

La sécurité routière en Tunisie

Comprendre les problèmes pour mieux agir

de Mohamed Souleimen Ouannes

C·A·Perspectives on Tunisia No. 04-2016

This paper has been published as a result of the program “Policy Advice and Strategy Development”, conducted by the Center for Applied Policy Research (C·A·P) in cooperation with the Union des Tunisiens Indépendants pour la Liberté (UTIL), the Arab Institute for Human Rights (AIHR) and the Faculty of Legal, Political, and Social Sciences of Tunis of the University of Carthage. The program is part of the “Bavarian-Tunisian Action Plan 2016-2018” that the government of the Free State of Bavaria implements in cooperation with the Ministry of Development, Investment and International Cooperation of the Republic of Tunisia.

PROJECT SUPPORTED BY BAYERISCHE STAATSREGIERUNG



La sécurité routière en Tunisie

Comprendre les problèmes pour mieux agir

Mohamed Souleimen Ouannes

SOMMAIRE

Le fléau des accidents de la circulation constitue un enjeu majeur pour la santé publique et pose un problème sur les plans social et économique. En total, les accidents routiers tuent près de 1,3 millions de personnes par an et provoquent de 20 à 50 millions d'autres blessés. La plupart des pays développés ont réussi à limiter l'insécurité routière et voient, ces dernières années, une baisse des taux de mortalité routière. Les pays en développement, en l'occurrence la Tunisie, n'ont pas réussi à en diminuer les conséquences. La Tunisie est le deuxième pays le plus meurtrier de la région du Maghreb. En effet, le nombre de morts sur les routes tunisiennes demeure relativement trop élevé si l'on compare à celui des pays européens.

La démarche proposée dans cet document est d'exposer, dans un premier temps, l'état des lieux de la situation en matière de sécurité routière en Tunisie en apportant une analyse critique à des statistiques recueillies. Dans un deuxième temps, nous présentons les principales mesures et politiques mises en place par les autorités compétentes afin de lutter contre ce phénomène avant que nous proposons des recommandations essentielles pour améliorer la sécurité routière en Tunisie.

LA SECURITE ROUTIERE EN TUNISIE : ETAT DES LIEUX

1. Données générales

La Tunisie dispose d'un réseau routier assez dense d'environ 19 750 km en 2015 (dont 65 % est bitumé fin 2015). Elle bénéficie aussi d'un réseau autoroutier en développement. Il dessert les grands centres économiques, Tunis, Sousse, Bizerte et récemment Sfax et Gabès.¹ La longueur des pistes d'intérêt rural s'élève à 13 000 km.²

1 La société Tunisie-Autoroutes, <http://www.tunisieautoroutes.tn>.
2 Ministère de l'Équipement, <http://www.equipement.tn>.

En Tunisie, une croissance très forte du parc automobile peut être observée ainsi que le nombre de permis de conduire en Tunisie au cours de la dernière décennie. Le nombre de voitures a doublé entre 2000 et 2015 : il est passé de 893 852 à plus que 1 800 000. D'autre part, le nombre de permis de conduire accordés s'est multiplié également par deux depuis 1995 pour atteindre 2 362 588 en 2009.³

Classification	Longueur en km
Routes nationales	3 938
Routes régionales	5 117
Routes locales	2 453
Autoroutes	360
Routes non classifiées	1 242

Tableau 1 : Classification des routes en Tunisie et leur longueur⁴

2. Accidents routiers en Tunisie

La Tunisie est le deuxième pays le plus meurtrier de la région du Maghreb. Les accidents de la circulation représentent aujourd'hui la cinquième cause de décès dans ce pays, soit 3,3% de l'ensemble des décès constatés. L'Observatoire National de la Sécurité Routière a annoncé 1 505 morts sur les routes tunisiennes en 2013. Cependant, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a estimé ce chiffre à 2 679 morts la même année.⁵

Evolution des accidents de la circulation

Durant ces dix dernières années, on compte en moyenne une trentaine d'accidents par jour ; les routes tuent en moyenne 4 personnes par jour et nous notons environ quarante blessés graves et légers chaque jour.⁶ Ces chiffres sont de 50% supérieur à la moyenne européenne.⁷

Selon le rapport de l'OMS, le taux de mortalité par accident de la route pour 100 000 habitants a été estimé à 24,4% en 2013.⁸ Avec ce taux, la Tunisie s'offre la meilleure position parmi les pays les plus dangereux.

Constatant que la situation s'est dégradée après 2010, nous remettons en cause la conscience de toutes les composantes de la société vis-à-vis de ce phénomène après les événements de décembre 2010 et janvier 2011. (Cf. schéma 1.)

3 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.

4 Ministère de l'Équipement.

5 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016, World Health Organization, 2015a.

6 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.

7 Banque Africaine de Développement, 2013.

8 World Health Organization, 2015a.

Répartition des accidents selon la zone géographique

Nous observons que le nombre d'accidents est plus élevé sur les routes urbaines tandis que le nombre de tués est plus important sur les routes rurales. Cela peut être expliqué par la violence des chocs due aux excès de vitesse. Le district de Tunis est la zone la plus touchée. D'autres régions plutôt industrielles ou touristiques comme Nabeul, Sfax et Sousse montrent aussi un grand nombre d'accidents.⁹

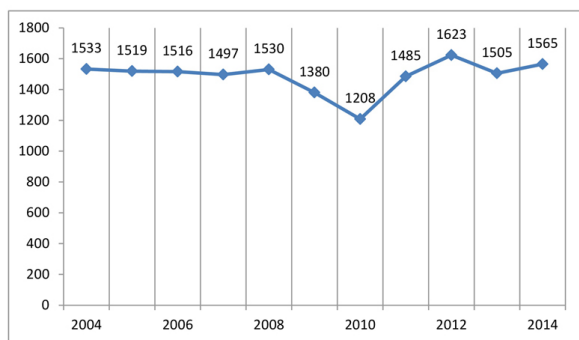


Schéma 1 : Évolution du nombre de morts à cause des accidents de la route en Tunisie (2003-2014)¹⁰

Répartition des accidents selon les principales causes

La conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse sont parmi les facteurs les plus importants et aggravants à l'origine d'un grand nombre de morts. En effet, la vitesse se situe au premier ordre sur le plan de gravité des accidents.¹¹ Nous signalons en outre que les conducteurs professionnels, chauffeurs de « louage » ou de taxi, conduisent à grande vitesse afin d'effectuer le maximum de courses en un minimum de temps, ce qui provoquera plus d'accidents. Ainsi, l'inattention des conducteurs reste une cause prépondérante des accidents de la circulation. Après la révolution, la conjoncture socio-économique, l'état psychologique des citoyens et la situation sécuritaire ont fait que le comportement des usagers de la route est devenu de plus en plus violent et anarchique. Ces derniers n'ont plus peur de commettre des infractions.

Répartition des accidents par facteur contribuant aux accidents

La faute provoquant l'accident est partagée entre conducteur, piéton, occupant du véhicule et état de l'infrastructure. Les conducteurs commettent plus d'erreurs sur les routes et contribuent massivement aux accidents. Également, l'infrastructure routière et autoroutière ne répond pas en totalité aux normes de sécurité. Le mauvais état du véhicule est aussi un autre facteur non négligeable des accidents de la circulation.¹²

Des mesures de sécurité routière s'avèrent nécessaires pour pallier ce problème. Comment peut-on savoir qui a commis la faute ? Autrement dit, si un piéton traverse une autoroute pour arriver de l'autre côté et qu'un accident est survenu, à qui la faute ? Au conducteur qui n'a pas respecté les vitesses et qui n'a pas pu éviter la collision ? Au piéton qui n'a pas le droit de traverser une autoroute ? Serait-ce une faute d'aménagement et de protection des autoroutes ? A notre connaissance, par exemple en France, le conducteur est toujours fautif tant qu'un piéton est impliqué dans un accident.

Répartition des accidents selon l'âge et le sexe

De même comme la plupart des pays dans le monde, nous constatons que les hommes sont plus exposés aux risques d'accident que les femmes. La conduite des jeunes reste aussi dangereuse. En effet, malgré les campagnes de sensibilisation visant nécessairement à conscientiser les usagers de la route, nous remarquons que les jeunes adultes représentent la tranche d'âge des conducteurs la plus touchée.¹³

Répartition des accidents selon le mois, le jour et l'heure

Les accidents de la circulation ont l'habitude de se multiplier sensiblement pendant la saison estivale. Cela peut s'expliquer par l'augmentation de la population (presque de la moitié) ainsi que le parc de véhicules. Cette augmentation est due principalement au retour des résidents tunisiens ayant immigrés à l'étranger et aux milliers de touristes qui ont choisi la Tunisie comme destination vacancière. D'autre part, cela coïncide avec la rentrée scolaire et universitaire, les festivals et la saison des mariages. Tout cela accroît la mobilité sans oublier aussi la conduite dangereuse de certains vacanciers distraits (excès de vitesse, conduite sous état d'ivresse, manque de sommeil).

9 Association Tunisienne de la Prévention Routière, 2000, Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.
 10 Direction Générale de la Garde Nationale, Ministère de l'Intérieur.
 11 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.

12 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.
 13 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.

Dans de telles circonstances, on exerce une pression sur le réseau routier du pays qui reste, à nos yeux, inadapté à supporter une pareille augmentation du trafic. En outre, les statistiques fournies par la Direction Générale de la Garde Nationale montrent que le samedi est le jour représentant le plus grand nombre d'accidents. De plus, ce sont surtout les heures de pointe qui représentent les pics d'accidents.¹⁴

Répartition des accidents selon les usagers de la route

D'après la Direction Générale de la Garde Nationale, on constate que l'implication des piétons dans les accidents routiers en 2013 demeure élevée avec environ 28% du total général des accidents. La responsabilité des conducteurs de voitures touristiques demeure aussi très significative et représente 25% des cas. Quant aux deux-roues motorisés, ils interviennent dans 23% du total des accidents.¹⁵ (Cf. schéma 2) Il semble que des mesures devraient être mises en place pour mieux protéger les passagers vulnérables et les occupants de voitures.

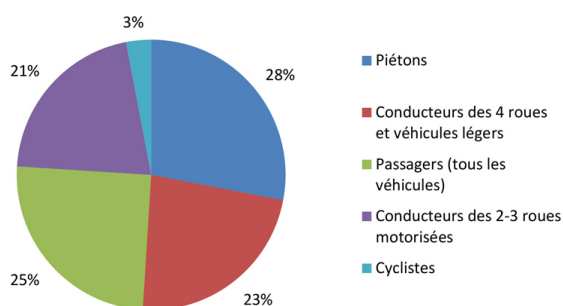


Schéma 2 : Taux de mortalité selon les usagers de la route en 2013¹⁶

3. Budget économique et social des accidents routiers

Outre la souffrance humaine et la détresse des familles, les accidents routiers ont un impact économique.

En l'absence de données détaillées et d'études réalisées sur l'incidence économique des accidents de la route en Tunisie, le coût socio-économique a été évalué à 1,1 milliard de dollars US¹⁷

selon la banque africaine de développement et à 1,8 milliard de dollars US selon l'Organisation Mondiale de la Santé, soit environ 3,8 milliards de Dinars Tunisiens.¹⁸ Et cela sans compter les autres coûts tels que les coûts sanitaires, les dommages matériels, la réparation de l'infrastructure, la congestion engendrée par les accidents, etc.

Selon les estimations d'une étude effectuée par la Banque Mondiale en 1996, la perte économique évaluée à plus de 500 000 dinars par jour, a été calculée en tenant compte des estimations suivantes :

- 60 000 à 100 000 dinars pour chaque tué ;
- 12 000 dinars pour chaque blessé.¹⁹

Vraisemblablement, le coût global de l'insécurité routière englobe le coût total des accidents corporels (appelé également coût sanitaire) auquel s'ajoutent d'autres coûts tels que celui des assurances. Les sociétés tunisiennes d'assurance, représentées par la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances, ont débloqué environ 400 millions de dinars en 2012 pour indemniser les accidents de la route. D'autres pertes ont été évaluées à un milliard de dinars.²⁰

POLITIQUES ET MESURES EN MATIERE DE LA SECURITE ROUTIERE

1. Ce qu'a fait la Tunisie

L'État tunisien a mis en œuvre un programme tridimensionnel de prévention. Dès les premières années de l'indépendance, la Tunisie a commencé à investir dans les infrastructures du transport routier pour combler les lacunes de l'existant. De nouvelles routes et autoroutes ont été construites, d'autres ont été rénovées. On a aussi procédé, d'une manière périodique, à l'identification des « points noirs » où les accidents sont très fréquents et à leur élimination, à la mise en place des signalisations et à l'aménagement du territoire de façon à rendre la circulation plus fluide et plus sécurisée.

La deuxième dimension concerne la législation et l'adaptation de la réglementation aux mesures prises en matière de sécurité routière. Le code de la route en Tunisie a été mis en place en 1964 puis

14 Direction générale de la Garde Nationale de la Tunisie, 2016.
 15 Direction générale de la Garde Nationale de la Tunisie, 2016.
 16 Direction générale de la Garde Nationale de la Tunisie, 2016.
 17 Le rapport 2013 de l'OMS évalue, pour les pays ayant un niveau de développement similaire à celui de la Tunisie, à près de 1,5% du PIB, prix courant ; World Health Organization, 2013.

18 Banque Africaine de Développement, 2013, World Health Organization, 2013.
 19 Association Tunisienne de la Prévention Routière, 2000.
 20 Observatoire National de la Sécurité Routière, 2016.

révisé en 1978 et n'est entré en vigueur qu'au 1er janvier 1979.²¹ Et depuis, il a été révisé en juillet 1999 puis modifié et complété en août 2009 et mai 2015. Ce code a été instauré dans l'objectif d'organiser la circulation routière. En fait, les grandes mesures ont été prises à la même date que l'apparition du code de la route comme l'obligation du contrôle technique aux conducteurs automobiles.

L'âge minimal pour obtenir le permis de conduire a été fixé à 20 ans en 1966 et s'est diminué à 18 ans en 2000. Après l'obtention du permis, les débutants sont contraints à ne pas dépasser 80 km/h, que ce soit en dehors des agglomérations ou sur les autoroutes et ce pendant deux ans de suite. Après cette période de « stage », ils peuvent atteindre 50 km/h en ville, 90 km/h sur les routes rurales et 110 km/h sur les autoroutes sachant que la vitesse minimale sur les voies rapides est fixée à 60 km/h.

En outre, différents types de sanctions sont appliquées aux contrevenants des règles de circulation. L'adoption du système du permis à points et la mise en place du sens giratoire (priorité aux véhicules engagés) ne sont que deux autres exemples. Voici quelques grandes étapes de la réglementation prises dans ce pays :

- 1961 : Première limitation de vitesse pour les automobilistes au centre ville limitée à 60 km/h
- 1966 : Port du casque obligatoire pour les cyclomoteurs
- 1970 : Sanction de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique
- 1985 : Port de la ceinture de sécurité obligatoire seulement à l'avant
- 2001 : Interdiction de l'usage du téléphone portable pendant la conduite
- 2015 : Abaissement du taux d'alcoolisme autorisé de 0,5g/l à 0,3g/l.

La dernière dimension est socioculturelle. Des campagnes de sensibilisation et d'information adressées aux utilisateurs de la route ont été organisées. Créée en 1962, l'Association Tunisienne de la Prévention Routière a joué un rôle important dans la conscientisation des usagers de la route du danger de l'insécurité routière. On a aussi amélioré le dispositif national du secourisme

et des soins d'urgence.²² Après le « soulèvement populaire » fin 2010 et début 2011, les acteurs concernés ont essayé d'apporter des solutions à l'insécurité routière. Malgré ces réalisations, les résultats restent loin des ambitions.

2. Pourquoi l'insécurité routière pose encore un problème?

Malgré que les mesures en matière de sécurité routière appliquées en Tunisie soient pratiquement les mêmes dans les pays développés, on ne trouve pas les mêmes tendances. La gravité des accidents routiers en Tunisie pourrait être expliquée par maintes raisons.

Tout d'abord, l'insuffisance de l'action réglementaire pourrait justifier ce désastre. Nous citons, par exemple, l'absence d'une législation sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Evidemment, les ressources financières en Tunisie font défaut pour mettre en place des politiques nécessitant de l'argent pour être réalisées, comme la construction et la rénovation de nouvelles routes de mauvais état ou la fourniture des ambulances pour assurer la sécurité tertiaire. En outre, certaines routes ou autoroutes ne sont pas protégées et il manque d'aménagements pour les piétons.

Ensuite, l'efficacité des mesures mises en place n'est pas manifeste. Nous supposons que les actions faites en sécurité routière ne sont pas suffisamment efficaces pour éviter au maximum la mort sur les routes. Nous évoquons l'exemple de l'inefficacité du système de surveillance à l'aide des radars installés insuffisamment sur les routes.

En plus, quant à l'acceptabilité sociale des réglementations, il est incertain que le citoyen tunisien respecte vraiment le code de la route et ne transgresse pas la loi. L'irrespect de la loi et la non-conscientisation du danger des accidents de la circulation pourraient entraîner des dégâts corporels et matériels de plus en plus graves. Prenons l'exemple de l'occupation illégale des trottoirs. Les commerçants ont squatté ces trottoirs pour les transformer en annexes de leurs boutiques, restaurants, salons de thé ou cafés. Contraints de marcher sur la route, les piétons sont doublement exposés au danger. Nous pouvons citer également l'exemple des voitures mal garées.

D'autre part, il arrive que des mesures ne soient pas ou peu adaptées au contexte tunisien. A titre

21 Journal Officiel de la République Tunisienne, 1978, www.cnudst.nrt.tn.

22 Association Tunisienne de la Prévention Routière, 2000.

d'exemple, l'article 87 du code de la route mentionne : « Est punie d'un emprisonnement de six mois au maximum et d'une amende allant de 100 à 500 dinars, toute personne ayant commis l'un des délits suivants :

- Conduire sous l'empire d'un état alcoolique
- Conduire sans permis de conduite ou sans avoir obtenu la catégorie requise... ». (Code de la route 1999)

Le citoyen tunisien ne peut pas supporter de telles dispositions disciplinaires à caractère rigide vu son modeste pouvoir d'achat. Si le contrevenant ne paie pas l'amende, il risque l'emprisonnement. À notre connaissance, cette peine n'a jamais été appliquée.

Egalement, la Tunisie a opté pour le remplacement des feux de signalisation par des giratoires (ronds-points). Cette mesure, bien qu'elle paraisse efficace, pose un problème. En effet, ces giratoires ne sont pas construits selon les normes internationales. Pendant les heures de pointe, ils deviennent congestionnés et chaque fois la police de la route doit intervenir pour organiser la circulation.

A partir de là, on se trouve devant un autre argument qui peut expliquer l'inefficacité de ces mesures. Nous parlons ici des défauts du système des contrôles et des sanctions. Citons le cas de la tolérance envers l'application des lois et l'amnistie en matière de contraventions et délits routiers. Il semble que les forces de l'ordre ne sont pas tellement rigoureuses dans l'application de la loi.

En plus de la « nonchalance » de la police de la route, les phénomènes de corruption et des « réseaux de connaissance » peuvent aussi s'ajouter à ce qui précède. Une vidéo partagée en ligne sur les réseaux sociaux en juin 2016 a montré un agent de police réclamant 40 DT pour ne pas verbaliser le conducteur. Bref, la réglementation seule ne garantit pas d'effets durables en l'absence d'un contrôle efficace.

Evidemment, un grand travail manquait au niveau de la recherche qui est une démarche fondamentale de la sécurité routière. La multiplication des intervenants (ministère de l'intérieur, de la santé, du transport, de l'équipement, etc.) et l'insuffisance de la coordination entre eux, la centralisation au niveau de la prise de décision, la faiblesse des ressources humaines et l'absence d'une stratégie claire pour limiter cette calamité ne sont que d'autres raisons qui expliquent la situation catastrophique d'aujourd'hui. Cela reflète clairement

l'absence de volonté de la part des politiciens pour remédier à cette problématique. Ces derniers considèrent ce dossier comme secondaire.

RECOMMANDATIONS

Au but d'améliorer la sécurité routière en Tunisie, une panoplie de propositions est avancée. Il semble que, pour le cas de ce pays, on n'a pas besoin d'aller loin pour chercher des solutions.

Cette liste de recommandations, non exhaustive, pourraient offrir au gouvernement tunisien l'occasion d'évaluer l'état actuel, de revoir les politiques et de prendre les mesures adéquates. Nous avons tenté de classer ces recommandations des plus urgentes au moins urgentes.

A court terme :

Recommandation 1 : Faire de la sécurité routière une priorité politique. Désormais considérés comme un véritable fléau mondial, les accidents de la route doivent mobiliser l'attention du pouvoir public et être traités sur le même plan que d'autres grandes menaces pesant sur la santé publique. Il faut donc prendre au sérieux ce fléau tout en gardant dans l'esprit le gain socio-économique que l'on peut apporter en évitant des morts et des blessés.

Recommandation 2 : Multiplier les actions de sensibilisation pour changer les mentalités et les mauvaises habitudes sur les routes. Le gouvernement tunisien doit tout d'abord commencer à accroître la prise de conscience nationale du problème de l'insécurité sur la route. Multiplier les campagnes de sensibilisation est une priorité. Ces campagnes doivent viser non seulement les usagers de la route, mais aussi les décideurs, les moniteurs, la police de la circulation, etc. Il faut encore massifier les campagnes de sensibilisation liées aux quatre facteurs majeurs du risque à savoir : les limites de vitesse, la ceinture de sécurité, le casque et les limites d'alcoolémie. Les acteurs du système de transport sont donc tous concernés. Pour relever ce défi, il faudra que tous les responsables du système de transport, et aussi les usagers, changent de mentalité.

Recommandation 3 : Durcir le contrôle pour faire respecter les règles existantes. La surveillance policière doit être ferme et rigoureuse ainsi que la visite technique des véhicules. Cela ne pourra être efficace qu'après avoir lutté contre les phénomènes de corruption (par exemple lors de l'obtention des permis de conduire) et de la tolérance envers l'application du code de la route.

Recommandation 4 : Réviser les textes concernant les sanctions appliquées en cas de contravention. On doit remettre en cause les différentes amendes appliquées en cas d'infraction des mesures de sécurité routière. Pour cela, tous les spécialistes (économistes, politiciens, sociologues, ...) concernés doivent se réunir pour réviser toutes les sanctions disciplinaires à caractère rigides et trouver d'autres substituts plus souples.

Recommandation 5 : Disposer d'un système de collecte des données et d'une analyse de la situation. Le but est de trouver des éléments de réponse aux questions posées ci-dessus. Parmi les sources de données possibles on cite : la police, le ministère des transports, le ministère de la santé, les compagnies d'assurance, les associations et organismes nationaux et internationaux de sécurité routière, etc.

Recommandation 6 : Encourager l'implication des milieux privés et associatifs nationaux. Les organisations non gouvernementales (ONG) peuvent jouer un rôle indispensable dans l'amélioration de la situation. Ils peuvent par exemple contribuer à financer des politiques de sécurité routière.

Recommandation 7 : Mettre en œuvre de nouvelles mesures visant à minimiser les traumatismes dus aux accidents de la route. Il ne faut pas tarder à mettre en place d'autres mesures qui se sont avérées efficaces dans d'autres pays du monde. Adopter et appliquer des lois rendant le port de la ceinture à l'arrière et au centre ville obligatoire ainsi que l'utilisation de sièges pour enfants ne sont que deux mesures parmi d'autres. On doit aussi veiller à appliquer le système des permis à points après l'avoir révisé.

A moyen et long terme :

Recommandation 1 : Encourager la recherche dans les universités. Il faut recueillir systématiquement des données relatives aux caractéristiques et aux conséquences des accidents de la circulation pour permettre d'effectuer des travaux de recherche sur le cas de la Tunisie. Des études doivent être menées à l'échelle nationale. Nous pensons aux sujets suivants :

- Comportements à risque des piétons et des conducteurs
- Contrôle et sanction en matière de sécurité routière
- Évaluations des politiques de sécurité routière

- Le coût socio-économique des accidents de la circulation
- L'état de l'infrastructure en Tunisie et du parc automobile, etc.

Il faut, dans une deuxième étape, traduire les données scientifiques en politiques et en pratiques afin de protéger les occupants des véhicules et les usagers vulnérables de la route.

Recommandation 2 : Améliorer l'état du parc de véhicules. De nombreux véhicules en Tunisie sont en très mauvais état. Il est donc impératif de les empêcher de circuler sur les réseaux routiers et autoroutiers. Faciliter l'accès à la voiture populaire peut encourager les automobilistes à abandonner leur vieille voiture pour la remplacer par une autre plus sûre.

Recommandation 3 : Améliorer l'éducation routière en milieu scolaire. Un plan national doit prévoir des modules éducatifs sur la sécurité routière pour les classes des écoles primaires et secondaire.

Recommandation 4 : Aménager systématiquement l'infrastructure routière. Dans un premier temps, il faut élargir les routes étroites et réparer celles qui sont endommagées. Dans un deuxième temps, on doit reconstruire les ronds-points de sorte qu'ils contribuent à la sécurité de tous. Enfin, on pense que la construction de nouvelles infrastructures, comme par exemple des routes « ceintures », permettra de combler les déficiences du réseau routier urbain et interurbain. Pour ce faire, il faut définir pour les routes des normes de conception appropriées.

Recommandation 5 : Améliorer les secours d'urgence et assurer une formation de qualité. Donner une formation gratuite de secourisme peut apporter plus à l'amélioration de la sécurité routière. Nous allons jusqu'à une formation obligatoire et avec recyclage pour les conducteurs de taxis et de louages.

Recommandation 6 : Encourager à partager les responsabilités entre les acteurs. Il faut mêler toutes les compétences pour réaliser collectivement des grands progrès afin d'atténuer le carnage routier. On peut par exemple inviter l'ensemble des parties concernées à signer une charte sur la sécurité routière. Il sera très judicieux de faire coopérer les différentes disciplines à condition de respecter les engagements.

Recommandation 7 : Proposer des services de transport public efficaces, sûrs et à prix abordable. Si on améliore le transport collectif en Tunisie et si on contraint la circulation des véhicules par le pouvoir public, les conducteurs peuvent délaissier leurs voitures particulières pour prendre le bus ou le train. Cela nécessite l'achat d'un matériel roulant et un investissement important en infrastructures, ce qui peut coûter cher à la collectivité.

Pour améliorer sa situation en matière de sécurité routière, le gouvernement tunisien devra déployer plus d'efforts et prendre les mesures adéquates. La sécurité routière peut contribuer au développement des pays en voie de développement si l'on arrive à éviter la mort sur les voies publiques. C'est pourquoi il ne faut pas relâcher l'effort car le problème peut s'aggraver d'année en année, surtout lorsqu'une croissance exponentielle du parc de véhicules et du nombre des usagers de la route en général est présente. Finalement, ce modeste travail doit participer à la prise de conscience du véritable fléau que constitue l'insécurité routière et donner envie, en particulier à l'état tunisien, de s'investir encore davantage pour améliorer la situation actuelle.

Institut National de la Statistique (INS), 2015, Rapport Annuel sur les Indicateurs d'Infrastructure, N° 12, République Tunisienne, Ministère du Développement et de la Coopération Internationale.

Journal Officiel de la République Tunisienne (JORT), 1978.

Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR), 2016, Statistique 2015, Tunis.

Ouannes M.S, Mignot D., Sécurité routière et richesse d'un pays : quel lien ? Réflexions et perspectives. Transports, n° 455, 2009, pp 165-175.

World Health Organization (WHO), 2013, Global status report on road safety 2013 : Supporting a decade of action, Geneva.

World Health Organization (WHO), 2015a, Global status report on road safety 2015 : Supporting a decade of action, Geneva.

World Health Organization (WHO), 2015b, World health statistics 2015, Geneva.

RÉFÉRENCES

Association Tunisienne de la Prévention Routière (ATPR), 2000, ESCORT : Etude scientifique du comportement routier en Tunisie, Rapport enquête « Escort été 2000 », Tunis.

Banque Africaine de Développement (BAD), 2013, Etude de la stratégie de la sécurité routière : Tunisie, Département OITC.

Department for International Development, 2003, Guidelines for Estimating the Cost of Road Crashes in Developing Countries, TRL, Crowthorne.

Direction Générale de la Garde Nationale de la Tunisie (DGGN), 2016, Statistiques des accidents de la route 2015, Imprimerie Officielle de la République Tunisienne.

Geffrin, Y. (pres.), Gaudry, M., Johansson, F., Lericolais, M., Mignot, D., Schwartz, D., 2007, Economie de la sécurité routière : État des lieux – réflexions prospectives, La documentation française, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, collection PREDIT.

L'Auteur et Contact

Dr. Mohamed Souleimen Ouannes,
Docteur en sciences de gestion spécialisé
dans les transports et la logistique

ouannes.ms@gmail.com