

BUENOAS AIRES - les 27 et 28 novembre

Séminaire ONU-CEPAL : Sécurité routière en Amérique du Sud- Buenos Aires 2008

Projet CEPALC / Nations Unies :

Amélioration de la sécurité routière dans le monde

Formulation d'objectifs nationaux et régionaux de réduction des accidents de la route

Site CEPAL – division transport: <http://www.eclac.org/transporte/>

Objet

L'ONU mène, depuis 2004, des actions pour la sécurité routière, parce que les accidents sont un (le) des premiers fléaux dans le monde, particulièrement en Amérique du Sud, zone mondiale ayant les plus mauvais résultats (nombre d'accidents par habitants trois fois supérieur à celui de l'Europe). Et, avec les tendances actuelles, l'Amérique du sud aura en 2020 un taux de 31 tués par 10 000 habitants, alors qu'il est de 7 en Europe. Un programme de deux ans a été lancé par l'ONU.

Pour concrétiser ces orientations, la CEPAL (Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes), qui est l'une des cinq commissions régionales de l'ONU, a organisé le premier séminaire d'une série de trois à destination des pays d'Amérique latine sur la sécurité routière. Ce séminaire s'est déroulé à Buenos Aires les 27 et 28 novembre 2008, avec une cinquantaine de représentants de haut niveau en charge de la sécurité en Argentine, Brésil, Chili, Equateur, Uruguay, et Paraguay.

L'objectif principal est d'engager les divers pays à agir de façon coordonnée pour la prévention des accidents, en mettant en place de véritables politiques. Proposé dans le cadre de la coopération, entre la France et la CEPAL, l'exemple de la France a été mis en avant comme celui d'un pays ayant un long passé dans ce domaine et obtenu de bons résultats. La CEPAL a proposé de fixer des objectifs de sécurité les plus précis possibles, sur la base des recommandations récentes d'organismes comme l'OCDE (cf « Zéro tués sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux - 2008 »).

La première partie du séminaire a permis aux présents d'échanger leurs expériences, et de présenter leur politique de sécurité routière avec les principales actions. Il ressort une certaine hétérogénéité entre pays, mais plusieurs ont engagé récemment des programmes assez ambitieux, avec vote de lois sur la sécurité. De premiers résultats très positifs, comme par exemple le taux de port du casque en forte hausse en Uruguay après une action ciblée, montrent qu'il est tout à fait possible d'améliorer la situation à condition de s'en donner les moyens. Les expériences des pays européens, et en particulier celles de la France, illustrent aussi la possibilité d'agir efficacement. La seconde partie du séminaire a été consacrée à la recherche d'une méthode de travail commune pour définir des objectifs de sécurité et des actions concrètes à lancer pour les deux années du projet ONU.

A l'issue du séminaire, la CEPAL a conclu qu'une réelle dynamique semblait en train de naître dans la région. Elle a insisté sur le rôle des États, et va essayer de préciser l'organisation à envisager. Elle va inciter toutes les instances nationales à faire une première avancée concrète, en demandant un

engagement à chacun. Puis une instance sera prévue (genre MERCOSUR élargi) , en évitant de si possible de créer un nouvel organisme.

La participation de la France a été possible grâce à l'action de la Coopération française en Amérique latine (MM. Bonneau et Garino). La présentation de la politique menée en France a suscité diverses questions et des contacts ont été pris avec plusieurs des participants. Les deux autres séminaires prévus au premier semestre 2009 devraient permettre d'avancer dans le projet, et la participation française sera sans doute à nouveau sollicitée.

Quelques éléments plus détaillés sur le colloque:

Le séminaire a débuté avec la présentation de l'état de la situation dans les pays présents et des politiques de sécurité existantes.

Argentine

Bilan de sécurité: 8104 tués en 2007.

Deux lois 2008 viennent d'être votées. L'objectif actuel est une réduction des accidents de 50% en 5 ans (très/ trop? Ambitieux). Une Agence nationale de Sécurité routière d'Argentine avec un observatoire national de sécurité (ONSR) ont été créés récemment. Des axes de travail ont été ciblés, autour du permis de conduire, du recueil de données, du contrôle sanctions, de l'analyse au sein de l'observatoire de la SR (statistiques nationales, accidentologie, technologie des véhicules, de éducation / communication, infrastructures.

PARAGUAY

Le bilan de sécurité est de 1500 tués et 12 000 blessés par an (pas de recensement précis). Le pays a un plan national de sécurité 2008-2011 avec des objectifs de réduction de 10 % des accidents par an pendant 5 ans et de 20 % des tués.

Parmi les problèmes évoqués, on notera le développement fort du nombre de motos bon marché peu fiables; un contrôle du permis peu strict; une faible sensibilité de la population à la sécurité.

CHILI

Bilan de sécurité: 1645 tués en 2007 pour 16 Millions d'habitants.

Le représentant chilien a souligné qu'une politique de SR est importante, et qu'il y a nécessité de mettre en place des actions concrètes. Certaines sont engagées au Chili, où il y a des progrès réels : (taux passé de 9,7 en 1998 à 6,9 en 2007, avec trafic en hausse de + 20% en 2007).

URUGUAY

Ce pays fait ses premiers pas pour la SR .

Il y a un organisme national , l'UNASEV (Unitate nationale de Securidade Viale) et des relais départementaux avec les UDESEV (Union départementale de SR),

La Loi 18 113 sur la sécurité (oct 2007) et 18191 (normes de circulation) est récente.

Les responsables ont défini une stratégie, basée sur une analyse de la sécurité et posant le problème comme un problème de santé publique. **Un plan national 2008-2012 est lancé:**

Exemple de résultats attendus: casque + 40 %, Alcool: 05 g/l, et 0,3 en 2009.

<http://www.presidencia.gub.uy/unasev/docs/librillo.pdf>.

EQUATEUR

La sécurité dépend de la Commission des transports. De fait, il y a une vraie révolution en transport

et sécurité, car il y a maintenant une loi organique qui propose de tout changer. Le budget alloué est en hausse de 220 % cette année. Les syndicats, acteurs très influents, ont approuvé les règlements (véhicule / limiteur). Parmi les actions phares, on notera la mise en place d'un permis à points, l'assurance obligatoire, des actions vers les scolaires, la formation de 6000 agents de la police au permis de conduire. On fait aussi le lien avec les infrastructures.

BRESIL

383 000 accidents corporels, 26 400 tués (pour une population de 200 millions d'habitants).

Évolution faible depuis 12 ans mais premiers gains récents. Trafic: 46 millions de véhicules avec 6% de hausse de trafic annuel.

Le Brésil est confronté aux mêmes types de problèmes que ses voisins. Il n'y a pas d'organisme de coopération en SR.

Actions gouvernementales: réalisation de nouvelles autoroutes (4000 km au privé), pesées de PL.

Province de MISSIONES (Argentine)

Présentation de la province de MISSIONES: 30 000 km², 1 M Hab, 199 tués en 2007

Objectif: réduire de 20 % le nombre de victimes dans les 4 ans

Commission avec les mairies pour uniformiser les lois (il y a des lois provinciales proche de la loi nationale, mais la police de Missiones peut réprimer les erreurs et faire des PV);

- problème de formation et de coût;
- contrôles vitesses avec radars sur points singuliers
- policiers spécialement formés,
- prochainement, infrastructures plus sûres en urbain, avec réducteurs de vitesse;
- Il y a un conseil provincial de la SR avec le ministre de la province et les acteurs (santé, finances, assurances, éducation, etc).

-

Thèmes d'actions:

- éducation, infrastructure, conducteur, contrôle
- permis (actuellement le permis peut s'acheter pour 10 £ dans les mairies): registre provincial pour permis de conduire avec licence de conduite infalsifiable à partir de dec 2008
- sanctions
- Travail prévu sur les motos: une mesure adaptée consiste à retenir la moto si pas de casque: très bons résultats, nb de victimes en baisse; 1600 personnes formées en un an.

Site [www. repat,misiones.gov.ar](http://www.repat,misiones.gov.ar)

Accidents: quasi stagnation en 2008

Routes dangereuses; la plus dangereuse est la RN 14; beaucoup de piétons écrasés marchant en bord de voie (beaucoup alcoolisés); I y a des points noirs ' carte avec points noirs):

- Patrouillage de la police – sur 40 km.

Province de CORDOBA (Argentine)

Un responsable de la police de la province de Cordoba (3 M Hab-900 tués) a présenté la politique de contrôle efficace de sa région. En 2007, le gouvernement a créé une police routière, avec des premiers PV et des amendes en sept 2008. CORDOBA a réduit le nombre de tués de 40 % en 3 mois d'application de cette politique de contrôle – sanction, qui partait de zéro (vitesses quasi libres, pas de ceinture, etc): avant: 50 à 60 morts par mois; depuis 30 environ. L'investissement a été assez important mais le contrôle- sanction semble bien plus efficace que les actions de sensibilisation antérieures faites dans les écoles. L'orateur conclut que l'Argentine a besoin d'une police routière inflexible. Un débat avec les autres participants souligne la nécessité d'agir dans tou

sles domaines, y compris pour les plus futures générations, par l' éducation scolaire.

Vers un MERCOSUR de la Sécurité routière.?

Les échanges entre les pays présents montrent une réelle dynamique avec des coopérations envisagées entre eux, par exemple entre Chili et Argentine à l'occasion des départs en vacances. Il est même proposé l'idée d'un MERCOSUR de la Sécurité routière. L'avantage d'une langue commune (l'espagnol sauf pour le Brésil) facilite évidemment les échanges.

PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE FRANÇAISE en Sécurité routière

par H Trève (CERTU)

L'expérience de la France dans le domaine de la sécurité routière est présentée par H. Trève, à partir d'une analyse historique depuis 1972, date de la première prise en compte sérieuse de ce thème au niveau national.

La présentation des nombreuses actions menés depuis, mise en parallèle avec les résultats positifs obtenus, montre bien l'intérêt d'une politique durable, et affinée en permanence. Les résultats très positifs obtenus récemment, grâce notamment à une amélioration des contrôles – sanctions, montrent que des progrès très importants sont possibles, à condition d'avoir une organisation adaptée au niveau national, et relayée au niveau local.

AUTRES ACTEURS

La CEPAL avait aussi demandé à divers acteurs régionaux de la sécurité de présenter leurs actions.

Un représentant de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) est intervenu pour souligner que la sécurité est à l'agenda du G8. La FIA fait des campagnes auprès des automobiles clubs sur le thème « Rendons les routes plus sûres ». Elle a repris une initiative européenne « Eurorap » pour l'évaluation des routes, avec des étoiles de 1 à 5 (projet IRAP (International Evaluation des Routes). Un constat : les défauts d'infra sont en cause dans les accidents, avec des routes anciennes faites pour VL et PL , mais mal adaptées aux piétons et véhicules lents. La FIA mène un projet pilote au Costa Rica sur 2500 km, avec analyse de la route et proposition de traitement . La BID (Banque interaméricaine de développement) soutient les travaux .

L'organisation mondiale de la santé (OMS)

L'OMS considère l'insécurité routière comme un problème majeur de santé publique. Elle prépare un rapport sur la SR au niveau mondial, prévu en 2009 à partir des enquêtes en cours dans 175 pays. Elle y aborde le sujet de l'évaluation de politiques. Une première conférence mondiale avec les ministres aura lieu à Moscou en novembre 2009, après une conférence intermédiaire à Madrid en février 2009;

Site WEB en cours www.eclac.org/transporte/ Budget avec fondation Bloomberg (antitabac)
<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr49/en/index.html>

Les ONG et sécurité routière

Une représentante d'ONG indique le rôle Possible des ONG dans la Sécurité routière: elles peuvent participer aux actions,sans jamais se substituer au travail des gouvernements. Les ONG peuvent ouvrir des portes si elles y frappent, et donc amener des budgets.

La BID (Banque interaméricaine de développement)

La BID travaille avec des organismes multilatéraux comme la CEPAL et coopère déjà avec l'association espagnole de la route. Avec ses correspondants dans 26 pays, elle repère les expériences positives, les points forts/ points faibles de chacun . La BID incite les pays

à concevoir des stratégies de SR (Comité régional latino américain de SR) et finance les projets présentés. Elle participe à des expériences pilote dans six pays, et peut aussi financer de la coopération techniques (dont la France), des consultants pour des recherches – études, et accorder des prêts.

SUITES ENVISAGEES

La seconde partie du séminaire était une réunion spéciale pour les représentants d'administrations nationales et organismes internationaux, dont l'objectif était une discussion sur la mise en œuvre des mesures nationales, avec traduction en plans pour des mesures à l'échelle régionale, et propositions pour un système de suivi.

Après les présentations et observations, la CEPAL relève qu'on est bien rentré dans la discussion sur les objectifs: il s'agit de savoir d'où on vient? Problème de la loi: existe-t-elle? Si oui comment la faire respecter? Autre problème: que faire sur tous les territoires, par exemple dans les zones habitées ?

Pour avancer dans le projet ONU, la CEPAL propose une méthode de travail aux pays présents. La première tâche sera de fixer des objectifs, et de proposer des actions mettant en parallèle des thèmes d'actions avec les efficacités connues.

La CEPAL soutient les initiatives latino-américaines avec une approche multisectorielle, et est intéressé par toute nouvelle participation locale. Il faudra trouver un cadre légal transparent, avec capacité de contrôle, pour coordonner les divers gouvernements, le privé, les ONHG etc . On est à une étape presque finale avec un cadre légal . La CEPAL indique que l'ONU à Genève prévoit une nouvelle norme ISO pour les conducteurs , et pense que les pays devraient aller vers cela.

Ricardo Sanchez (CEPAL) souligne que l'ONU demande d'accroître la capacité technique pour fixer des objectifs, et pour analyser de près les bonnes pratiques. Chacun se fixera des objectifs adaptés à sa situation, et on fera ensuite une consolidation régionale. Ce mode de travail permet de définir une ligne unique sur un enjeu réellement mondial. Il souhaite un travail collectif de tous les pays de la zone pour répondre à l'ONU.

La CEPAL fournit du matériel. L'ONU rappelle la nécessité de mettre en place des actions efficaces:

- être ambitieux, se fixer des objectifs et ainsi aider les politiques nationales,
- une bonne nouvelle: plusieurs pays ont commencé;
- il faut investir pour aller au-delà du discours.
- il serait grave que l'appel à définir des objectifs ne soit pas entendu. C'est un problème social, les pauvres étant les plus touchés par l'insécurité.
- il y a des besoins de transfert de connaissances et l'implication de l'ONU peut y contribuer.

La France a montré une courbe d'évolution des accidents avec des mesures et contremesures, évoluant dans le temps pour aller vers une baisse continue. Le plus probable est sans doute une baisse à long terme, mais il faut aussi travailler à court terme. Il est demandé à chaque participant de s'exprimer pour fixer des objectifs.

Vers un MERCOSUR de la Sécurité routière.?

Les échanges entre les pays présents montrent une réelle dynamique avec des coopérations envisagées entre eux, par exemple entre Chili et Argentine à l'occasion des départs en vacances. Il est même proposé l'idée d'un MERCOSUR de la Sécurité routière. L'avantage d'une langue commune (l'espagnol sauf pour le Brésil) facilite évidemment les échanges.

La CEPAL insiste sur le rôle des Etats. Il va essayer de préciser l'organisation à envisager et proposera une nouvelle réunion . Il convoque aujourd'hui toutes les instances nationales pour faire une première avancée concrète en demandant un engagement à chacun. Puis une instance sera prévue (genre MERCOSUR élargi) , en évitant de si possible de créer un nouvel organisme.

Remerciements des participants et fin du séminaire, avec cocktail et impressions positives exprimées par chacun .