



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive

Cher lecteur,

Lorsque l'on travaille sur la promotion de la marche et du vélo, on se heurte inévitablement à la question de la sécurité routière. La part modale de la marche et du vélo ne pourra que difficilement augmenter si les gens se sentent en danger lors de l'usage de ces modes de transport. C'est pourquoi cette lettre électronique va vous exposer les liens entre le management de la mobilité et la sécurité routière. Nous vous donnerons également un aperçu des principales problématiques et des acteurs clés dans le domaine de la sécurité routière en Europe.

Des mesures "douces" pour la sécurité routière



Blurry Vision

En matière de sécurité routière, sont à considérer trois facteurs clés et leurs interactions, à savoir, les infrastructures routières, l'aménagement des véhicules et les usagers de la route. Comme pour le management de la mobilité, l'amélioration de la sécurité routière peut être catégorisée entre des mesures techniques dites « lourdes » telles que celles permettant des véhicules et des routes plus sûrs, et des mesures dites « douces » liées aux comportements telles que celles permettant la promotion de comportements plus sûrs. Les principaux comportements à cibler sont ceux de l'alcoolisme au volant, des excès de vitesse et de la ceinture de sécurité. Il est estimé que si chacun attachait sa ceinture de sécurité, respectait les limites de vitesse et ne conduisait pas lorsqu'il est sous l'emprise de l'alcool, nous sauverions sur les routes européennes plus de 12 000 vies par an.

Des campagnes pour des comportements plus responsables



CAST logo

Susciter une prise de conscience générale sur des comportements plus sûrs est vital pour la sécurité routière. Le projet européen **CAST** s'attache à étudier comment concevoir des campagnes de promotion pour la sécurité routière. Le projet met en évidence la nécessité d'un système d'évaluation, afin que les effets des campagnes puissent être mesurés avec un retour sur l'efficacité de l'argent dépensé. Les outils du projet **CAST**, incluant un guide méthodologique en 21 langues, sont disponibles en téléchargement en cliquant [ici](#).

Une remarquable campagne contre les excès de vitesse a été menée au début de l'année scolaire à Vancouver au Canada. Durant une semaine, un hologramme 3D d'un enfant en train de jouer a été placé sur une route dangereuse (voir la photo), accompagné d'un panneau signalant « Vous n'êtes probablement pas en train de vous dire que des enfants peuvent traverser en courant ». Avec ce type d'initiative en matière de campagne « coup de poing », l'organisation à but non lucratif **Preventable** veut montrer que 95% des accidents avec blessés pourraient être évités et rappelle aux conducteurs de réfléchir avant d'agir.



Logo Preventable

Même si la campagne de Vancouver donne probablement quelques frayeurs aux conducteurs, elle adopte une position plus positive que l'approche, faisant débat, basée sur l'attrait des images « choc ». Ces campagnes de communication font le portrait des possibles conséquences négatives de comportements à risque en cherchant à être très explicites, voire choquantes (regardez par exemple cette publicité **Think!** – ou encore [celle-ci](#)). Alors que certaines personnes réagissent aux images « choc » en cherchant à contrôler l'exposition au danger, d'autres y répondent sur le mode de la panique, rejetant les messages ou minimisant le risque que cela leur arrive. Par conséquent, de nombreuses organisations choisissent de disséminer des messages positifs, à base d'exemples concrets, avec les points clés sur comment agir (comme [cette campagne](#) s'en fait l'illustration). Pour en savoir plus sur les campagnes à base d'images « choc », lisez [cette encyclopédie en ligne](#) ou encore ces [cinq « trucs et astuces »](#) sur comment fonctionnent les campagnes « choc ».

Quelques campagnes de sécurité routière ciblent des groupes spécifiques. La campagne



Thailand fake accident

irlandaise RSA « Il conduit, elle meurt » fait débat. Elle se justifie par le constat que les hommes sont les conducteurs dans 80% des cas de collisions mortelles en Irlande, et que 67% des passagers de sexe féminin tués entre 1998 et 2007 l'ont été alors que des hommes étaient au volant. La même idée est derrière la campagne norvégienne « Les filles, agissez! » ciblant les jeunes filles de 16 à 19 ans. La campagne encourage ces jeunes filles à agir en tant que frein pour leurs amis, puisqu'elles auraient une grande influence sur leurs partenaires.

Sécurité routière et/ou mobilité durable?



congestion

Les préoccupations de sécurité routière pourraient constituer un frein à l'usage de la marche et au vélo sur de courtes distances. Et ceci n'est pas une vaine crainte : d'après l'ETSC, l'usage de la marche et du vélo expose à un risque mortel, pour une même distance, de 7 à 9 fois supérieure à celui de l'usage de la voiture. (Le rapport de l'analyse statistique est disponible en [cliquant ici](#).) Reportez-vous également aux [tableaux](#) d'analyse du projet VOICE sur la sécurité routière des usagers vulnérables de 12 pays européens. Un [étude récente néerlandaise menée par le SWOV](#) (institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière) a montré qu'une augmentation de 10% de la part modale du vélo sur de courtes distances entraînerait 4 à 8 décès et 500 blessés supplémentaires par an. Dans le même temps, plusieurs autres études menées dans différents pays ont montré que les politiques menées pour augmenter le nombre de personnes se déplaçant à pied ou en vélo seraient efficaces en matière d'amélioration de la sécurité routière de ces usagers. Enfin, une autre [étude néerlandaise](#) montre que les bénéfices santé associés à ce report modal contrebalance fortement l'augmentation de l'exposition au risque d'accident de la route.



child with helmet

Certains aspects de l'amélioration de la sécurité routière interféreraient également avec les efforts de management de la mobilité. Par exemple, pour améliorer la sécurité routière des cyclistes, l'utilisation de casques de vélo est hautement recommandée. C'est pourquoi dans de nombreux pays, de nombreux débats se sont faits jours sur l'obligation du port du casque de vélo. Quelque soit l'effet positif d'une telle mesure sur la sécurité routière, certains pensent que rendre le port du casque obligatoire entraînerait un moindre usage du vélo. Un panorama intéressant sur l'obligation du port du casque en Europe, et des discussions associées, peut être trouvé en [cliquant ici](#).

D'un autre côté, on peut considérer que le management de la mobilité œuvre pour la sécurité routière, alors qu'il réduit l'usage de la voiture. Il est démontré que la congestion routière augmente la fréquence des accidents de voiture, comme cela est expliqué dans [cette bibliographie sur la sécurité routière et la congestion](#) menée par l'institut néerlandais SWOV. Un autre exemple est la promotion des transports collectifs, qui constitue en fait la promotion d'un mode de transport plus sûr en comparaison à l'utilisation de l'automobile. (Pour plus de statistiques, cliquez [ici](#).)

Du fait de ces liens entre sécurité routière et management de la mobilité, il est essentiel de s'intéresser à ces questions de manière conjointe dans les politiques publiques. En Finlande, le centre pour le développement économique, les transports, et l'environnement a réalisé avec les municipalités depuis des années des plans portant sur la sécurité routière des automobilistes. Récemment, le management de la mobilité, ainsi que les principes de mobilité durable, ont été introduits dans ces plans. Le premier exemple est disponible en [cliquant ici](#) (en finnois et suédois).

Les écoles et la sécurité routière



En particulier pour les écoles, la question de la sécurité routière est un passage obligé lors des discussions autour de la mobilité durable. Juste après les raisons pratiques qui font que les parents ne laissent pas leurs enfants aller à l'école en marchant ou en vélo, viennent les raisons de sécurité routière. Toutefois, conduire les enfants à l'école en voiture crée une spirale négative : plus il y a de voitures aux abords des écoles, plus les parents ressentent un manque de sécurité, plus ils sont incités à conduire leurs enfants à l'école en voiture. Les préoccupations des parents peuvent être atténuées en faisant valoir le bénéfice santé d'une pratique régulière du vélo qui, au final, contrebalance fortement l'exposition au risque routier. Dernièrement, l'argumentaire sur la santé a été fortement développé au Royaume-Uni, où l'obésité devient une problématique importante – reportez-vous par exemple à ces [données](#) de Sustrans. Les risques réels de la pratique du vélo au Royaume-Uni ont été évalués dans cet [article](#). En 2008, près de un cinquième des enfants entre 5 et 9 ans tués dans un accident de la route étaient piétons. Mais d'un autre côté, les parents omettent que deux tiers des enfants tués dans un accident de la route meurent alors qu'ils sont passagers, et non des usagers de modes actifs ([marche ou vélo](#)).



Dans de nombreux pays, de nombreux efforts sont faits pour améliorer la sécurité routière aux abords des écoles. Cette initiative a commencé dans les années 70' au Danemark, où chaque enfant a le droit d'avoir un itinéraire sûr pour aller à son école et où l'investissement gouvernemental depuis plusieurs années rend cela réalité : 80% des enfants danois vont à l'école à pied ou en vélo. Une **évaluation** a été menée en 2002 sur 45 itinéraires domicile-école sur la ville d'Odense.

Les outils tels que les Plans de déplacements d'établissement scolaire et les plans d'itinéraires sécurisés pour l'école conviennent aux deux problématiques que sont l'amélioration de la sécurité routière et le management de la mobilité. Il en va de même pour les autobus pédestres et cyclistes : du fait de la présence d'un adulte responsable et du fait que les enfants se déplacent en groupe (meilleure visibilité), les parents peuvent plus facilement être convaincu de laisser leurs enfants aller à l'école à pied ou en vélo. Egalement, une éducation, à grande échelle, à la pratique de la route et de la mobilité est nécessaire pour que les enfants acquièrent les capacités nécessaires. Cela passe par de la pratique dans des environnements sécurisés (tels que les cours de récréation des écoles), mais également en situation réelle de circulation, en incluant un regard critique sur les différents modes de transport et sur comment les utiliser. A partir de 25 expériences menées dans 25 pays européens, le projet européen **ROSE 25** a produit un guide sur l'éducation à la sécurité routière pour les jeunes.

Schools often need some guidance in developing a traffic and mobility action programme. In the Austrian **klima:aktiv** programme "Mobility Management for children, parents and schools", les écoles sont « coachées » afin de bâtir un programme d'actions impliquant des actions de management de la mobilité et des actions de sécurité routières. Une lettre d'information du programme klima:aktiv repère pour les enseignants les expériences réussies menées dans d'autres écoles, ainsi que les ressources utiles telles que **cet outil en ligne** (en allemand) pour apprendre à marcher en toute sécurité vers l'école. Pour plus d'exemples sur les écoles et le management de la mobilité, vous pouvez consulter la **lettre électronique d'EPOMM sur cette thématique**.

klima:aktiv



logo klima:aktiv

Réglementer ou partager l'espace ("Shared Space") ?



© FGM-AMOR

Pour la plupart des gens, des routes moins dangereuses signifient avoir des infrastructures séparées dédiées aux cyclistes et aux piétons, avec une circulation strictement réglementée et contrôlée. Même si ces mesures aboutissent effectivement à une baisse de l'accidentologie, elles entraînent aussi une augmentation de la vitesse de circulation et une plus grande distraction des conducteurs par trop de panneaux et de marquages. Les défenseurs des zones de rencontre pensent à l'inverse que : en remettant les cyclistes et les piétons sur les mêmes espaces de circulation que les automobilistes, et en enlevant les panneaux, les marquages, les dos d'âne et les barrières – autant de signes accentuant la sensation d'insécurité- la vitesse du trafic motorisé diminue. Le concept de ces zones de rencontre a été testé dans le cadre du **projet européen « Shared space »** (2004-2008). Les principes de partage de l'espace ont été repris par un institut néerlandais qui s'y consacre avec ses partenaires, architectes et urbanistes des quatre coins d'Europe (notamment, en Angleterre, **Ben Hamilton Bailie**, et en Autriche **The Shared Space Network**, un réseau sur les zones de rencontre). En suisse, Fritz Kobi a développé une forme spécifique de zones de rencontre, appelée modèle « Berner ». Les zones de rencontre ont trouvé également un fervent défenseur en l'australien David Engwicht, intervenant à la conférence ECOMM 2010 (voir la lettre électronique sur cette thématique en cliquant [and in Austria . ici](#)).

Dans un tout autre ordre d'idée, le producteur de télévision britannique Martin Cassini fait campagne contre l'utilisation des feux tricolores, argumentant que leur suppression entraînerait non seulement une importante économie d'argent, mais aussi augmenterait la sécurité routière et réduirait les embouteillages. Pour plus d'informations, voir les sites www.mcassini.com et www.fitroads.com.

Promotion de la sécurité routière en Europe



A l'échelle internationale, la sécurité routière a encore un long chemin devant elle, comme le souligne l'Organisation mondiale de la santé dans son **rapport sur la prévention des accidents de la route dans le monde**. Par conséquent ce sujet est d'une grande actualité. En mars 2010, l'ONU a décidé de renforcer les actions en faveur de la sécurité routière sur les dix prochaines années, proclamant une **Décade d'actions pour la sécurité routière 2011-2020**.

En juillet 2010, la commission européenne a publié le quatrième programme européen d'actions sur la sécurité routière "Towards a European road safety area: policy orientations for road safety 2011-2020". Le document prend en compte les résultats du plan d'actions précédent et réitère l'objectif de faire baisser de moitié le nombre de morts sur la route en Europe d'ici 2020. Pour un rapide aperçu du programme d'actions, reportez-vous à la lettre EPOMM-Plus EU-Brief.



La sécurité routière étant considérée de la responsabilité de tous, du local jusqu'à l'échelon européen, toutes les organisations, entreprises, associations, etc. sont invitées à signer la [charte européenne de la sécurité routière](#) (European Road Safety Charter). Pour plus d'informations sur les efforts de la commission européenne en vue d'améliorer la sécurité routière, cliquez [ici](#). **L'observatoire européen de la sécurité routière (ERSO)**, d'abord développé comme une expérience pilote (2004-2008), est désormais intégré au site de la commission européenne. Il donne accès à la législation, aux projets et aux statistiques européennes traitant de la sécurité routière.

Un autre acteur important sur la scène européenne est le conseil européen de la sécurité routière (European Traffic Safety Council - **ETS**), il suit les évolutions en matière de sécurité routière dans 30 pays européens (**Road Safety Performance Index** ou PIN). Chaque année, des prix sont attribués (PIN Award) aux responsables politiques ayant obtenu les meilleures performances en politique nationale de sécurité routière. Dans des nombreuses [lettres d'informations sur le thème](#), ETSC évalue les dernières évolutions européennes dans le domaine de la sécurité routière.

Séminaire international sur les transports à la demande – Asti (Italie), le 24 janvier 2011



Le transport à la demande est en train de devenir de plus en plus important dans l'organisation et l'offre des services de transport public, notamment dans les zones où la demande en déplacement est faible et/ou éparpillée.

Ainsi, la **Province** et la **municipalité D'Asti** accompagnées du consultant **iMpronta**, et dans le cadre du projet européen **MoMa.BIZ**, organisent un séminaire international sur les transports à la demande à Asti (Italie), le **24 janvier 2011**.

Le but de ce séminaire est d'offrir une meilleure compréhension sur le transport à la demande et ses potentialités, et de promouvoir son application à l'échelle européenne. Pour plus d'informations sur le séminaire, visitez le site [projet](#).

MoMa.BIZ est un projet européen soutenu par le programme Intelligent Energy Europe.

ECOMM 2011: Date limite de remise des contributions : 17 décembre 2010



Du 18 au 20 mai 2011, Toulouse accueillera la 15ème édition de la Conférence Européenne du Management de la Mobilité (ECOMM). Cet événement réunira des experts européens et internationaux autour de la thématique « La crise économique : une opportunité pour le Management de la Mobilité ».

nous vous invitons à consulter la rubrique « appel à contributions » et remplir le formulaire correspondant. Un jury d'experts, membres de l'International Programme Committee (IPC) évaluera dans un second temps vos propositions.

Date limite de remise des contributions : **17 décembre 2010**

[ECOMM 2011 programme.](#)

SWEPOMM

Certu

Kenniskplatform
Verkeer en Vervoer

LEPT
LONDON EUROPEAN
PARTNERSHIP FOR TRANSPORT

CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACION
DE OBRAS PUBLICAS

lebensministerium.at

IMTT
Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

[ECOMM website](#)

[feedback](#)

[subscribe](#)

[unsubscribe](#)

[full screen version](#)

[epomm website](#)

[news archive](#)