

FICHE THÉMATIQUE

L'APPROCHE POUR UN SYSTÈME SÛR : NOUVEAU PARADIGME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les accidents de la circulation sont souvent perçus comme les conséquences inévitables de la mobilité. Une autre approche éthique et politique autour de cette problématique de mobilité et de santé publique est nécessaire : l'approche pour un système sûr. Cette approche, déjà mise en pratique ailleurs dans le monde, ouvre des pistes de réflexion et d'action prometteuses pour les mobilités actives.

CONTEXTE

Depuis les années 1970, la France a mis en œuvre une politique de sécurité routière décisive pour réduire la mortalité liée à l'accidentalité routière. Entre 1997 et 2019, la mortalité sur la route est réduite de près de deux tiers, jusqu'à atteindre le chiffre historiquement bas de 3 244 personnes décédées (1).

Cette amélioration positive est toutefois relative, car si la France s'inscrit depuis 2013 dans une tendance européenne de stagnation du nombre de décès, certains pays tels que la Norvège ou l'Espagne continuent à faire des progrès significatifs (2).

DÉFINITION

Afin de renforcer leur action de sécurité routière, l'Union Européenne a pris de nombreux engagements, parmi lesquels l'adoption d'une approche intégrée, ou « système sûr » (3). En tant qu'État membre, la France est partie prenante de ces engagements.

Cette approche "système sûr" se base sur quatre principes fondamentaux (4) :

- 1 **L'erreur est humaine** : même de façon involontaire, les individus commettent des erreurs pouvant entraîner des collisions.
- 2 **Le corps humain a une tolérance limitée face à un impact** : à partir de 30 km/h, le risque de décès ou de blessure grave avec des séquelles persistantes augmente fortement.
- 3 **La responsabilité d'éviter des blessures graves et des décès est partagée entre celles et ceux qui conçoivent, construisent, gèrent et font usage de la voirie et des mobilités, ainsi que les personnes en charge des soins aux victimes de collisions.**

Cela inclut les usagères et les usagers, les personnes en charge de l'organisation de l'urbanisme, de la conception et de l'entretien des infrastructures ou des véhicules, de l'éducation, du contrôle, de la justice, des secours, du système de rééducation, entre autres.

- 4 **Toutes les composantes du système doivent être consolidées** afin que, si une composante ne permet pas d'empêcher la collision, une autre prend la relève et permet de l'éviter, ou du moins de limiter son impact afin de ne produire ni tué, ni blessé à séquelle persistante.

Certaines conceptions de la sécurité routière tendent à se focaliser sur la correction des comportements perçus comme dangereux. L'approche système sûr aborde le problème différemment : il ne s'agit pas seulement de corriger, mais également de prévenir. Pour cela, il faut à la fois lever les ambiguïtés qui peuvent amener les individus à commettre une erreur, et minimiser les conséquences des erreurs que l'on ne pourrait pas éviter.

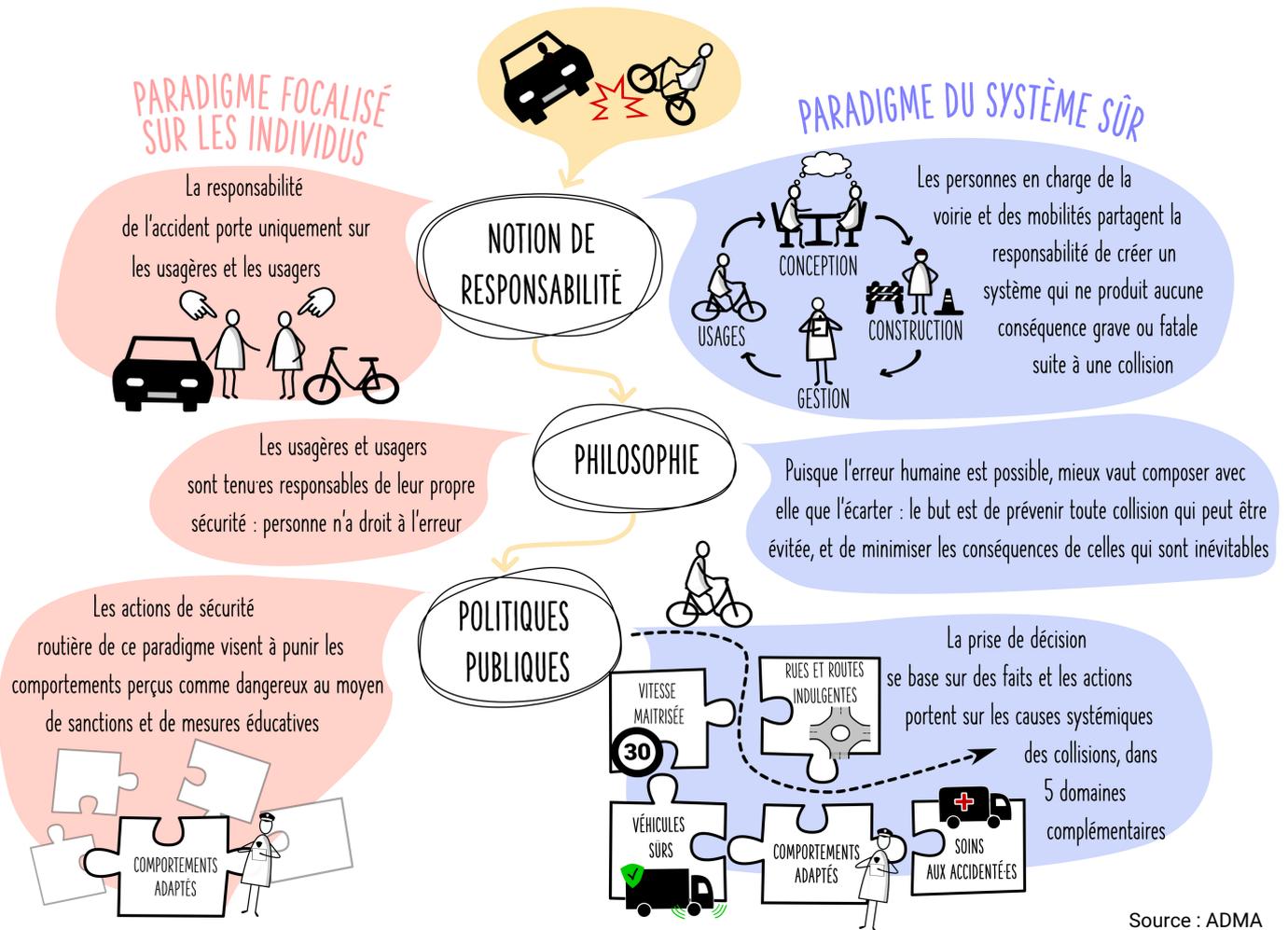


La notion de partage de la responsabilité n'exempte pas les usagères et usagers de concourir à la sécurité routière.

Le système sûr prévoit également de renforcer la **réglementation**, l'**éducation** routière et le déploiement de **dispositifs de contrôle et de dissuasion** pour agir sur les comportements.

Ainsi, l'action des parlementaires, de la justice, des forces de l'ordre, entre autres, reste nécessaire.

COMPARAISON ENTRE DEUX PARADIGMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE APPROCHE ET DES POLITIQUES OPPOSÉES



Source : ADMA

✓ Le terme « système sûr » fait référence à un concept international qui rassemble la Vision zéro, la sécurité durable et d'autres démarches systémiques de sécurité routière n'ayant pas forcément de dénomination particulière. Il s'agit d'un processus, et non d'un objectif fini.

HISTORIQUE

Depuis sa conceptualisation et mise en pratique en Europe dans les années 1990, l'approche système sûr a changé le paradigme de sécurité routière à échelle internationale. Quels ont été son évolution et ses résultats ?

La naissance du système sûr aux Pays-Bas et en Suède

En 1992, les Pays-Bas formalisent leur approche de « **sécurité durable** » qui défend une planification urbaine et un système de circulation intrinsèquement sûrs, dès leur conception. Actuellement, le secteur professionnel néerlandais comprend et applique de façon active la notion de sécurité durable pour améliorer le système de transports et de voirie (5).

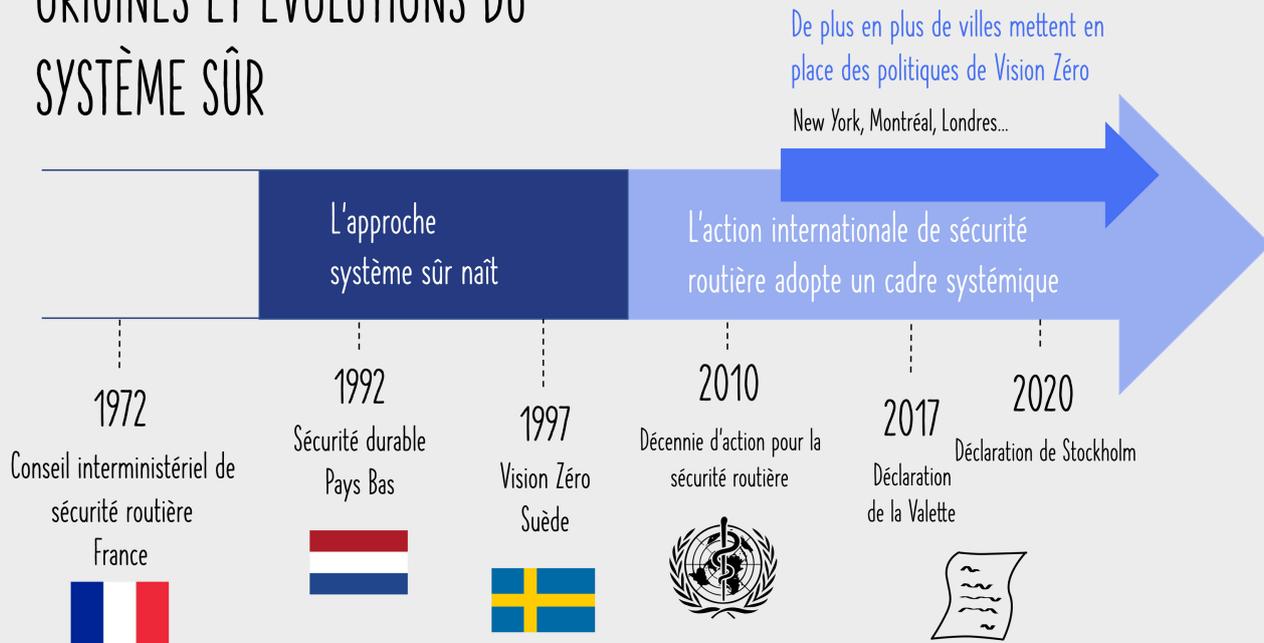
Puis, le système sûr prend la forme de la politique **Vision zéro** en Suède, et prône un code éthique selon lequel aucune vie perdue n'est acceptable. Dès 1997, le parlement suédois adopte une Loi de sécurité routière basée sur la Vision zéro, avec pour but d'éradiquer les décès et de blessés avec des séquelles persistantes sur la voirie à long terme. L'impact est positif : alors que le trafic a augmenté depuis l'adoption de la loi, le nombre de décès a été plus que réduit de moitié (6).

En Norvège, une mise en œuvre efficace

Bien que n'étant pas à l'origine de ce concept, d'autres pays ont dernièrement surpassé les Pays-Bas et la Suède en matière de sécurité routière. Ainsi, en Norvège, le nombre de décès et de blessés graves ont respectivement diminué de 68,6 et 50,5% entre 2000 et 2019.

Parmi les principaux facteurs explicatifs de ces bons résultats lors de cette période se trouvent la **sécurisation des infrastructures routières, des véhicules plus sûrs, et une réduction de la vitesse moyenne de circulation** (7).

ORIGINES ET ÉVOLUTIONS DU SYSTÈME SÛR



Source : ADMA

L'efficacité du **contrôle de la vitesse** joue également un rôle important, comme souligné par une étude de sécurité routière comparative entre la Norvège et la Suède. En effet, les amendes pour excès de vitesse sont plus élevées en Norvège, à la fois en valeur forfaitaire -environ 2 fois plus élevées- et en nombre : en 2018, le nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1000 habitants et le nombre d'amendes par radar étaient respectivement deux fois et cinq fois plus élevés en Norvège qu'en Suède (8).

En France, une approche systémique implicite

La politique de sécurité routière française se base sur les principes du système sûr depuis de nombreuses années. Dès 1972, l'installation du Conseil interministériel de sécurité routière permet au gouvernement d'**agir de façon transverse** sur la sécurisation de la voirie et des transports (1). Prises dans leur ensemble, les actions nationales et locales portent sur les cinq domaines d'action du système sûr.

Néanmoins, l'absence de formulation explicite de cette approche la rend peu lisible auprès d'acteurs tant publics que privés des mobilités et de la sécurité routière, donnant ainsi lieu à ce que certains se focalisent plutôt sur les comportements des usagers et usagères, notamment de modes actifs.

La formalisation de l'approche systémique de la sécurité routière à échelle internationale

Le système sûr se consolide ensuite à échelle régionale. Dès les années 2010, l'Union Européenne affirme vouloir tendre vers zéro décès en 2050.

Dans la déclaration de La Valette de 2017, l'Union européenne se fixe l'objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves en 2030 (9). De plus, elle incite les États membres à prendre certains engagements, tels que l'adoption d'une approche « système sûr » et la prise en compte des piétons et cyclistes dans leurs politiques.

À échelle internationale, en 2020, la Troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière aboutit sur la déclaration de Stockholm, qui reconnaît que les efforts esquissés lors de la Décennie d'action pour la sécurité routière précédente n'ont pas été suffisants pour enrayer les conséquences des accidents (10).

Ainsi, de nombreux engagements sont pris par différents pays pour mettre en œuvre une politique de sécurité routière systémique, tout en accordant une attention particulière aux **besoins en sécurité des usagers les plus vulnérables**, notamment les piétons et les cyclistes.

La formalisation de l'approche systémique de la sécurité routière à échelle internationale

Enfin, l'approche pour un système sûr s'applique à échelle locale, principalement sous la forme de politiques Vision zéro.

En Amérique du Nord, la ville de New York est pionnière. La ville annonce en 2014 sa stratégie Vision zéro, basée sur une coordination solide ainsi qu'un **suivi et une évaluation de ses actions** de façon régulière et transparente. Lors des cinq premières années de mise en œuvre, le nombre de victimes tuées a diminué de près d'un tiers (11).

Plus récemment, des villes telles que Londres ou Montréal ont aussi adopté la Vision zéro en accordant une grande importance à la **maîtrise de la vitesse** des véhicules motorisés et à la construction d'**infrastructures** pour les mobilités actives. De même, Mexico et Bogotá ont pu élargir le champ de leurs actions en matière de sécurité routière : **amélioration de leurs données d'accidentalité, consolidation de programmes éducatifs et d'apprentissage du vélo**, entre autres.

Le point commun de ces villes est d'avoir pris le parti de prioriser les piétons et les cyclistes, que les conditions actuelles de mobilité rendent vulnérables. Si les résultats sont encourageants, une vision à long terme est nécessaire pour continuer à tendre vers zéro décès et blessé grave.

Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021



La ville de Montréal a publié en 2019 son plan d'action Vision Zéro: il comprend 22 actions de sécurité routière ayant trait à la collaboration de tous les acteurs impliqués, au changement de comportement des usagers et à la transformation du système routier.



À retenir

L'approche pour un système sûr marque **une évolution profonde dans la conceptualisation de la sécurité routière**. Selon cette approche, les erreurs des usagers et usagers résultent des failles du système de voirie et des transports ; un système dont la transformation relève d'une **responsabilité partagée**.

L'approche système sûr permet de mobiliser l'ensemble des acteurs pour **agir de façon coordonnée** sur la sécurité routière. Lorsqu'elles sont efficacement mises en œuvre, les politiques qui en découlent peuvent atteindre des résultats positifs, ainsi qu'éclairer des pistes d'améliorations pour continuer à **progresser vers zéro décès et blessure grave**.

Bien que déjà présente en France, **l'approche système sûr doit être rendue plus lisible** pour les parties prenantes des mobilités et de la sécurité routière, afin de mettre leurs actions en cohérence avec les enjeux de protection des usagers et usagers. Cela inclut notamment les acteurs jouant un rôle clé dans l'évolution des mobilités, de la voirie, et des normes de cohabitation entre usagers et usagers, tels que les collectivités locales, les aménageurs, et les secteurs de la communication, entre autres.

Pour citer cette fiche

Académie des experts en mobilités actives. (2021). L'approche pour un système sûr : nouveau paradigme de sécurité routière. ADMA.

Références

- (1) Cour des comptes. (2021). La politique publique de sécurité routière. 304.
- (2) European transport Safety Council. (2021). Ranking EU progress on road safety. 15th road safety performance index report
- (3) Conseil de l'Union Européenne. (2017). Conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Consulté le 27 octobre, à l'adresse <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fr/pdf>
- (4) International Transport Forum. (2016). Zero Road Deaths and Serious Injuries : Leading a Paradigm Shift to a Safe System. OECD. <https://doi.org/10.1787/9789282108055-en>
- (5) SWOV. (2018). Sustainable Safety.
- (6) Trafikverket. (s. d.). Vision Zero—No fatalities or serious injuries through road accidents [Text]. Trafikverket; trafikverket@trafikverket.se. Consulté 15 juillet 2021, à l'adresse <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero-no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>
- (7) Elvik, R., & Høy, A. K. (2021). Explaining the decline in traffic fatalities and serious injuries in Norway after 2000. 5.
- (8) Forsman, Åsa, Anna Vadeby, Torkel Bjørnskau, et Magnus Larsson. (2020). Trafiksäkerhet i Norge och Sverige: en jämförelse. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-15701>.
- (9) Direction générale de la mobilité et des transports (Commission européenne). (2020). Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro» : Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030. Office des publications de l'Union européenne. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/712221>
- (10) Déclaration de Stockholm : Réalisation des objectifs internationaux d'ici 2030. (2020)
- (11) Vision Zero Network. (s. d.). Prioritizing Internal City Coordination to Advance, Track Vision Zero: A New York City Case Study. Consulté 19 août 2021, à l'adresse <https://visionzeronetwork.org/project/vision-zero-from-the-inside-out/>

Fiche réalisée en collaboration avec :



Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements

Pour aller plus loin

www.mobilités-actives.fr



@ADMA_fr



Académie des Mobilités Actives