



Sécurité Pour Tous

*Travaillons
ensemble pour
améliorer la
sécurité routière
en Tunisie*

Décembre
2023

Avec l'appui de l'OMS



Sécurité Pour Tous

Travaillons ensemble pour améliorer la sécurité routière en Tunisie

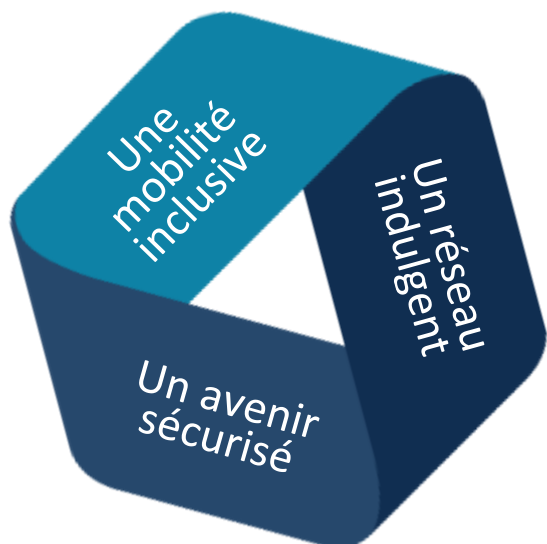
Sommaire

Notre Vision - La sécurité pour tous	3
Co-conception d'une stratégie pour la Tunisie	5
Performances actuelles en matière de sécurité routière	6
Tués sur la route	6
Nombre de tués pour 100 000 habitants.....	7
Blessés des accidents de la route (toutes gravités confondues)	7
Accidents de la route par genre.....	8
L'ambition d'un système sûr	10
Principes du système	10
Éléments d'un système sûr	11
Les catalyseurs d'un système.....	12
La Tunisie, un leader régional	13
Plan mondial pour la deuxième décennie d'action.....	13
Alignement sur le cadre régional.....	13
Sécurité pour tous.....	15
Une mobilité inclusive.....	15
Un Réseau Indulgent.....	16
Un avenir sécurise.....	16
Objectifs et cibles.....	17
Actions prioritaires.....	17
Des infrastructures et des vitesses sûres.....	18
Transport multimodal	18
Usagers de la route	20
Véhicules sûrs	21
Interventions après l'Accident	22
Actions facilitantes.....	24
Gouvernance et responsabilité.....	24
Le Conseil National de la Sécurité Routière	24
Comités permanents du Conseil National de la Sécurité Routière.....	24
Les commissions régionales.....	25
L'Observatoire National de la Sécurité Routière	25
Responsabilité.....	25
Gestion des performances	26
Données	27
Développement des capacités.....	28
Ressources	31
Élaboration du plan de mise en œuvre.....	32



NOTRE VISION- LA SECURITE POUR TOUS

En 2016, 24 personnes pour 100 000 habitants ont été tuées dans des accidents de la route en Tunisie. En 2021, ce chiffre a baissé à 16¹. Bien que cela représente un progrès significatif, en 2021 plus de 2000 personnes ont encore perdu la vie sur la route² et des milliers d'autres ont subi des lésions traumatiques.



Nous sommes déterminés à changer cette histoire. Nous ne pouvons pas la réécrire pour ceux que nous avons déjà perdus, mais nous pouvons en écrire une nouvelle pour notre avenir. Dans un monde où la circulation routière n'est pas le plus grand risque auquel nos enfants sont confrontés, un monde où nos personnes âgées n'ont pas peur de sortir, un monde où plus de 7 % de la productivité de notre pays ne disparaît pas chaque année à cause d'accidents inutiles.

En tant que premier pays à développer une stratégie de sécurité routière qui reflète un nouveau cadre régional de l'Organisation mondiale de la santé, la Tunisie fait preuve d'un leadership international. Nous collaborons avec des experts et des parties prenantes de toute la Tunisie pour faire en sorte que la nouvelle histoire que nous écrivons soit celle

d'une Tunisie plus sûre, plus durable et plus prospère.

Cette nouvelle stratégie aborde trois thèmes stratégiques pour l'avenir de notre réseau routier :

Mobilité inclusive

« Transformer l'environnement routier pour qu'il soit accessible et inclusif, grâce à une meilleure planification de la mobilité et à une flotte de véhicules plus sûre » .

Toute mobilité doit être une mobilité sûre. Nous voulons être libres de nous déplacer pour le travail, l'éducation et les loisirs, mais que nous marchions, que nous fassions du vélo, que nous transportions des marchandises ou que nous voyagions en bus, à moto ou en voiture, nous voulons arriver à destination en toute sécurité. Quels que soient votre âge, votre sexe ou vos capacités, que vous soyez au travail, aux études ou en visite, nous avons besoin d'un système de transport routier qui fonctionne pour assurer la sécurité de tous.

Nous aurons besoin de véhicules entretenus selon des normes élevées, en particulier ceux utilisés pour les transports publics ou la logistique, et de trajets qui peuvent se faire à pied, en bus, en métro ou à vélo si nous le souhaitons.

¹ Rapport de Situation sur la Sécurité Routière dans le Monde (OMS, 2023)

² ibid

Un réseau indulgent

"Créer un réseau routier avec des limitations de vitesse et une ingénierie qui protège les usagers de la route, ainsi qu'un système de santé qui répond efficacement aux traumatismes".

Les blessures surviennent lorsque nos fragiles corps humains sont heurtés par des objets lourds tels que des voitures ou des camions. Nous pouvons réduire ce risque en construisant des infrastructures qui protègent les usagers de la route les plus vulnérables et réduisent le risque de collision entre les véhicules.

Toutes nos routes n'ont pas la même fonction. Certaines servent au transit, d'autres aux commodités locales. En décidant de l'usage que nous voulons faire de nos rues, nous pouvons décider de la qualité de l'infrastructure dont nous avons besoin et des limites de vitesse qui nous aideront à assurer notre sécurité. Et en cas de problème, nous voulons un système qui réponde rapidement par des soins médicaux d'urgence et qui nous soutienne à long terme par une rééducation si nécessaire.

Un avenir sécurisé

« Améliorer notre économie et nos résultats en matière de santé en adoptant une culture plus sûre et en investissant dans les nouvelles technologies ».

Nous avons la vision d'un avenir où nos enfants s'épanouissent et grandissent, sans que leur vie soit écourtée par la tragédie des accidents de la route. Pour assurer cet avenir à nos enfants, nous devons tous adopter une nouvelle culture de la sécurité sur nos routes ; chacun d'entre nous peut faire la différence. En bouclant notre ceinture de sécurité, en ralentissant, en n'utilisant pas notre téléphone portable au volant, en portant un casque à vélo, en évitant la consommation d'alcool et de drogues au volant.

Notre vision de l'avenir est également ambitieuse en ce qui concerne le pouvoir de transformation de la technologie. Des véhicules connectés qui améliorent la planification de nos déplacements et rendent les transports publics plus fiables. Des systèmes de sécurité qui nous aident à gérer notre vitesse, nous assistent lorsque nous sommes distraits et appellent les services d'urgence en cas de problème. La surveillance du trafic qui garantit un résultat équitable lorsque les conducteurs violent la loi et mettent la vie d'autrui en danger. Des données complètes qui mettent en évidence les points à améliorer.

CO-CONCEPTION D'UNE STRATEGIE POUR LA TUNISIE

En août 2020, le gouvernement tunisien a soutenu les institutions internationales telles que les Nations Unies et l'Organisation Mondiale de la Santé en approuvant une résolution internationale sur la sécurité routière. Ils ont appelé à une deuxième décennie d'action et à un engagement à réduire de 50 % le nombre de morts sur les routes dans le monde d'ici 2030.

Bien qu'ayant déjà réalisé des progrès significatifs dans la réduction du nombre de tués sur les routes nationales, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) a recommandé en janvier 2022 que les parties prenantes coopèrent pour développer une nouvelle stratégie de sécurité routière pour la Tunisie.

En collaboration avec l'Organisation Mondiale de la Santé, des experts internationaux ont été désignés pour soutenir ce processus et pour travailler à l'élaboration de la stratégie avec une large alliance multisectorielle d'agences gouvernementales tunisiennes, d'institutions universitaires et de partenaires du secteur privé.

Après un examen détaillé des données, de la documentation et des études scientifiques, étayé par des entretiens avec des informateurs clés représentant tous les secteurs, une série de projets de

recommandations a été proposée. Ces recommandations ont ensuite été élaborées dans le cadre d'une série d'ateliers organisés par l'OMS à Tunis, auxquels ont participé des représentants des ministères de l'intérieur, des transports, de la santé, de l'équipement, des finances, de la culture, de l'éducation, de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique, de la famille, de la femme, de l'enfance et des personnes âgées, de la jeunesse et des sports, des municipalités, des départements universitaires, du secteur de l'assurance et de la société civile.

Cette stratégie est le fruit du travail de nombreux professionnels engagés qui ont donné de leur temps et de leur expertise parce qu'ils partagent la même vision de routes sûres pour tous.

PERFORMANCES ACTUELLES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

Pour définir une nouvelle orientation, il est important de comprendre d'où nous venons. Bien qu'un grand nombre de données aient été analysées pour soutenir la préparation de cette stratégie (comme le montre une analyse détaillée de la situation), seuls quelques titres sont présentés ci-dessous pour aider à définir notre contexte actuel et l'ampleur de l'effort à fournir dans les années à venir.

TUES SUR LA ROUTE

La tendance générale des tués sur la route en Tunisie a été positive au cours de la dernière décennie, avec des réductions significatives depuis le pic de 1 565 décès sur la route en 2014.

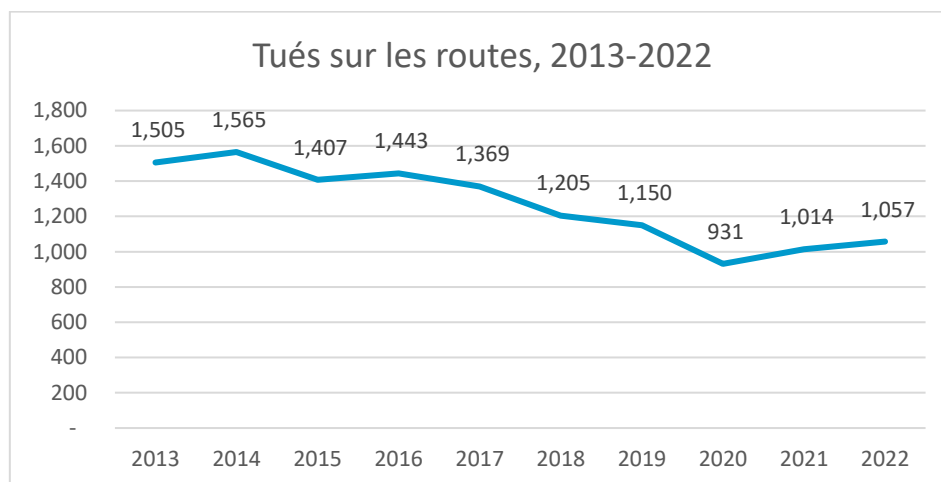


Figure 1 : Nombre de tués sur les routes en Tunisie, d'après les données du ministère de l'intérieur (ONSR, 2023)

Cependant, après avoir atteint un nouveau seuil de 931 en 2020, les décès dus aux accidents de la route en Tunisie ont augmenté pour atteindre les niveaux prépandémiques depuis lors, avec 1 057 décès signalés en 2022.

Un projet de couplage de données a été élaboré avec l'appui de l'OMS avec un partenariat multisectoriel entre l'ONSR, représentant la source de données principale et quatre agences/institutions: i. l'Institut National de la Santé (INSP), ii. Le Centre des Opérations Sanitaires Stratégiques du Ministère de la Santé (SHOCROOM), iii. Les différents services de médecine légale (ML), iv. La Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances (FTUSA).

Dans le cadre de ce projet, l'appariement des cinq bases de données sur les décès par accidents de la circulation en 2019 a généré un total de 2273 de tués ; IC 95% = [2207-2338]³.

³ Projet d'intégration des bases de données pourvoyeuses d'indicateurs sur la mortalité liée aux accidents de la route en Tunisie. <https://www.onsr.nat.tn/onsr/maktaba/1654072071.pdf>

NOMBRE DE TUES POUR 100 000 HABITANTS

De même, rapporté à la population, le taux de mortalité s'est considérablement amélioré. Le taux le plus bas de 7,7 pour 100 000 habitants en 2020, pendant la pandémie de COVID, a permis à la Tunisie d'atteindre des niveaux comparables à ceux des pays à revenu plus élevé. Depuis lors, la tendance a quelque peu régressé, mais la tendance à long terme doit être saluée.

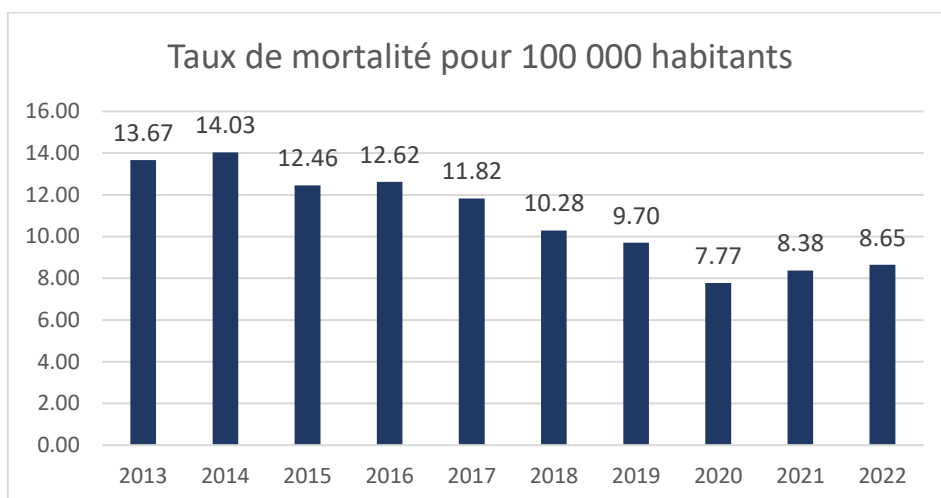


Figure 2 : Taux de mortalité routière calculé par 100 000 habitants, sur la base des décès signalés par le ministère de l'intérieur (ONSR, 2023)

Le nombre de morts pour 100 000 habitants suit une tendance similaire à la hausse, avec 8,65 pour 100 000 actuellement, ce qui reste inférieur aux chiffres de 2019 (9,7 pour 100 000), mais il faut faire davantage pour maintenir et réduire cette tendance générale.

BLESSES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE (TOUTES GRAVITES CONFONDUES)

Si l'on tient compte de tous les degrés de gravité des blessures, la tendance à long terme est positive, puisque le nombre d'accidents de la route a diminué de moitié en moins de dix ans.

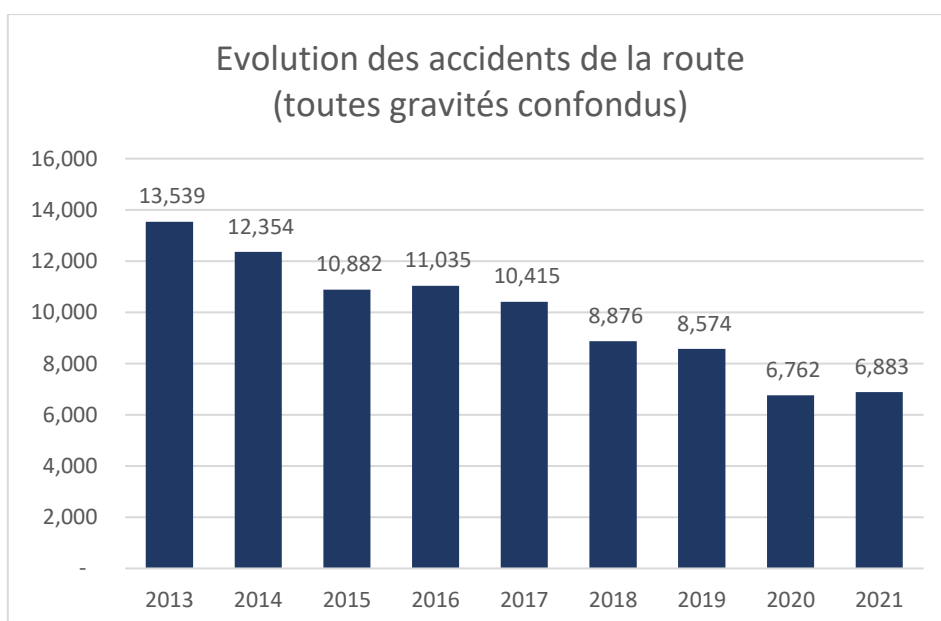
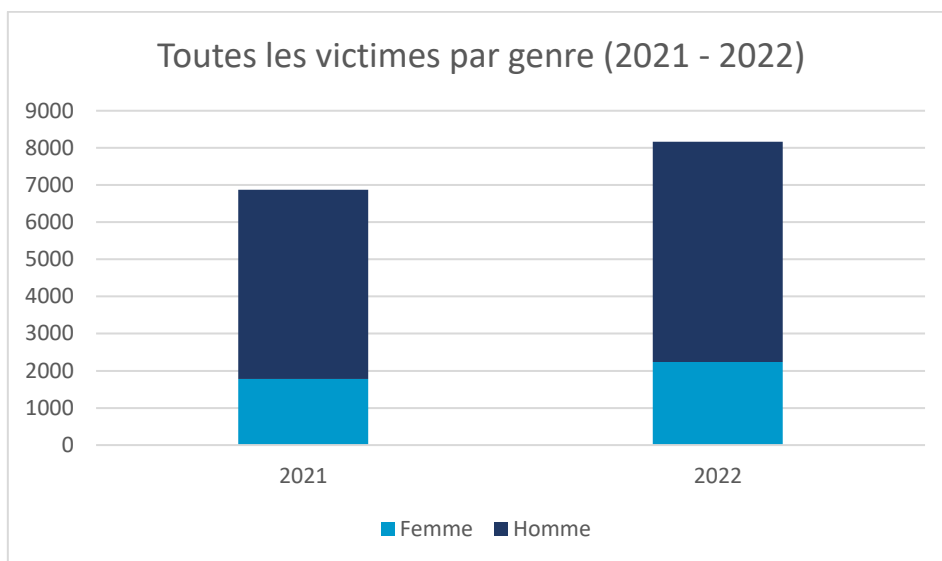


Figure 3 : Evolution du nombre des accidents de la route déclarés par le ministère de l'intérieur en Tunisie entre 2013 et 2021, par année (ONSR, 2023)

ACCIDENTS DE LA ROUTE PAR GENRE

Les données sur les accidents de la circulation en Tunisie ne sont ventilées par genre que depuis 2021, ce qui limite l'analyse de l'évolution des risques dans le temps. Il est clair, cependant, que les risques sont très différents selon le type d'utilisateur de la route lorsqu'ils sont ventilés par genre.





L'AMBITION D'UN SYSTEME SUR

Alors que la Tunisie cherche à améliorer la sécurité de son réseau routier, nous générons une nouvelle approche qui s'appuie sur les succès de ces dernières années, tout en embrassant des décennies de recherche et de pratique internationales. Nous nous éloignons d'une approche traditionnelle qui attribue la responsabilité surtout à l'utilisateur de la route individuel, avec un nouveau paradigme qui reconnaît l'importance d'améliorer toutes les parties du système routier, sur la base d'une compréhension beaucoup plus rigoureuse des causes sous-jacentes de la mortalité routière et des blessures graves. Notre approche du système sûr repose sur un ensemble de principes fondamentaux, concentre l'activité sur les domaines dont il a été démontré qu'ils réduisent la mortalité routière et garantit que nos partenariats multisectoriels solides fourniront un programme coordonné d'améliorations dans les années à venir.

PRINCIPES DU SYSTEME

Le système représente l'interaction des usagers des différents modes de transport dans l'espace routier, et la sécurité de ce système nécessite une compréhension de la nature de l'homme, des effets de ces interactions, et une attente partagée concernant les normes minimales d'exploitation du système.

Les gens commettent des erreurs

Les êtres humains sont faillibles. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que leur comportement soit totalement cohérent et leurs performances varieront. Nous devons veiller à ce qu'ils ne subissent pas les conséquences tragiques d'erreurs mineures.

L'homme est vulnérable aux blessures

Le corps humain ne peut résister qu'à de petites quantités de force avant de subir de graves dommages. Cela signifie que les chocs avec des objets extrêmement lourds (tels que les véhicules), en particulier à des vitesses élevées, entraîneront presque à coup sûr des blessures graves.

La mort et les blessures graves sont inacceptables

Nous ne pouvons pas accepter un système dans lequel ces résultats catastrophiques sont constatés. Nous avons la responsabilité morale de gérer le système de manière à éradiquer les effets secondaires les plus graves.

La responsabilité est partagée

Lorsqu'une personne est blessée, c'est que le système dans son ensemble n'a pas réussi à protéger les usagers. Le renforcement du système dans son ensemble nécessite des efforts de la part des concepteurs de routes, des exploitants, des usagers, des services qui interviennent après l'accident et des partenaires du secteur privé.

Notre approche est proactive

Nous ne pouvons pas attendre que le système fonctionne mal et que des personnes soient gravement blessées pour intervenir. Les données relatives aux performances en matière de sécurité doivent être utilisées pour renforcer le système et réduire ce risque.

Nos actions sont systémiques

Toutes les parties du système doivent être renforcées pour multiplier leurs effets. L'amélioration des relations entre les différentes parties du système contribuera à l'optimisation de l'ensemble.

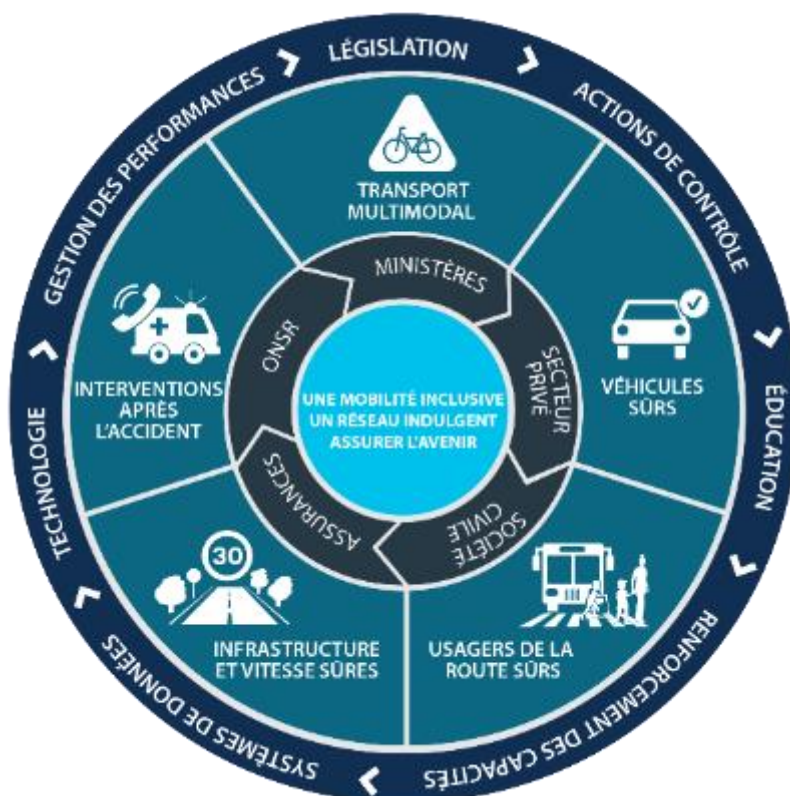


Figure 5: Le système sûr pour la Tunisie (basé sur le plan mondial pour la Deuxième Décennie d'Action)

ÉLÉMENTS D'UN SYSTÈME SÛR

Le système sûr reconnaît qu'il existe une variété d'éléments ou de composants interdépendants qui doivent fonctionner ensemble, fournissant des couches de protection et empêchant les usagers de la route de subir des dommages graves.

Par exemple, si un enfant se précipite sur la route, la limite de vitesse doit être suffisamment basse pour que le conducteur ait le temps de voir et de réagir. Il y a peut-être des ralentisseurs qui ralentissent la circulation, le conducteur doit se concentrer sur la route, les freins du véhicule doivent être bien entretenus pour qu'il s'arrête rapidement et efficacement. C'est un système qui fonctionne.

Transport multimodal

La planification multimodale des transports et de l'aménagement du territoire est un point de départ important pour la mise en œuvre d'un système sûr. Elle établit la combinaison optimale des modes de transport motorisés et non motorisés pour garantir un accès sûr et équitable à la mobilité, tout en répondant aux divers besoins et préférences d'une population.

Routes et vitesses sûres

Les routes sont conçues pour réduire le risque d'accident et les bords de route sont indulgents en cas d'erreur. La séparation du trafic pour protéger les usagers vulnérables est une priorité et le traitement des routes dangereuses est proactif, améliorant à la fois les risques réels et perçus par les usagers de la route.

La capacité des usagers de la route à éviter les accidents et à survivre en cas de collision est directement affectée par la vitesse et l'énergie qui en résulte dans le système. Les vitesses de sécurité tiennent compte de la fragilité humaine, que ce soit dans la prise de décision ou dans la survie à un

impact, et garantissent que des vitesses plus élevées ne sont possibles que si l'environnement et l'infrastructure, ainsi que les véhicules, sont en mesure de les supporter et de les protéger.

Des usagers de la route en toute sécurité

Les usagers de la route sont éduqués ou réglementés dans leur utilisation des routes, en fonction des véhicules qu'ils choisissent et des niveaux de risque. Les conducteurs bénéficient d'une formation et d'un examen de haute qualité et sont censés respecter le code de la route, tandis que des dispositions sont prises pour aider les enfants, les personnes âgées, les handicapés, les piétons et les cyclistes à se déplacer en toute sécurité.

Véhicules sûrs

Les véhicules offrent un haut niveau de sécurité à leurs occupants et aux autres usagers de la route. Les systèmes de sécurité fondamentaux, comme les ceintures de sécurité, sont complétés par des mesures de sécurité active plus avancées, comme le freinage d'urgence autonome et le contrôle électronique de la stabilité. Les contrôles de routine effectués sur tous les véhicules garantissent qu'ils sont entretenus conformément aux normes de sécurité les plus strictes.

Interventions après l'accident

En cas d'incident, le système de secours d'urgence doit permettre d'atteindre rapidement toutes les personnes blessées, le transport vers des soins de traumatologie de qualité est rapide, les services de réadaptation sont facilement accessibles et l'aide aux victimes est disponible. Après l'accident, les données sur les causes de la collision alimentent les systèmes de remise en état des routes et d'évaluation de la manière dont le système peut être renforcé.

LES CATALYSEURS D'UN SYSTEME

Le modèle de système sûr illustré comporte plusieurs éléments facilitateurs identifiés à l'extérieur, qui sont les mécanismes de soutien permettant au système de fonctionner. Sans une législation appropriée, la sécurité des véhicules et des usagers de la route sera compromise. Les dispositions légales établissent les attentes ou les normes qui soutiennent les autres parties du système. De même, le renforcement des capacités au sein du système est nécessaire pour garantir une expertise suffisante en matière de conception et d'ingénierie de la sécurité afin de renforcer la qualité de l'infrastructure et du transport intégré.

L'adoption de la technologie peut renforcer la capacité du système dans son ensemble, par exemple les technologies d'application de la loi peuvent augmenter de manière significative la capacité du système judiciaire, tandis que les technologies des véhicules fourniront une protection supplémentaire aux usagers de la route en gérant la vitesse, la traction et le freinage, réduisant ainsi le risque d'un accident grave.

Les systèmes de données sont essentiels au développement d'un système d'apprentissage capable de répondre aux points d'échec, d'identifier les zones de faiblesse, d'évaluer les actions et de faire le lien avec d'autres domaines associés de la politique publique afin de comprendre comment les interventions peuvent avoir un impact plus large sur la santé publique. Les données sont donc également essentielles pour le cadre de gestion des performances, car elles fournissent des paramètres permettant d'orienter le programme global de mise en œuvre et de s'assurer que les ambitions établies par le biais des objectifs sont influencées par les actions stratégiques.

LA TUNISIE, UN LEADER REGIONAL

La Tunisie est le premier pays à développer une stratégie de sécurité routière qui reflète un nouveau cadre régional de l'Organisation Mondiale de la Santé et qui s'appuie sur les données du Rapport Mondial de Situation sur la Sécurité Routière (2023). En collaborant avec des partenaires internationaux, notre approche multisectorielle démontre l'efficacité et l'efficacité avec lesquelles nous pouvons travailler ensemble en tant que pays pour aborder ces questions importantes.

PLAN MONDIAL POUR LA DEUXIEME DECENNIE D'ACTION

Après que l'Assemblée Générale des Nations Unies a déclaré une deuxième décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), les agences internationales ont travaillé à l'élaboration d'un plan mondial coordonné, publié en octobre 2021.

Le plan mondial réaffirme l'ambition de réduire de 50 % le nombre de morts sur les routes d'ici à 2030, décrit ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en œuvre une approche intégrée des systèmes sûrs. Le plan mondial aborde la nécessité d'une collaboration multisectorielle et souligne le rôle important des cadres juridiques, de la technologie et du renforcement des capacités.

La Tunisie démontre son leadership en développant une stratégie ambitieuse qui reflète les meilleures pratiques internationales.

ALIGNEMENT SUR LE CADRE REGIONAL

En 2023, sous la direction de l'Organisation Mondiale de la Santé, les pays de la région de la Méditerranée orientale ont approuvé un cadre d'action stratégique régional visant à renforcer les systèmes de sécurité routière. Déballant le système sûr et son rôle pour aider les pays à atteindre l'objectif mondial, le cadre aborde trois objectifs stratégiques :

- **Établir une base structurelle et institutionnelle habilitée et responsable pour la coordination, la planification, la gestion et le suivi de la sécurité routière**, qui permette de mettre en place plusieurs niveaux de protection pour les usagers de la route et d'instaurer une culture de la sécurité.
- **Mettre en œuvre des politiques, des mesures et des programmes fondés sur des données probantes dans des domaines d'action clés afin de mettre en place un système sûr en tenant compte des besoins de tous les groupes d'utilisateurs**, en particulier les utilisateurs les plus touchés et les plus vulnérables, tels que les jeunes et les utilisateurs de moyens de transport non motorisés.
- **Contrôler les performances, évaluer les résultats et fournir un retour d'information dans le système** en vue d'une amélioration continue et d'une réduction progressive du nombre de décès et de blessures graves.

La nouvelle stratégie de sécurité routière de la Tunisie intègre ces objectifs à travers sa vision, ses objectifs, ses domaines d'action et ses modalités de gouvernance. Il s'agit de la première stratégie nationale de sécurité routière élaborée dans la région de la Méditerranée orientale depuis l'approbation du cadre régional.



وطن N9

وسط العاصمة
المطار



LA SOUKRA

EL AOUINA

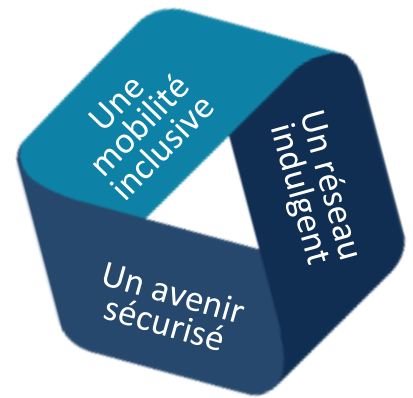
CITE TAÏEB MHIRI

بالمهيري



SECURITE POUR TOUS

Le programme « Sécurité pour tous » s'appuie présente une vision à long terme du secteur des transports en tant que moteur essentiel de la croissance économique, tout en embrassant les thèmes de la modernisation, de la numérisation et de la décarbonisation. Le « Plan directeur national des transports » (PDNT) reconnaît également que la sécurité et la sûreté du transport routier sont faibles, ce qui nécessite une nouvelle gouvernance et un professionnalisme accru.



UNE MOBILITE INCLUSIVE

La mobilité moderne, connectée et durable crée un ensemble différent de relations entre les citoyens et les véhicules, en choisissant de placer les personnes au centre de notre hiérarchie du transport routier plutôt que les machines. Cette nouvelle relation sera rééquilibrée en faveur de la sécurité et de l'accessibilité plutôt que de la maximisation du flux de trafic, en choisissant des transports publics de haute qualité plutôt que la propriété indépendante d'une voiture et des modes durables plutôt que la maximisation de la vitesse de transit.



Figure 6 : Hiérarchie combinée pour un transport routier sûr et durable (Campsall, 2023)

La mobilité inclusive prend en compte les besoins plus larges de tous les citoyens, en assurant l'équité dans la planification et l'exploitation du système de transport routier pour les différents besoins des enfants, des personnes âgées, des femmes et des personnes handicapées. L'accessibilité des voies piétonnes et des passages contrôlés en empêchant le stationnement sur les trottoirs ou les vendeurs de rue, les alertes sonores aux feux de circulation, les sièges réservés et la facilité de paiement dans les transports publics, la réduction de la vitesse des véhicules et les pistes cyclables séparées ne sont que quelques-uns des moyens par lesquels les routes tunisiennes peuvent être rendues plus inclusives pour l'ensemble de la population.

Un autre élément central de la mobilité inclusive est une flotte de véhicules plus sûre. Lorsque les transports publics sont de meilleure qualité, ils deviennent une alternative plus attrayante à la voiture particulière. De nombreuses personnes qui se déplacent à pied ou à vélo se sentent intimidées par le mouvement des gros camions qui souffrent d'un manque de visibilité. Par ailleurs, ceux qui choisissent de voyager en taxi n'ont souvent pas accès à la ceinture de sécurité et le parc automobile est mal entretenu, de sorte que les autres systèmes de sécurité ne fonctionnent pas pour protéger les occupants ou les personnes se trouvant à l'extérieur du véhicule.

La mobilité inclusive peut être soutenue de différentes manières. Un meilleur respect du code de la route permet une plus grande prévisibilité et une meilleure perception de la sécurité pour les usagers non motorisés. Les mises à jour des déplacements en temps réel, fournies via une application, avec des options de paiement faciles, peuvent rendre les services de bus et de métro plus attrayants. Par ailleurs, l'établissement de normes de sécurité minimales et d'un taux d'occupation maximal pour les transports publics améliore à la fois la sécurité personnelle (en particulier pour les femmes) et la sécurité des passagers.

UN RESEAU INDULGENT

Il est important que nous reconnaissons à la fois la fragilité du corps humain et la faillibilité des opérateurs humains dans le système de transport routier. Cela signifie que nous devons admettre que nous commettons des erreurs et que ces erreurs peuvent avoir de graves conséquences. En créant des couches de protection au sein du système de transport routier, nous pouvons le rendre plus indulgent, de sorte que moins d'erreurs aboutissent à des accidents, et si c'est le cas, elles ont des conséquences moins graves.

Toutes nos routes n'ont pas la même fonction. Certaines routes sont nécessaires pour transporter rapidement et efficacement de gros volumes de trafic, d'autres permettent de circuler autour de nos centres urbains et d'autres encore servent principalement à accéder aux commodités locales. Une nouvelle hiérarchie fonctionnelle des routes permettra de sélectionner de manière cohérente les limites de vitesse et les normes d'infrastructure qui reflètent la composition du trafic et la vulnérabilité des usagers.

Dans un réseau indulgent, les limitations de vitesse sont liées aux types d'accidents susceptibles de se produire et fixées à un niveau qui minimise la possibilité de décès et de blessures graves. Cela signifie une limite de vitesse de 30 km/h là où les gens marchent et font du vélo, de 70 km/h là où il y a un risque de collision frontale et des vitesses plus élevées sur les routes à chaussées séparées avec des carrefours à niveau.

L'évolution vers un réseau indulgent prendra du temps, ce qui signifie que nous devons toujours fournir une réponse d'urgence rapide et efficace en cas d'accident, en essayant de secourir les victimes en moins de quinze minutes en moyenne. L'adoption de la technologie et l'investissement dans la formation et le déploiement des intervenants d'urgence amélioreront les résultats pour les blessés. Leur rapatriement en toute sécurité vers un centre de traumatologie et un système de santé qui les aide à se réadapter font partie intégrante d'un réseau qui pardonne.

UN AVENIR SECURISE

Notre vision est celle de routes qui répondent aux besoins de notre démocratie naissante et des générations futures, en soutenant notre croissance économique, en facilitant l'accès à l'éducation et en adoptant les technologies d'une Tunisie moderne.

Nous voulons que nos enfants et nos jeunes grandissant dans des communautés se sentent en sécurité, qu'ils se déplacent sur des routes sûres, dans des véhicules sûrs, afin qu'ils puissent contribuer à la société tunisienne. Nous nous appuierons sur notre travail pour mettre en place des zones à vitesse réduite autour des écoles, développer davantage de programmes d'éducation de haute qualité et améliorer notre formation pour les conducteurs et les motocyclistes, afin d'ancre sur nos routes la culture qui fera de la Tunisie un pays sûr.

Pour y parvenir, nous devons améliorer le respect du code de la route, en particulier celui qui est lié aux accidents de la route. Nous veillerons à ce que les ceintures de sécurité soient portées, à ce que les limitations de vitesse soient respectées, à ce que les motocyclistes portent des casques conformes aux normes les plus récentes et à ce que les conducteurs ne soient pas distraits par leur téléphone portable. Nous adopterons également la technologie lorsqu'elle peut transformer le travail de la

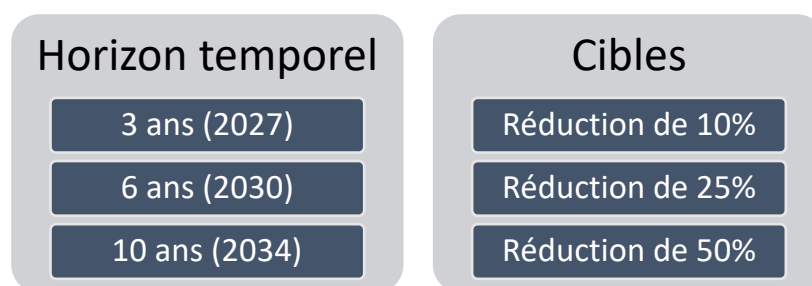
police, améliorer la sécurité de la logistique, alerter les services d'urgence et améliorer nos systèmes de données.

Ce programme ambitieux permettra d'offrir une plus grande sécurité à toutes les générations, en particulier aux jeunes, et de faire en sorte que notre système de transport routier soit au cœur d'une Tunisie prospère dans les années à venir.

OBJECTIFS ET CIBLES

Cette stratégie définit une vision à long terme pour les routes en Tunisie, nous ne pouvons pas y arriver en un jour. Cela signifie que les objectifs sont importants pour aider à maintenir l'attention, motiver tous les secteurs et suivre nos progrès vers la réalisation de notre vision future.

Nous avons fixé et nous nous engageons à atteindre les cibles suivantes pour le nombre de morts et de blessés graves sur la période 2024-2034 :



Ces objectifs sont ambitieux, mais peuvent être atteints grâce à la mise en œuvre des actions prioritaires détaillées dans la présente stratégie.

Ces cibles s'appliquent à l'ensemble du pays et à l'entièreté des usagers de la route. Nous formulerons également des objectifs au niveau des Gouvernorats et pour des usagers de la route spécifiques tels que les piétons, les conducteurs et les passagers de VTC, ou certaines catégories d'âge.

Le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs nécessitera un système d'enregistrement des accidents efficace et fiable ; d'autres améliorations du système d'enregistrement actuel, telles que la numérisation de l'enregistrement des accidents et l'interconnexion systématique des bases de données, sont en cours. Une préoccupation importante sera de réduire la sous-déclaration des victimes de la circulation, en particulier les usagers de la route vulnérables.

Les données sur les morts et les personnes blessées seront contrôlées, publiées et discutées tous les trois mois, afin d'évaluer à la fois les changements annuels et les fluctuations saisonnières. Un rapport sera publié et mis à la disposition du public chaque année. Lorsque les chiffres indiquent que les objectifs prévus risquent de ne pas être atteints, des contre-mesures supplémentaires seront définies et mises en œuvre.

ACTIONS PRIORITAIRES

Pour parvenir à un réseau routier plus sûr et plus durable, nous aurons besoin d'une collaboration importante de tous les secteurs, qui travailleront sur un large éventail d'actions stratégiques. Après avoir examiné nos récents progrès et travaillé avec un large éventail de parties prenantes pour identifier les actions clés nécessaires, nous les avons regroupées en cinq thèmes principaux. Ces actions ont également été classées par ordre de priorité dans des groupes à réaliser sur des périodes différentes. À court terme, ces actions devraient être achevées en moins de deux ans, les actions à moyen terme devraient être achevées dans un délai de 3 à 5 ans, tandis que les actions à plus long terme prendront plus de 5 ans pour être pleinement mises en œuvre. Un grand nombre de ces actions

peuvent être élaborées et mises en œuvre simultanément afin de garantir leur impact combiné le plus tôt possible.

DES INFRASTRUCTURES ET DES VITESSES SURES

Court terme (1-2 années)

- Faire avancer le cadre juridique pour le déploiement des **contrôles automatisés de la vitesse**.
- Développer un programme national de **formation à l'ingénierie et de l'audit de la sécurité routière** afin d'aider les ingénieurs municipaux.
- Mettre en œuvre une expansion rapide du programme actuel de **zones de sécurité pour les écoles**, en fournissant des limites de vitesse réduites et en améliorant l'infrastructure autour des établissements d'enseignement.
- Utiliser un **processus d'évaluation des routes** tel que l'iRAP (International Road Assessment Programme) pour les routes les plus fréquentées du réseau afin de concentrer les investissements.
- **Réexaminer et adapter les limitations de vitesse nationales** à la lumière des principes d'un système sûr ("Safe system"), des routes indulgents et des meilleures pratiques internationales.
- Examiner le processus de gestion et les normes actuelles en matière de sécurité des **zones de travaux**, en veillant à ce qu'ils offrent une protection appropriée à tous les travailleurs de la route ainsi qu'aux usagers de la route qui traversent ou passent à côté de ces zones.

Moyen terme (3-5 ans)

- Développer l'utilisation de **l'analyse géospatiale** pour identifier les endroits prioritaires pour les actions de contrôle.
- Utiliser la **cartographie géospatiale** pour rassembler les données importantes qui décrivent le risque des routes. Utiliser ces données pour hiérarchiser les traitements.

Long terme (6-10 ans)

- Effectuer **une évaluation à l'échelle du réseau** afin de déterminer les endroits où la réduction des limites de vitesse pourrait contribuer à améliorer les performances en matière de sécurité.
- **Réviser les orientations en matière d'ingénierie** pour s'assurer que les normes de conception sont cohérentes avec le système sûr, de sorte que chaque classification de route fonctionnelle devrait avoir une limite de vitesse et des caractéristiques d'ingénierie qui garantissent la sécurité.

TRANSPORT MULTIMODAL

Court terme (1-2 années)

- La maîtrise et un contrôle plus strict de **l'occupation des trottoirs**.
- Contrôle plus systématique et généralisé des **camions surchargés**.
- Rendre obligatoire l'élaboration d'un **plan de mobilité urbaine durable** (PMUD) pour tous les projets de développement d'une certaine taille.
- Accélérer la **création d'autorités organisatrices de la mobilité** dotées de pouvoirs spécifiques pour planifier et mettre en place des réseaux de transport public intégrés de haute qualité. S'assurer qu'ils garantissent que la sécurité est un indicateur de performance clé.

Moyen terme (3-5 ans)

- Mettre en œuvre des politiques visant à réduire les vitesses et à donner la **priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics**.
- Décourager l'utilisation des véhicules privés dans les zones urbaines à forte densité en imposant des **restrictions aux utilisateurs de véhicules à moteur**, aux véhicules et aux infrastructures routières, et proposer des alternatives accessibles, sûres et faciles à utiliser.
- Effectuer des recherches sur la **sécurité relative des différents modes de transport** afin de comprendre les risques différenciés et la manière dont ils pourraient être traités.

Long terme (6-10 ans)

- Traitement et amélioration systématique **des passages à niveaux**.
- Examiner le rôle des **solutions de mobilité financées par le secteur privé**, en particulier celles qui encouragent les déplacements par des modes de transport plus durables, comme les systèmes de location de vélos urbains.
- Envisager le développement d'un **système de billetterie intégré**, peu coûteux, à faible friction et à prix transparent pour toutes les options de transport public afin d'améliorer la facilité d'accès.
- Promouvoir le **marketing positif et l'utilisation de mesures incitatives** telles que le partage des coûts des abonnements aux transports publics par l'employeur.

USAGERS DE LA ROUTE

Court terme (1-2 années)

- Poursuivre l'élaboration de la politique actuelle de **déploiement des radars automatiques**, en développant des critères de sélection des sites qui donnent la priorité à leur utilisation dans les zones où ils auront un effet maximal sur la sécurité.
- Élaborer et appliquer des **normes** minimales pour les **casques de moto**.
- Élaborer une **stratégie de communication nationale** coordonnée, avec un soutien ministériel de haut niveau, pour souligner la priorité accordée à la sécurité routière, en utilisant les canaux officiels et les réseaux de partenaires pour étendre la portée.
- Veiller à ce que les changements législatifs visant à faciliter **l'utilisation de l'éthylomètre** soutiennent la législation existante relative aux infractions liées à la conduite en état d'ébriété et soient accompagnés d'un vaste **programme de suivi et de communication** visant à modifier le comportement des conducteurs.
- Veiller à ce que les modifications législatives visant à faciliter l'utilisation **de l'éthylomètre** pour les infractions liées à la conduite en état d'ébriété soient accompagnées d'un vaste **programme de contrôle et de communication** afin d'obtenir un changement de comportement de la part des conducteurs.
- Réviser les règles actuelles pour des groupes particuliers tels que les chauffeurs de taxi qui sont **exemptés du port de la ceinture de sécurité**.
- Procéder à un examen approfondi du **régime de formation et d'examen des conducteurs de toutes les catégories de véhicules** (y compris motos), en veillant à ce que les pratiques soient mises à jour en fonction des données les plus récentes. Cet examen devrait prendre en compte les risques encourus par les différents groupes, tels que la formation à la perception des

risques pour les apprentis conducteurs et la formation continue pour les conducteurs professionnels.

- Travailler avec les compagnies d'assurance pour développer des produits et des tarifs qui encouragent la conduite sûre, par exemple en augmentant les primes pour les conducteurs à risque ou en utilisant la télématique dans les véhicules pour surveiller le comportement.

Moyen terme (3-5 ans)

- Élaborer un programme visant à tester le déploiement d'autres **technologies automatisées capables de détecter les infractions à la sécurité routière**, telles que les infractions au port de la ceinture de sécurité et au téléphone portable pour les automobilistes et les infractions au port du casque pour les motocyclistes. Inclure également dans cette analyse la normalisation des plaques d'immatriculation.
- Travailler avec le Ministère du Commerce et du Développement des Exportations pour créer un programme de **soutien aux entreprises tunisiennes** qui leur permettra de mieux gérer les risques liés à leur flotte.
- Procéder à une **révision du système de permis à points** afin de s'assurer qu'il est mis en œuvre de manière rigoureuse et cohérente à l'échelle nationale, avec des amendes et des déductions de points qui reflètent la gravité des infractions.

Long terme (6-10 ans)

- Élaborer un programme pilote pour **éduquer les délinquants routiers**, commuer les amendes et les points (du permis à points) en fonction de leur engagement dans des programmes de réadaptation.
- Établir la législation nécessaire pour **faciliter les tests et les poursuites** en cas de conduite sous l'influence de ces **drogues**.

VEHICULES SURS

Court terme (1-2 années)

- Adopter une nouvelle **législation sur la sécurité des motocycles** harmonisée avec les normes internationales en matière de freinage antiblocage et d'éclairage de jour.
- Mettre en œuvre des réglementations rendant obligatoire **l'ABS** (Anti-lock Braking System) sur tous les **motocycles** et **l'ESC** (Electronic Stability Control) sur les motocycles plus puissants.
- Élaborer un programme de conformité pour les fabricants et les détaillants de **motocycles**, afin de vérifier que les produits sont **conformes aux** certifications relatives à la taille du moteur et à la puissance.
- Réviser le décret en vigueur et l'harmoniser avec l'accord international 97 (**inspections techniques périodiques des véhicules** selon des normes élevées), avec des niveaux plus élevés de formation, de certification, de suivi et d'évaluation pour les inspecteurs, grâce à la tenue de registres informatisés.
- Adopter de nouvelles réglementations pour les **dispositifs de retenue pour enfants**.

Moyen terme (3-5 ans)

- Créer un programme participatif pour impliquer les opérateurs de transport routier, de logistique et de flotte dans la promotion de la valeur de l'acquisition et de l'entretien d'une **flotte** qui donne la **priorité à la sécurité** des véhicules.
- Renforcer les capacités de service "**Métrologie**" afin qu'il soit mieux et plus rapidement en mesure d'étalonner les équipements du site pour les contrôles périodiques.
- Revoir le cadre des **marchés publics** pour s'assurer que les véhicules achetés (y compris transport public) répondent à des normes de sécurité plus élevées.

Long terme (6-10 ans)

- Identifier des **règlementations de l'ONU** concernant la sécurité de certains véhicules auxquelles on devrait adhérer dans le futur.
- Adopter une nouvelle législation sur la sécurité des véhicules (voitures) afin de garantir que tous les véhicules neufs (et importés) soient harmonisés avec les normes internationales en matière de **protection des piétons**.
- S'engager avec **Global NCAP** (Global New Car Assessment Programme) pour obtenir des conseils et des orientations sur la manière dont le partenariat pourrait contribuer à promouvoir **des normes améliorées pour les véhicules**, en développant une série de ressources pour aider à guider la prise de décision des consommateurs.

INTERVENTIONS APRES L'ACCIDENT

Court terme (1-2 années)

- Renforcer et améliorer l'**interconnexion** entre les différents intervenants dans les secours d'urgence (couverture des numéros, formation des opérateurs des différents centres...). Prévoir la mise en place **d'un numéro d'appel d'urgence unique** et intégré permettant aux citoyens d'accéder à tous les services d'urgence en un seul appel.
- Promouvoir la formations de la population aux **les premiers secours routiers**.

Moyen terme (3-5 ans)

- Ventiler les données en fonction de **la gravité des blessures** à l'aide d'une classification internationale établie.
- En s'appuyant sur les bonnes pratiques des projets pilotes, améliorer le suivi des personnes blessées dans des accidents de la route, depuis l'incident jusqu'à la réhabilitation.
- Augmenter la couverture des équipes de secours d'urgence (**Protection Civile et Services d'Aide Médicale Urgente (SAMU)** pour qu'elle dépasse **90 % de la population**.

Long terme (6-10 ans)

- Améliorer la rapidité des **interventions d'urgence** en passant d'une moyenne d'environ 30 minutes à **environ 15 minutes**.
- Élaborer une législation protégeant de la **responsabilité civile un spectateur** profane qui apporte son aide lors d'un accident
- Développer et mettre en œuvre des **programmes de réhabilitation** physique, psychologique et sociale pour les victimes de la route.



ACTIONS FACILITANTES

Outre les actions prioritaires qui influenceront directement la manière dont notre système de transport routier est planifié, conçu, entretenu et utilisé, il existe une série d'actions nécessaires pour soutenir les institutions et les agences concernées. Ces « actions habilitantes » permettront de renforcer la gouvernance, d'accroître la responsabilité, d'améliorer la transparence et de renforcer les capacités afin que la stratégie de sécurité routière soit pleinement mise en œuvre au fil du temps.

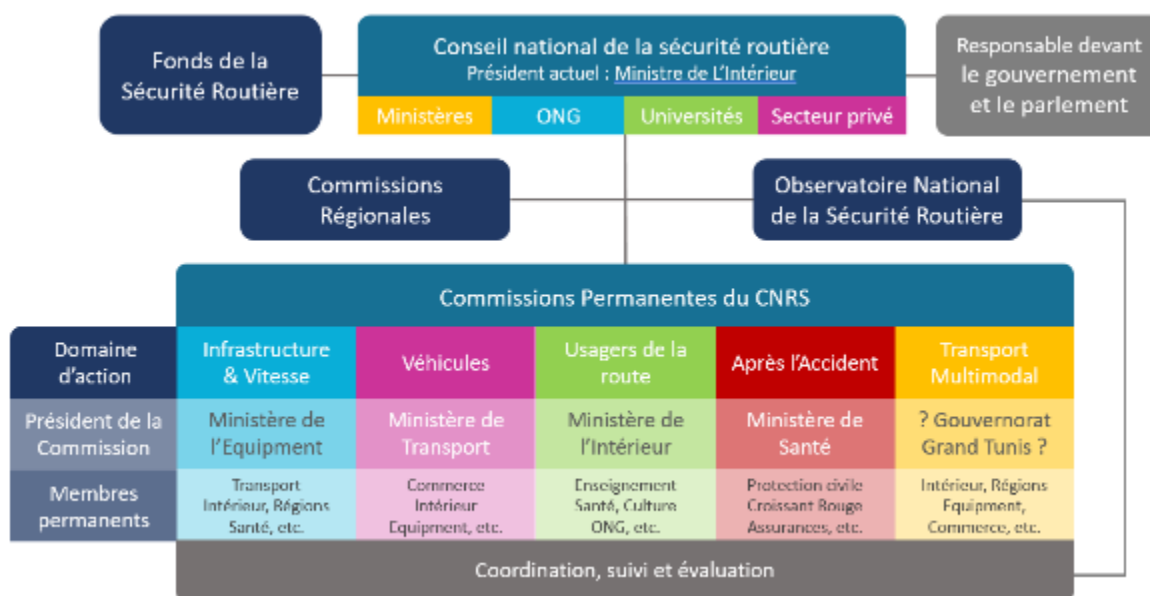
GOUVERNANCE ET RESPONSABILITE

LE CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

La mise en œuvre de notre vision pour des routes plus sûres nécessitera le leadership politique et moral qui découle de notre approche multisectorielle, incarnée par le Conseil National de la Sécurité Routière.

Sous la présidence actuelle du Ministre de l'Intérieur, le Conseil rassemble tous les ministères clés du gouvernement ainsi que des parties prenantes représentatives de la société civile et du secteur privé. Ce conseil national est l'organe central de coordination de tous les efforts en matière de sécurité routière. Il assure la direction morale et politique nécessaire pour faire avancer la stratégie. Le conseil est l'initiateur et le propriétaire de la stratégie et a la responsabilité de suivre les progrès et de la tenir à jour.

Le Conseil national jouit d'une grande indépendance en matière d'orientation et d'investissement afin de garantir que la stratégie dispose de ressources suffisantes et, par l'intermédiaire du ministre de l'intérieur, il est responsable devant le gouvernement et le parlement.



COMITES PERMANENTS DU CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

Dans le passé, le Conseil a été soutenu par un comité consultatif. Ce comité sera renforcé par des comités consultatifs permanents reflétant les compétences et l'expertise nécessaires pour progresser dans chacun des domaines d'action clés. Reflétant la nature véritablement multisectorielle de la sécurité routière, chacun de ces comités permanents sera présidé par une agence gouvernementale différente qui assume déjà une responsabilité juridique importante dans le domaine concerné. Ils seront soutenus par d'autres ministères et parties prenantes qui disposent des compétences, de l'expertise et des ressources nécessaires pour faire avancer leurs actions.

Bien que chaque comité permanent s'approprie les actions clés de la stratégie, la coordination entre les comités est essentielle pour garantir l'intégration des actions et leur efficacité maximale. Par exemple, lorsque le comité pour l'infrastructure et la vitesse met en œuvre son programme de travail visant à fixer des limites de vitesse qui tiennent compte de la fragilité humaine, cette action sera efficacement coordonnée avec les activités concernant la sécurité des usagers de la route afin de garantir le respect des règles, et avec le transport multimodal afin de s'assurer que les zones à forte population d'usagers de la route vulnérables sont traitées en priorité.

Le rôle de coordination sera assuré par l'Observatoire National de la Sécurité Routière.

LES COMMISSIONS REGIONALES

La réussite de cette stratégie nationale repose essentiellement sur notre plan d'action local, qui traduit les actions nationales en plans de mise en œuvre opérationnels pour les régions, les gouvernorats et les municipalités. Le Conseil National de la Sécurité Routière bénéficie du soutien des comités régionaux qui comprennent une représentation locale en plus des bureaux régionaux des principaux ministères.

Lorsque les actions nécessitent une exécution locale, celle-ci sera supervisée par les comités régionaux qui, en collaborant avec les observatoires régionaux de la sécurité routière, veilleront à ce que la planification et l'exécution de la mise en œuvre soient cohérentes à l'échelle nationale. Par exemple, la mise en œuvre des nouvelles réglementations visant à déployer des zones 30km/h autour des écoles est un programme qui pourrait être étendu rapidement avec le soutien des commissions régionales.

Le mandat de ces commissions sera renforcé afin de garantir qu'elles soient pleinement représentatives et qu'elles disposent d'une délégation de pouvoir suffisante pour mettre en œuvre les actions requises.

L'OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

L'ONSR joue depuis longtemps un rôle central dans la sécurité routière en Tunisie, au-delà des tâches typiques associées à un observatoire (publication de données et recherche). Les responsabilités de l'Observatoire devront encore s'accroître pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie. La coordination du travail des comités régionaux est une tâche supplémentaire associée aux dispositions de gouvernance et il y a d'autres rôles de coordination exigés par la stratégie qui seront nécessaires.

Un soutien supplémentaire à la stratégie, sous la forme de programmes de recherche supplémentaires, de coordination de campagnes, de déploiement de ressources d'application et de fonctions d'analyse de données, imposera également des exigences à l'ONSR. Alors qu'une grande partie du travail de mise en œuvre résidera dans les agences partenaires, la capacité à tirer parti d'un éventail d'expertises (achats, ingénierie, communications, science des données, normes technologiques, etc.) sera nécessaire pour assurer une coordination efficace et faciliter la mise en œuvre. Par exemple, pour faciliter la coordination entre toutes les agences engagées dans la communication, l'ONSR peut avoir besoin de développer des outils et des conseils ainsi que des calendriers d'activité ; ces tâches peuvent nécessiter une expertise supplémentaire en matière de communication.

Tout en continuant à assurer efficacement les tâches essentielles de gestion et de publication des données sur la sécurité routière et des programmes de recherche, l'effectif total et la matrice des compétences de l'ONSR seront reformulés au cours des deux premières années de la stratégie afin de garantir que le personnel est adapté aux tâches requises.

RESPONSABILITE

L'obligation de rendre compte de toutes les actions convenues dans le cadre de cette stratégie, puis approuvées par le Conseil National, est essentielle pour garantir que la stratégie est mise en œuvre en temps voulu et de manière efficace. L'organigramme ci-dessus montre donc un engagement en faveur du suivi et de la coordination, assuré par l'Observatoire national qui veille à ce que tous les

comités permanents, les commissions régionales et les ministères responsables exercent un degré élevé de responsabilité dans leurs domaines de compétence.

GESTION DES PERFORMANCES

La gestion des performances est un processus systématique qui peut être visualisé comme suit :



Dans le cadre de la stratégie nationale de sécurité routière, trois processus clés seront appliqués à la gestion des performances :

- (1) Le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés (tels que décrits dans la section "Objectifs")
- (2) Le suivi de la mise en œuvre des "actions prioritaires" (par l'intermédiaire des composantes de la structure de gouvernance, comme décrit ci-dessus)
- (3) Le suivi de l'évolution des principaux facteurs de causalité et de contribution aux accidents de la route au moyen d'une série d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière.

Dans cette section, nous montrons comment nous allons procéder pour la troisième partie, c'est-à-dire les indicateurs de performance de la sécurité routière sur les facteurs causaux ou contributifs. Ces indicateurs de performance sont nécessaires car l'évolution du nombre d'accidents ne fournit pas suffisamment d'informations

- (1) Comprendre les raisons de ces tendances (par exemple, la diminution est-elle due à une réduction des excès de vitesse ou à une réduction du trafic ?)
- (2) Evaluer si ou dans quelle mesure des mesures particulières ont eu l'effet escompté (par exemple, le renforcement des contrôles de vitesse a-t-il permis de réduire les excès de vitesse ?)

Il existe de nombreux facteurs permettant de définir et de mettre en œuvre des indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Grâce à une consultation nationale, une première sélection d'indicateurs a été identifiée pour soutenir la stratégie.

- Excès de vitesse
- Conduite sous l'influence de l'alcool
- Sécurité des infrastructures
- Services d'urgence
- Sécurité des véhicules
- Port du casque par les conducteurs et les passagers de VTC
- L'éducation
- Traversée des rues par les piétons
- Distraction par le téléphone portable
- Port de la ceinture de sécurité.

Pour chacun de ces indicateurs, une définition précise sera établie, une méthodologie scientifique appropriée sera développée et des objectifs seront fixés. Nous utiliserons l'expertise disponible au

niveau international, telle que celle développée dans les programmes internationaux Baseline, Trendline et ESRA. La plupart des indicateurs de performance en matière de sécurité routière seront mesurés tous les deux ou trois ans. D'autres indicateurs pourront être introduits en fonction des besoins pour contrôler la sécurité du système de circulation routière.

En ce qui concerne les objectifs relatifs au nombre de morts et de blessés, les résultats seront rendus publics et des contre-mesures supplémentaires seront décidées si les progrès sont insuffisants.

DONNEES

Les données sont essentielles pour guider la prise de décision, indiquer les progrès accomplis et mettre en évidence les zones de faiblesse persistantes du système de circulation routière. Pour ce faire, nous allons

- Poursuivre le travail d'amélioration de la **collecte de données sur les accidents de la route** grâce à la **numérisation** et à des améliorations (telles que la manœuvre du véhicule, les détails du carrefour, les conditions de surface, l'éclairage et le type d'impact) des formulaires de collecte de données.
- Poursuivre les efforts **d'harmonisation des données entre les agences** (ONSR, santé, transport) et amélioration de l'accès aux systèmes de données en ligne pour les professionnels et les chercheurs.
- Faciliter **un accès ouvert** des données à tous les secteurs et organismes infranationaux concernés afin de garantir leur appropriation effective et leur contribution significative. Il s'agira notamment d'établir des rapports annuels transparents sur les progrès réalisés dans le cadre de la stratégie.
- Mettre en œuvre **des approches d'analyse géo-spatiale** afin d'identifier les endroits prioritaires pour les mesures d'ingénierie et d'application de la loi. Des couches cartographiques seront développées pour mettre en évidence les routes les plus fréquentées, les limitations de vitesse en vigueur, les lieux d'accident et les scores de risque routier afin de faciliter la hiérarchisation des traitements.
- Explorer la création d'un **modèle de coûts sociaux** plus solide, afin que les calculs de coûts-avantages et de retour sur investissement puissent être développés pour soutenir les décisions d'investissement.
- Veiller à ce que, dans la mesure du possible, les données soient **ventilées par sexe** afin de mettre en évidence les différences importantes en matière de résultats sanitaires.
- Poursuivre **la publication ouverte** des données relatives à la sécurité routière, dans le respect des pratiques de protection des données, afin d'encourager l'engagement civique en matière de sécurité routière.

DEVELOPPEMENT DES CAPACITES

La Tunisie doit encore renforcer un certain nombre d'institutions et de secteurs en développant des partenariats plus approfondis et en formant des professionnels. Les besoins sont vastes et peuvent être classés comme suit :

Groupe	Moyens d'action
Décideurs <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministres, fonctionnaires supérieurs ▪ Membres des organes qui font part de la structure de gouvernance : Conseil, Observatoire, Comités, ... ▪ Directeurs des grandes entreprises ▪ Bailleurs de Fonds ▪ Etc. 	Sensibilisation Implication
Influenceurs <ul style="list-style-type: none"> ▪ Journalistes, agents dans les médias ▪ Experts en sécurité routière ▪ Personnes des ONG ▪ Influenceurs ▪ Instituteurs, Professeurs dans l'enseignement (y compris supérieur) ▪ animateurs pour enfants ▪ Etc. 	Information ciblée
Acteurs / Agents sur le terrain <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fonctionnaires dans des ministères (Intérieur, Transport, Santé, Equipement, ...) ▪ Ingénieurs de route dans les municipalités ▪ Urbanistes ▪ Service d'urgence médicale, protection civile, ▪ Police, Garde nationale ▪ Professionnels du secteur routier (camionneurs, taxi, livraison) et du transport public (notamment bus) ▪ Gestionnaires des flottes ▪ Auto-écoles ▪ Formateurs ▪ Concepteurs et acteurs des tests pour l'examen permis de conduire ▪ Etc. 	Documentation et formation ciblée
Grand public <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enfants ▪ Adolescents ▪ Conducteurs de voitures ▪ Conducteurs de motos ▪ Piétions ▪ Etc. 	Education et sensibilisation

Plusieurs actions concrètes ont déjà été intégrées dans les Actions Prioritaires présentés ci-dessus. Plus généralement, nous ferons **une analyse plus détaillée de chacun des groupes cibles** énumérés ci-dessus et identifierons pour chacun d'eux les sujets pour lesquels une sensibilisation, une information, une éducation, une formation et/ou une documentation sont nécessaires. Nous développerons un cadre national de formation qui fournira du matériel, des dossiers d'information et des cours portant sur les composantes de la nouvelle stratégie nationale de sécurité routière.

Nous mettrons au point des modules complets sur la sécurité routière qui pourront être dispensés dans le cadre des **programmes d'études supérieures** existants en génie civil, en planification des

transports et en santé publique, ou sous la forme d'une certification professionnelle pour les ingénieurs déjà en exercice.

Nous attendons que **l'enseignement** joue un rôle clé dans la préparation de nos enfants à une mobilité sûre et inclusive. Les enfants et les adolescents doivent comprendre les risques de la circulation et doivent être éduqués à se comporter correctement dans la circulation, quel que soit le mode de transport qu'ils utilisent. Pour cela, **la sécurité routière sera intégrée dans les cours existants**, dès le préscolaire jusqu'au supérieur.

Bien entendu, cette éducation sur la sécurité routière ne relève pas uniquement de la responsabilité du système éducatif, mais également de celle des **parents** et des processus d'éducation informelle (maisons de jeunesse, clubs, ...).

Il y a aussi besoin d'accroître la **capacité de recherche** sur la sécurité routière. Nous allons :

- Créer un groupe de recherche universitaire réunissant des chercheurs universitaires et industriels de premier plan, des décideurs politiques et des praticiens afin d'élaborer **une feuille de route pour la recherche** en matière de sécurité routière.
- Poursuivre le programme de travail entre l'ONSR, le ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique et les universités tunisiennes pour s'assurer que **des projets de recherche appliquée et ciblée soutiennent l'effort national**.
- Elaborer **un programme d'innovation**, en engageant les ministères, les institutions universitaires et le secteur privé à explorer les possibilités d'exploiter les avantages des nouvelles technologies.
- Développer des modèles économiques pour comprendre les **coûts** humains et économiques des accidents de la route, les coûts des investissements dans la sécurité routière et le rapport coût-bénéfice de mesures particulières.
- Stimuler la **coopération** en matière de recherche entre les chercheurs et analystes tunisiens et étrangers, afin d'apprendre des pratiques internationales et de partager les coûts.
- Développer une plateforme accessible pour partager la **recherche** en matière de sécurité routière et synthétiser les données afin d'éclairer la prise de décision.

Finalement, nous allons aussi mener des recherches pour étudier comment la sécurité routière et d'autres domaines d'action alignés (résilience climatique, net zéro, qualité de l'air, santé publique, déplacements actifs, transports publics) peuvent produire **des avantages combinés grâce à des investissements partagés**.



HOTEL

الشارع
AL-ROUSSEY ST
شارع
TUNIC NO. 1

Lilas

RESTAURANT

Pizza Market

La nouvelle stratégie exige d'augmenter les niveaux d'activité dans certains domaines et de modifier la priorité des dépenses pour s'aligner sur l'ambition et les actions exposées ci-dessus. Des travaux sont déjà en cours pour identifier les engagements de ressources supplémentaires nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie, notamment en ce qui concerne les nouvelles dépenses dans les domaines suivants :

- **Équipement** - des équipements supplémentaires seront nécessaires pour soutenir les mesures identifiées en termes de technologie de contrôle, de la digitalisation des codages des données des accidents, d'identification des véhicules en surpoids, de technologie d'appel d'urgence automatisé et de développement de systèmes de données géospatiales.
- **Formation** et développement professionnel - les programmes de renforcement des capacités pour l'ingénierie de la sécurité routière, la coordination des campagnes, l'amélioration de l'inspection de la sécurité des véhicules, l'amélioration des marchés publics et la formation standardisée des intervenants en cas d'urgence nécessiteront des investissements supplémentaires.
- **Recherche** - de nombreuses parties de la stratégie nécessitent des recherches supplémentaires pour garantir que les mesures seront ciblées et efficaces. Pour éviter tout retard dans la mise en œuvre de ces parties de la stratégie, des capacités de recherche supplémentaires seront nécessaires.
- **Ressources humaines supplémentaires** - de la planification des transports et de l'ingénierie de la sécurité routière à l'application du code de la route et à l'engagement communautaire, la mise en œuvre réussie de la stratégie nécessitera des ressources humaines supplémentaires. Cela peut se faire en élargissant le champ d'action de certaines fonctions existantes pour y inclure des responsabilités discrètes en matière de sécurité routière ou en créant des postes spécifiques pour accroître l'impact de ces mesures.

L'ensemble des engagements budgétaires pour ces activités devra être défini dans le cadre du cycle habituel de fixation du budget, en faisant appel, le cas échéant, au Fonds de Prévention des Accidents de la Route. En particulier, le rôle des organisations de la société civile sera pris en considération, en veillant à ce qu'un soutien financier approprié soit mis à disposition lorsque les ONG entreprennent des tâches substantielles à l'appui de la stratégie, telles que la recherche, l'analyse ou l'élaboration et la mise en œuvre de campagnes.

Il est reconnu que les fonds dédiés à la sécurité routière sont limités et que les engagements efficaces en matière de mesures de sécurité des ressources devraient être mis en œuvre parallèlement aux programmes de dépenses existants, tels que l'entretien, le renouvellement des actifs ou les grands investissements en capital. Dans la mesure du possible, des partenariats externes avec des institutions de financement du développement pour soutenir des initiatives telles que le renforcement des capacités seront recherchés pour compléter le financement national de la stratégie.

ÉLABORATION DU PLAN DE MISE EN ŒUVRE

L'ambition d'un réseau routier plus sûr en Tunisie ne sera réalisée que par l'élaboration de plans de mise en œuvre détaillés qui attribuent la responsabilité des actions identifiées et confèrent les ressources appropriées aux agences compétentes pour la mise en œuvre. Tous les secteurs impliqués dans le développement de cette stratégie ont convenu qu'elle devra être rendue opérationnelle et ont exprimé leur ferme engagement à soutenir ce processus. Cet objectif sera atteint grâce à :

- Traduire toutes les actions prioritaires à court et moyen terme en tâches définies.
- Définir des indicateurs liés à l'accomplissement de ces tâches.
- Déterminer les délais pour toutes les tâches et les jalons pour les sous-tâches.
- Attribuer des agences responsables à toutes les tâches permettant la création d'un plan de travail de deux ans.
- Établir les ressources spécifiques nécessaires, en déterminant si elles sont couvertes par les budgets existants ou si elles nécessitent des subventions supplémentaires.
- Demander d'approbation d'un financement supplémentaire pour soutenir le plan de mise en œuvre.

L'ONSR préparera le plan annuel pour approbation par le Conseil National pour la Sécurité Routière.

LISTE DES PARTICIPANTS DANS LES ATELIERS DE DEVELOPPEMENT DE LA STRATEGIE NATIONALE MULTISECTORIELLE DE SECURITE ROUTIERE EN TUNISIE

- Achour Mohamed Amine : Présidence du Gouvernement
- Adouani Chamseddine : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Amira Hatem : La Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances
- Atri Ridha : Ministère de l'Intérieur (La Police de circulation)
- Belakdher Nader : Ministère de l'Intérieur
- Belhareth Morched : Association Tunisie Pour la Sécurité Routière
- Ben Brahim Aymen : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Ben Ghniya Afef : Association Les Ambassadeurs de la Sécurité Routière
- Ben Mohamed Ali : Ministère de l'Équipement et de l'Habitat
- Ben Mohamed Nizar : Ministère des Transports et de la Logistique
- Bouguerra Hend : Ministère de la Santé
- Braiki Ibtissem : Ministère de l'Éducation
- Chebbi Henda : Ministère de la Santé
- Chebbi Mongi : Association Tunisie Pour la Sécurité Routière
- Cheikh Al Arabi Ahmed : Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique
- Cherni Abdallah : Office National de la Protection Civile
- Dali Oussema : Ministère de la Santé
- Dziri Khaterine : Ministère de la Santé
- El Heni Sami : Organisation nationale des écoles de conduite Tunisie
- Gazzeh Souhail : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Gharbi Olfa : Ministère de la Femme, de la Famille, de l'Enfance et des Personnes âgées
- Goubaa Yosr : Ministère de l'Équipement et de l'Habitat (Agence de Reconstruction du Grand Tunis)
- Guesmi Khaouter : Ministère de la Femme, de la Famille, de l'Enfance et des Personnes âgées
- Habbouria OumemaLa : Tunisienne des Sociétés d'Assurances
- Habib Nesrine : Ministère de la Culture
- Harrabi Islem : Ministère de l'Intérieur (La Police de circulation)
- Jebali Tarek : Ministère de l'Éducation
- Jlizi Amor Malek : Croissant-Rouge tunisien
- Kamerji Karem : Ministère de l'Équipement et de l'Habitat
- Khadraoui Sami : Ministère de l'Intérieur
- Khfifi Saber : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Korbi Salah : Office National de la Protection Civile
- Mannoubi Sirine : Ministère de la Santé
- Marzouki Nacer : Ministère de la Santé
- Miledi Faiza : Ministère de l'Équipement et de l'Habitat
- Nagati Abdallah : Ministère des Transports et de la Logistique (Compagnie nationale des chemins de fer)
- Noura Nour : Ministère de la Santé
- Noura Taher : Office National de la Protection Civile
- Ounifi Bilel : Association Tunisie Pour la Sécurité Routière
- Rwached fadhel : Association nationale de la sécurité routière
- Saidi Wafa : Ministère de la Santé (Médecine d'urgence)
- Sallemi Ahlem : Ministère de l'Éducation
- Saoudi Sami : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Shili Sofiene : Ministère de l'Intérieur (La Garde nationale)
- Skhiri Hajer : Ministère de la Santé

- Souguir Mohamed Amine : Observatoire National de la Sécurité Routière
- Tebii Arij : Office National de la Protection Civile
- Turki Azza : Ministère de la Santé
- Trabelsi Ahlem : Ministère de la Femme, de la Famille, de l'Enfance et des Personnes âgées
- Yousfi Faouzi : Ministère de la Santé
- Zmerli Asma : Ministère de l'Intérieur

Equipe de l'OMS

- Abdelhamid Rania : Organisation mondiale de la Santé- Bureau régional pour la Méditerranée orientale
- Campsall Dan : Consultant international Agilysis
- El Ziq Ibrahim: Organisation mondiale de la Santé-Tunisie
- Ouni Fedy : Consultant national
- Sakhr Hala : Organisation mondiale de la Santé- Bureau régional pour la Méditerranée orientale
- Saidi Olfa : Organisation mondiale de la Santé-Tunisie
- Van den Berghe Wouter : Consultant international (Agilysis)

