plutôt lent. C'est pourquoi les campagnes de sécurité routière doivent être considérées comme un engagement permanent. La publicité sur la sécurité routière est un élément indispensable de la stratégie de sécurité routière de tout pays et elle donne les résultats les plus concluants si elle est utilisée parallèlement à l'ingénierie, à la législation ou à l'application de la loi.

2.2.2. Approche

L'objectif primordial de ce rapport est de rendre compte des meilleures pratiques pour les campagnes de sécurité routière, expressément pour (i) différents types de campagnes et de publics cibles et (ii) le recours à différents types de médias pour les campagnes de sécurité routière. Toutefois, ces deux domaines ne peuvent être analysés séparément, et l'analyse de la documentation et le questionnaire du sondage international ont analysé les campagnes de sécurité routière sous un angle plus holistique.

Le rapport comporte les résultats de l'analyse de la documentation et du questionnaire du sondage international de l'AIPCR. L'analyse de la documentation a révélé une multitude de travaux déjà réalisés dans ce domaine.

L'objectif du sondage était de mieux comprendre les « meilleures pratiques » des campagnes conçues par les administrations ou les autorités routières du monde entier pour améliorer l'efficacité des résultats des campagnes de sécurité routière à l'avenir. Dix-huit pays ont rempli et renvoyé le questionnaire, ce qui explique que les résultats présentés ici ne puissent être considérés comme représentatifs de tous les pays du monde. Ils permettent néanmoins de se faire une idée de la façon dont les campagnes de sécurité routière sont planifiées et mises en œuvre dans un échantillon représentatif de pays développés et en développement.

Il semble que la plupart des campagnes de sécurité en soient à leurs premiers balbutiements, même si leur planification prévoit qu'il s'agira d'efforts à long terme. La plupart des pays élaborent leurs approches et leurs stratégies en fonction des données sur les accidents et des données sur les infractions au code de la route et non pas sur des modèles de comportement théoriques.

Même si l'on peut avoir accès à des données qui précisent les approches adoptées pour chaque campagne dans les sondages, les données sur les résultats sont plutôt rares. Apparemment, les campagnes connaissent un succès auprès de publics cibles donnés; toutefois, le manque de données d'évaluation détaillées limite la capacité de déterminer les approches les plus fructueuses.

2.2.3. Résultats

Recours à des modèles de modification du comportement

Seuls quelques pays utilisent un modèle de comportement théorique (MCT) au moment de concevoir leurs campagnes de sécurité routière. On a demandé à chaque pays si ses campagnes de sécurité routière ou ses objectifs reposaient sur un MCT ou s'il y avait un lien entre le public cible et un MCT. La plupart ont déclaré qu'un MCT n'avait pas été utilisé dans la conception de leurs campagnes.

Thèmes, buts, budgets et objectifs des campagnes

La plupart des thèmes ou des slogans des campagnes portent sur la prudence au volant. Même s'ils peuvent varier du tout au tout d'un pays à l'autre, ils se concentrent sur trois domaines généraux : promotion de la prudence au volant, diminution des tués et des blessés et réduction des infractions au code de la route.

Dans l'ensemble, les objectifs d'une campagne sont de réduire les accidents de la route et le nombre de tués. Parmi les autres objectifs des campagnes, mentionnons l'encouragement de la prudence au volant, la diminution des infractions au code de la route et la réduction de la criminalité au volant. La modification des comportements est au cœur du succès des campagnes de sécurité routière. La plupart des campagnes de sécurité routière s'efforcent d'en faire plus que de simplement mieux sensibiliser les gens, d'étoffer leurs connaissances ou de modifier leurs attitudes; elles englobent une combinaison de ces objectifs. Des buts particuliers sont établis pour sensibiliser et modifier les attitudes, ce qui peut aboutir à une modification des comportements.

Les campagnes de sécurité routière sont devenues un engagement de taille dans bien des pays. La moitié de tous les pays ont consacré 1 000 000 € (EUR) ou plus par an à leur campagne de sécurité alors que 28 % y ont consacré plus de 2 500 000 € et deux pays (11 %) y ont consacré plus de 5 000 000 €. Les campagnes de sécurité routière dans les pays qui ont répondu au sondage sont relativement récentes. La moitié des campagnes de sécurité routière sont menées depuis deux ans ou moins. À peine plus du quart des pays ont déclaré que leurs campagnes duraient depuis plus de cinq ans. De fait, la campagne de sécurité routière d'un pays (la Corée) existe depuis plus de 30 ans, puisqu'elle a débuté dans les années 1970.

Bien que bon nombre des campagnes soient relativement récentes, un grand nombre des pays ont déclaré planifier leurs campagnes dans le cadre d'une stratégie à long terme et affirment qu'ils continueront d'agir dans ce sens à l'avenir. Rares étaient les pays dont les campagnes de sécurité routière étaient d'envergure internationale. La grande majorité des campagnes de sécurité étaient d'envergure nationale ou régionale et locale.

Activités à l'appui

Pratiquement chaque campagne était épaulée par des activités particulières en sus du volet médiatique de la campagne. Tous les pays sauf un (la Suisse) ont déclaré avoir une ou plusieurs activités à l'appui de leur campagne de sécurité. Les exemples les plus frappants sont des modifications ou une amplification des activités d'application de la loi, de législation et d'éducation.

Définition des problèmes et publics cibles

À l'exception de deux, les pays ont affirmé qu'ils utilisaient soit les données sur les accidents de la route, soit les données sur les infractions au code de la route pour cerner ou définir le problème de sécurité routière auquel leur campagne cherchait à remédier.

Les répondants ont déclaré que les campagnes de sécurité routière visaient des publics cibles particuliers. Au moment de la conception des diverses campagnes, les publics cibles étaient au cœur du processus. La plupart des pays ont estimé qu'il existait un lien entre un public cible particulier et le problème visé par la campagne. Les recherches révèlent que les publics cibles ont été identifiés selon l'âge, le type de conducteur (automobile, motocyclette, professionnel), le comportement (les adeptes des excès de vitesse, les piétons, les voleurs de voitures) ou la langue parlée.

Types de médias utilisés

La teneur du message principal était le plus souvent qualifiée de rationnelle. Le message principal était également qualifié d'éducatif, de convaincant, d'émotionnel ou d'humoristique.

Des plans médiatiques ont été élaborés en fonction des descriptions du public cible et des paramètres géographiques. La plupart des plans médiatiques ont été conçus au moyen de plus d'un type de support pour joindre des publics cibles dans certaines zones géographiques. Alors que des plans médiatiques ont été conçus dans la majorité des cas, peu de pays ont prétesté leurs plans avant de les présenter au public.

Les campagnes ont dépassé les moyens de communication de masse traditionnels (télévision et radio). Les médias en ligne étaient le support qui se classait au deuxième rang pour véhiculer les messages de la campagne. Au nombre des autres instruments de communication, mentionnons les panneaux-réclames à l'extérieur, les journaux, les publicités au cinéma et les dépliants pour transmettre le message de sécurité.

Évaluation de la campagne

Pour décider de la méthode d'évaluation qui convient le mieux, il faut commencer par connaître les objectifs de la campagne. Dans la plupart des cas, l'objectif global est de réduire le nombre d'accidents ou de tués. Il faut se servir des moyens appropriés pour évaluer les campagnes publicitaires. Si la prévention/la réduction des accidents doit servir de mesure, l'intervalle de temps doit alors être suffisant pour connaître les effets. Bien que l'utilisation de statistiques sur les accidents ou les victimes de la route soit appropriée, en particulier dans le cas des campagnes à long terme (cinq ou dix ans), à plus court terme, il faut éviter d'utiliser uniquement les données sur les accidents. L'utilisation des taux d'accidents comme mesure peut sembler étrange pour toutes sortes de raisons, comme la sous-notification, l'échelle de temps, l'influence d'autres variables. En revanche, d'autres mesures peuvent être utilisées. Dans la mesure du possible, il faut avoir recours à des mesures multiples. Celles-ci peuvent englober les suivantes :

1. appréciation populaire d'un message;
2. opinion populaire sur l'efficacité d'un message;
3. opinion des experts sur l'efficacité des messages;
4. nombre et types d'usagers de la route ciblés par la campagne;
5. rappel du message véhiculé;
6. modification des connaissances de la circulation;
7. modification des attitudes;
8. modification des comportements signalés par la personne;
9. modification des comportements observés;
10. modification des taux d'infraction;

11. modification des taux d'accidents.

La plupart des répondants ont procédé à des évaluations de l'issue de leurs campagnes. Ils ont nettement moins évalué le déroulement ou l'incidence économique des campagnes. Au moment d'évaluer les publics cibles, les trois principales mesures étaient les niveaux de sensibilisation, suivis par des modifications du comportement, puis une diminution des blessés et des tués.

2.2.4. Résumé

En général, les campagnes de communication et de sensibilisation à la sécurité routière ont pour but de modifier les comportements, les attitudes ou les connaissances des usagers de la route par des campagnes dans les médias afin d'améliorer la sécurité routière. Il faut néanmoins se rappeler que les initiatives de communication et de sensibilisation ne peuvent pas réussir comme mesure seule, mais qu'elles doivent servir d'appui à d'autres éléments d'un programme intégré.

Les campagnes dans les médias peuvent atteindre les objectifs suivants :

- mieux sensibiliser les gens à un problème ou à un comportement;
- rehausser le niveau d'information sur un sujet ou un thème;
- contribuer à forger des croyances, surtout lorsqu'elles ne sont pas fermement ancrées;
- rendre un sujet plus saillant et sensibiliser le public à d'autres moyens de communication;
- stimuler les influences interpersonnelles par des conversations avec d'autres (p. ex. la police, les enseignants ou les parents);
- générer les données que recherchent les personnes;
- renforcer les croyances et les comportements existants⁽¹⁾.

L'un des problèmes qu'il y a à utiliser les mesures publicitaires est que les gens, dans leur ensemble, résistent au changement, surtout lorsque cela ne leur procure apparemment aucun gain personnel. Cette attitude explique la difficulté qu'il y a à convaincre les usagers de la route de modifier leurs attitudes et leurs habitudes lorsqu'ils ne sont pas vraiment désireux de le faire.

C'est un fait bien connu et qui a fait l'objet d'abondantes recherches que le comportement des usagers de la route joue un rôle majeur dans l'état actuel des taux d'accidents enregistrés par de nombreux pays. Il est donc éminemment souhaitable d'être en mesure de modifier les mauvais comportements des usagers de la route qui ont des incidences néfastes sur la sécurité routière au profit de comportements plus propices à un environnement plus sûr pour tous les usagers de la route. Une méthode fructueuse qui aboutit à des modifications positives soutenues du comportement des usagers de la route doit donc être perçue comme un investissement qui offre un excellent taux de rendement sur la sécurité routière.

2.3. Évaluation économique

2.3.1. Motivation

Un financement suffisant revêt une importance névralgique pour améliorer la sécurité routière. Le manque de connaissances et d'approches novatrices des gouvernements entrave les réalisations. Le Rapport de l'OCDE/FIT intitulé *Zéro tué sur la route* (2008) dit notamment que : « *Les analyses coûts/bénéfices des différents pays membres montrent que des activités de sécurité routière bien ciblées peuvent constituer une opportunité d'investissement viable, dont le rendement est compétitif tant pour les assureurs que pour*

la collectivité, notamment lorsqu'on prend en compte les coûts d'ensemble des deux secteurs, et pas uniquement les coûts publics. Les opportunités d'attraction des financements par l'offre de taux de rendement commercialement acceptables pour les investisseurs doivent être poursuivies avec détermination. Un changement radical dans l'investissement des ressources pour la gestion de la sécurité routière et la sécurisation des réseaux de transport est nécessaire si l'on veut réaliser des objectifs de sécurité routière ambitieux dans la plupart des pays. »

À défaut d'un financement suffisant, aucune stratégie de sécurité routière n'a de chances d'aboutir. Il s'agit là d'un défi particulier pour les pays à faible revenu et à revenu moyen. Il est essentiel, par exemple, que les politiciens résistent à la tentation d'annoncer des objectifs ambitieux à moins qu'ils n'affectent un financement suffisant pour que puissent se matérialiser les interventions nécessaires à leur atteinte.

2.3.2. Approche

Le groupe a créé deux produits principaux pour mener ses travaux. Mentionnons : 1) le rapport sur l'état de la pratique – « Analyse de rentabilité, analyse coûts/bénéfices (ACB) et affectation des ressources » et 2) un sondage qui a été envoyé aux pays membres pour connaître les méthodes d'analyse économique utilisées par différentes administrations routières pour leur projets d'investissement dans la sécurité.

2.3.3. Rapport sur l'état des pratiques – « Analyse de rentabilité, analyse coûts/bénéfices (ACB) et affectation des ressources »

Le rapport sur l'état des pratiques donne un aperçu détaillé des techniques d'analyse de rentabilité et d'analyse coûts/bénéfices. Il aborde des documents provenant de rapports de réputation internationale sur le sujet.

Le rapport traite de plusieurs éléments de l'évaluation économique pour les besoins de la sécurité routière, notamment :

- 1) évaluation du projet et importance des instruments d'évaluation de l'efficacité;
- 2) principes théoriques des techniques d'analyse de rentabilité et d'analyse coûts/bénéfices;
- 3) aperçu des instruments d'analyse de rentabilité;
- 4) avantages et inconvénients des analyses de rentabilité;
- 5) aperçu des instruments d'analyse coûts/bénéfices;
- 6) avantages et inconvénients de l'analyse coûts/bénéfices;
- 7) évaluation des coûts des accidents;
- 8) données nécessaires à l'évaluation des mesures de sécurité routière;
- 9) résultats découlant d'études sur l'évaluation des mesures de sécurité routière;
- 10) obstacles à l'utilisation d'instruments d'évaluation efficaces;
- 11) méthodes d'affectation des ressources.

2.3.4. Activités d'enquête

Une enquête a été réalisée pour recueillir des renseignements dans divers pays à l'appui de nos efforts visant à comparer les méthodes d'analyse économique utilisées par différentes administrations routières pour investir dans des projets de sécurité.

Vingt et un pays ont répondu à l'enquête. Il s'agit de : 1) l'Argentine, 2) l'Australie, 3) la Belgique, 4) le Canada (réponses des administrations provinciales et de l'organisme fédéral des transports), 5) Cuba, 6) le Danemark, 7) la France, 8) l'Allemagne, 9) la Hongrie, 10) l'Inde, 11) l'Iran, 12) le Japon, 13) la Corée, 14) la Lituanie, 15) le

Mexique, 16) les Pays-Bas, 17) le Portugal, 18) la Slovénie, 19) l’Afrique du Sud, 20) la Suède et 21) les États-Unis (État de Washington).

On trouvera ci-après un résumé des résultats :

Pratiquement tous les répondants connaissaient les méthodes d’analyse de rentabilité et de coûts/bénéfices pour l’évaluation des mesures de sécurité routière. En outre, tous sauf un ont jugé que leur pays devait recourir à ce type d’analyse. Tous les pays ont recensé des « points noirs » ou des lieux dangereux sur leur réseau routier. Les autres techniques visant à reconnaître les lieux nécessitant des améliorations de sécurité étaient variables. Mentionnons notamment : des renseignements sur les hospitalisations et les interventions d’urgence, l’analyse des points gris, les modèles de prévision des collisions et les pressions du public, entre autres.

Cinq des répondants ont déclaré ne pas utiliser d’analyses de rentabilité ou coûts/bénéfices pour classer leurs programmes et leurs projets par ordre de priorité. Un a déclaré un usage très limité. Trois ont eu recours aux analyses de rentabilité et coûts/bénéfices pour leurs programmes et projets. La plupart des autres qui se sont servis des outils ont utilisé soit l’analyse de rentabilité, soit l’analyse coûts/bénéfices; mais les outils ont été utilisés à la fois pour les programmes et pour les projets. Deux ont utilisé exclusivement l’analyse coûts/bénéfices – un seulement pour ses programmes; un autre seulement pour ses projets.

Pratiquement tous les répondants ont invoqué des « obstacles techniques/méthodologiques » comme principales raisons pour lesquelles une analyse de rentabilité ou une analyse coûts/bénéfices n’est pas toujours réalisée au sujet des mesures de sécurité routière. La majorité des répondants ont également mentionné comme principales raisons des « obstacles fondamentaux (résultant du fondement théorique des outils d’évaluation) » et des « obstacles institutionnels ». Des « obstacles de mise en œuvre » ont également été invoqués par le tiers des répondants.

Des « besoins ou lacunes de données » étaient également l’obstacle le plus courant à l’utilisation d’outils d’évaluation économique. Un autre obstacle courant était la difficulté de prévoir l’efficacité des mesures de sécurité. Les répondants ont par ailleurs déclaré que les obstacles englobent : des difficultés de compréhension; les partis politiques n’arrivent pas à influencer sur les politiques; la politique budgétaire étatique/la rareté des ressources; les programmes de sécurité sont toujours des programmes à long terme de sorte que leurs conséquences se feront sentir ultérieurement; les gouvernements doivent posséder des connaissances spécialisées pour mener des analyses coûts/bénéfices et de rentabilité; domination des approches intuitives à l’égard des interventions de sécurité routière; problèmes éthiques pour évaluer la valeur de la vie et la comparer à d’autres valeurs.

Le contrôle de la vitesse était la mesure la plus souvent mentionnée comme l’une des « cinq meilleures mesures routières permettant d’obtenir des gains de sécurité pour en assurer la rentabilité ». Les protections/mesures pour les piétons étaient également courantes parmi les répondants.

Parmi les autres mesures mentionnées, citons :

- le contrôle de la consommation d’alcool;
- les modifications des infrastructures – ronds-points; réaménagement des carrefours; garde-fous de sécurité; amélioration des conditions de visibilité; bandes rugueuses; barrières pour piétons; entretien de la chaussée; terre-plein central; allées piétonnes et pistes cyclables; séparation des courants de circulation;

- la signalisation et le marquage, notamment les panneaux-messages variables;
- la modification des feux de circulation/amélioration de la visibilité; caméras aux feux rouges;
- les lois et les règlements (ceinture de sécurité, casques, alcool);
- la gestion de l'accès;
- les vérifications de la sécurité routière;
- l'atténuation des encombrements;
- le renforcement de la rigueur des régimes d'octroi des permis de conduire;
- l'amélioration des véhicules.

Des installations séparées et suffisantes (notamment pour traverser la chaussée) étaient la mesure la plus souvent mentionnée au titre des « cinq meilleures mesures de sécurité routière pour les usagers vulnérables de la route ». L'usage accru du casque était également une réponse courante. Parmi les autres mesures, citons :

- l'amélioration de la délimitation (notamment des lignes d'arrêt en retrait);
- des obstacles – pour interdire les traversées illicites; pour les motocyclettes; pour contrôler l'accès;
- l'élargissement des voies en bordure; des terre-pleins larges;
- l'amélioration des conditions de visibilité;
- la réduction des limites de vitesse;
- des signaux pour les piétons (y compris des signaux à comptage sonore);
- la priorité aux piétons aux carrefours;
- l'amélioration de la visibilité la nuit (y compris l'éclairage public);
- des plaques réfléchissantes sur les bicyclettes;
- l'octroi progressif du permis de conduire;
- la conception des voitures pour la protection des usagers de la route vulnérables.

Autres constats. La méthode la plus courante d'estimation du coût d'un tué ou d'un blessé était « l'approche du capital humain ou la production brute » ou « le consentement de payer ». Peu de répondants ont utilisé une « approche fondée sur l'assurance-vie ». La définition la plus courante d'une blessure grave est une blessure qui nécessite une hospitalisation d'au minimum 24 heures. La plupart des répondants ne tiennent pas compte des effets secondaires dans l'évaluation des mesures de sécurité en raison de la difficulté qu'il y a à évaluer la valeur des effets secondaires ou parce que les mesures de sécurité sont perçues comme un programme axé principalement ou exclusivement sur les résultats de sécurité. La quasi-totalité des répondants ont indiqué que les politiques affectent les ressources essentiellement en fonction du nombre de vies épargnées. Le nombre de blessures épargnées n'a été cité que par un tiers des répondants. Un répondant a fait observer que « chaque cas est un cas unique présentant des conditions préalables spéciales et qu'il n'est pas si facile de calculer les effets uniques en fonction des évaluations globales ».

3. CONCLUSIONS

Nous avons illustré dans ce rapport trois éléments qui préconisent la quête d'une exploitation routière plus sûre. À l'appui d'une approche d'un réseau plus sûr, nous avons partagé l'expérience de plusieurs pays sur la formulation des politiques, les activités de

marketing social et l'évaluation économique. En outre, le rapport contient plusieurs recommandations ainsi que des propos de mise en garde.

BIBLIOGRAPHIE

Partie sur la politique

- CCRT OCDE FIT, *Zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux*, document de synthèse, 2008.
- CCRT OCDE FIT, *Zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux*, 2008.
- Banque mondiale, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, 2009.
- Programme EuroRAP, <http://www.eurorap.pl/index.php/lang-en/eurorap-w-polsce.html>.
- *Vehicle safety promotion*, Victoria, Australie, www.howsafeisyourcar.com.au et *Used Car Safety Ratings*, publié par Road authorities and MUARC Research Centre, www.vicroads.vic.gov.au.
- *Vehicle safety promotion*, Nouvelle-Zélande, www.rightcar.govt.nz.
- *Vehicle safety promotion*, NHTSA, É.-U., <http://www.safercar.gov/>.
- *Safe Fleet program*, GRSP Poland, <http://www.pbd.org.pl/bezpiecznaflota/>.
- ECORYS (2006), *Impact Assessment, Road Safety Action Programme*, Commission européenne – DG Énergie et Transports.
- Austroads, *Guides to Road Safety, Parts 1 – 9*, Australie et Nouvelle-Zélande, www.austroads.com.au.
- Rapport de recherche sur la sécurité routière n° 105, *Road Safety Strategy Beyond 2010: A Scoping Study*, DfT, R.-U., 2009. http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/nasjonal_transportplan.html?id=12198 (en norvégien).
- *Speed Management: A road safety manual for decision makers and practitioners*, Genève, Partenariat mondial sur la sécurité routière, 2008.
- Minnesota, É.-U., *Towards Zero Deaths*, <http://www.minnesotatzd.org/>.
- Minnesota, É.-U., *Highway Safety Plan*, <http://www.dot.state.mn.us/trafficeng/safety/shsp/index.html>.
- Missouri, É.-U., *Blueprint to Arrive Alive*, <http://www.savemolives.com/documents/BlueprintforSaferRoadways2008.pdf>.
- État de Washington, É.-U., *Highway Safety Plan*, www.wsp.wa.gov/publications/reports/shsp.pdf.
- Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/conducteurssecuritaires/circulationroutiere/index-56.htm> ou <http://www.ccmta.ca/english/committees/rsrp/rsv/rsv.cfm>.
- *National Road Safety Action Plan*, Australie, 2009-2010, http://www.atcouncil.gov.au/documents/actionplan_0910.aspx.
- Victoria, Australie, *Arrive alive road safety strategy, 2008 – 2017*, www.arrivealive.vic.gov.au.
- Western Australia road safety strategy, *Towards Zero*, <http://www.ors.wa.gov.au/StrategiesRoadSafety/Pages/NewStrategy/2008-2020.aspx>.
- Pologne, *National Strategy – GAMBIT – 2005 to 2013*, résumé en anglais, http://www.unece.org/trans/doc/2007/wp5/ECE-TRANS-WP5-2007-07a7e_annex5.pdf.
- *Discussion of Netherlands Sustainable Safety approach to target setting*, Rapport de recherche sur la sécurité routière n° 105, *Road Safety Strategy Beyond 2010: A Scoping Study*, DfT, R.-U., 2009.
- *Analysis report on the current state of road safety in Sweden*, <http://www.vv.se/Andrasprak/English-engelska/Road-safety/>, 2009.
- *UK Actual Performance*, TRL Report No. 663 (Broughton et Buckle, 2007).

- Missouri, É.-U., *Highway Safety and Performance Plan*, <http://www.modot.mo.gov/safety/documents/2009highwaysafetyPLAN.pdf>.
- Rumar, K., *Past present and future safety work in ECMT*, ECMT, 2002.
- *SUNflower : Étude comparée de l'évolution de la sécurité routière en Suède, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas*, Matthijs Koornstra (SWOV), David Lynam (TRL), Göran Nilsson (VTI), Piet Noordzij (SWOV), Hans-Erik Pettersson (VTI), Fred Wegman (SWOV) et Peter Wouters (SWOV), SWOV, 2002.
- *SUNflower +6 : Étude comparée plus poussée de l'évolution de la sécurité routière en Suède, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas [titre de la couverture : An extended study of the development of road safety in Sweden, United Kingdom, and the Netherlands]*, [Lynam](#), D. Nilsson, G. Morsink, P. Sexton, B. Twisk, D.A.M. Goldenbeld, C. & Wegman, F.C.M. (2005). SWOV Institute for Road Safety Research/Crowthorne, Berkshire, Transport Research Laboratory TRL/Linköping, Swedish National Road and Transport Research Institute VTI.
- [Elvik](#), R., Vaa, T., éd. (2004), *Handbook of road safety measures*, Elsevier.
- *The effects of changing rural interstate speed limits in the United States*, Patterson, T. L., Frith, W. J. et Small, M. W. (2000), et Patterson, T. L., Frith, W. J., Povey, L. J. et Keall, M. D (2002).
- Royaume-Uni, Rapport de l'Académie des sciences médicales, *alling Time – The Nation's drinking as a major health issue*, (2004).
- *Change in alcohol consumption in the UK from 1960 to 2002*, Tighe, 2003.
- Delaney, A., Diamantopolou, K., Cameron, M., *Strategic Principles of Drink Driving Enforcement*, Monash University Accident Research Centre, 2006.
- Newstead, SV, Cameron, MH, Gantzer, S. et Vulcan, AP, *Modelling of some major factors influencing road trauma trends in Victoria 1989 – 93*, rapport n° 74, Monash University Accident Research Centre, 1995.
- *Aménagements sécuritaires pour les usagers vulnérables de la route et les gros véhicules commerciaux empruntant les zones urbaines*, ATC, Canada, <http://www.tac-atc.ca/francais/projets/vehicule.cfm>.
- *Road Safety and Transport Strategic Action Plan for Powered Two Wheelers, 2009–2013*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/Motorcycles/RoadSafety/>, VicRoads, Victoria, Australie.
- www.rideforever.co.nz et www.scootersurvival.co.nz, Accident Compensation Commission, Nouvelle-Zélande.
- *Heavy Vehicle Safety*, Nouvelle-Zélande, <http://www.ltsa.govt.nz/commercial/docs/work-time-and-logbooks.pdf>.
- Missouri, É.-U., *Graduated Driver Licensing Law*, <http://dor.mo.gov/mvdl/drivers/>.
- *Répertoires des documents de sensibilisation du public*, Canada, http://www.ccmta.ca/english/pdf/inventory_public_education_awareness_material_2007.pdf.
- *THINK campaign website*, R.-U., <http://www.dft.gov.uk/think>.
- *Rapport annuel*, IRTAD (Groupe international d'analyse et de données sur la sécurité routière), 2009, www.irtad.net.
- OCDE/FIT, *Country Reports on road safety performance*, Réponses à l'enquête réalisée par le Groupe de travail sur les objectifs, septembre 2006.
- *The eIMPACT project*, Wilmink et al., 2008.
- Tate, F. et Carsten, O., *ISA UK Implementation Scenarios*, Université de Leeds, mai 2008.
- *Make Roads Safe Campaign*, <http://www.makeroadssafe.org>.
- *Development of a Strategic Research and Policy Framework for Road Safety in Queensland for Department of Transport and Main Roads, Queensland*, MUARC et Eric Howard and Associates, Corben, B., Howard, E., Logan, D., 2009.
- Aarts, I. et van Schagen, I. (2006), *Driving Speed and the risk of road crashes: A review*, Accident Analysis and Prevention, (38) 215-224.
- TRL, Taylor, M.C., Baruya, A. et Kennedy, J.V. (2002), *The relationship between speed and accidents on rural single carriageway roads*.
- OCDE (1999), *Stratégies de sécurité routière en rase campagne*, Paris : OCDE.

- Lynam, D. et Lawson, S. (2005), *A EuroRAP case study: Potential for risk reductions on British inter-urban major roads*.
- Walmesley, S. et Summersgill, I. (1998), *Accidents on Modern Rural Single Carriageway Trunk Roads*, TRL Report TRL 336, Crowthorne : TRL Limited.
- Barker, J., Farmer, S. et Taylor, M. (1999), *The Development of Accident Remedial Intervention Levels for Rural Roads*, TRL Report TRL425, Crowthorne : TRL Limited.
- Hughes, W. et Amiss, G. (1996), *Accidents on Rural Roads: Single Carriageway A Class Roads*.
- Basingstoke : AA Foundation for Road Safety Research.
- Broughton, J. (2006), *Contributory Factors in Rural Accidents*, Unpublished note to the Department for Transport.
- Klassen, N., Berlitz, J., Stock, R., Kohler, W., Dziub, R. et Dingeldein, J. (2007), *UK Trial Survey to establish Road Protection Scores for the UK*, ADAC Verkehrstechnik.
- Broughton, J. (2007), *Monitoring Progress Towards the 2010 Casualty Reduction Target – 2005 data*, TRL, Crowthorne.
- *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir*, Genève, Organisation mondiale de la santé, 2009.
- *Texte proclamant la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) visant à réduire les morts et les blessés sur la route*, 64^e Assemblée plénière générale de l'ONU, (74^e réunion) (PM).
- *Vaccines for Roads – iRAP*, 2008.
- *Rapport sur les jeunes conducteurs*, OCDE/CEMT, 2006.
- *An Independent Review of Road Safety in Sweden*, Breen, J., Howard, E., Bliss, A., Jeanne Breen Consulting, Eric Howard and Associates, and the World Bank, Swedish Road Administration, 2008, http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/itemlist_254.aspx.
- *The Power Model of the relationship between speed and road safety, Update and new analyses*, Rune Elvik, 2009.
- Allsop (2005), Some traffic safety implications of movement of goods by road, dans *Transportmetrica*.
- Allsop, R.E. (2003), *Risk assessment and target setting in EU transport programmes*, Conseil européen de la sécurité des transports, Bruxelles.
- Commission for Global Road Safety (2009, sous presse), *Make Roads Safe: A Decade of Action for Road Safety*.
- Derriks, H. et P. Mak (2007), *Underreporting of road traffic casualties*, Rapport spécial de l'IRTAD, OCDE, Paris.
- Observatoire de la sécurité routière en Europe, OSRE (2008), Quantified Road Safety Targets, <http://www.erso.eu/knowledge/Content/knowledge.htm>.
- OCDE (2002), *Safety on the Road: What's the Vision*, OCDE, Paris.
- OCDE/ FIT (2008), *Zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux*, document de synthèse, OCDE, Paris.
- Wegman, F., V. Eksler, S. Hayes, D. Lynam, P. Morsink et S. Oppe (2006), *SUNflower+6: A comparative study of the development of road safety in European countries*, SWOV, Leidschendam.
- Bliss, Tony et Breen, Jeanne, 2009, *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Washington, D.C. : The World Bank Global Road Safety Facility.

Section sur le marketing social

- Smith, K. (sans date), The design and evaluation of road safety evaluation campaigns, WHO, http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/campaign.pdf.
- Delaney *et al.*, (2004), A Review of Mass Media Campaigns in Road Safety, Monash University Accident Research Centre.
- Simões *et al.*, (2009), Deliverable 3.2a Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns, partie 1, version finale, Public (CAST).

- Vaa, T., Adamos, G., Areal, A., Ausserer, K., Delhomme, P., Divjak, M., de Dobbeleer, W., Forward, S., Krol, B., Meng, A., Synnøve Moan, I., Nathanail, T., Phillips, R., Pohlmeier, E., Sardi, G. M., Schepers, P., Sedá, E., Ulleberg, P., Walter.
- Kotler, P., Roberto, N., et Lee, N. (2002), *Social marketing: improving the quality of life*. Thousand Oaks, CA : Sage Publication.
- Simões *et al.*, (2009), Deliverable 3.2b Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns, partie 2, version finale, Public (CAST).
- Bötticher, A.M.T. & van der Molen, H.H. (1986), Analyse van Nederlandse Voorlichtingscampagnes aan de hand van een hiërarchisch risicomodel van verkeersdeelnemers, Den Haag : Rijksuniversiteit Groningen.
- De Vito, J.A. (1985), *Human Communication*, New York : Harper and Row.
- Elliott, B. (1993), *Road Safety Mass Media Campaigns: a Meta Analysis*. Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Kroon, J. (1990), *General Management*, Pretoria : HAUM.
- Rooijers, T. (1985), *Toepassing van voorlichtingstechnieken*, Den Haag : Rijksuniversiteit Groningen.
- Weinreich, N. K. (1999), *Hands-on social marketing; A step-by-step guide*, New York.
- Delhomme, P. (1999), *Evaluation of Road Safety Media Campaigns*. Deliverable 4, GADGET Projects European Commission, Inrets, France.
- Boulanger, H., Larsen, Meng, Orozova-Bekkevold (DTU) (2009), Deliverable 2.4, REPORTING TOOL FOR EFFECTS OF A SINGLE CAMPAIGN, Final version Public (CAST).
- ASANRA (2010), *Production and dissemination of Harmonised Guidelines on Road Safety Procedures: Volume 1*, Association for Southern African National Roads Agencies, Malawi.
- Rice, R. E., et Atkin, C. (1994), *Principles of successful public communication campaigns*, In J. Bryant et D. Zillmann (éd.), *Media effects: Advances in theory and research*.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., et Simoes, A. (2009), *Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns*, Bruxelles : Belgian Road.
- *Road Safety Guidelines for the Asian and Pacific Region* ROAD SAFETY.
- *PUBLICITY AND CAMPAIGNS*, Banque asiatique de développement, <http://www.adb.org>.
- Phillips, Ross, *A review of 45 anti-speeding campaigns*, janvier 2009.

Section sur l'évaluation économique

- Ray, A., « *Cost-Benefit analysis. Issues and Methodologies* », The World Bank, The John Hopkins University Press, Baltimore, 1984.
- Adler, Hans A., « *Economic Appraisal of Transport projects* », Economic Development Institute (EDI) of the World Bank, The John Hopkins University Press, Baltimore, janvier 1987.
- *A Framework for the Economic Evaluation of Transport Projects*, Transport Note No. TRN-5, Banque mondiale, Washington D.C.
- « *Cost-benefit analyses of road safety measures* », SWOV Fact Sheet, juin 2008, Leidschendam, Pays-Bas.
- Deliverable WP5, *Recommendations of the ROSEBUD (Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) Thematic Network*, <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>, 2006.
- « *Where to use cost effectiveness techniques rather than cost benefit analysis* », Transport Note TRN-9, Banque mondiale, 33390, janvier 2005.
- « *Framework for the assessment of road safety measures* », ROSEBUD (Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) Thematic Network, <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>, mai 2006.
- « *Valuation of accident reduction* », Transport Note No. TRN-16, Banque mondiale, Washington D.C, 2005.
- McMahon, K. et Dahdah, S., « *The true cost of road crashes* », iRAP (International Road Assessment Programme) of the World Bank Global Road Safety Facility.

- Rune Elvik et Truls Vaa, « The Handbook of Road Safety Measures », Elsevier, 2004.
- « Examples of assessed road safety measures – a short handbook », ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) Thematic Network, <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>, financé par la Commission européenne, juillet 2006.
- « Effectiveness of Behavioural Highway Safety Countermeasures », NCHRP Report 622, Transportation Research Board (TRB), 2008.
- « Best practice for Cost-Effective Road Safety Infrastructure Investments. Summary Report », Conference of European Directors of Roads (CEDR), avril 2008.
- « When and How to use NPV, IRR2 and modified IRR », Transport Note TRN- 6, 33927, Banque mondiale, Washington D.C., 2005.
- Highway Safety Manual, First Edition, Draft 3, Chapter 7, « Economic Appraisal », NCHRP Panel 17-36, AASTHO Task Force, Kittelson & Associates, Inc., décembre 2008.
- « Cost-benefit analysis », European Road Safety Observatory (2006), consulté à l'adresse www.erso.eu.
- Bickel *et al.*, « Proposal for Harmonised Guidelines », Deliverable 5, HEATCO, « Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment », décembre 2005.
- ROSEBUD Thematic Network – WP 3, « The use of Efficiency Assessment tools: Solutions to barriers », juin 2004.
- ROSEBUD Thematic Network – « Demonstration course », présentation en PowerPoint.
- « Guide to cost-benefit analysis of investment projects » (Structural of investment projects Fund-ERDF, Cohesion Fund and ISPA), Evaluation Unit, DG Regional Policy, Commission européenne.

ÉBAUCHE DE CONCLUSIONS

1. LA STRATEGIE ET LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE D'UN PAYS OU D'UNE ADMINISTRATION SONT INDISPENSABLES POUR REDUIRE LES PERTES QUI SE RATTACHENT AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE.
2. LES PAYS ET LES ADMINISTRATIONS DOIVENT SE FIXER DES OBJECTIFS A ATTEINDRE, A LA FOIS A LONG TERME ET PAR PALIERS.
3. L'APPROCHE AXÉE SUR UN RESEAU SUR PAR UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE EST INDISPENSABLE POUR ASSURER UNE APPROCHE HOLISTIQUE AFIN DE REALISER LES STRATEGIES DE SECURITE ROUTIERE.
4. LES LEÇONS TIREES DES PAYS ET DES ADMINISTRATIONS PERFORMANTS SERONT UTILES AUX PAYS MOINS PERFORMANTS. TOUTEFOIS, CHAQUE ADMINISTRATION DOIT ADOPTER UNE APPROCHE EMPIRIQUE ET ETRE EN MESURE DE L'ADAPTER AUX BESOINS LOCAUX.
5. LES PAYS ET LES ADMINISTRATIONS A FAIBLE REVENU ET A REVENU MOYEN SE HEURTERONT A DE PLUS GRANDS DEFIS POUR ETRE EN MESURE DE SURMONTER LES CONTRAINTES (EN PARTICULIER SUR LE PLAN DE LA CAPACITE ET DU FINANCEMENT) QUI LEUR PERMETTRONT D'ADOPTER LES STRATEGIES NECESSAIRES.

6. LES ACTIVITES DE MARKETING SOCIAL DOIVENT CHERCHER A MODIFIER LES COMPORTEMENTS DES USAGERS ET ELLES NECESSITENT DONC UN EFFORT SOUTENU.
7. MALGRE L'IMPORTANCE DES MODIFICATIONS DU COMPORTEMENT, L'EFFICACITE DU MARKETING SOCIAL VARIE D'UN LIEU A UN AUTRE.
8. LE FINANCEMENT POUVANT ETRE RARE POUR LES PROGRAMMES DE SECURITE ROUTIERE, UNE BONNE EVALUATION ECONOMIQUE GARANTISSANT LES MEILLEURS RENDEMENTS EST INDISPENSABLE.
9. LA CAPACITE DES PAYS PEUT COMPROMETTRE L'EXECUTION D'UNE BONNE EVALUATION ECONOMIQUE.
10. LES EXPERIENCES DONT IL EST QUESTION DANS CE RAPPORT PROVIENNENT ESSENTIELLEMENT DE PAYS MIEUX ETABLIS. LA SITUATION DANS LES PAYS A FAIBLE REVENU ET A REVENU MOYEN NECESSITERA SANS DOUTE UNE APPROCHE MODIFIEE ADAPTEE AUX BESOINS LOCAUX ET AUX CONTRAINTES LOCALES.