

XXIV^e Congrès Mondial de la Route

MEXIQUE 2011

CHINE – RAPPORT NATIONAL

DIRECTION STRATEGIQUE SESSION STC

SECURITE DU SYSTEME ROUTIER

ZHANG, Gao-qiang & ZHANG, Jian-jun
Institut des recherches scientifiques sur les routes du Ministère des transports
Pékin, Chine, 100088
gq.zhang@rioh.cn

RESUME

Pendant ces dernières années, avec un développement rapide de l'économie, une augmentation accélérée du nombre d'automobiles en possession et une croissance rapide de la densité de circulation, on a pourtant assisté à une baisse annuelle des accidents et une amélioration de la sécurité routière d'année en année dans notre pays, la Chine a réussi ses objectifs de diminuer le nombre des accidents et de maintenir une baisse annuelle et constante.

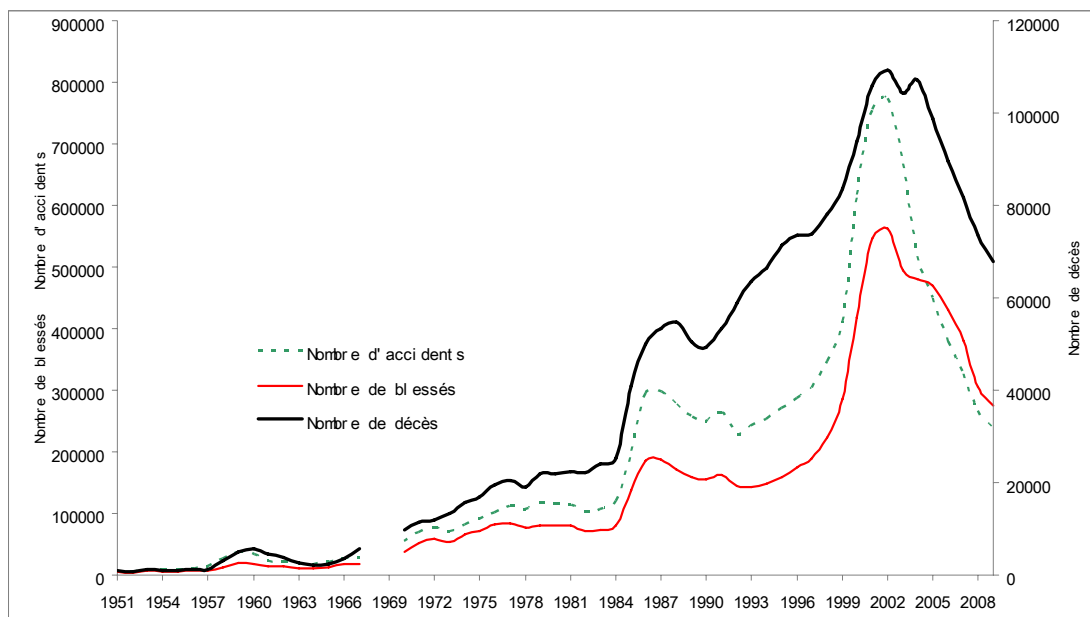
Dans ce rapport, l'auteur a retracé la voie de l'évolution de la sécurité routière en Chine, listé les grands succès accomplis, analysé les raisons de la réduction spectaculaire du nombre d'accidents. Il a également présenté des politiques et des mesures prises par le gouvernement chinois dans les domaines concernant tels que le personnel, les véhicules, les routes, la gestion, la législation, la technologie etc. Ce que nous montre l'expérience de Chine, c'est que la tendance du taux élevée des accidents de la circulation peut être contrôlée par des politiques et des préventions bien ciblées et que le développement rapide de l'économie n'apporte pas nécessairement une remontée du nombre d'accidents.

1. L'EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE

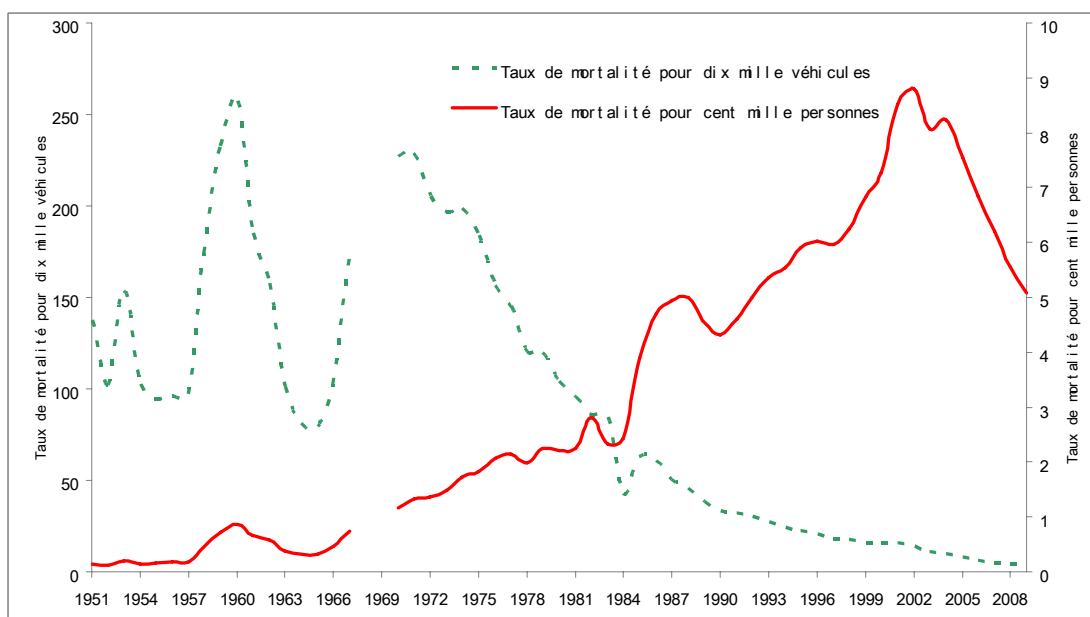
Après la fondation de la République populaire de Chine, le nombre des accidents routiers connaît d'abord des montées, suivies de diminution après. Juste après la naissance de la Chine nouvelle, on a assisté à un minimum d'accidents, mais après la réforme de l'ouverture, est apparue une remontée rapide qui a atteint son apogée en 2002. A la fin de cette année-là, on a compté au total 109 381 décès et 562 074 blessés.

Le 22 octobre 2003, la création du système de conférence interministérielle conjointe, autorisée par le Conseil d'Etat, a ouvert une nouvelle page pour la sécurité routière nationale. Le 28 octobre 2003, durant la V^e session du Comité permanent de la X^e Assemblée nationale du Peuple de Chine a adopté *la Loi sur la Sécurité routière de la République populaire de Chine*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2004. En même temps, le gouvernement chinois a mis en œuvre une série de mesures concernant les gens, les véhicules, les routes, les gestions et les techniques pour améliorer la situation de la sécurité routière, depuis lors, la Chine a réussi son objectif de réduire les accidents routiers malgré la forte croissance du nombre des automobiles causée par le développement rapide de l'économie. Depuis 2005, le nombre des accidents en route a connu une chute rapide. Les statistiques sur les six indicateurs qui sont respectivement le nombre total des accidents, le nombre des tués, le nombre des blessés, le taux de mortalité pour dix mille véhicules, le taux de mortalité pour cent mille personnes et la perte économique directe se sont réduites à des degrés divers. (N.B.: Conformément à la *Loi sur la Sécurité routière de la République Populaire de Chine*, il y a eu des changements considérables concernant le cadre des statistiques des accidents en Chine depuis l'année 2004.). En 2009, 238 351 accidents se sont produits, ce qui a causé 67 759 morts, 275 125 blessés et des pertes économiques directes de 910 millions de yuan chinois. Le taux de mortalité pour dix mille

véhicules a diminué à 3,6 et le taux de mortalité pour cent mille personnes à 5,08. Par rapport à ceux de 2008, les six indicateurs ont diminué de 10,13%, 7,79%, 9,77%, 9,90%, 16,86% et 8,69% respectivement, La sécurité routière a continué à s'améliorer.

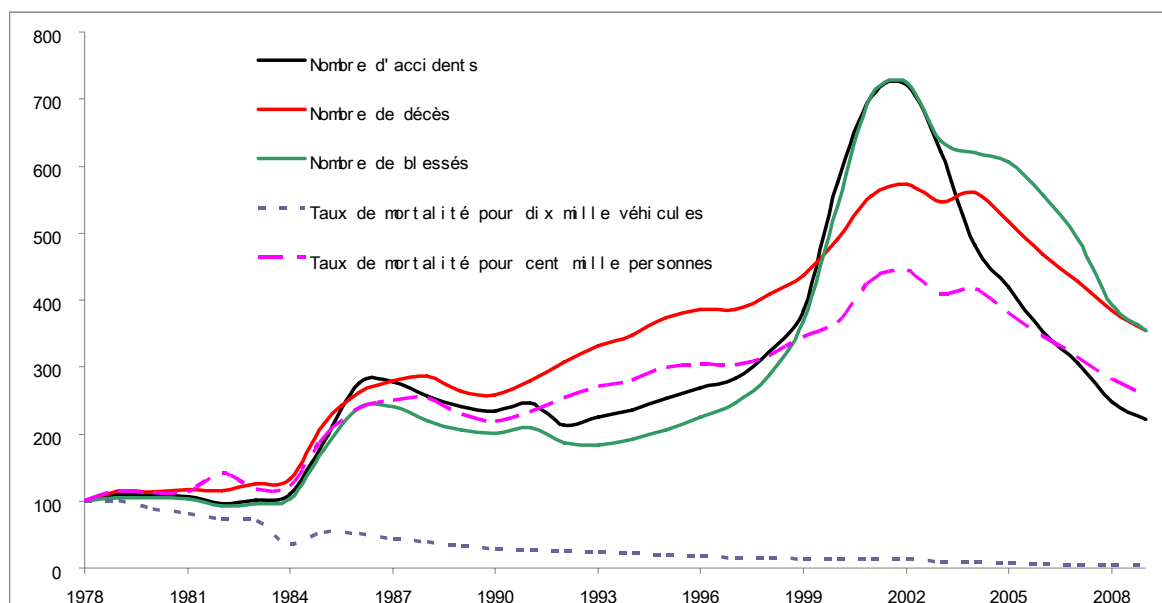


Graphique 1 Tendence des accidents de la route en Chine depuis la fondation de la Chine nouvelle (1951 ~ 2009)



Graphique 2 Tendence du taux de l'accidentalité routière en Chine depuis la fondation de la Chine nouvelle (1951 ~ 2009)

La période qui a témoigné la croissance la plus rapide des accidents de la route en Chine était celle entre la réforme de l'ouverture et l'année 2002. Le nombre des accidents a atteint son apogée en 2002, par rapport à la période juste après la réforme de l'ouverture, le nombre des accidents de la route était de 6,21 fois de plus, le nombre des tués, 4,73 fois de plus, le nombre de blessés, 6,26 fois de plus.



Graphique 3 Tendence des accidents de la route en Chine depuis l'année où la politique de la réforme de l'ouverture a été mise en œuvre (Le nombre de l'année 1978 vu comme 100 accidents.)

Dans les années après 2002, on a témoigné la plus forte diminution des accidents de route en Chine (l'année 2004 a connu une légère augmentation). Par rapport à l'apogée en 2002, le nombre des accidents de route de l'année 2009 s'est baissé de 69,17%, le nombre de décès et le nombre de blessés se sont baissés de 38,05% et 51,05% respectivement. Mais on a compté un nombre de mortalité équivalant à celui de l'année 1994 et une croissance assez considérable par rapport à celui des années juste après la réforme de l'ouverture. En comparant avec l'année 1978, on a constaté une augmentation de 122,24%, 254,83% et 255,13% en nombre d'accidents, nombre de décès et nombre de blessés.

Avec l'augmentation rapide du nombre d'automobiles possédées après la réforme de l'ouverture, le taux de mortalité pour dix mille véhicules était en diminution constante et rapide. En 2009, le taux de mortalité pour dix mille véhicules a été de 3,6, soit 3,00% de celui de la première phase après la réforme de l'ouverture; tandis que la population chinoise augmentait lentement, la tendance du taux de mortalité pour cent mille personnes a été en conformité avec l'évolution du nombre de décès dans des accidents routiers.

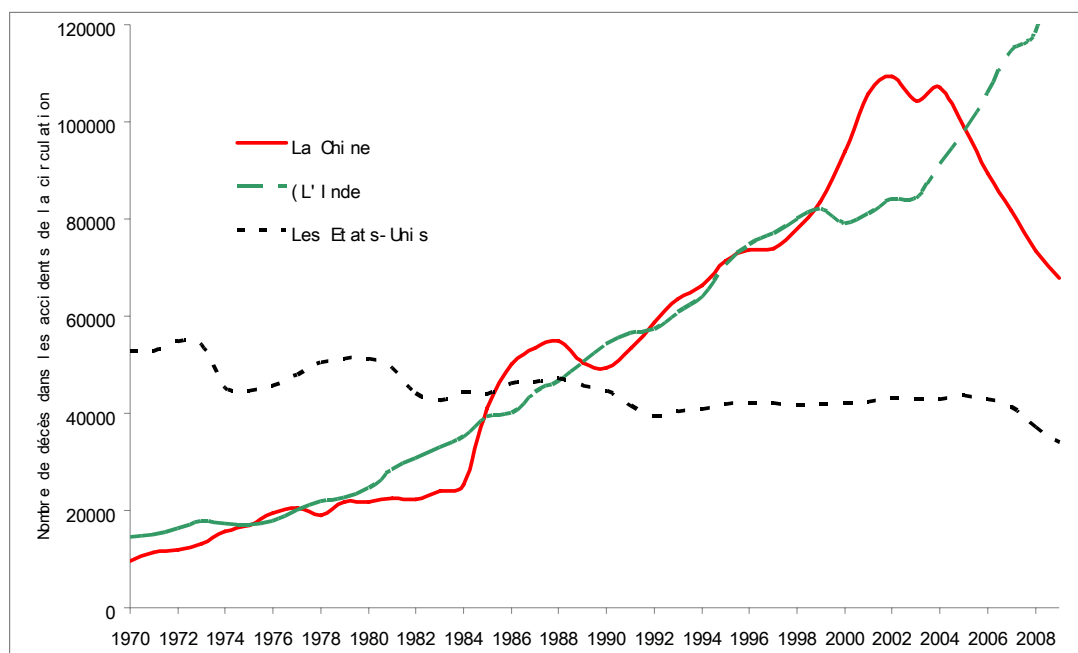
2. SUCCES DE LA SECURITE ROUTIERE

2.1 Nombre total d'accidents de la circulation diminue de façon continue

Comme la *Loi sur la Sécurité routière de la République populaire de Chine* a été adoptée et est entrée en vigueur, accompagnée d'une plus grande attention et une série de mesures du gouvernement, les accidents de la circulation ont tendance à diminuer rapidement ces dernières années.

Malgré la tendance à la diminution rapide, en 2009, les accidents de la route a causé tout

de même 67 759 morts et 275 125 blessés à cause d'un grand nombre des accidents de la circulation. Un examen sur les changements dans le nombre de décès causés par des accidents de la circulation dans les pays à forte mortalité nous a montré que la Chine occupe la première place du monde en nombre des décès causés par des accidents de la route en trois périodes, celles de 1986 à 1988, de 1992 à 1995, et de 1999 à 2005. Depuis 2006, la Chine a toujours eu une base relativement grande en nombre des décès causés par des accidents routiers, même si l'Inde a dépassé la Chine pour son plus grand nombre de décès des accidents dans le monde.



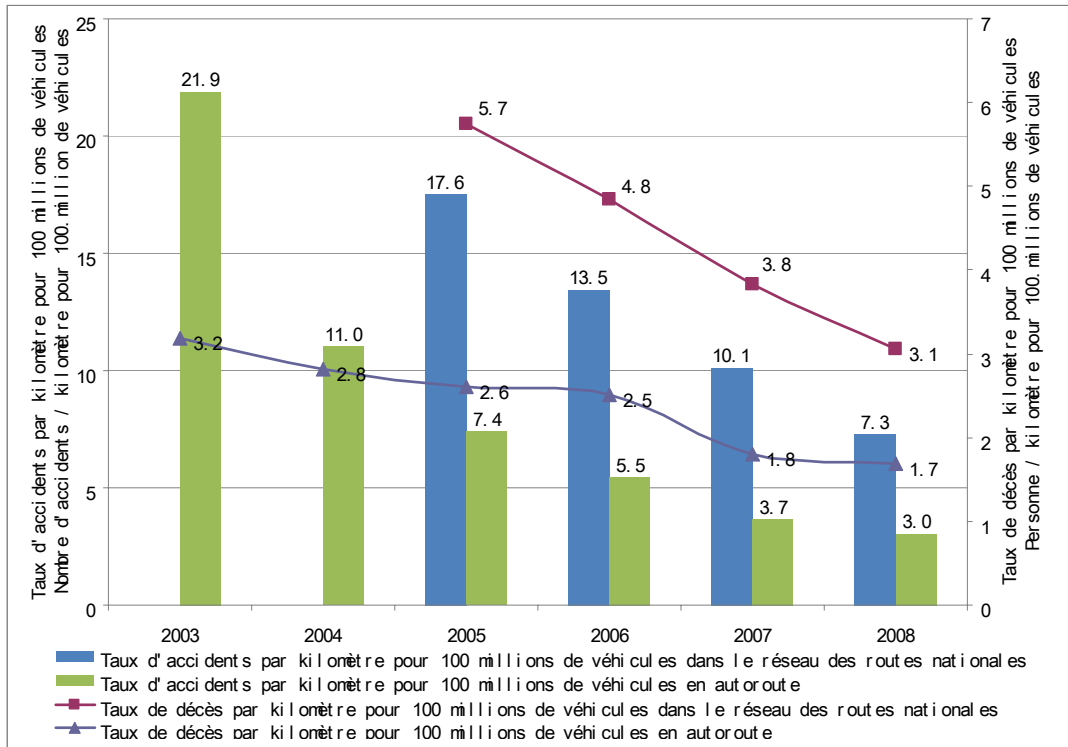
Graphique 4 Évolution du nombre de décès causés par les accidents de la circulation en Chine, en Inde et aux États-Unis depuis 1970 (1970 ~ 2009)

2.2 Baisse stable du taux d'accidents routiers

Pendant ces dernières années, comme le nombre total des accidents de la route a diminué, le taux d'accidents de la route était ainsi en déclin stable. Le taux d'accidents par kilomètre pour 100 millions de véhicules et le taux de mortalité par kilomètre pour 100 millions de véhicules peut représenter objectivement l'état de la sécurité routière. Prenons l'exemple du réseau des routes nationales et des autoroutes, qui s'engagent à la majorité des transports en Chine, on a remarqué une diminution évidente pendant ces dernières années tant dans le taux d'accidents par kilomètre pour 100 millions de véhicules que dans le taux de mortalité par kilomètre pour 100 millions de véhicules. Dans le réseau des routes nationales et des autoroutes, le taux d'accidents par kilomètre pour 100 millions de véhicules a chuté à 7,3 et 3,1 respectivement, tandis que le taux de décès par kilomètre pour 100 millions de véhicule est tombé à 3,0 et 1,7 respectivement.

La décroissance continue du nombre de décès dans des accidents de la circulation routière et le taux d'accidents de la circulation explique clairement que la sécurité routière en Chine s'améliore progressivement. Il s'agit d'une réalisation difficilement accompli avec le développement rapide de l'économie chinoise et l'augmentation du nombre des

automobiles possédées.



Graphique 5 Les changements de taux d'accidents sur le réseau des routes nationales et des autoroutes (2003 ~ 2008)

3. CONTEXTE POUR LA MEILLEURE SECURITE ROUTIERE

La meilleure situation de la sécurité routière en Chine ne s'est pas réalisée sans difficulté, surtout avec le développement rapide de l'économie chinoise et l'augmentation des automobiles possédées qui ont provoqué les grands changements de l'environnement de la circulation.

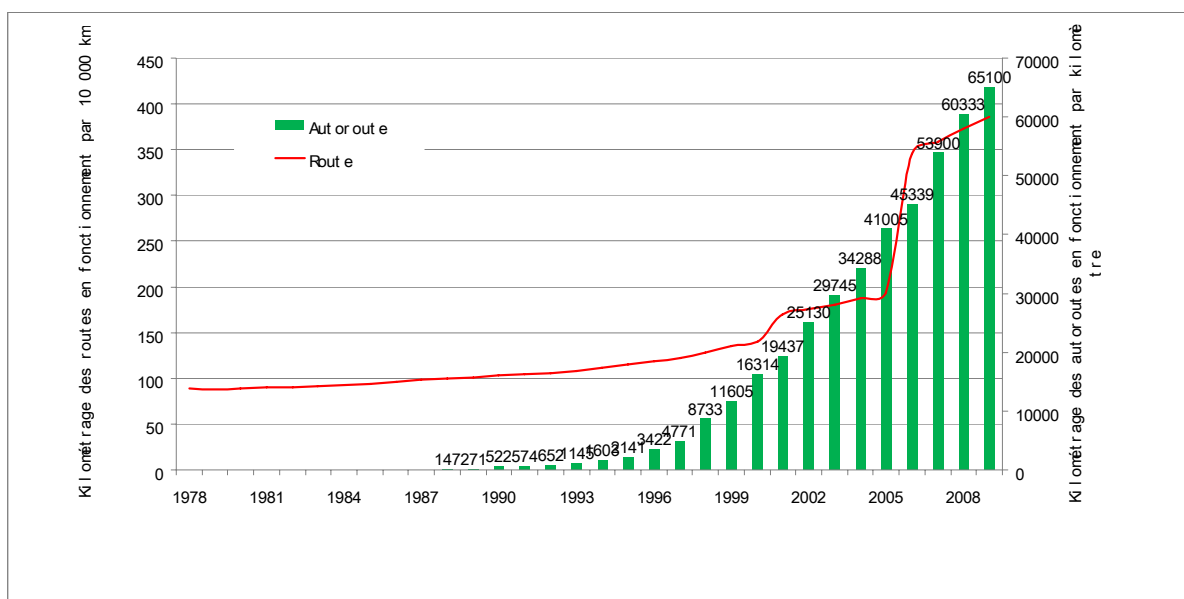
3.1 Le développement rapide de la circulation routière

Durant la première phase après la réforme de l'ouverture, le kilométrage total des routes en fonctionnement en Chine s'élève à 890 200 km, et la densité routière est de 9,3 kilomètres par cent kilomètres carrés, soit dix fois plus long que dans les premières années après la fondation de la Chine nouvelle, mais il n'y avait que quelques autoroutes de haute qualité, seulement environ dix mille kilomètres de la route de deuxième grade. La circulation routière était longtemps en retard par rapport au développement de l'économie nationale et de la société entière. Suite à la réforme de l'ouverture, la transformation historique a commencé dans la construction de l'infrastructure routière.

Dès la fin des années 1980 au début des années 1990, le gouvernement central a considéré le développement de la circulation et du transport comme une tâche stratégique et urgente. La circulation routière a accueilli son opportunité de développement historique. Depuis la mise en œuvre du huitième plan quinquennal, la construction des routes de

Chine est entrée dans une nouvelle ère de développement rapide, de la construction à grande échelle, et de l'application des technologies de plus en plus sophistiquées. On a aussi commencé la construction des autoroutes, en cinq ans seulement, le kilométrage des autoroutes s'élève à 25 mille kilomètres. Surtout dans les années après 1998, la construction des routes a accueilli une nouvelle époque de développement rapide, parce que le gouvernement a accéléré la construction d'infrastructures avec la politique financière active face à la crise financière asiatique. À la fin de l'année 2002, le kilométrage des routes en fonctionnement à l'échelle nationale s'est élevé à 1 760 000 kilomètres, et la densité du réseau routier est de 18,3 kilomètres par cent kilomètres carrés, la structure organisationnelle des techniques des routes dans tout le pays s'est beaucoup amélioré. La contrainte des routes sur le développement économique national a été considérablement atténuée, et l'écart entre les pays développés et notre pays s'est considérablement réduit.

Depuis 2003, le Ministère des Transports de Chine a lancé la construction la plus ample des routes en milieu rural pour soutenir la construction d'une nouvelle campagne socialiste, avec la promulgation du *Plan du Réseau d'Autoroutes nationales* et du *Plan de la Construction du Réseau de Routes rurales*. Après quinze ans d'efforts constants, le système des artères nationales de "Cinq verticales et Sept horizontales" avec un kilométrage total de 35.000 kilomètres, qui a été lancé pendant le huitième plan quinquennal, est achevé 13 ans d'avance. À la fin de l'année 2009, le kilométrage total des routes nationales a atteint 3,86 millions et 800 kilomètres (y compris la route rurale de 1 830 mille kilomètres de long), dont le kilométrage des autoroutes s'élève à 65 100 kilomètres et celui de la route du deuxième grade et supérieure est de 425 200 kilomètres, ce qui représente 11% du total. La densité de la route nationale est de 40,22 kilomètres par cent kilomètres carrés. La contrainte de la circulation routière sur le développement de l'économie national s'est efficacement atténuée. La circulation routière a joué un rôle plus important dans le système global de transport.



Graphique 6 Développement de la circulation routière nationale depuis la réforme de l'ouverture (1978 ~ 2009)

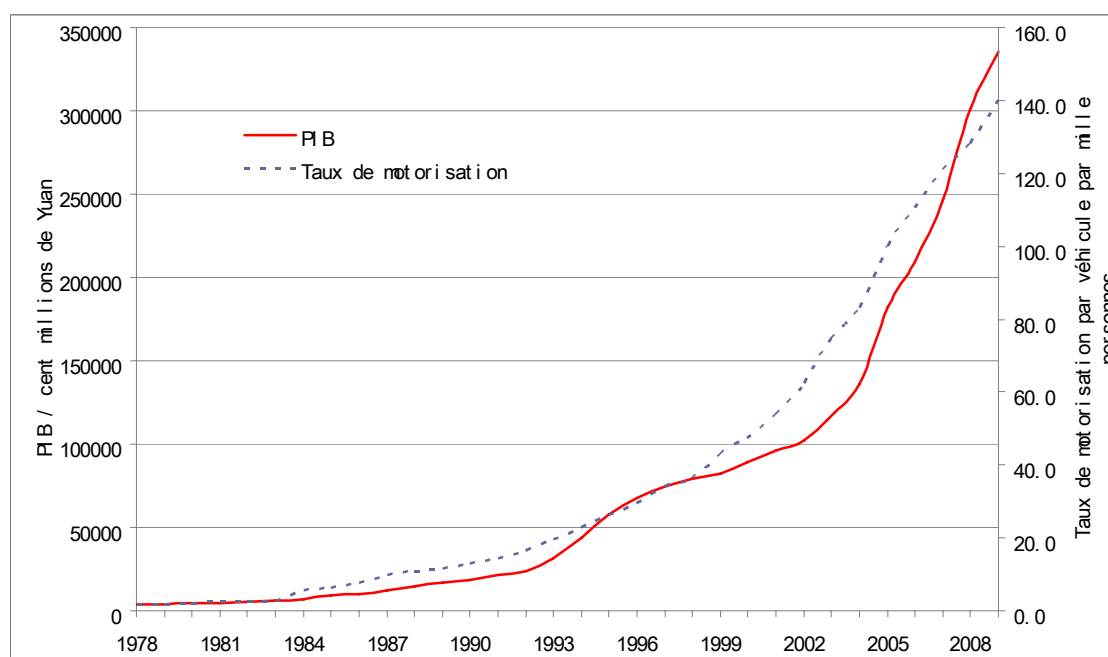
À la fin de l'année 2009, le kilométrage total de la voie urbaine s'est élevé à 267 mille kilomètres, soit une augmentation de 28,4% par rapport à l'année 2003.

3.2 Augmentation rapide du niveau de motorisation

Comme la réforme de l'ouverture a fait accélérer le développement de l'économie et de la société, ainsi que l'augmentation du niveau de vie des habitants. Le mode de vie des Chinois a profondément changé : logement, voiture, télécommunication et tourisme entre autres, sont devenus les principaux produits de consommation. Comme les gens ont dépensé davantage dans le transport, la voiture a commencé à entrer dans les familles.

Depuis le début de la nouvelle Chine jusqu'à l'année 1978, le nombre des automobiles possédées a augmenté lentement; depuis la réforme de l'ouverture jusqu'à l'année 1983, il a connu une croissance modérée, avec une croissance annuelle de 250 000 véhicules en moyenne. Avec la promotion progressive de la réforme de l'ouverture, ce nombre a connu une croissance rapide (de 1981 en 1996), dépassant le record de 10 millions. À la fin de l'année 2006, les véhicules ont aboutit à un total de 36 096 500, avec une croissance annuelle de 2 518 600 autos en moyenne. Dans les années après 1997, lorsque la réforme de l'ouverture a été encouragée, il y a eu une croissance vertigineuse du nombre des automobiles possédées. En 2004, le nombre des véhicules a augmenté au-delà de 100 millions. À la fin de l'année 2009, on a compté plus de 186 millions d'automobiles possédées dans tout le pays.

Depuis la réforme de l'ouverture à la fin de l'année 2009, l'élévation du niveau de la motorisation a été à peu près en conformité avec la croissance du PIB. Le taux de croissance annuelle des véhicules à moteur est de 17,86% en moyenne, un peu plus élevé que le taux de croissance moyenne du PIB sur la même période. Le taux de croissance annuelle des voitures est de 14,90% en moyenne, et le taux d'augmentation annuelle du nombre des automobilistes est de 15,88%. L'élévation du niveau de motorisation est accompagnée de la croissance rapide des automobiles possédées. Juste après la réforme de l'ouverture, le nombre d'automobiles par mille personnes n'est que de 2,8 en Chine. A la fin de l'année 2009, ce nombre est de 139,8, avec un taux de croissance annuel de 14,50% en moyenne.



Graphique 7 Le développement du niveau de motorisation et le PIB national depuis la réforme de l'ouverture (1978 ~ 2009)

Tableau 1 Croissance d'automobiles possédées depuis la réforme de l'ouverture

	Fin 1978	Fin 2009	taux de croissance annuelle (%)
véhicules à moteur possédés (dix mille)	158.87	18658.07	17.86%
véhicules possédés (dix mille)	135.84	7619.31	14.90%
automobilistes (dix mille personnes)	192.45	13820.39	15.88%
taux de motorisation (véhicule/mille personne)	2.80	139.80	14.50%
PIB (cent millions de Yuan)	3624	335353	16.90%

3.3 Grands changements des automobilistes

Comme les automobiles possédées ont augmenté et les voitures sont entrées progressivement en familles, de grands changements ont eu lieu chez les automobilistes par rapport à l'époque juste après la réforme de l'ouverture.

En 1978, il y avait 1 924 500 automobilistes en Chine dont une grande majorité était des

conducteurs professionnels qui ont joué le rôle le plus important dans des accidents de la circulation. En 2009, le nombre des automobilistes a atteint 199 765 889, parmi lesquels 138 203 911 conducteurs des voitures, soit 69,18 % du nombre total, et 1,81 fois plus nombreux que les automobiles possédées. En termes d'expérience de conduite, 69 433 158 automobilistes avec moins de 3 ans d'expériences, soit 34,76% du nombre total ; 20 888 254 automobilistes avec moins d'un an d'expérience, soit 10,46% du nombre total. Actuellement, les conducteurs professionnels ne représentent plus la majorité. En 2008, le taux des accidents causés par les automobiles privés est augmenté à 58,72% du nombre total, tandis que le taux des accidents causés par des automobiles à l'usage de production et d'exploitation a occupé 34,35% du nombre total.

4. LES EFFORTS DU GOUVERNEMENT CHINOIS POUR AMELIORER ENTIEREMENT LA SECURITE ROUTIERE

Depuis 2005, la situation de la sécurité routière s'améliore progressivement, avec une baisse spectaculaire des accidents de la route. Cela résulte des efforts constants du gouvernement chinois. Depuis 2003, le gouvernement chinois a décidé pour la première fois de prendre des mesures à l'échelle nationale pour améliorer la situation de la sécurité routière. Le rythme de travail est caractérisé par les politiques globales dirigées uniformément par le gouvernement, les fonctions spécifiques, la gestion et l'administration conjointes menées par les instances concernées, ainsi qu'une recherche tant à une solution temporaire qu'à un traitement permanent. Une série de mesures systématiques et ciblées ont été prises pour réduire le nombre élevé des accidents de la route en Chine. La situation de la sécurité routière s'est améliorée pendant une courte durée. L'attention particulière du gouvernement accordée à la sécurité routière et des mesures efficaces, ce qui est la raison fondamentale de l'amélioration rapide de la situation de la sécurité routière en Chine.

4.1 Objectifs fixés par le gouvernement central pour la sécurité routière

Le 5 Septembre 2003, le Conseil d'Etat a tenu une conférence à la télé et au téléphone, décidant pour la première fois au nom du Conseil d'Etat le travail pour régler le problème de la sécurité routière. Durant cette conférence, le Conseil d'Etat a présenté l'objectif de contrôler l'élévation rapide des accidents de la circulation et de réaliser une baisse annuelle constante avant le terme de ce mandat gouvernemental (2003 - 2007).

Le 30 avril 2008, après l'élection du nouveau gouvernement, le vice-Premier Ministre Zhang Dejiang a présenté, lors de la conférence interministérielle conjointe sur la sécurité routière, le nouvel objectif de la sécurité routière dans une nouvelle étape, qui est, *continuer à assurer une baisse du nombre d'accidents de la route en particulier de ceux impliquant des blessés et des décès de masse, ainsi qu'une baisse considérable du nombre de morts et de blessés durant le mandat de ce gouvernement (2008 - 2012). L'état de la sécurité routière continue à s'améliorer, ce qui rendra encore des contributions importantes au développement économique et à l'harmonie sociale.*

4.2 Création de la Conférence interministérielle conjointe sur la sécurité routière nationale

En vue de renforcer l'organisation et la direction du travail de la sécurité routière à l'échelle nationale et de coordonner et d'intégrer les fonctions ministérielles, de sorte que la sécurité routière continue à s'améliorer au même rythme que le développement social et économique, la création de la conférence interministérielle conjointe sur la sécurité routière nationale (ci-après nommée la conférence conjointe) a été approuvée par le Conseil d'Etat le 22 Octobre, 2003 (Lettre n° 110 [2003] du Conseil d'Etat).

Dirigée par le Conseil d'Etat, la Conférence conjointe exerce du travail suivant: prendre en compte la situation de sécurité routière du pays, analyser l'état de la sécurité routière, étudier la politique, établir des plans stratégiques à moyen et à long termes, globaliser et coordonner les études, prendre des décisions, diriger et superviser le travail des gouvernements de la ville directement administrés, des régions autonomes, et des provinces et de leurs organisations fonctionnelles. Le devoir de la conférence conjointe comprend également la coordination pour résoudre le problème de la sécurité routière impliquant les organisations concernées, pour promouvoir la coopération et la coordination entre les instances, faire partager l'information et construire un mécanisme efficace à long terme pour prévenir et réduire les accidents de la route, et entièrement améliorer la sécurité routière.

4.3 Amélioration des lois, des réglementations et des règles

La Loi sur la Sécurité routière de la République populaire de Chine, qui a été adoptée le 28 Octobre 2003, lors de la 5^e session du Comité permanent de la X^e Assemblée nationale du Peuple de la République populaire de Chine, est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2004. Le 21 mars 2006, le Conseil d'Etat a publié *le Règlement sur l'Assurance obligatoire et de la Responsabilité civile des Accidents de la Circulation des Véhicules automobiles*, ce qui a établi le système de l'assurance obligatoire des accidents des véhicules à moteurs. Afin d'aider la mise en œuvre de la *Loi sur la Sécurité routière de la République populaire de Chine*, des cinquantaines de règles et règlements locaux, des soixantaines de règlements ministériels, et plus de cent cinquante normes techniques nationaux et industriels ont été adoptées ou révisées.

4.4 Engagement Administratif spécifiquement à la sécurité routière

De 2004 en 2009, les agences de la Sécurité publique dans tout le pays ont travaillé ensemble avec les autres ministères concernés en prenant beaucoup de mesures pour contrôler et punir ceux qui ont gravement violé la loi sur la sécurité routière avec des actions comme survitesse, surcharge, conduite ivre, conduite fatiguée, conduite sans permis etc. Chaque année, sont contrôlés et sanctionnés en moyenne 19 millions de cas de conduite en survitesse, 1 million de cas de conduite ivre, et 3 200 000 cas de conduite sans permis. Le nombre d'accidents de la circulation causés par la violation de la loi sur la sécurité routière tels que la survitesse et la conduite ivre a diminué de plus de 10% en moyenne chaque année. Des accidents de la circulation impliquant des autobus scolaires et des élèves ont connu une baisse annuelle de 17% en moyenne. En 2009, le taux de

détection des délits de fuite en cas d'accidents est de 87,9 %, parmi lesquels le taux de détection des cas de décès est arrivé à 90,2%.

4.5 Améliorer les compétences de conduite des chauffeurs

Afin de sensibiliser les chauffeurs à la sécurité routière et d'améliorer leurs compétences opérationnelles, les organisations de transport ont pris des mesures telles que la réglementation du marché, l'amélioration de la méthode et de l'efficacité de formation, l'amélioration des mécanismes de contrôle, la perfection du système de supervision et le renforcement de la publicité et de sa propagation, pour ainsi mener une éducation systématique axée sur la qualité des conducteurs. Ils ont fermé plus de 1 900 écoles non qualifiées de formation des conducteurs des automobiles et de tracteurs et ont licencié plus de 9700 formateurs non qualifiés. Le marché de formation des conducteurs a été ainsi réglementé et amélioré. Basé sur l'expérience de pointe des pays étrangers, sur l'étude intégrale des situations réelles de la pratique, ils ont établi *Le Règlement sur la Formation des Formateurs des Conducteurs d'automobiles* et la *Directive pour la Qualité de l'Education des Conducteurs* et ont publié des volumes *La conduite en sécurité commence par ici*. Depuis 2003, le taux d'accidents causés par les conducteurs avec moins de trois ans d'expérience a eu une baisse annuelle de 5,5% en moyenne.

4.6 Renforcement de la gestion du secteur des transports

Les qualifications des entreprises de transport ont été entièrement revues, les conditions techniques des véhicules en opération et les qualifications du personnel ont été strictement contrôlées, le mécanisme du contrôle de crédit et de qualité pour le transport routier a été amélioré. Un grand nombre de véhicules de transport ne pouvant pas assurer la sécurité de la production ont été chassés du marché, les permis d'exploitation de 234 entreprises ont été suspendus. Par conséquent, la gestion de la sécurité des entreprises de transport a été progressivement améliorée.

Pour résoudre le problème des accidents graves causés massivement par la sur dimension et la surcharge des véhicules de transport, huit Ministères et Commissions telles que le Ministère des Transports, le Ministère de la Sécurité publique, la Commission nationale du Développement et de la Réforme etc., ont lancé un mouvement pour réglementer les véhicules de sur dimension et de surcharge depuis 2004. Le taux des véhicules de ce genre en artères nationales a diminué de plus de 80% à environ 6%. Le nombre des véhicules surdimensionnés et surchargés a été efficacement diminué, et les conditions de la sécurité routière se sont remarquablement améliorées.

Le Ministère des Transports a établi *Les Règles sur la Gestion du Transport routier des Marchandises dangereuses* pour contrôler strictement l'accès aux marchés de ces actions de transport. Jusqu'en avril 2006, 6038 entreprises de transport autorisées à transporter des marchandises dangereuses sont approuvées par les organisations de transport, en ayant satisfait à l'exigence de qualification. 130 478 véhicules spécifiques ont tous respecté le premier degré de la norme de qualité. 353 000 employés de ce secteur sont tous munis

de permis. Le transport routier des marchandises dangereuses en Chine se développe sur une voie professionnelle, à l'exploitation intensive et à grande échelle.

4.7 Perfectionnement des dispositifs de sécurité des automobiles

Les mesures comprennent: (1) Prévenir la production et la vente des pièces d'automobiles contrefaites. (2) Renforcer la gestion des sociétés de modification d'automobiles, et plus de 4 000 sociétés dans les activités de modification illégales sont fermées ou leurs licences sont suspendues. (3) Ajuster la structure du système de transport, en mettant à disposition de nouveaux types de bus plus confortables, plus sécurisés et des camions plus écologiques à objectif d'améliorer l'efficacité de transport des marchandises. (4) Vérifier strictement les techniques et les performances de sécurité des véhicules à moteurs (5) Renforcer la gestion des véhicules à usage agricole, comprenant l'élévation du taux d'immatriculation et d'examen des véhicules à usage agricole et celle du taux des titulaires de permis. (6) Mettre en place la norme C-NCAP pour surveiller les entreprises à développer et à produire des véhicules à la norme de sécurité plus stricte. (7) Etablir et exercer le système de rappel des autos avec des défauts. Jusqu'aujourd'hui, 3 200 000 voitures avec des défauts potentiels ont été rappelées en Chine.

4.8 Projet de réglementation de la sécurité de l'infrastructure de la circulation

4.8.1 Projet pour garantir la sécurité routière

A partir de 2004, le Ministère des Transports a lancé un projet de trois ans pour garantir la sécurité sur les artères nationales et départementales avec le thème de "supprimer les dangers potentiels et valoriser la vie des gens". En 2007, les routes communales et rurales ont été également incluses dans ce projet. Après plusieurs années d'examen et de réglementation, une majorité de tronçons dangereux sur de nombreuses routes sont traités et améliorés. Depuis 2004, dans le cadre de ce projet, on a versé 14 740 millions de Yuan pour traiter 424 mille tronçons avec des dangers potentiels, soit une longueur de 134 mille kilomètres. Ce projet de garantie a assuré efficacement la sécurité routière et a contribué à l'amélioration des conditions de la sécurité routière en Chine. En 2007, sur les routes avec grilles de protection en forme de vague, avec murs antichoc, ou avec socles de protection, le taux d'accidents a diminué respectivement de 12,4%, 11,2 % et 19,7% par rapport à la même époque de l'année précédente.

4. 8.2 Projet de rénovation des ponts dangereux

À la fin de l'année 2009, on a compté 621 900 ponts routiers en Chine, parmi eux la plupart ont été construits dans les dix ou vingt dernières années. En raison du vieillissement, des dommages structuraux et des normes de conception relativement inférieures, une partie de ponts sont devenus dangereux et ont menacé assez gravement la sécurité routière. En 2007, le Ministère des Transports a décidé d'investir davantage dans la rénovation des ponts potentiellement dangereux. Depuis 2008, en suivant l'ordre «les plus importants d'abord, les moyens ensuite; les artères nationales et départementales d'abord, les lignes communales et rurales ensuite » et en suivant le principe «les ponts plus longs d'abord, les

ponts courts ensuite», Le Ministère a prévu environ 3 ans pour compléter la tâche de rénover l'ensemble des ponts dangereux sur des artères existantes nationales et départementales, ainsi que les ponts les plus dangereux parmi ceux de dangers potentiels sur les routes communales et rurales.

4. 9. Amélioration des interventions d'urgence

4. 9.1 Prévisions de catastrophes météorologiques

La sécurité et la fluidité de la circulation et du transport routiers sont de plus en plus affecté tant par des conditions météorologiques défavorables comme le brouillard, la glace, la neige et l'orage, que par des catastrophes naturelles comme les coulées de boue, les glissements de terrain et les dégâts causé par l'inondation, ainsi que les fuites de marchandises dangereuses au cours de la transportation. En Juillet 2005, le Ministère des Transports de Chine et l'Administration météorologique de Chine a signé le *Mémoire de Travail mixte sur Prévisions Météo routières du Ministère des Transports de Chine et de l'Administration météorologique de Chine*. Selon le mémorandum, les prévisions des tempêtes dans de vastes régions en période de crue seront établies, le travail de la supervision poursuivie du brouillard le long de la route sera exercé, des renseignements météo seront publiés à temps, surtout quand il s'agit des catastrophes météorologiques basiques comme l'inondation, le brouillard etc. Le système d'intervention d'urgence, du retour et de l'évaluation d'informations sera construit. Des alertes précoces nationales de catastrophes météorologiques affectant la circulation et des renseignements de la circulation sur des routes concernées doivent être conjointement publiés par l'Administration météorologique de Chine et le Ministère de la Sécurité publique.

4. 9.2 Elaborer le plan d'intervention d'urgence

Le Ministère des Transports a élaboré le *Plan d'Intervention d'Urgence en cas d'Accident* et a construit une plate-forme de gestion et d'intervention au réseau routier du niveau ministériel et départemental, il a renforcé la surveillance du fonctionnement du réseau routier et la publication des informations sur les conditions routières, ainsi que la capacité de prévention et d'intervention en cas d'accidents inattendus. Les effets graves causé par les accidents routiers imprévus ont été contrôlés, réduits ou même supprimés. La circulation routière a été rapidement rétablie et la fluidité a été assurée. Selon des statistiques incomplètes, 1 813 plans d'intervention d'urgence sont élaborés par toutes les provinces (régions), par 97,9% des gouvernements municipaux et par 92,8% des gouvernements communaux en Chine. Les gouvernements locaux sont directement responsables de la gestion de ces plans pour minimiser l'impact sur la circulation de mauvais temps et des incidents inattendus. En 2008, le sauvetage intervenu à temps en cas d'accidents a réussi à sauver 25 mille vies en Chine.

4.10 Renforcer la propagation et l'éducation de la sécurité routière

Afin de renforcer le rôle de la propagation dans la prévention et dans la réduction des accidents, le Ministère de la Sécurité publique a décidé de lancer une campagne intitulée « vie précieuse, sortie sécurisée », à partir du 20 octobre 2004 jusqu'à la fin de février 2005,

cette campagne connu comme «cinq entrer», ce qui signifie entrer dans la campagne, dans le quartier urbain, dans l'entreprise, dans l'école et dans la famille a été exercée à travers toute la Chine. A l'aide de ce mouvement, on voudrait sensibiliser les habitants à la sécurité routière et à l'autoprotection et, réduire et prévenir les accidents de la circulation.

4.11 Développer le rôle de soutien de la technologie dans l'amélioration de la sécurité

Afin de freiner l'élévation des accidents routiers en Chine et de fournir un appui technique à la sécurité routière, le Ministère des Transports de Chine a organisé et mené une série de recherches fondamentales sur la sécurité routière, a accompli beaucoup de réalisations appliquées plus tard dans la pratique. En fonction des conditions actuelles et des exigences de construction et de maintien des routes de grades inférieurs en Chine, pour fournir un appui technique à la sécurité routière, en 2004, le Ministère des Transports a mis en place un projet de recherche intitulé «études des technologies appliquées à la sécurité de la circulation routière», avec un investissement de 30 millions de yuan chinois (environ 4 millions 500 mille dollars), qui visait à résoudre une majorité de problèmes techniques urgents de la sécurité routière. Ce projet a offert à des techniciens et à du personnel de gestion des technologies appliquées utiles dans l'analyse et l'amélioration de la sécurité routière pour identifier des méthodes de conception de manière qualitative et quantitative et pour améliorer des séries de techniques appliquées durables. En bref, il a joué un rôle important en donnant un appui technique à une meilleure sécurité routière en Chine.

Pour créer un environnement routier sécurisé et harmonieux, faire jouer le rôle d'appui de l'innovation technologique dans la sécurité routière, établir un système pour le développement durable en conformité avec les conditions nationales dans les domaines de techniques, normes et mesures, le Ministère de la Science et de la Technologie, le Ministère de la Sécurité publique et le Ministère des Transports ont fait conjointement un plan d'action scientifique pour la sécurité routière nationale, qui a été lancée officiellement le 28 février, 2008. Jusqu'à présent, c'est le projet avec le plus grand investissement sur la sécurité routière de Chine. Ce plan d'action scientifique a cassé les obstacles entre les secteurs. Les deux principales instances fonctionnelles pour la sécurité routière, le Ministère de la Sécurité publique et le Ministère des Transports, ont intégré ensemble pour la première fois leurs ressources respectives pour établir un mécanisme de partage des données et des ressources. Basé sur des innovations technologiques, les deux ministères ont coopéré l'un avec l'autre, ils ont mis en commun leurs sagesses et leurs efforts de pour travailler à améliorer la sécurité routière de la Chine.

Actuellement, la Chine est en train de construire un laboratoire national clé pour la sécurité routière, qui devrait être une base de test complet et une plate-forme d'expérimentation pour rechercher un meilleur système de circulation routière en Chine. Ce laboratoire devrait également être une base importante pour mener des recherches de pointe sur le développement de la sécurité routière, pour rassembler et former d'excellents talents technologiques, pour promouvoir des échanges académiques de haut niveau sur la sécurité routière et pour contribuer à l'application de nouvelles technologies à la sécurité routière.

REFERENCES:

Institut des recherches scientifiques sur les routes du Ministère des transports, (2010) *Livre bleu sur la Sécurité routière en Chine en 2010*, Maison d'Édition des Transports et du Peuple, Pékin,