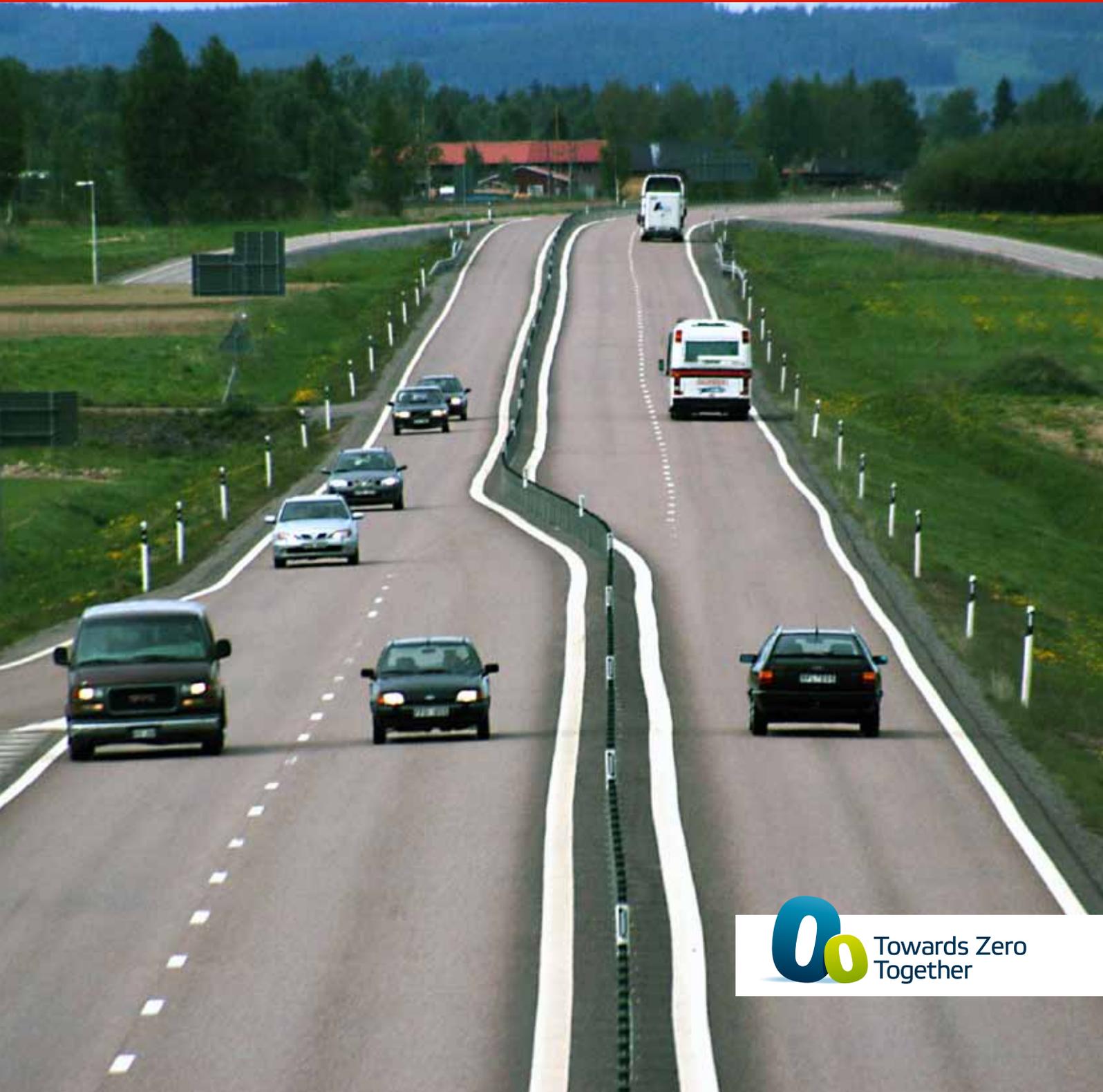
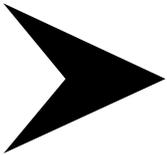


CIRCULATION ROUTIÈRE SÛRE

Une vision zéro en marche





Vision

qui dépeint un avenir où morts et blessés graves auront disparu de la circulation routière.

Vision

qui sous-tend également les efforts déployés en Suède en matière de sécurité routière, efforts qui se fondent sur une décision adoptée par le Parlement suédois.

Cette décision est à la source des transformations intervenues dans la politique et les actions de sécurité routière.

Vision

qui représente en même temps une attitude à l'égard des vies humaines et une stratégie destinée à mettre en place un système sûr

de transports routiers. Pour la vision zéro, l'hécatombe routière est inacceptable.

Les actions en matière de sécurité routière engagées dans l'esprit de la vision zéro tendent, dans une plus grande mesure, à adapter routes, rues et véhicules aux conditions humaines. Aménageurs et usagers partagent ensemble la responsabilité de la sécurité des systèmes de transports routiers.

Depuis la mise en place de la vision zéro, le nombre des accidents mortels a diminué en Suède. Les idées de cette vision zéro ont également bénéficié d'un impact international.

Blessure grave, souffrance pour la vie

Dans cette présentation comme dans d'autres contextes où apparaît la notion de « vision zéro » figure l'expression « blessure grave ».

Cela signifie qu'elle ne guérit jamais vraiment.
Que la victime en souffre toute son existence.





La vision zéro, un défi au mode traditionnel de penser

Lancée en 1995, la vision zéro introduisit une toute nouvelle façon d'aborder les problèmes de sécurité routière – et de résoudre les défis qu'elle pose.

La vision zéro souligne l'existence d'un tout dans un système de transport routier, tout dans lequel différents éléments – routes, véhicules et usagers – doivent coopérer pour garantir la sécurité. Une telle vision globale était inexistante auparavant.

Cette vision des choses modifie notre conception de la responsabilité. Les concepteurs d'un système de transport routier, à savoir constructeur routiers, constructeurs automobiles, entreprises de transport, hommes politiques, fonctionnaires, administrations et police – veillent en fin de compte à la sécurité. L'individu est tenu, lui, de se conformer aux lois et aux règlements. Auparavant, cette responsabilité n'incom-bait pratiquement qu'aux usagers de la route.

La vision zéro englobe une série d'éléments fondamentaux conditionnant, chacun à sa façon, la sécurité routière. À savoir l'éthique, les capacités humaines, le sens des responsabilités, les données scientifiques, enfin l'interaction et l'interdépendance des différents éléments d'un système de transport routier.

ÉTHIQUE – SUPPORT ESSENTIEL

La vision zéro part du principe qu'il est éthiquement nécessaire de parvenir à la disparition des morts et des blessés graves sur les routes. Zéro est le seul chiffre acceptable en matière de victimes et d'accidentés de la route.

Le fondement éthique de la vision zéro

établit un lien entre la conception de la sécurité routière et les valeurs par ailleurs en vigueur en matière de sécurité dans la société.

C'est ainsi qu'il paraît évident qu'aucun accident ne doit faire de victime dans la vie professionnelle, dans les transports ferroviaires, maritimes et aériens.

ERREUR NE DOIT PAS ÊTRE SYNONYME DE MORT

Le système de transport routier ne tient pas compte des possibles erreurs humaines. L'individu ne sera jamais parfait.

Il arrive trop souvent, dans la circulation routière, qu'une erreur, aussi minime soit-elle, entraîne la mort.

Selon la vision zéro, les travaux de sécurité routière visent à tout faire pour ramener à zéro le nombre des victimes et accidentés graves de la route.

Si des mesures doivent être prises pour empêcher les accidents, tout système de transport routier doit être élaboré en gardant sans cesse à l'esprit qu'un individu peut commettre une erreur et qu'il sera impossible d'éliminer totalement les accidents.

Si la vision zéro accepte la survenue d'accidents de la route, elle ne souffre pas que ces derniers soient à l'origine de graves blessures corporelles.

ADAPTATION AU CORPS HUMAIN

Les limites du corps humain constituent un point de départ essentiel dans l'élaboration d'un système de transport routier. Il doit donc être dimensionné en fonction des tolérances biologiques humaines à la violence extérieure – à savoir à ce que le corps humain peut supporter. Il existe, pour ce faire, des limites scientifiquement établies se fondant sur la conception présente des automobiles et des routes :

30

- La plupart des êtres humains **survivent** lorsqu'ils sont percutés par une voiture roulant à 30 km/h.

50

- La plupart des êtres humains **meurent** lorsqu'ils sont percutés par une voiture roulant à 50 km/h.



50

70

- **Une voiture sûre protège** ses passagers jusqu'à 65-70 km/h dans une collision de plein fouet et 45-50 km/h dans une collision latérale. Cela suppose bien sûr que tous les passagers portent leur ceinture.

SYSTÈME COHÉRENT

Si un accident est à l'origine de graves blessures corporelles, c'est que les éléments composant le système de transport routier n'agissent pas de conserve. La vision zéro souligne la cohésion et l'interaction des différents éléments du système.

Cette vision systémique a modifié l'orientation donnée aux travaux de sécurité routière. Elle souligne l'importance d'allier étroitement conception et design des véhicules et de l'environnement routier par exemple, et de faire en sorte qu'ils prennent pour point de départ les limites humaines.

RESPONSABILITÉ MAJEURE DES CONCEPTEURS

Ne pouvant se soustraire à l'erreur humaine, le système de transport routier doit être conçu de manière à éviter que les erreurs éventuelles soient la cause de blessures corporelles graves ou mortelles.

Cette manière de voir transfère la majeure partie de la responsabilité de la sécurité routière de l'utilisateur au concepteur du système, dont font essentiellement partie les constructeurs routiers, l'industrie automobile, la police, les hommes politiques et les organes législatifs. Il leur est demandé d'élaborer un système palliant les erreurs éventuelles des usagers. D'autres acteurs ont cependant leur part de res-



ponsabilité dans la sécurité routière. Il s'agit par exemple des entreprises de transport, du système de santé, de l'ordre judiciaire, du système scolaire et des organismes de sécurité routière, comme par exemple la Fédération nationale de promotion de la sécurité routière en Suède.

L'individu est tenu de se conformer aux lois et aux règlements.

MODIFIER LES MOTIVATIONS

Les exigences posées par l'individu dans l'emploi d'un système de transport routier lui évitant de risquer sa vie ou sa santé constituent un moteur important pour parvenir à la vision zéro. Les caractéristiques sécuritaires d'un véhicule peuvent ainsi faire la décision au moment du choix d'une automobile. Une bonne information sur les solutions favorisant la sécurité routière accroît la pression des consommateurs sur le marché, ce qui a pour effet d'accélérer l'évolution.



© Shutterstock

Les résultats de la vision zéro

Depuis le lancement de la vision zéro en 1995, d'importantes transformations sont intervenues en Suède en matière d'approche de la sécurité routière et de mode de travail. Un premier pas important fut franchi avec la décision du Parlement, en 1997, de faire de cette vision le fondement en Suède des travaux en matière de sécurité routière.

En juin 2009, le parlement suédois a aussi approuvé un nouvel objectif intermédiaire pour la sécurité routière. L'objectif est de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes soit maximum 220 ainsi que celui des grièvement blessés à un quart, à partir de 2007 jusqu'à 2020.

La vision zéro a eu pour résultats concrets de modifier l'environnement routier national. Les glissières de sécurité et les ronds-points sont devenus de plus en plus fréquents, tout comme le sont également devenus les dispositifs de réduction de vitesse dans les agglomérations.

Il est encore cependant trop tôt pour tirer des conclusions pertinentes de l'impact de la vision zéro sur la réduction du nombre des victimes et des accidentés graves dans la circulation routière. La mise en place des efforts engagés pour améliorer routes et véhicules prend du temps. Les infrastructures se transforment lentement. Une constatation peut malgré tout être faite : le nombre des morts s'est, malgré l'augmentation de la circulation routière, réduit au cours des dernières années.

TRANSFORMATION DES MODES DE PENSER ET DES SOLUTIONS

La vision zéro a amené la sécurité routière à se concentrer sur la prévention des blessures corporelles graves. Ces activités avaient auparavant comme fonction majeure d'empêcher la survenue d'accidents.

Ce changement de cap a également suscité des modifications en matière d'approche de la sécurité routière, mais de plus l'émergence de nouvelles solutions. Un exemple auquel il est souvent fait appel pour illustrer ce changement est l'emploi des feux et des ronds-points à un croisement.

Quelques exemples de changements intervenus :

- Si le plus important est de réduire le nombre des accidents, l'emploi de **feux** est la meilleure solution. Le nombre des accidents diminue, mais ceux qui surviennent sont souvent à l'origine de graves blessures corporelles.

- Si le plus important est d'éviter les blessures corporelles graves, l'emploi d'un **rond-point** fournit les meilleurs résultats. Il est vraisemblable que le nombre des accidents augmentera mais que les blessures corporelles seront moins graves.



ENVIRONNEMENT ROUTIER PLUS SÛR

Toute personne se déplaçant en voiture en Suède est à même de noter les transformations intervenues. Les efforts ont essentiellement porté sur une réduction des risques entraînant des blessures corporelles graves. Une grande partie de ce qui a été réalisé tient à ce que les municipalités ont pris la responsabilité d'améliorer la sécurité en se servant de la vision zéro comme point de départ.



▪ Les **ronds-points** sont devenus de plus en plus fréquents aux carrefours, en particulier dans les agglomérations.

S'ils existaient déjà auparavant, leur importance essentielle pour la sécurité a été mise en avant par la vision zéro. Les ronds-points permettent de réduire la cadence de la circulation routière.

Quand elles surviennent, les collisions y ont de moindres conséquences qu'à un croisement normal puisque les angles d'impact sont différents et la vitesse inférieure.



▪ Type de chaussées imaginées en Suède, les chaussées à trois voies de circulation comportant **deux voies dans un sens séparées de la troisième par une glissière de sécurité**, constituent un nouvel élément très remarqué.

C'est en 1998 que fut expérimentée cette solution avec la mise en place d'une glissière de sécurité sur une portion de route ayant provoqué de nombreux accidents mortels. Accueillie avec beaucoup de scepticisme, cette expérience a prouvé qu'elle était parfaitement apte à prévenir les heurts de plein fouet.

La construction de chaussées à glissières centrales de sécurité s'est accélérée depuis le début du XXIème siècle.



▪ L'un des **premiers effets** de la vision zéro a été de permettre aux municipalités de limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h dans les agglomérations. Cette possibilité a été mise à profit dans une assez large mesure, en particulier à partir des principes émis dans l'ouvrage intitulé « **Lugna gatan** » (**Voirie sûre dans les agglomérations**) et édité par la Fédération des communes et conseils généraux de Suède, ouvrage qui constitue une mise en pratique de la vision zéro dans les agglomérations.

Cet ouvrage permet de procéder à une analyse systématique et de concevoir un système de transport garantissant un haut niveau d'accessibilité et de sécurité pour tous les types de transport.

Si les **30 km/h** dans les agglomérations ne sont pas une nouveauté, les efforts déployés pour mettre en place la vision zéro se sont concentrés sur le fait que, pour l'usager sans protection, cette limite est celle à ne pas dépasser pour survivre à une collision.



▪ Sur certaines parties du réseau routier, les **limites de vitesse** ont été revues de manière à correspondre aux conditions de sécurité de la route. Il est ainsi extrêmement rare que les chaussées où la vitesse est limitée à 110 km/h ne soient pas dotées de terre-plein central.



© Kerstin Ericsson

- D'importants efforts ont été déployés pour **réduire les effets nuisibles** des sorties de route. Des glissières de sécurité ont été montées, des bas-côtés aplanis par la suppression d'obstacles dangereux comme blocs de pierre et arbres.

VÉHICULES PLUS SÛRS

L'amélioration de la sécurité des nouvelles automobiles de tourisme étant notoire, le risque d'être tué ou gravement blessé a notablement diminué dans ces nouveaux véhicules. La mise en place du programme européen de crash tests (Euro NCAP), au lancement duquel les experts de l'Office national suédois des ponts et chaussées ont participé, y a largement contribué. Les résultats obtenus ont fourni aux consommateurs des informations sur le niveau de sécurité des différents véhicules.

Les améliorations apportées l'ont été beaucoup plus rapidement que si ces objectifs avaient été atteints par la voie législative. Le remplacement d'un parc automobile prenant cependant de 10 à 15 ans, les effets de ces améliorations prendront du temps avant de se faire pleinement sentir.

L'industrie automobile peut contribuer à une transformation positive de la société en allant au devant des exigences des consommateurs en matière de produits et de comportements. Les exigences posées par l'État, les municipalités, les conseils généraux et les entreprises sont particulièrement importantes.

TRANSPORTS PLUS SÛRS

Depuis l'introduction de la Vision zéro, l'administration nationale des routes suédoises (Trafikverket) travaille sur l'assurance qualité des transports, ceci pour inspirer les compagnies de transport et les acheteurs de transport à prendre plus de responsabilité. Ceci est fait dans le cadre du rôle de l'administration nationale des routes suédoises (Trafikverket) qui est l'autorité responsable du secteur des transports. Cette activité a pour but de pousser les entreprises et organismes achetant ou fournissant des services de transport à prendre leur responsabilité sur la manière dont les transports influencent l'environnement et la sécurité routière.

Ces travaux ont amené un grand nombre d'entreprises et d'organismes à devenir plus exigeants en ce qui concerne les véhicules et la manière de les utiliser. Les entreprises posant des exigences en matière d'environnement et de sécurité dans les transports sont de plus en plus nombreuses. Les entreprises de transport prenant une plus grande part de responsabilité dans la manière dont s'effectuent les transports sont, elles aussi, de plus en plus nombreuses.



Les syndicats suédois ont, en coopération avec les organisations environnementales et de sécurité routière, mis au point un système de classement pour les transports en poids lourds. Ce système, qui s'inspire de l'Euro NCAP, a été baptisé Q3. Il se fonde sur les exigences posées, à la commande de transports routiers par poids lourds, en matière d'environnement, d'environnement professionnel et de sécurité routière. Les donneurs d'ordre étant ceux qui établissent les normes en matière de transport, sont sur ceux qui, par conséquent, un jugement est porté.



ÉTUDES APPROFONDIES DES ACCIDENTS MORTELS

Depuis 1997, des études approfondies sur les accidents mortels de la route en Suède sont conduites par l'administration des routes suédoises, Trafikverket, précédemment Vägverket. Ces études visent à se forger une idée précise de la manière dont surviennent les blessures mortelles. Ces études, qui s'inscrivent dans les démarches qualité de l'Office, permettent par ailleurs d'assurer un suivi des évolutions.

Elles montrent que les accidents mortels sont souvent dus à des insuffisances dans l'environnement routier ainsi qu'aux infractions commises par les usagers en matière de vitesse, de port de la ceinture et d'ivresse au volant.

Pour garantir que les conclusions tirées des études approfondies débouchent sur des améliorations de la sécurité routière, est réalisée de temps à autre une étude dite FSI (Faits objectifs, Solutions et Intentions).

Une fois l'étude achevée, les concepteurs de systèmes concernés se rencontrent pour discuter des solutions permettant d'éviter une répétition des sinistres. Puis chacun des acteurs décide de la mise en place de mesures, exécution que confirme une déclaration d'intention. Cette forme de travail a été accueillie de manière extrêmement positive par les concepteurs de systèmes. Cette procédure FSI est également adoptée au plan national dans des études dites thématiques. Ont notamment été réalisées les études FSI cyclomoteur, autobus et jeune conducteur.



CAPTEURS DE RAPPEL POUR CEINTURES DE SÉCURITÉ

Les ceintures de sécurité doivent être utilisées pour permettre au système de sécurité d'une automobile de fonctionner. La Suède occupe une place de choix dans les efforts menés pour développer des systèmes techniques augmentant l'emploi de la ceinture.

Les représentants de l'industrie, de la recherche, des autorités et des compagnies d'assurance ont exprimé une convergence de vue sur la manière dont un système de rappel peut accroître son emploi.

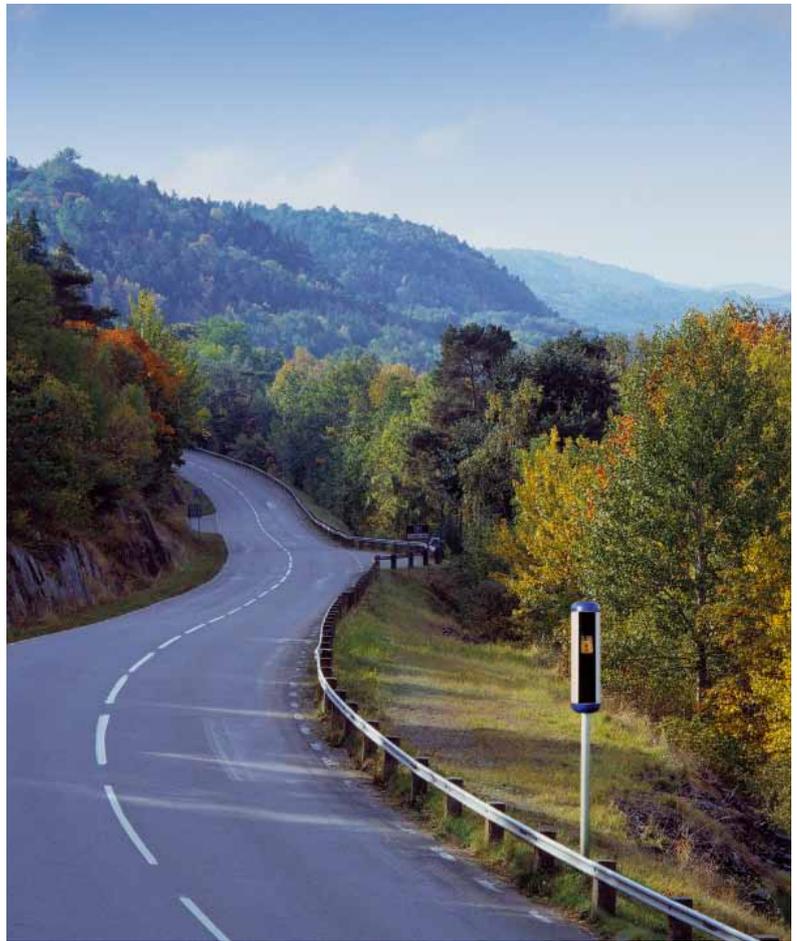
Les véhicules équipés de capteurs de rappel obtiennent des points supplémentaires dans le programme Euro NCAP. Dans les nouvelles voitures équipées de capteurs de rappel, l'emploi de la ceinture de sécurité approche les 100 pour cent.

ALCOOLOCKS

Fréquents, les accidents de la route liés à la consommation d'alcool font souvent des victimes, en morts et blessés graves. L'alcoolock d'une voiture empêche un conducteur sous l'emprise de l'alcool de prendre la route.

Il est fréquent, aux États-Unis mais également dans certains autres pays, d'utiliser l'alcoolock pour empêcher les automobilistes condamnés pour ivresse au volant de prendre la route. L'alcoolock a également été introduit en Suède comme une sorte d'assurance qualité en matière de transport. Les entreprises ayant équipées leurs véhicules d'alcoolock garantissent que leurs conducteurs ne conduisent pas sous l'emprise de l'alcool.

De plus en plus d'acteurs impliqués dans les systèmes de transport routier coopèrent pour mettre au point des alcoolocks suffisamment bon marché pour être installés sur la totalité des véhicules.



CAMÉRAS DE CONTRÔLE DE LA VITESSE

La vitesse appliquée est fonction du niveau de sécurité de la route. En dépassant cette vitesse, les usagers de la route réduisent la sécurité du système de transport routier à néant. L'emploi de caméras de contrôle de la vitesse s'est avéré efficace dans la lutte contre les dépassements de vitesse et la réduction du nombre des accidents débouchant sur de graves blessures corporelles.

C'est ce qui explique que le nombre de ces caméras ait fortement augmenté sur le réseau routier suédois. Des enquêtes d'attitude montrent que ces caméras sont considérées par la plupart des conducteurs comme un apport positif dans la circulation routière.



CASQUES POUR CYCLISTES

La vision zéro met l'accent sur le fait que tout système de transport routier doit être conçu en ayant comme pour de départ la résistance du corps humain. Sans aucune protection, les cyclistes risquent d'être victimes de blessures corporelles en cas d'accident. Les blessures les plus graves frappant les cyclistes sont les traumatismes crâniens, que le port d'un casque peut cependant éviter.

En 2005 a été votée une loi rendant le port du casque obligatoire pour tous les enfants jusqu'à l'âge de 15 ans. L'on espère ainsi faire du port du casque une habitude qu'ils conserveront lorsqu'ils seront plus âgés.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET ENVIRONNEMENT PROFESSIONNEL

De nombreux accidents graves surviennent pendant le travail ou lors des transports entre travail et domicile. C'est pourquoi les Offices nationaux de l'environnement professionnel et des ponts et chaussées ont pris l'initiative de coopérer plus étroitement pour réduire le nombre d'accidents liés au travail.

Ils ont pour ambition de montrer que les accidents de la route sont également des problèmes d'environnement professionnel. Inclure la sécurité routière dans le calcul des interventions à prendre de manière systématique par les entreprises et les organismes en matière d'environnement professionnel, c'est mettre davantage encore l'accent sur ce que les employeurs doivent faire pour accroître la sécurité routière.



© Kerstin Ericsson

COOPÉRATION ACCRUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'approche globale que constitue la vision zéro en matière de sécurité dans les transports routiers est à l'origine d'une coopération accrue entre concepteurs de systèmes et autres acteurs. Cette coopération est à la fois formelle et informelle.

En août 2002, le gouvernement suédois prenait l'initiative d'un pacte national en faveur d'une sécurité routière accrue, pacte dont l'objectif est de mieux coordonner les efforts déployés par des différents acteurs pour accroître la sécurité des transports routiers. Principaux volets de ce pacte : vitesse, équipements de protection, alcool au volant ainsi qu'enfants et jeunes dans la circulation routière. Plusieurs acteurs ont, dans le cadre de ce pacte national en faveur d'une sécurité routière accrue, pris des engagements substantiels visant à améliorer la sécurité routière. C'est ainsi que plusieurs intervenants importants du secteur des transports routiers se sont engagés à travailler de façon systématique et globale pour améliorer la sécurité routière.

Ce pacte national en faveur de la sécurité routière est également à l'origine de mouvements identiques aux niveaux régional et local.

Les études FSI, l'assurance qualité en matière de transports ainsi que la mise au point de systèmes techniques comme le capteur de rappel pour ceinture de sécurité et l'alcoolock constituent d'autres exemples de cette coopération accrue.



Nouveaux pas sur la voie de la vision zéro

Les travaux entrepris pour mettre en place un système de transport routier fidèle à la vision zéro ont laissé des traces. Bien des choses ont été entreprises, la sécurité routière s'est améliorée. Il reste que nous n'en sommes qu'au début. Beaucoup reste à faire.

En voici quelques exemples :

NOUVELLE LÉGISLATION

Selon la législation suédoise actuellement en vigueur en matière de circulation routière, c'est à l'utilisateur de la route qu'il incombe de veiller à la sécurité routière. Cette législation ne prend pas en compte la nouvelle répartition des responsabilités entre aménageur et usager, sur laquelle se fonde la vision zéro.

Il importe donc de réviser cette législation de manière à accorder la réglementation actuelle avec l'orientation adoptée par le Parlement suédois en matière de sécurité dans les transports routiers.

OBJECTIFS QUALITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORTS ROUTIERS

Les objectifs, auxquels doit parvenir le système de transports routiers, devront servir à la mise en place d'un système d'étalonnage et de suivi aisé en matière de qualité.

C'est ainsi que la circulation routière pourrait être soumise à une procédure d'assurance qualité prenant en compte vitesse, port de la ceinture et sobriété.

L'initiative européenne d'audit et de méthodologie Euro RAP (Programme d'évaluation de la sécurité des routes) constitue un parfait exemple d'assurance qualité de l'environnement routier. Dans le cadre de ce programme est mesuré et quantifié le niveau de sécurité des routes. En 2002, ces tests ont commencé à être réalisés en Angleterre, en Espagne, aux Pays-Bas et en Suède. S'il est encore trop tôt pour tirer des conclusions de cette initiative, il reste que ce programme a pour objectif de classer les portions de routes soumises à ces tests en fonction de leur sécurité et de leur attribuer des étoiles. L'automobiliste au volant d'un véhicule sûr roulant sur une chaussée de première catégorie en matière de sécurité routière doit circuler en toute sûreté – étant entendu bien sûr qu'il porte sa ceinture, respecte les limites de vitesse et n'a pas bu d'alcool.

L'Euro RAP est pour les chaussées ce que le programme européen de crash tests Euro NCAP est pour les véhicules.



NORMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Des normes de sécurité et de qualité existent dans la plupart des secteurs, Le secteur de la construction, par exemple, est doté de normes permettant aux ouvrages de construction de faire face à des situations critiques – et d'échapper à une reconstruction en cas de sinistre. De telles normes sont également nécessaires pour la sécurité des transports routiers.

Un système de références se fondant sur des critères permettant de sécuriser les systèmes de transports routiers doit être élaboré. Baptisé par exemple « Circulation routière sûre », ce système pourrait servir de point de départ aux futurs efforts pour améliorer la sécurité routière. Des stratégies sont élaborées, des mesures prises pour combler l'écart entre système de référence et situation présente – c'est donc bien le système de références, et non les événements fortuits survenant dans le système de transports routiers, qui doit servir de point de départ.

De cette façon, les efforts déployés pour améliorer la sécurité des transports routiers se rapprocheront de ceux déployés dans d'autres secteurs.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PRÉALABLE À TOUTE BONNE MOBILITÉ

Les efforts déployés pour améliorer la sécurité routière ont souvent été considérés comme un obstacle à l'accessibilité – à la mobilité. Montrer que la sécurité est au contraire une condition préalable à toute mobilité constitue un volet important des efforts déployés dans le cadre de la vision zéro. Il est parfaitement possible d'imaginer des transports routiers sûrs tout en conservant les limites de vitesse actuellement en vigueur. Ces travaux devraient largement profiter de la coopération entre constructeurs automobiles et aménageurs routiers.

Une bonne coordination des efforts apparaît donc comme un élément quasiment incontournable à la garantie d'une mobilité satisfaisante. L'alliance optimale que requièrent ces efforts ne sera jamais atteinte sans coopération, sans synergie entre usagers, monde des affaires et secteur public.



L'hécatombe routière – un problème mondial

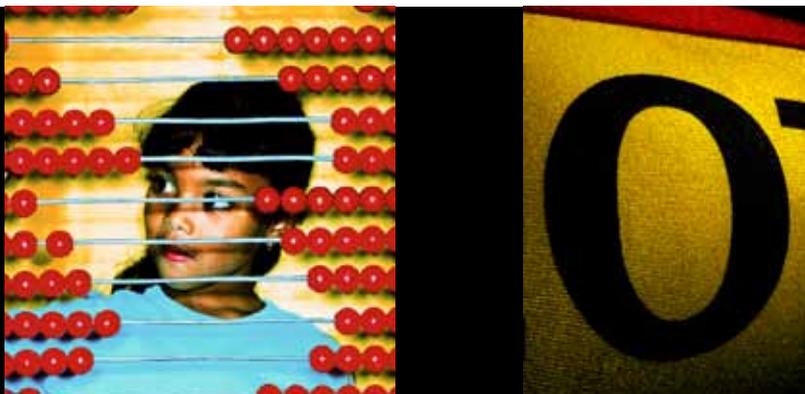
Les transports routiers sont la cause d'un des plus grands problèmes de santé publique – les blessures corporelles. Sévissant aussi bien dans les pays en voie de développement que dans les pays industriels, ce problème est mondial.

Environ 1 million 400 000 personnes meurent tous les ans sur les routes. Selon l'OMS, les accidents de la route sont la neuvième cause de mortalité dans le monde tandis que la Croix-Rouge considère les blessures corporelles dues aux accidents de la route comme une catastrophe universelle.

Aucun signe n'indique que cette hécatombe routière diminue. Bien au contraire. Certains pronostics laissent entendre que le nombre de morts dépassera bientôt les deux millions. Les accidents de la route seront bientôt la troisième ou quatrième cause de mortalité dans le monde. L'importante augmentation de la circulation routière dans les pays en voie de développement contribue à cette évolution.

Nous pouvons cependant infléchir cette tendance. L'UE a pris la décision de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes de l'Union d'ici 2010.

Selon une étude comparative internationale, le nombre de morts sur les routes de Suède est faible. Ce nombre, comparé au nombre d'habitants, est de dix fois inférieur à celui des pays enregistrant le nombre le plus élevé.





TRAFIKVERKET
SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION

The Swedish Transport Administration, 781 89 Borlänge, Street address: Röda vägen 1
Telephone : +46 (0)771-921 921, Text telephone: +46 (0)10-123 50 00

www.trafikverket.se