

**XXIV^e CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
MEXIQUE 2011**

MEXIQUE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D' ORIENTATION STRATÉGIQUE C

**UNE APPROCHE STRATÉGIQUE À LA SÉCURITÉ:
METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE**

Alberto MENDOZA D
Instituto Mexicano del Transporte,
Sanfandila, Pedro Escobedo, Querétaro, México
mendoza@imt.mx

Emilio F. MAYORAL G
emilio@imt.mx

Antonio GARCÍA Ch
agchavez@imt.mx

RÉSUMÉ

En 2009 le Mexique avait une population d'environ 110 millions d'habitants avec une espérance de vie de 75 ans, dans une zone d'environ 2 millions de kilomètres carrés et une flotte de véhicules de plus de 30 millions de véhicules et un réseau routier de plus de 360 mille km.

À cause d'accidents de la circulation, au Mexique 20 mille gens ont trouvé la mort, 750 mille ont été hospitalisés et 40 mille ont été handicapés pendant 2009. Les accidents routiers sont actuellement la troisième cause de décès dans le pays, suivis par le diabète mellitus (avec 70 mille décès par année) et les maladies cardiopathies ischémiques (avec 55 mille décès par an). Par ailleurs, les morts dus aux accidents de la route ont une croissance très rapide, avec un taux moyen annuel de 5%.

Par ce qui précède, le gouvernement fédéral du Mexique a établi que l'une de ses priorités, dans sa Vision 2030, est assurer la sécurité des usagers de la route et les voies. De cette vision découlent les programmes et les approches stratégiques pour les organismes du gouvernement fédéral pour la période 2007-2012, le plus important pour le Ministère de la Santé et le Ministère de Communications et Transports. Dans la génération et la mise en œuvre de ces plans et des approches stratégiques, les deux Ministères les maintient une étroite coopération institutionnelle entre eux, et aussi avec les autorités des autres niveaux de gouvernement (régionales et municipaux), des organisations privées et la société en général.

Le présent Rapport National décrit les plans nationaux et les approches stratégiques des deux Ministères antérieurs pour l'amélioration de la sécurité de la circulation routier et voies de Mexique, ainsi que les expériences les plus remarquables en matière du transfert de la connaissance à la pratique. À la fin se présentent quelques conclusions.

1. INTRODUCTION

Depuis plus d'une décennie au Mexique règnent les blessures et les maladies non transmissibles, associé à une population de plus en plus âgés et à un développement croissant de risques et des styles de vie peu sains. En plus de la transition imminente d'une population rurale à un milieu urbain avec un croissant flotte de véhicules et une demande de transport de marchandises et des passagers à la hausse. Cela entraîne un taux élevé de victimes (blessés et décès) par des contretemps dans les voies et les routes, il s'ensuit que le Secrétariat de Santé (SS) et le Secrétariat de Communications et Transports (SCT) ont le rôle de direction (leadership) pour réduire les hauts indices par cette cause depuis l'optique de santé publique. À partir de cette situation, il a existé, le propos de promouvoir le développement d'une politique multisectorielle de long terme en matière d'une sécurité routière, en ensemble les trois niveaux de gouvernement et la société civile, pour retourner cette épidémie des accidents routiers.

Au Mexique, d'entre tous les accidents, les accidents de la circulation et les accidents contre les piétons ont les taux de mortalité les plus élevés (10,9 et 5,2, respectivement) ce qui représente un total 20 mille morts en 2009 o la quatrième cause de mort de personnes dans un âge productif et la première cause de mortalité chez des jeunes.

En 2009 au Mexique s'est produite autour de 500 mille accidents de circulation (440 mille dans une zone urbaine, 30 mille dans suburbaine et 30 mille sur des Routes Fédérales), en occasionnant 190 mille blessés (155 mille dans des zones urbaines et suburbaines et 35 mille sur des Routes Fédérales) et 20 mille victimes mortelles (14 mille dans des zones urbaines et suburbaines et 6 mille sur les Routes Fédérales). Sur les 32 Etats qui composent le Mexique, qui ont enregistré les taux de mortalité plus élevé des accidents de circulation sont Nuevo León, Jalisco, Guanajuato et la Ville de Mexico. Notez que les dix États avec une plus grande fréquence d'accidents concentrent 67% des accidents de la circulation totale dans le pays [INEGI, 2009]. À un niveau municipal, les dix des municipalités dans le pays concentrent un tiers des accidents de la circulation dans le pays.

Au cours des six dernières années, le nombre de véhicules à moteur immatriculés au Mexique a augmenté sensiblement, passant de 15,6 millions en 2000 à 30 millions en 2009, soit plus de 86%, tandis que le nombre d'accidents a également enregistré une croissance remarquable passant de 312 mille en 2000 à 500 mille en 2009.

On estime que les coûts totaux qui produisent les accidents de la circulation au Mexique surpassent 110 milliards de pesos mexicains chaque année (c'est-à-dire le 1,3% du Produit Intérieur Brut). De ces coûts, le 50% sont coûts d'hospitalisation et les services médicaux pour soigner les blessés, le 40% du coût estimatif de ce que la société manque à gagner dû à la perte de vies qui ont été dans leur âge productif et le 10% restant sont les coûts directs des accidents et des piétons impliqués.

Sur les 20 mille morts enregistrés en 2009, le 78,9% étaient du genre masculin. En ce qui concerne les groupes d'âge, de 5 à 24 ans est la principale cause de décès et de 25 à 44 ans est la deuxième cause. En termes de nombre total de morts, la tranche d'âge 5 à 14 ans accumulé 5,6% du total, de 15 à 24 ans 22,8%, de 25 à 34 ans 20,2%, de 35 à 44 ans 15,3%; on accumulé de 5 à 44 ans le 63,9% des décès dans des accidents de la circulation. Il y a aussi des différences remarquables au niveau régional en termes de fréquence, puisque dix des 32 Etats du pays concentrent 55 % de tous les accidents. En ce qui concerne à la mortalité des piétons blessés par des véhicules à moteur on a été obtenu en 2009 un taux national de environ 5 décès par chaque 100 mille habitants.

Ensuite on présent les plans et les approches stratégiques suivis par la SS et la SCT. Les plans et les approches stratégiques de la SS sont contenus dans le Programme Spécifique d'Action 2007-2012 de Sécurité Routière (PROSEV) [SS, 2008] et celui de la SCT dans le Programme de Sécurité Routière (PSV) de la SCT [SCT, 2010a].

2. LES PLANS ET LES APPROCHES STRATÉGIQUES

2.1. Secrétariat de Santé

2.1.1 Antécédents

Parmi les principaux problèmes liés à la présence d'accidents de la circulation et qui compliquent leur prévention et réduction se trouvent : 1) un cadre juridique inadéquat, 2) les défauts de surveillance, de contrôle et de accomplissement de normes, 3) La insuffisance de surveillance et contrôle épidémiologique des accidents, 4) L'absence de mécanismes efficaces de coordination, 5) Le manque de compétences, 6) Les voies inadéquates et le mauvaise utilisation des véhicules; 7) Le manque de ressources et de l'équipement et, 8) L'insuffisance des ressources humaines pour les soins aux victimes.

Dans le cas de la prévention des accidents de la circulation, le cadre conceptuel que le PROSEV soutient est le "modèle systémique", qui essaye à identifier et corriger les principales sources d'erreur ou les déficiences de dessin qui contribuent aux collisions causant des blessures mortelles ou graves ainsi que d'atténuer la gravité et les conséquences avec les mesures suivantes: 1) Réduire l'exposition aux risques, 2) Prévenir que les accidents de la circulation se produisent, 3) Réduire la gravité des traumatismes en cas d'une collision, 4) Atténuer les conséquences des traumatismes par une meilleure prise en charge après la collision. Le défi est de parvenir à une réduction significative des années de vie perdues, en réduisant les coûts des soins de santé et, surtout, de parvenir à un environnement social où les Mexicains peuvent vivre en sécurité et en bonne santé. Ensuite les éléments clés de PROSEV sont décrits.

2.1.2 Mission

Réduire la mortalité que produisent les accidents de transit de véhicule à moteur sur la des connaissance scientifique et technique, avec la coordination d'actions de rectorat dans les domaines de promotion de la sécurité routière, de prévention de risques et des soins médicaux opportune et de qualité.

2.1.3 Vision

Pour 2012 le programme aura contribué à réduire les accidents de circulation en renforçant une culture de la sécurité routière dans la société mexicaine, avec des citoyens conscients que leur mode de vie quotidienne peuvent aider à réduire sensiblement les facteurs de risque associés avec les accidents de circulation, en étendant l'occasion et la qualité en temps opportun des soins aux victimes, en sauvant des vies et en améliorant ainsi la qualité de vie des Mexicains qui vivront dans un environnement plus sûr et sain. Les principaux facteurs de risque identifiés sont : 1) la formation et l'évaluation déficiente de conducteurs ; 2) les insuffisances dans l'émission de permis de conduire ; 3) la consommation de alcool et drogues entre les conducteurs ; 4) le excès de vitesse ; 5) la non utilisation de dispositifs de sécurité ; 6) la absence de révision technique véhicules ; et 7) la manque de sécurité routière dans des projets d'infrastructure.

2.1.4 Objectif général et objectifs spécifiques

Dans une concordance avec le Programme du Secteur de la Santé 2007-2012 (PROSESA), le PROSEV établit comme objectif général réduire 15% le nombre de décès causées par des accidents de la circulation des véhicules à moteur dans la population de 15 à 29 ans d'âge, par la promotion de la sécurité routière, la prévention des accidents et l'amélioration des soins pour les victimes.

Les objectifs spécifiques sont:

- Objectif 1. Fortifier et moderniser le cadre juridique et régulateur.
- Objectif 2. Renforcer et intégrer les actions de promotion de la sécurité routière et de prévention d'accidents.
- Objectif 3. Améliorer l'occasion et la qualité en attention aux victimes.

2.1.5 Stratégies et lignes d'action

Dans le Tableau 1 on montre les stratégies et les lignes d'action du PROSEV. Le responsable de mener à bien le programme est le Centre National pour la Prévention d'Accidents (CENAPRA). Celui-ci est l'unité administrative du SS responsable de diriger la

politique nationale en matière de prévention de lésions provoquées par des accidents ; gérer les actions nécessaires devant les instances publiques, privées, sociales impliquées dans le sujet d'accidents ; coordonner l'action des Conseils Régionales pour la Prévention d'Accidents (COEPRAS) dans les états ; et mettre en oeuvre les stratégies et les actions avec tendance à diminuer la morbidité et la mortalité produites par les accidents, au bénéfice de la population mexicaine.

Aussi il y a une influence dans l'exécution d'actions de l'Initiative Mexicaine de Sécurité de la Voie (IMESEVI), la quelle se intégrole comme le véhicule pour la mise en oeuvre de certaines stratégies posées dans le PROSEV, ce qui permet de disposer de l'évidence scientifique, à partir de la conception, la formation, la mise en oeuvre, le contrôle et l'évaluation, d'interventions à succès qui peuvent répliquer dans le pays. L'IMESEVI est un programme multisectoriel, où on conjugue les efforts du CENAPRA de la SS, de l'Organisation Panaméricaine de la Santé (OPS) et des Gouvernements des États avec la Société Civile. Son propos est d'engendrer des synergies entre les organismes insérés et la société civile, pour développer, promouvoir et mettre en pratique des politiques et des actions publiques multisectorielles et intégrales de prévention, qui améliorent la culture de la sécurité routière et réduisent les lésions, l'invalidité et les décès causés par les accidents de circulation.

2.1.6 Cadre institutionnel

La formulation des stratégies est dans plein accomplissement de ce qui établit la Constitution Politique des Etats-Unis Mexicains dans son Article 4° et la Loi Générale de Santé dans son Article 27. Le Plan National de Développement 2007-2012 (PND) établit dans son Objectif 4 : «Améliorer les conditions de santé de la population au moyen la prévention opportune et adéquate» et dans l'Objectif 5 : «Offrir des services de santé efficaces, avec qualité, bon soin et sécurité pour le patient». De telle sorte que le PND est lié avec le PROSEV au moyen la Stratégie 4.1 référant au raffermissement des actions promotion, de travail communautaire et du développement d'actions de vérification et d'autorisations, en coordination avec les instances responsables, pour protéger à la population de risques à la santé. Par ailleurs, le PROSEV fait partie avec l'Objectif 12, qui se réfère à promouvoir l'éducation intégrale des personnes dans tout le système éducatif, en participant, conformément à la Stratégie 12.9, dans la réalisation systématique d'ateliers de prévention de conduites de risque pour les étudiants d'éducation secondaire et moyenne supérieure et ainsi fortifier l'éducation précoce pour prévenir et pour abattre les conduites de risque, à travers un lien intersectoriel étroit.

La sustentation du PROSEV se base sur le Programme Sectoriel de Santé 2007-2012 (PROSESA), lequel établit 5 objectifs, dont l'Objectif 1 pose : « Améliorer les conditions de santé de la population ». Le PROSEV contribuera spécifiquement à l'accomplissement de l'Objectif 1.7 : « Réduire 15% le nombre de décès causés par des accidents de circulation de véhicules à moteur dans la population de 15 à 29 ans d'âge ». Pour atteindre cet objectif le PROSEV suivra les stratégies qu'indique le PROSESA, particulièrement la Stratégie 2 : « Fortifier et intégrer les actions de promotion de la santé et la prévention et le contrôle de maladies », au moyen la Ligne d'Action 2.14 « Promouvoir des mesures de promotion d'une voirie sûre qu'évitent des lésions non intentionnelles et des invalidités ».

Tableau 1. Stratégies et lignes d'action du PROSEV

	STRATEGIES	LIGNE D'ACTION
1	Renouveler et rendre plus efficace le cadre normatif en matière de prévention d'accidents de circulation	Promouvoir la promulgation lois et règlements fédéraux et régionaux, en matière de circulation, transport et voirie
		Participer à l'élaboration de la Norme Officielle Mexicaine pour l'usage de cinégraphes (radars de vitesse)
		Participer à l'élaboration de la Norme Officielle Mexicaine pour l'usage d'alcoomètres
		Promouvoir dans les législations régionales de circulation le caractère obligatoire de l'assurance de dommages contre des tiers
2	Fortifier la surveillance, le contrôle et l'accomplissement de normes en vigueur	Élaborer la réglementation pour la réalisation de tests psychophysiques de délivrer des licences et des permis de conduire
		Évaluer la structure, les processus et les résultats des Centres Régulateurs pour les soins Pré hospitaliers d'Urgence Médicales dans les états du pays
		Vérifier et certifier aux unités mobiles urgences et soins intensifs dans ses trois modalités
3	Fournir l'accès à information fiable et opportune ainsi que le développement d'indicateurs des accidents	Encourager la création d'Observatoires Régionaux de Sécurité Routière
		Publier des documents de formation, de recherche scientifique et technique en matière de la sécurité routière
		Documenter l'analyse spatiale de la présence d'accidents de circulation au moyen de publications cartographiques
4	Promouvoir la coordination intergouvernementale, intersectorielle et internationale pour rendre plus effectifs les processus de prévention d'accidents de circulation	Réactiver les activités du Conseil National pour la Prévention d'Accidents
		Promouvoir la création d'une Commission Intersectorielle de Sécurité Routière dans chaque état du pays
		Inclure les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et la société civile dans les activités du CENAPRED et du Programme de Sécurité routière (PROSEV)
		Augmenter l'échange d'informations et le nombre de projets conjoints avec des organismes internationaux et les institutions nationales et étrangères
5	Promouvoir la promotion de la sécurité routière et la prévention d'accidents pour la construction d'une nouvelle culture qui favorise la réduction des facteurs risque	Incorporer le contenu de la sécurité routière dans le système éducatif formel
		Encourager l'action communautaire pour le développement d'environnements sains
		Former des entraîneurs en prévention d'accidents
		Effectuer des campagnes de communication sociale en matière de sécurité routière pour augmenter l'utilisation de systèmes de sécurité et améliorer la conduite dans la voie
6	Attention opportune à des victimes	Promouvoir l'installation d'un Congrès Régulateur d'Urgences Médicales par chaque état du pays
		Régionaliser les services d'urgences par niveau d'attention
		Promouvoir le nombre téléphonique unique pour l'attention d'urgences médicales
7	Formation et entraînement	Professionaliser aux Technicien d'Urgences Médicales
		Promouvoir l'utilisation de guides de pratique et les protocoles d'attention médicale
		Incorporer des programmes de qualité dans la formation académique de professionnels, techniques et des citoyens

2.2. Secrétariat de Communications et Transports

2.2.1 Antécédents

On estime que la population avec des possibilités de conduire (15 à 64 ans) croîtra en moyenne 29% entre 2000 et 2015, jusqu'à arriver à concentrer environ 68% de la

population totale à la fin de la période. La flotte de véhicules à moteur enregistrés en circulation en 2009 a dépassé pratiquement les 30 millions, en doublant le niveau enregistré en 1998. La distribution des véhicules est de : 66,1% d'automobiles, 29,5% de camions de marchandises, 3,3% de motocyclettes et 1,1% d'autobus de passagers. Pendant les dernières 10 années, les automobiles et les camions de marchandises ont crû 93%, avec un accroissement annuel de 7,5%, tandis que les motocyclettes ont augmenté presque de 300% avec un rythme de croissance annuelle de 17%. L'âge moyen de la flotte de véhicules est de 14,3 années.

Le Réseau Routière National du Mexique est divisé en le Réseau Rural (qui inclut les brèches améliorées et les chemins ruraux) avec 237.726 km, le Réseau Secondaire (formée par 31 réseaux des états) avec 73.874 km et le Réseau Fédéral (autoroutes et routes nationales) avec 48.475 km. Le taux de croissance annuelle dans l'infrastructure routière a été de 1%, étant le Réseau Rural celle qui a présenté la plus grande croissance annuelle (2,3%), en passant de 236 mille à 238 mille km. Dans le période 2002-2007 le Réseau Fédéral de péage a crû 2% (de 7 mille à 7,8 mille km), par contre le Réseau Fédéral sans péage a eu une réduction dû au changement de juridiction provoqué par la croissance des zones urbaines dans le pays.

L'Institut Mexicain du Transport (IMT) a reporté dans son Annuaire Statistique d'Accidents que pendant 2008 se sont produits dans le réseau surveillé par la Police Fédéral (PF), environ de 55.687 km de longueur et qu'il inclut principalement au Réseau Fédéral : 30.551 accidents ; 33.580 blessés ; et 5.398 morts ; le coût par des dommages matériels a été de 135,973 de millions de dollar américains, tandis que le coût total de ces accidents a été de 2.455 milliards de dollar américains (considérant une parité de 11 pesos mexicains par dollar américain, et coûts unitaires moyenne par blessé et mort, de 12 mille et 400 mille dollars américains, respectivement). De la même manière, se sont trouvés 45.502 véhicules impliqués (1,53 participants par accident) et 849 piétons.

Les plus grands pourcentages d'accidents produits dans le réseau surveillé par la PF sont imputés aux conducteurs par vitesse excessive (39%) ; par invasion de la voie (9,4%) ; par imprudence ou intention (5,9%) et pour conduire sous état d'ébriété (1,4%). Il faut mentionner que le pourcentage attribué à la conduite sous l'influence de l'alcool ne représente pas le chiffre réel, dû au fait que il est commun que dans la majorité des cas cette cause ne soit pas enregistrée dans le rapport d'accident. La cause la plus commune que faite allusion à la route est le pavement mouillé et glissant, avec le 8,6 et 6,5%, respectivement ; tant qu'aux agents naturels, la pluie avec 7,1% ; et au véhicule, par la faille dans les pneus (2,1%). En général, les types les plus communs d'accidents correspondent à « sortie de route » avec 34,8% ; suivi par « choc latéral », « choc par arrière », « choc frontal » et « choc contre objet fixe », avec 16,4%, 13,9%, 7,6% et 7,4%, respectivement.

Le programme de Sécurité Routière de la SCT est structuré en accord avec les cinq rubriques suivantes : 1) L'usagers de la voie; 2) La flotte de véhicules; 3) L'infrastructure routière; 4) Le cadre juridique et institutionnel et l'accomplissement de la réglementation; et 5) La coopération institutionnelle. On peut remarquer que les stratégies et les lignes d'action relatives aux "usagers de la voie", "flotte de véhicules" et "cadre juridique et institutionnel et l'accomplissement de la réglementation", sont conceptualisées pour être mis en pratique dans tout le pays; tandis que les relatives à "l'infrastructure routière" correspondent uniquement à le Réseau Fédérale, en pensant que les actions qui prennent à un niveau Fédéral se trouvent reflétées dans l'enceinte régional et municipale. Ensuite les éléments fondamentaux de ce programme sont décrits.

2.2.2 Mission

Développer des actions pour prévoir et diminuer le nombre d'accidents de circulation ainsi que ses conséquences dans les voies nationales et particulièrement dans les Routes Fédérales, avec la participation des secteurs public et privé et de la société civile.

2.2.3 Vision

Pour l'année 2020, disposer le cadre juridique, la structure institutionnelle et les mécanismes de coordination et gestion qui garantissent la sécurité des usagers du réseau routier rural et urbain.

2.2.4 Objectif général et objectifs spécifiques

L'objectif général du Programme de Sécurité Routière de la SCT est « Pour le 2020 d'obtenir que le nombre de morts dans des accidents de circulation n'est pas plus grand à 15 mille par année et que le nombre de blessés n'est pas plus grand à 300 mille par année, au moyen de l'établissement d'actions en accord avec les meilleures pratiques et les standards internationaux, en utilisant une analyse à des résultats qui permet l'évaluation permanente des actions spécifiques mises en œuvre ».

Ses objectifs stratégiques sont :

- Objectif 1. Améliorer l'utilisation adéquate du réseau routier rural et urbain de la part des usagers.
- Objectif 2. Encourager une Infrastructure Routière qui maintient un niveau de service qui permet la circulation et la mobilité sûre.
- Objectif 3. Améliorer la sécurité de la flotte de véhicules.
- Objectif 4. Pousser un cadre juridique et institutionnel qui rend propice une exploitation plus sûre, et obtenir son application effective.
- Objectif 5. Promouvoir la coopération institutionnelle des différents secteurs de gouvernement et de la société dans son ensemble.

2.2.5 Stratégies et lignes d'action

Le Tableau 2 résume la structure du Programme de Sécurité Routière de la SCT en ce qui concerne à ses stratégies, à lignes d'action et à actions. Le responsable de mener à bien le programme est la SCT, en gérant la collaboration des gouvernements Fédéral, Régionales et Municipal, et l'appui d'entreprises privées et organismes non gouvernementaux.

2.2.6 Cadre institutionnel

Le Programme Sectoriel Communications et Transports 2007-2012 constitue pour la SCT l'instrument directeur de ses actions dans le délai moyen. Il est pour cela qu'en ayant comme point de départ la Vision Mexique 2030, le PND et les résultats d'une ample consultation avec des acteurs significatifs du secteur qui ont apporté des éléments de diagnostic et d'action, le Programme Sectoriel de Communications et les Transports 2007-2012 se structure autour de quatre objectifs sectoriels :

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
1	Usagers de la Voie	1.1 Instruire, prendre conscience et promouvoir des habitudes entre ce qui est enseignants et la population scolaire (préscolaire, élémentaire, secondaire, etc.) dans des matières en rapport avec la prévention d'accidents, à travers les livres scolaires officiels du Secrétariat d'Éducation Publique (SEP) et les études déjà effectuées par le Secrétariat de Santé (SS) dans le sujet de la Sécurité Routière.	<p>1.1.1 Inclure le sujet de la Sécurité Routière de manière permanente dans des livres scolaires officiels</p> <p>1.1.2 Former au personnel enseignant en matière de Sécurité Routière</p> <p>1.1.3 Inclure des activités d'éducation relative à la voie publique pour les différents niveaux éducatifs</p>
		1.2 Incorporer à la société civile, à l'initiative privée et les institutions régionales, dans l'exécution d'actions intégrales orientées à la prévention des accidents de circulation.	<p>1.2.1 Encourager des campagnes publicitaires dans les moyens de diffusion massive comme la radio et la télévision, afin de favoriser l'Éducation Routière et prendre conscience aux usagers des voies par rapport au respect aux limites d'alcoolémie, à la signalisation, le piéton et le cycliste, ainsi que l'accomplissement de limites de vitesse, faisant emphase dans des fins de semaine et des périodes de vacances.</p> <p>1.2.2 Encourager des campagnes publicitaires dans les moyens de diffusion massive comme la radio et la télévision, afin de favoriser l'utilisation des dispositifs de sécurité entre les usagers (ceintures de sécurité, sièges pour enfants et casques de sécurité pour les deux-roues)</p>
		1.3 Améliorer le système de formation et de mise à jour des conducteurs particuliers et professionnels (compris les motocyclistes) en fonction du permis de conduire.	<p>1.3.1 Introduction de l'obligation de réussir une formation théorique et pratique préalable de qualification selon le type de permis de conduire dans une école certifiée, pour obtenir (conducteurs particuliers et professionnels) et le renouveler (conducteurs particuliers) ou contreseing (conducteurs professionnels) les permis de conduire.</p> <p>1.3.2 Réviser et mettre à jour le contenu des cours requis dans la délivrance et le renouvellement ou contreseing le permis de conduire.</p> <p>1.3.3 La mise en œuvre d'un système de certification d'écoles qui offrent des cours de formation avant pour obtenir et renouveler ou contreseing les permis de conduire..</p>
		1.4 Améliorer les conditions pour l'obtention du permis de conduire.	<p>1.4.1 Introduction au niveau national de l'essai théorique sur l'ordinateur pour obtenir les permis de conduire.</p> <p>1.4.2 Introduction d'une réglementation nationale pour les examens psychophysiques pour la délivrance des permis de conduire.</p> <p>1.4.3 Établir des critères et la mise en œuvre pour les autorisations de conducteurs inexpérimentés (ex. âge minimal de 18 ans, limitation à la conduite nocturne ou la conduire accompagné d'un conducteur adulte pendant la première année, les exigences pour les motards débutants).</p> <p>1.4.4 Établir des critères et la mise en œuvre pour conserver le permis de conduire aux conducteurs plus grands de 70 ans, au moyen d'examens des conditions physiques et compétences chaque deux ans.</p>
		1.5 Mettre en œuvre le système de points pour les conducteurs au niveau national.	<p>1.5.1 Développer le système de points pour la délivrance des permis de conduire.</p> <p>1.5.2 Développer une campagne pour la mise en œuvre du système de points au niveau national.</p>

(Suite)

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
1	Usagers de la Voie	1.6 Effectuer des actions pour la prendre conscience et la formation des professionnels du Secteur Transport en matière de la Sécurité Routière.	<p>1.6.1 Activités de prendre conscience, de formation et de mise à jour aux professionnels du Secteur Transport en matière de la Sécurité Routière.</p> <p>1.6.2 Promotion de l'usage obligatoire du ceinture de sécurité entre les conducteurs professionnels.</p> <p>1.6.3 Promotion de l'aptitude psychophysique des conducteurs professionnels.</p> <p>1.6.4 Contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.</p> <p>1.6.5 Mise en œuvre d'un programme de prévention d'accidents de la route dans les entreprises.</p> <p>1.6.6 Encourager le retrait de l'activité pour les conducteurs professionnels de plus de 70 ans, par une requête de la part de la SCT aux entreprises de transporteurs.</p> <p>1.6.7 Renforcer à 20 % l'inspection et la supervision à des entreprises de transporteurs en matière de la Sécurité Routière, à travers de la DGAF.</p>
		1.7 L'amélioration des soins et secours aux victimes d'accidents de la route et de leurs familles.	<p>1.7.1 Établir un Système Intégral avec une couverture nationale d'Attention d'Émergences effectif pour diminuer le temps de réponse pour arriver au lieu du accident et l'attention aux victimes.</p> <p>1.7.2 Élan et de promotion de l'utilisation du numéro d'urgence homologué au niveau national (066).</p> <p>1.7.3 Mise en œuvre d'un programme d'assistance légale et psychologique aux victimes et leurs parents des victimes d'accidents de la route.</p>
		1.8 Étendre les programmes prévention et traitement l'alcoolisme, toxicomanie du Secteur Santé aux routes, ainsi les programmes de surveillance de fatigue et examens médicaux psychophysiques de la SCT aux municipalités et régionaux.	<p>1.8.1 Réaliser opérants d'alcoolémie et de toxicomanie de forme aléatoire sur les routes en profitant de l'expérience du SS.</p> <p>1.8.2 Réaliser opérants de fatigue et d'examens médicaux psychophysiques de forme aléatoire dans les zones urbaines et suburbaines, en s'appuyant sur l'expérience de la DGPMPT de la SCT.</p>
2	Infrastructure Routière	2.1 Élaboration et mise à jour de la Réglementation pour l'amélioration de la Sécurité Routière.	<p>2.1.1 Réviser et mettre à jour la Guide de Conception Géométrique des Routes.</p> <p>2.1.2 Réviser et mettre à jour la Guide de Signalisation et dispositifs pour le contrôle de la circulation.</p> <p>2.1.3 Générer la Guide de Sécurité Routière de la SCT.</p> <p>2.1.4 Inclure dans la Réglementation pour le transport de la SCT le processus d'audits de sécurité routière.</p>
		2.2 Former au personnel du Secteur Transport (SCT, CAPUFE, les concessionnaires de routes de péage, etc.) dans le thème des audits de sécurité routière.	<p>2.2.1 Réviser et mettre à jour les contenus académiques des cours de formation d'auditeurs de Sécurité Routière.</p> <p>2.2.2 Donner des cours de formation pour les auditeurs de sécurité routière.</p>
		2.3 Réalisation d'Audits de Sécurité Routière aux phases projet et avant ouverture de la route, vise à réduire le risque des usagers de la voie et ainsi pour éviter ou mitiger de possibles accidents.	<p>2.3.1 Mise en œuvre des audits de sécurité routière au projet constructif d'importantes routes à construire.</p> <p>2.3.2 Mise en œuvre des audits de sécurité routière pour les projets construits avant l'ouverture à la circulation.</p> <p>2.3.3 Mise en œuvre des audits de sécurité routière aux routes en service (ou d'inspection).</p>

(Suite)

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
2	Infrastructure Routière	2.4 Mettre en œuvre le processus d'audits de sécurité routière pour les routes en exploitation, selon la méthode traditionnelle de l'audit et / ou la méthodologie du IRAP (International Road Assessment Programme) [IRAP, 2010].	2.4.1 Appliquer pendant 2010 la méthodologie IRAP à la partie mexicaine du Coureur Pacifique du Projet Méso-américain (Puebla – Coatzacoalcos – Ocozocoautla – Arriaga – Cd. Hidalgo). 2.4.2 Appliquer de 2010 à 2012 la méthodologie IRAP au Réseau Fédéral principal.
		2.5 Renouveler les limites maximales de vitesse sur les routes.	2.5.1 Renouveler les limites de vitesse des autoroutes, routes et zones urbaines/suburbaines, à 110 km/h, 90 km/h et 50 km/h, respectivement. 2.5.2 Renouveler la limite maximale de vitesse pour les véhicules de charge et de tourisme à 90 km/h sur les autoroutes, en laissant la même limite que pour les véhicules légers (automobiles) sur les routes et les zones urbaines / suburbaines, à l'exception des véhicules transportant des marchandises matières et déchets dangereux. 2.5.3 Renouveler les limites maximales de vitesse sur les autoroutes, les routes et les zones urbaines / suburbaines pour les véhicules de charge de long parcours qui transportent des matériels et des déchets dangereux, à 65 km/h, 50 km/h et 40 km/h, respectivement.
		2.6 Continuer avec les initiatives de la SCT pour la mise en œuvre de technologies ITS dans le Réseau Routier Fédéral	2.6.1 Exécuter un Plan National de mise en œuvre des ITS (SCT, 2010b), qui considère des technologies comme : systèmes de messages variables, kiosques, téléphones d'urgence, chambres de monitorat, centres de gestion locaux, etc. 2.6.2 Mettre en œuvre du Système de Gestion d'Incidences qui sont produit dans le Réseau Routier Fédéral.
		2.7 Fournir une information à l'usager de la voie sur les incidents qui se produisent dans le Réseau Routier Fédéral.	2.7.1 Augmenter la couverture d'information mise à jour sur les conditions opérationnelles (accidents de la circulation, vitesses, conditions météorologiques, zones de congestion routière, zones de chantier, mauvais état des routes, etc.) du Réseau Routier Fédéral par l'intermédiaire d'Internet. 2.7.2 Mettre en place des postes de radio pour l'émission des incidents qui se produisent avant et pendant le voyage, dans le Réseau Routier la Fédéral.
		2.8 Promotion de l'accomplissement de la réglementation en matière de signalisation et d'information dans des chantiers routières.	2.8.1 Effectuer des actions pour assurer l'accomplissement de la réglementation en matière de signalisation dans des zones de chantier. 2.8.2 Inclure dans les contrats de chantier de la route que les entreprises constructrices payent une assurance qui couvre adéquatement la sinistralité dans des zones de chantier.
		2.9 Renforcer le système de poste de contrôle de poids et les dimensions des poids lourds dans le Réseau Routier Fédéral.	2.9.1 Augmenter le nombre de vérifications de poids et de dimensions sur une route. 2.9.2 Mettre en place la vérification d'excès de poids au moyen des postes mobiles dans le Réseau Routier Fédéral
		2.10 Entretien des chaussées et les structures du Réseau Routier Fédéral.	2.10.1 Donner une maintenance aux chaussée bitumeuse du Réseau Routier Fédéral avec un état superficiel déficient à cause de la circulation, des agents naturels et des conditions du terrain, afin de donner une meilleure uniformité et une friction superficielle; selon les critères utilisés par le Système de Gestion de l'Entretien Routier HDM-4 [World Bank's Transportation Department, 2008]. 2.10.2 Donner une maintenance aux ponts et les structures du Réseau Routier Fédéral, en accord avec le Programme Intégral de Sécurité pour Ponts [SCT, 2010c].

(Suite)

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
2	Infrastructure Routière	2.9 Renforcer le système de poste de contrôle de poids et les dimensions des poids lourds dans le Réseau Routier Fédéral.	2.9.1 Augmenter le nombre de vérifications de poids et de dimensions sur une route. 2.9.2 Mettre en place la vérification d'excès de poids au moyen des postes mobiles dans le Réseau Routier Fédéral
		2.10 Entretien des chaussées et les structures du Réseau Routier Fédéral.	2.10.1 Donner une maintenance aux chaussées bitumeuses du Réseau Routier Fédéral avec un état superficiel déficient à cause de la circulation, des agents naturels et des conditions du terrain, afin de donner une meilleure uniformité et une friction superficielle; selon les critères utilisés par le Système de Gestion de l'Entretien Routier HDM-4 [World Bank's Transportation Department, 2008]. 2.10.2 Donner une maintenance aux ponts et les structures du Réseau Routier Fédéral, en accord avec le Programme Intégral de Sécurité pour Ponts [SCT, 2010c].
		2.11 Réduire, dans le Réseau Routier Fédéral, les zones de conflit potentiel et les obstacles ou les éléments de l'infrastructure qui pourraient produire des accidents.	2.11.1 Éliminer des éléments potentiellement dangereux de l'infrastructure, situés principalement dans les intersections, carrefours et zones latérales. 2.11.2 Nivelier les pentes en bord des routes et protéger les ponceaux
		2.12 Assurer la maintenance appropriée de la signalisation horizontale et verticale, les systèmes de contention, etc.	2.12.1 Continuer avec le Sous-programme de Entretien de signalisation à charge de la DGCC.
		2.13 Mettre en oeuvre les mesures d'amélioration dans les points noirs avec un taux élevé d'accidents, au moyen des méthodologies de Sécurité Routière appliquées au Mexique et dans d'autres pays..	2.13.1 Continuer avec la mise en oeuvre du Programme d'Attention des points noirs de conflit.
		2.14 Modernisation du Réseau Routier Fédéral.	2.14.1 Exécuter le Programme de mise en oeuvre d'Axes Routiers et de <i>By pass</i> routiers. 2.14.2 Développer et mettre en application un programme d'hôtels intégraux de repos et de services.
		2.15 Adaptation du Réseau Routier Fédéral pour des piétons, des cyclistes et des motocyclistes.	2.15.1 Développer et mettre en oeuvre un programme d'amélioration du Réseau Routier Fédéral pour la circulation sûre des piétons (ex. passages, trottoirs, îlots et médianes de refuge pour piétons, arrêts de bus du transport public, etc.). 2.15.2 Développer et mettre en application un programme d'amélioration du Réseau Routier Fédéral pour la circulation sûre des deux-roues dans les zones urbaines et suburbaines (ex. des voies pour la circulation séparée de cyclistes par rapport au reste du transit, etc.).
3	Flotte de véhicules	3.1 Mettre en oeuvre des programmes de révision physique et mécanique pour la flotte de véhicules.	3.1.1 Mettre en vigueur la norme pour la révision des conditions physiques et mécaniques des véhicules (NOM 031). 3.1.2 La création du réseau de centres certifiés pour la vérification des conditions physiques et mécaniques des véhicules dans le pays. 3.1.3 Mettre en oeuvre la vérification physique et mécanique annuelle pour tous les véhicules.

(Suite)

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
3	Flotte de véhicules	<p>3.2 Améliorer les schémas opérationnels pour le renouvellement de la flotte de véhicules du Service public fédéral de charge et de tourisme (tout véhicule âgé de plus de 10 ans d'antiquité).</p> <p>3.3 Mettre en œuvre de dispositifs de sécurité dans les véhicules.</p>	<p>3.2.1 Renforcer le Programme de Rénovation des Véhicules (vieux véhicules) au moyen de meilleurs mécanismes financement et de stimulation fiscale.</p> <p>3.2.2 Promouvoir le Programme de Renouvellement des Véhicules (vieux véhicules) dans les chambres et les associations de transporteurs.</p> <p>3.3.1 Encourager l'installation de gouverneurs de vitesse et tachygraphes digitaux et analogiques pour véhicules de Service public fédéral (charge et tourisme).</p> <p>3.3.2 Mettre en œuvre de la signalisation du contour des véhicules de charge avec matériel réfléchissant pour améliorer la visibilité et la sécurité de tiers.</p> <p>3.3.3 Mettre en application de dispositifs de signalisation avec propriétés catadioptriques pour les bicyclettes, ainsi que lumières, miroirs et dispositifs de signalisation pour motocyclettes</p>
4	Le Cadre Juridique et institutionnel et l'accomplissement de la Réglementation	<p>4.1 Réformes pour fortifier la structure institutionnelle pour l'amélioration de la sécurité routière, ainsi que l'élan aux réformes additionnelles légales requises.</p> <p>4.2 Renforcer la surveillance et le contrôle pour l'application effective des règlements.</p>	<p>4.1.1 Promulguer la Loi de Mobilité et Sécurité Routière, qui fait place à la création d'un Conseil Général de la Sécurité Routière et un nouvel Organisme Public décentralisé sectorisé dans SCT qui coordonne les actions et les programmes en matière de sécurité routière, ainsi qu'aux protocoles de coordination pour promouvoir et instrumenter les politiques nationales de Sécurité routière.</p> <p>4.1.2 Élan des réformes réglementaires nécessaires (ex. permis de conduire par des points, nouvelles limites de vitesse, réglementation pour l'amélioration de l'infrastructure, NOM031, fatigue au volant, essai théorique par ordinateur pour l'obtention de permis de conduire, communications consacrées de courte portée pour technologies ITS, introduction d'incitations fiscales, sanctions aux entreprises avec une basse performance dans la sécurité routière).</p> <p>4.1.3 Promotion de réformes au Code Pénal (ex. sanctions plus sérieux pour niveaux concrets d'alcool, excès de vitesse, présence de stupéfiants, infractions aux permis).</p> <p>4.1.4 Avoir un Cadre Régulateur pour enregistrer excès de vitesse et les surchargés et les dimensions par l'utilisation de technologies ITS.</p> <p>4.1.5 Promouvoir dans les législations régionales et fédérales de la circulation le caractère obligatoire de l'assurance de dommages contre des tiers.</p> <p>4.2.1 Attention d'appels d'urgence de la part de la Police Fédérale.</p> <p>4.2.2 Accroissement des heures effectives de surveillance</p> <p>4.2.3 Renforcer les opérants de la Police Fédérale (« Le Gentilhomme de la route », « Antialcoolique », « Lynx », « Carrousel », « Ceinture », « Radar », « Semaine Sainte », « Noël et Nouvelle Année » et « Vacances d'été »).</p> <p>4.2.4 Renforcer les opérationnels spécifiques pour le Secteur du Transport Professionnel (« Accomplissement de la condition de porter la licence de conduite en ordre », « 30 Delta », « Contrôle de Poids et Dimensions », etc.).</p> <p>4.2.5 Mise en œuvre d'un réseau de radars pour la surveillance et le contrôle automatisé de vitesses dans le Réseau Routier Fédéral.</p> <p>4.2.6 Pousser le contrôle de véhicules avec un séjour illégal dans le pays.</p>

(Suite)

Tableau 2. Stratégies, lignes d'action et actions du Programme Sécurité Routière de la SCT

	STRATÉGIES	LIGNES D'ACTION	ACTIONS
5	Coopération Institutionnelle	5.1 La création du Conseil Général de la Sécurité routière et de l'Organisme Public responsable de la Sécurité routière dans le pays.	5.1.1 Créer le Conseil Général de la Sécurité routière qui dispose de la participation des trois niveaux de gouvernement, la police et les usagers des routes. 5.1.2 La création d'un nouvel Organisme Public responsable de la Sécurité routière dans le pays.
5.2 L'incorporation des intérêts de la Sécurité routière dans le développement des lois de la circulation, de normes techniques, de règlements et ses normes d'application pour la SCT, SS et PF, au moyen de la gestion du nouvel Organisme.		5.2.1 Gérer l'incorporation des intérêts de la Sécurité Routière dans le développement des lois de la circulation, de normes techniques, etc. 5.2.2 Promouvoir entre les états et les municipalités l'homologation des lois de la circulation, de normes techniques, etc.	
5.3 Établir un Observatoire de Sécurité Routière dans le Transport de Charge et de Passagers.		5.3.1 La création d'un Observatoire de Sécurité routière dans le Transport de Charge et de Passagers. 5.3.2 Établir des actions de collaboration entre l'Observatoire de Sécurité Routière et les dépendances et les organismes du Secteur Transport public et privé.	
5.4 Améliorer les systèmes de collecte de données, de traitement, d'analyse et de diffusion de l'information d'accidents routiers dans le réseau routier et urbain.		5.4.1 Mise en œuvre d'un programme informatique pour la capture en ligne des rapports d'accidents de la Police et la mise des bases de données correspondantes à la disposition des usagers autorisés avec un retard maximal de deux mois. 5.4.2 Donner un suivi de 30 jours aux blessés dans des accidents routiers. 5.4.3 Le développement de la coordination / relation entre différentes bases de données (hospitalières, policières, légistes, d'assurances, routières, etc..) avec le bût d'obtenir une information de plus qualité en matière de la Sécurité routière.	

- 1) Augmenter la couverture géographique et sociale de l'infrastructure ;
- 2) Améliorer sa qualité et efficience ;
- 3) Augmenter les niveaux de sécurité associés à l'infrastructure et les services du secteur, au moyen d'actions pour améliorer la qualification du facteur humain, l'infrastructure, les systèmes et équipements, ainsi que la supervision et la culture de sécurité, afin de prévoir la présence de d'illicites, accidents, pertes de vies humaines et matérielles dans le système communications et transports ; et
- 4) Transformer au pays une des principales plates-formes logistiques compétitives du monde.

Enfin, Programme National d'Infrastructure (PNI) 2007 - 2012, établit comme stratégie IV : « Améliorer l'état physique de l'infrastructure routière et réduire l'index d'accidents ». De même, il établit pour cela deux actions en particulier : d'abord réduire l'index d'accidents de 0,47 à 0,25 par chaque million véhicule - kilomètres ; et la deuxième, augmenter de 72% à 90% le réseau routier fédéral qui opère dans de bonnes conditions conformément à des standards internationaux. Ces actions devront être accomplies en 2012, puisque c'est la vision à long terme qui considère le PNI.

3. METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE

3.1. Secrétariat de Santé

De l'expérience apprise dans ces trois années que le PROSEV a commencé, ensuite les résultats compilés par l'IMESEVI se présentent. Cette partie du rapport est consacrée aux observations générales et particulières résultant tant de l'information qualitative comme quantitative sur les thèmes suivants : (a) l'usage de dispositifs de fixation chez des occupants de véhicules à moteur, (b) le contrôle de l'alcoolémie chez des conducteurs de véhicules à moteur, (c) l'usage de casques chez des motocyclistes, et (d) l'obtention de données sur des blessés et des victimes mortelles d'accidents relatifs à la voie publique à partir des ambulances, des cliniques et des Services Médicaux Légistes (SEMFOs).

3.1.1 L'usage de Dispositifs de Fixation en Conducteurs et Passagers de Véhicules à moteur

Pour déterminer l'usage de dispositifs de fixation une observation directe a été réalisée dans la voirie pendant les heures diurnes et dans des avenues avec un haut flux des véhicules. L'étude a eu des variations en fonction d'une série de variables qui se rattachent tant à la localité dans laquelle les données ont été obtenues comme avec caractéristiques des personnes, des apparences du véhicule et des conditions de la circulation routière.

À peu près 13 % des blessés par des accidents de la circulation apportaient mis la ceinture de sécurité, 22 % non et de 65 % il est ignoré; de la même manière 6 % des victimes mortelles avaient mise la ceinture de sécurité au moment de l'accident, alors que 21 % ne l'apportaient pas et de 73 % il est ignoré. Bien que peu de personnes ont admis qu'elles voyagent régulièrement sans utiliser la ceinture de sécurité, les données de cette recherche remarquent qu'autour de 50 % des occupants de véhicules n'utilisent pas la ceinture de sécurité et uniquement dans 2 % des véhicules qu'ils transportent des mineurs utilisent des dispositifs de rétention infantile.

Les probabilités que la ceinture de sécurité s'emploie varient de 70 % à la Ville de Mexico à 28 % à Monterrey. La probabilité que la ceinture de sécurité s'emploie est de 68 % pour les conducteurs, de 33 % pour les copilotes et de 5 % pour les passagers qui voyagent dans la partie arrière du véhicule; de plus les participants ont argué que si le conducteur ne l'utilise pas, en général non plus les passagers. Les données ont montré que les passagers d'automobiles et de camionnettes familiaires ont encore 15 % plus de probabilités que les passagers de taxis et les chauffeurs de camion de charge légère utilisent la ceinture de sécurité.

Par rapport aux dispositifs de rétention infantile, les résultats remarquent que son usage est plus grand chez les bébés, mais conformément l'enfant croît leur usage presque disparaît.

3.1.2 Le contrôle de l'alcoolémie chez des conducteurs de véhicules à moteur

Au Mexique, autour du 50 % des accidents de la circulation ils sont en rapport à la consommation d'alcool, alors que 60 % des morts occasionnées par des accidents de la circulation se produisent sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues. De plus, le 23 % des décès de conducteurs qui avaient bu un alcool arrive chez les jeunes personnes parmi 15 et 24 ans d'âge. En réponse à la gravité qui représente la conduite de conduire sous les effets de l'alcool, dans plusieurs villes du pays ont établies et légiféré des limites

d'alcoolémie pour les conducteurs: dans la Ville de Mexico de 0,04 g/dl, dans Monterrey et Guanajuato 0,08 g/dl et dans Guadalajara 0,10 g/dl.

De grandes différences entre des villes existent par rapport à la conduite sous l'influence d'alcool; par exemple dans la Ville de Mexico, cette conduite montre un patron plus extrême; la grande majorité des personnes (90 %) conduisent sans avoir bu rien d'un alcool, mais il y a 4 % qui excèdent la limite légale de 0,40 mg/l. Dans la ville de León, le pourcentage augmente à 32 % des conducteurs avec un résultat positif dans l'essai, mais très peu nombreux des (0,3 %) dépassent la limite légale.

Le nombre de personnes qui voyagent dans le véhicule est positivement en rapport avec la probabilité que le conducteur ait bu de l'alcool. Le nombre clef semble être trois personnes (c'est-à-dire, le conducteur plus deux passagers).

Les découvertes indiquent que le groupe de la population avec un plus grand risque est constitué par les hommes célibataires.

3.1.3 L'usage de casques chez des motocyclistes

Au Mexique on ne dispose pas de données officielles mises à jour ou de recherches qui mesurent les facteurs de risque associés avec les accidents des motocyclettes, ce pourquoi on a effectué l'étude de l'utilisation de casques dans des motocyclistes.

Par diverses raisons, l'usage de la motocyclette comme moyen de transport et comme un milieu de récréation a gagné popularité au Mexique. On a des registres qui indiquent que la flotte de motocyclettes de 2001 à 2006 a augmenté 84,6 %.

Selon des données du CENAPRA, au Mexique il existe 50% davantage de probabilité de souffrir un accident de la circulation si on circule en motocyclette qui en automobile. Les principaux facteurs de risque associés aux accidents des motocyclettes, sont l'âge des conducteurs, l'heure du jour et le jour de la semaine. La majorité des accidents de la circulation qui impliquent aux motocyclistes, arrivent dans des personnes qui ont entre 17 et 37 ans d'âge, entre les 12 de du jour et les 9 heure de la nuit (en atteignant son point maximal aux 15 heures), et dans les vendredis et samedis.

Cependant qui est obligatoire l'usage du casque pour les conducteurs de motocyclettes et leurs accompagnateurs, les données indiquent que la probabilité qu'un motocycliste use le casque est de 99 % dans la Ville de Mexico à 68 % à Guadalajara.

Il existe 87% de probabilité qu'une personne qui voyage seule en motocyclette utilise le casque de protection, tandis que cette probabilité diminue 25% dans des motocyclettes qui emmènent à un passager (62%). Quand le motocycliste transporte des passagers, il est probable que le conducteur cède son casque au passager étant un utilisateur casuel de la motocyclette et ne dispose pas son casque propre, c'est pour cette raison de l'utilisation de casques est considérablement moindre dans des motocyclettes avec des passagers.

3.1.4 Les blessés et des victimes mortelles des accidents de la circulation

Les résultats de l'obtention de données sur blessées et des victimes mortelles d'accidents de la circulation à partir d'ambulances, de cliniques et SEMEFOs remarquent que les personnes blessées qui rentrent aux salles d'urgences au Mexique ont quatre fois plus de probabilités de présenter des niveaux élevés d'alcool en sang et 2,5 davantage de

probabilités de reporter avoir consommé de l'alcool dans les six heures préalables à l'accident. Les données montrent qu'une de chaque cinq admissions aux salles d'urgences par des événements traumatiques, présente de l'alcool en sang ; 25% des hommes et 6% des femmes qui sont rentrées aux unités d'urgences, avaient bu de l'alcool dans les heures préalables.

3.2. Secrétariat de Communications et Transports

Les actions qui représentent les principaux transferts de la connaissance à la pratique dans le cadre de la SCT, sont :

Par rapport à l'Action 1.1.3 du Programme de Sécurité Routière de la SCT (Tableau 2), l'IMT a pris part pendant plusieurs années un exposé Science et Technologie, organisée par le Conseil Science et de la Technologie de l'État de Querétaro, avec un effort visant à la qualification en éducation routière pour enfants et adolescents, à travers la diffusion de matériel imprimé, la réalisation de dessins et jeux (comme le remplissage de mots croisés sur la sécurité routière), etc.

Par rapport aux Actions 1.2.1 et 1.2.2, en général on n'a pas effectué de campagnes publicitaires dans des moyens de diffusion massive, parce que cela est généralement très cher, toutefois, ont été élaboré des triptyques sur la prévention d'accidents à travers de la Direction Générale de Communication Sociale de la SCT, lesquels ont été diffusés dans des routes, des autoroutes, terminaux de bus de tourisme, etc. Aussi pendant 2010, on a entrepris une campagne publicitaire dans différents moyens, par le biais de l'alliance entre la SCT, CAPUFE et la Fondation Internationale de l'Automobile (FIA), appelée « Routes Sûres ». Cette campagne sera jetée à marcher à travers trois étapes :

- Une première étape, entre des fins d'août 2010 et principes de septembre, dans laquelle on effectue le lancement de la campagne, par le biais d'une conférence de presse dans l'autoroute México-Querétaro (Route 57), avec la participation de 300 importants hôtes presse et collaborateurs, en effectuant un simulacre avec des effets spéciaux et un repas à Tepozotlán pour presse et hôtes. On distribue articles promotionnels, comme « petits sacs à main attachées », porte-clés et autres articles, tous avec la légende « Routes Sûres ».
- La deuxième étape, pendant le mois d'octobre 2010, à travers laquelle on encourage une série de points que les usagers doivent prendre en considération avant de sortir à la route, compris dans une appelée Campagne de 10 : « Dix sur ton chemin », y compris : (I) L'usage de la ceinture de sécurité par tous les occupants, (II) Le respect aux limites de vitesse, (III) Le respect aux signalisations relatives à la circulation, (IV) Ne pas conduire fatigué, (V) Ne pas conduire sous des états altérés (drogues, alcool, fâché), (VI) La révision des conditions mécaniques et les pneus du véhicule, (VII) L'utilisation adéquate du véhicule quant à la capacité de passagers et charge, (VIII) Prendre des précautions et de s'informer du climat avant de sortir de voyage (risques par brouillard, glace, neige, etc.), (IX) Ne pas utiliser le téléphone portable en conduisant dans aucune de ses modalités, et (X) Connaître des premières secours et les nombres d'attention et sauvetage (074). Ceci on l'effectue, avec l'intervention de sponsors, au moyen spectaculaires dans des clôtures, dans des routes, de capsules de télévision en temps officiels, capsules de transmission de simulacres, la transmission continue de spots en télévision ouverte et radio, ainsi que dans l'Heure Nationale.

- Une troisième étape, de novembre 2010 en avant, dans laquelle on inclut « une Campagne de Collecte pour Sauvetage Aérien », en mettant en opération un premier hélicoptère pour le sauvetage de blessures d'accidents routiers, acquis avec la contribution de la Société et opéré par le Gouvernement.

Par rapport à l'Action 1.6.1, l'IMT offre annuellement « le Cours International de Sécurité Routière », en alternant la thématique, un an sur « les Mesures et des Technologies d'Amélioration dans l'Infrastructure », et la suivant sur « le Traitement du Facteur Humain ». De plus, l'IMT coordonne « le Diplômé Virtuel en ligne sur la Sécurité Routière », dans lequel est donnée tant la partie du traitement de l'infrastructure comme de celle du facteur humain, en étant cet effort actuellement l'unique au Mexique d'éducation à distance sur ce sujet. On a aussi un programme de bourses aux étudiants de troisième cycle dans programmes de spécialité et de maîtrise avec matières en rapport avec la sécurité routière, dans des universités du pays.

Par rapport à l'Action 1.8.1, la SCT effectue annuellement autour de 4 millions d'examens médicaux en opération aux conducteurs du Service public fédéral, de 150 mille examens psychophysiques intégraux et de 200 mille examens toxicologiques. On effectue aussi des examens médicaux en opération sous l'opérationnel « 30 Delta » dans les périodes des vacances, particulièrement celui de Semaine Sainte, celui d'été et celui de fin d'année. De la même manière, des modules permanents existent dans les centrales des différents modes de transport, pour la réalisation des examens. Il y a également disposé de réglementation pour le contrôle des temps de conduite dans le service professionnel.

En liaison avec l'Action 2.1.1, on travaille la mise à jour de la Guide de Projet Géométrique de Routes de la SCT, puisque la version existante date des années 60's du siècle passé, ce pourquoi il requiert d'être mis à jour donc les conditions des véhicules et du pays ont radicalement changé pendant les dernières 50 années.

En accord avec les Actions 2.1.2 à 2.1.4, on réalise la mise à jour de la Guide de Signalisation et des dispositifs pour le contrôle de la circulation de la SCT ; on a pratiquement fini déjà le Manuel de Sécurité routière de la SCT et on prétend leur inclure dans la réglementation pour l'infrastructure du transport de la SCT, le processus d'audits de sécurité routière à différentes phases du projet routier.

En relation avec l'Action 2.3.3, s'est réalisé l'audit de sécurité routière pour autour de un mille kilomètres d'autoroutes ouvert à la circulation.

Par rapport aux Actions à 2.4.1 et 2.4.2, sont en cours la réalisation d'audits de sécurité routière aux routes ouvert à la circulation, sous la méthodologie IRAP (International Road Assessment Programme), dans une étape pilote pendant 2010 à la partie mexicaine du Coureur Pacifique du Projet Méso-américain (Puebla - Coatzacoalcos - Ocozocoautla - Arriaga - Cd. Hidalgo) de 1.878 kilomètres de longueur; et dans une étape subséquente pendant 2010 et 2012 à 31 mille kilomètres de Réseau Fédéral principal.

En liaison avec les Actions 2.5.1 à 2.5.3, on a travaillé à l'incorporation de limites maximales de vitesse dans le Règlement de Transit dans des Routes Fédérales, par type de véhicule, de route et de service rendu.

En accord à l'Action 2.8.1, il est compté dans la réglementation pour l'infrastructure du transport de la SCT, avec une norme mise à jour en matière de signalisation et de dispositifs pour protection de zones d'oeuvre.

En relation avec les Actions 2.9.1 et 2.9.2, on a effectué la construction de nouveaux centres de contrôle automatisé de poids et de dimensions, pour obtenir une plus grande couverture du Réseau Routier Fédéral.

Par rapport à l'Action 2.12.1, il est compté dans la réglementation pour l'infrastructure du transport de la SCT, avec une norme mise à jour en matière de signalisation horizontale et verticale, systèmes de retenue, etc. Aussi on formule une norme par rapport aux « bandes rugueuses », de sorte que les routes nouvelles disposent déjà d'origine ce dispositif.

En liaison avec l'Action 2.13.1, 1.730 sites de conflit ont été étudiés sur les Routes Fédérales sans péage entre 1997 et 2006, et plus de 200 dans des autoroutes avec péage opérées par CAPUFE. Dans ces sections routières on a obtenu une réduction de 50 % dans le nombre annuel d'accidents et les blessés, et de 70 % dans le nombre annuel de morts [Rivera et Mendoza, 2009]. On a pareillement effectué l'étude et le projet exécutif d'amélioration de 19 rampes de freinage d'urgence sur les routes de quota opérées par CAPUFE.

En accord aux actions de la Stratégie 3 (Flotte de Véhicules), s'est incorporés dans le Règlement de Transit de Routes Fédérales, le caractère obligatoire dont tous les camions et unités traînage aient les pare-chocs à une hauteur maximale de 40 cm, à partir de la surface de roulement. On a aussi mis en oeuvre un programme réorganisation et rénovation des petits véhicules dans la prestation du service de passagers, dans des routes de juridiction fédérale.

En relation avec l'Action 4.1.1, afin de renforcer la structure institutionnelle pour améliorer la gestion de la sécurité dans le réseau routier et urbain, on a récemment issue une initiative relative à la promulgation d'une nouvelle Loi Nationale de Mobilité qui fait place à la création d'un Conseil Général de la Sécurité Routière et un nouvel Organisme Public décentralisé et adressée dans la SCT qui coordonne les actions et les programmes en matière de Sécurité Routière, ainsi qu'aux protocoles de coordination pour promouvoir et concilier les politiques nationales de Sécurité Routière.

Par rapport avec les actions de la Ligne d'Action 5.4, l'IMT développe annuellement la base de données électronique des accidents produits dans le Réseau Routier Fédéral, ainsi que un annuaire en contenant les statistiques sur les accidents enregistrés par la Police Fédérale chaque année dans ce réseau.

4. CONCLUSIONS

Au Mexique, pour améliorer la sécurité dans le réseau routier et urbain, ils prennent la tête de l'effort, les Secrétariats de Santé (SS) et de Communications et Transports (SCT). Dans le cas des actions entreprises par la SS elles soulignent : l'usage de dispositifs de fixation chez des occupants de véhicules à moteur, le contrôle de l'alcoolémie chez des conducteurs de véhicules à moteur, l'utilisation de casques dans des motocyclistes et l'obtention de données sur des blessés et des victimes mortelles d'accidents routiers à partir des ambulances, des cliniques et des Services Médicaux Légistes (SEMEOFs). Dans le cas de la SCT, les actions en relation avec l'autotransport incluent : des examens psychophysiques et médicaux, opérationnels toxicologiques, la expédition et la rénovation de permis de conduire du personnel de l'autotransport public fédéral; opérationnels de sécurité routière thématiques et(ou) saisonniers; la renouvellement de la flotte des

véhicules de l'autotransport de marchandises et de tourisme; et la vérification des conditions physico - mécanique des véhicules. De la même manière, en relation avec l'infrastructure elles incluent : une modernisation et un entretien du Réseau Routier Fédéral; une installation de signalisation et des dispositifs de sécurité; une propreté du droit de route; et l'attention de points de conflit, desquels 1.730 ont été étudiés entre 1997 et 2006. Se fait remarquer l'effort de modernisation du Réseau Routier Fédéral, lequel consiste en développement et mise en œuvre d'une série d'outils pour fortifier la planification du Réseau Fédéral et pour optimiser l'allocation de ressources, pour améliorer la gestion de l'infrastructure existante, pour perfectionner la supervision des projets routiers, pour fournir une qualité de service homogène et consistant dans le Réseau Fédéral et pour améliorer le traitement d'information et la prise de décisions. L'application des plans et les analyses stratégiques mentionnées, ainsi que les cas de succès de transferts de la connaissance à la pratique, obéissent aux objectifs ambitieux fixés pour le délai moyen par le Gouvernement Fédéral, par le biais des deux Secrétariats mentionnés.

5. REFERENCES

[INEGI, 2009]. *Estadísticas, Sociodemografía y Género, Mortalidad 2009*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Mexique www.inegi.org.mx.

[IRAP, 2010]. Poste d'Internet du IRAP. www.irap.net

[Rivera y Mendoza, 2009]. *Análisis Costo-Beneficio y Costo-Efectividad de las Medidas de Seguridad Implementadas en Carreteras Mexicanas*, Publication Technique 319, Instituto Mexicano del Transporte (IMT), Mexique www.imt.mx

[SCT, 2010a]. *Programa de Seguridad Vial de la SCT*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Mexique.

[SCT, 2010b]. *Programa Nacional ITS de la SCT*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Mexique.

[SCT, 2010c]. *Programa Integral de Modernización de la Red Federal de Carreteras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Mexique.

[SS, 2008]. *Programa de Acción Específico 2007-2012, Seguridad Vial (PROSEV)*. Secretaría de Salud, Mexique.

[World Bank's Transportation Department, 2008]. *The Highway Design and Maintenance Standards Model (HDM-4)*, les Etats-Unis.