

COMPARAISON FRANCE-VIETNAM EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE ET RECOMMANDATIONS
issues de l'atelier de formation du PADDI du 31 octobre au 4 novembre 2011

ETAT des LIEUX	FRANCE	VIETNAM	RECOMMANDATIONS
Etat des lieux quantitatif	<p>En 2010 : 69 379 accidents corporels, 4172 tués à 30 jours (norme internationale) 81 173 blessés, dont 31 387 hospitalisés</p> <p>Soit 6,6 tués pour 100.000 habitants population totale 65 millions en 2011 12 tués / jour à l'échelle nationale</p>	<p>En 2009 11.758 accidents routiers 11.094 tués à 7 jours/ 7.559 blessés</p> <p>Soit 12, 8 tués pour 100.000 habitants 86,5 millions d'habitants 2009 30-35 tués /jour à l'échelle nationale</p> <p>HCMV 2010 1071 accidents routiers 885 tués 469 blessés HCMV : 3,3 tués /jour</p>	<p>Moins d'accidents routiers au Vietnam mais des accidents mortels beaucoup plus importants : deux fois plus de tués au Vietnam qu'en France malgré un nombre total d'accidents inférieur.</p> <p>France : 5.9% tués /total accidents Vietnam : 94.3% tués / total accidents</p> <p>Observations: Quelle fiabilité des données statistiques ? La sur-représentation des accidents mortels est liée une sous-estimation du nombre total d'accidents qui ne comprend pas les accidents légers. Cf. infra</p>
Evolution de la sécurité routière	<p>1972-2010</p> <p>Division par 4 du nombre de tués en 40 ans (16 600 tués en 1972, 4172 en 2010)</p>	<p>Pas de données sur période aussi longue.</p> <p>1999-2002 : augmentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'accidents x1.3 - nombre de tués x 1.92 <p>2002-2009 : réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'accidents -53% - nombre de tués -5.9% - nombre de blessés -74% 	<p>Observations : La baisse du nombre d'accidents est-elle due à une amélioration de la sécurité routière ou à un changement de méthode de collecte des données ?</p>
Coûts des accidents	<p>25 milliards € soit plus de 1% du PIB français</p>	<p>32.600 milliards VND (environ 1,05 milliards€) Soit 2,89% du PIB vietnamien</p>	
Ratio voirie	<p>Europe 16% réservée aux voiries</p>	<p>Ratio : 5,8% surface réservée aux voiries</p>	
Méthode de recueil des données	<p>Données assurances : L'obligation de contracter une police d'assurance pour conduire un véhicule</p>	<p>Les catégories statistiques sont définies par la réglementation nationale. On distingue accidents graves / mortels/légers.</p>	<p>Observations : -Sous-estimation du nombre d'accidents et de blessés liée aux pratiques de</p>

	<p>(voiture et 2R motorisé) et le fonctionnement relativement efficace du système des assurances incitent les usagers à déclarer tout accident.</p>	<p>5 catégories d'accidents routiers sont définies par la circulaire 58/2009/TT/BCA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cas de heurt - peu grave : 0 blessés 0 tués - grave = 1 blessé – - très grave - extr grave = 3 tués + <p>Recueil des données accidents assuré par la Police sur les lieux de l'accident. Mais en pratique, le règlement à l'amiable étant privilégié, une part des accidents (en particulier les accidents légers) n'est pas recensée.</p> <p>Données assurances : Contracter une police d'assurance est imposée par la loi pour tout enregistrement de conducteur de voiture ou 2R. Les contrats ont une validité d'un an. Mais comme cette pièce n'est pas exigée pour le renouvellement de l'enregistrement du véhicule, dans la pratique, les contrats de sont pas renouvelés au-delà d'un an.</p> <p>Données hôpitaux : Existence de donnés accidents dans les hôpitaux, mais sans valeur officielle. Chiffres qui ne tiennent pas compte du lieu de l'accident (comprennent aussi les accidents ayant eu lieu hors HCMV)</p>	<p>résolution à l'amiable occasionnant une déperdition de données à la source. -Quelle fiabilité des statistiques issues de ces données ? De fait, les données ne couvrent que les accidents corporels graves.</p> <p>Recommandations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aller vers utilisation des normes internationales pour la définition des critères et catégories d'accidents, en intégrant le suivi après accident (tués à n jours) 2. Systématiser le recueil des données pour l'ensemble des accidents (légers et graves) 3. Structurer le système des assurances
<p>Usagers concernés</p>	<p>Les 2R représentent 2% des déplacements.</p> <p>Sur-représentation des 2R dans les</p>	<p>5.400.000 véhicules à HCMV Dont 4.800.000 motos et 480.000 voitures</p> <p>Implication des types de véhicules dans les</p>	<p>Difficulté : augmentation rapide du nombre de véhicules</p> <p>Recommandations :</p>

	<p>accidents : 28% des tués sont des usagers de 2Roues motorisés, alors qu'ils ne représentent que 2% des déplacements.</p> <p><u>Milieu rural</u> : majorité des accidents impliquent des voitures <u>Milieu urbain</u> : concernent pour les 2/3 piétons et 2-roues motorisés.</p>	<p>accidents : 68.3%des accidents impliquent des 2R 16.3% des accidents impliquent des camions 5.4% des accidents impliquent des piétons</p>	<p>Distinguer la part des différents types de véhicules en milieu urbain et rural.</p> <p>Distinguer également la part des voitures, des poids-lourds et des bus dans les accidents.</p>
<p>Environnement de l'accident Types de voiries</p>	<p>En milieu urbain :</p> <p>80% des accidents sur voies principales (représentent 20% de la voirie) 20% sur voies secondaires</p> <p>Gravité des accidents inversement proportionnelle à la taille de la ville.</p> <p>Les accidents de 2Roues motorisés surviennent en et hors carrefour.</p>	<p>Types de voies sur lesquelles surviennent les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voies urbaines 37.3% - Routes nationales : 16.9% - Croisements : 10.3% - Voies périurbaines : 28.4 % - Voies départementales : 6.4 % - Rase-campagne : 0.7% <p>Soit :</p> <p>54.2% sur les voies autoroutières et urbaines (nationales + urbaines) 35.5% sur les voies en milieu moins dense (péri-urbain, départemental et rural)</p>	<p>Observations :</p> <p>Au Vietnam la majorité des accidents surviennent en milieu urbain et impliquent des 2R.</p> <p>La France connaît une sur-représentation des 2R dans les accidents en milieu urbain.</p> <p>L'expérience et les connaissances françaises sur le comportement des 2R et leur rapport aux autres usagers de la route peut intéresser le Vietnam.</p> <p>On observe une contradiction entre les chiffres avancés par le Vietnam (part majoritaire des accidents sur les voies nationales et urbaines) et le ressenti des techniciens (majorité des accidents en milieu rural et péri-urbain). Quelle fiabilité des statistiques ?</p> <p>On observe également le cas particulier des croisements au Vietnam où surviennent 10.3% des accidents : s'agit-il du croisement entre axes prioritaires et secondaires ? ou entre axes de même</p>

			statut ?
Facteurs principaux	<p>1/3 des accidents sont liés à un taux d'alcoolémie trop élevé. Sur ces accidents, la moitié a lieu la nuit.</p> <p>L'alcool n'est toutefois pas le seul facteur. La vitesse excessive ou inadaptée est aussi importante. De plus, dans un accident, plusieurs facteurs peuvent être concomitants.</p>	<p>Sur les 13 facteurs accidentogènes repertoriés et utilisés pour la collecte de données, les facteurs les plus importants sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non-respect de la voie : 22% - Vitesse : 13.4% <p>Le facteur alcool est très faible : en 2010, l'alcool est identifié comme facteur accidentogène dans seulement 0.3% des accidents.</p> <p>NB : en 2010, les facteurs de 28.8% des accidents sont encore en cours d'identification</p> <p>Le facteur mis en avant est le comportement des usagers (la « conscience des usagers ») par opposition aux infrastructures ou facteurs liés au véhicule.</p>	<p>Observations : Distinguer dans les notions de « cause », qui renvoie aux notions de responsabilité, jugement et sanction de celle de « facteur » qui renvoie à des solutions techniques.</p> <p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Définir les données pertinentes à renseigner dans un outil de recueil de données accident pour permettre une connaissance plus fine et une analyse pertinente des facteurs et circonstances des accidents graves comme légers. -Dans ce cadre, développer une analyse multifactorielle. -A cette fin, mener une étude spécifique pour affiner l'actuel outil « grille » et rendre possible à terme une analyse pertinente. Associer la Police à cette étude, dans la mesure où c'est elle qui constate l'accident et recueille les données (cf. infra). -Mieux connaître en particulier la part des taxis, bus et poids lourds dans les accidents -Distinguer les accidents en milieu rural, urbain et périurbain car peuvent recouvrir des problématiques

			<p>spécifiques.</p> <p>-Analyser particulièrement le cas des accidents survenant dans les croisements (10.3% des accidents) : s'agit-il du croisement entre axes prioritaires et secondaires ? ou entre axes de même statut ? Pose la question de la hiérarchisation des voies et de la lisibilité de cette hiérarchie et de la priorité qui en découle.</p>
--	--	--	--

ACTEURS	FRANCE	VIETNAM	RECOMMANDATIONS
Commission interministérielle	<p>Inscription de la sécurité routière dans l'ensemble des champs d'action de l'Etat avec la création de la Délégation Interministérielle de Sécurité Routière, dirigée par un Délégué interministériel qui est, suivant les gouvernements, soit directement rattaché au Premier Ministre, au Ministre des Transports ou au Ministre de l'Intérieur.</p> <p>L'ensemble des ministères sont ainsi impliqués dans le traitement de ce sujet transversal.</p> <p>ex : le Ministère de la Santé mène une campagne d'incitation à l'usage des modes doux (marche et vélo).</p> <p>Réflexion actuelle sur le renforcement du pilotage de la politique de sécurité routière : exemple d'une proposition faite par une commission de parlementaires le 19/10/2011 d'intégrer le Délégué Interministériel de la Sécurité Routière au gouvernement à un rang de ministre ou de secrétaire d'Etat.</p>	<p>Création d'une Commission Interministérielle de la Sécurité Routière présidée par le Vice-Premier ministre. Les différents ministères sont représentés au sein de cette commission.</p> <p>Le Ministre des Transports et le Vice-Président de la Commission Interministérielle de la Sécurité Routière</p>	<p>Recommandations : Proposer aux députés de HCMV de créer une commission de Sécurité Routière à l'Assemblée Nationale.</p>
Comité populaire ville/départements techniques		<p>Dans chaque ville, création d'une instance similaire décentralisée : la Commission Locale de Sécurité Routière, présidée par le Président du Comité populaire de la ville.</p> <p>Le Vice-Président de la Commission Locale de Sécurité Routière est dédié à cette mission de manière permanente.</p> <p>Il est aussi le directeur du département des</p>	

		<p>transports. La commission locale mène des campagnes de sensibilisation et conseille le Comité populaire.</p> <p>Au niveau des districts, une structure équivalente existe présidée par le Président du Comité populaire du district. De même, le Vice-Président du district se dédie de manière permanente à la commission</p>	
Police / gendarmerie	<p>En cas d'accident corporel, avec au moins un blessé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remplissage d'un bulletin statistique d'accident corporel informatisé (le Baac – bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation) rempli par les forces de l'ordre (police en milieu urbain ou gendarmerie en milieu rural, selon le lieu de l'accident), centralisé au niveau national pour la constitution d'un fichier national d'accidents. - En parallèle, un procès-verbal obligatoire plus détaillé, avec photos et entretiens avec les impliqués, est établi par les forces de l'ordre à usage de la Justice. Ce document, rendu anonyme, sert aussi pour les études de sécurité (par exemple un point noir). 	<p>Procès-verbaux d'accidents remplis et analysés par la Police. Les rapports sont envoyés mensuellement au DTC. Il existe un dossier papier, mais pas informatisé.</p> <p>Le DTC travaille conjointement avec la Police et les services techniques concernés pour traiter les problèmes sur le plan de l'aménagement.</p>	<p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Informatiser les fichiers afin de mieux les centraliser et les partager. -Créer un service dédié à la collecte et à l'analyse des données recueillies.
Transversalité	<p>Le procès-verbal est obligatoire s'il y a un accident corporel. Chaque accident fait l'objet de deux documents dont un est transmis à la justice.</p>	<p>Selon la gravité de l'accident, les données sont recueillies par la Police de district ou de la ville par le biais de formulaires-types, puis envoyées à la ville.</p> <p>Ces données sont centralisées au niveau national, elles servent à traiter les aspects judiciaires de l'accident.</p>	<p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Favoriser le partage de l'information et la transversalité de l'analyse comme de l'action avec les organismes concernés -Ce partage serait favorisé par l'informatisation des données et cela facilitera l'échange des informations intersectoriels.

		<p>Par le passé, le DTC et la Police ont travaillé avec une ONG pour recueillir des données exogènes. Mais expérience que a achoppé sur le constat de la difficulté de systématiser ce recueil de données.</p> <p>La Police identifie les facteurs accidentogènes, envoie ses rapports mensuellement au DTC. Le DTC travaille avec police et services concernés pour traiter les problèmes identifiés sur le plan de l'aménagement.</p>	<p>-Identifier les données exogènes nécessaires à l'analyse et mettre en place une méthode pour les collecter de manière systématique. Dans un premier temps, faire le bilan de l'expérience menée avec Handicap International.</p> <p>-Associer les assureurs à la réflexion. -Structurer le système des assurances pour en faire un système qui protège les usagers de la route et qui les incite à déclarer les accidents.</p>
--	--	---	---

REGLEMENTATION	FRANCE	VIETNAM	RECOMMANDATIONS
Taux d'alcoolémie	0,5mg / litre de sang 0,2mg pour un chauffeur de transport en commun	0,25mg / litre d'air expiré Soit 50mg/100ml de sang	<p>Recommandations</p> <p>Même si le facteur alcool semble peu important dans les accidents au Vietnam, il convient de ne pas minorer sa part. Une analyse multifactorielle permettrait de mieux intégrer l'ensemble des facteurs dans l'analyse des accidents. Actuellement, il semble que dans le cas de plusieurs facteurs concomitants, seul le facteur jugé dominant soit retenu. Or, c'est seulement une fois que le facteur est reconnu à sa juste valeur, qu'il est possible de l'analyser et d'agir dessus.</p>
Largeur de voirie	Depuis 1980, la tendance est à la réduction de la largeur des voies pour consommer moins d'espace et surtout réduire la vitesse des véhicules. Par exemple, les valeurs préconisées actuellement sont de l'ordre 3,5 m à 2,5m suivant la catégorie des voies	Entre 3 et 3,75 m. La tendance actuelle est à l'élargissement des voies.	<p>Observations</p> <p>Le dimensionnement des voies est relatif au statut de la voie, ce qui renvoie à la notion de hiérarchisation des voies et à la lisibilité pour les usagers du statut de la voie en question.</p>

	(autoroute, artère ou voie locale).		<p>Recommandations</p> <ul style="list-style-type: none"> -Anticiper les aménagements protégeant les usagers vulnérables sur les voies larges (ex : Boulevard Est/Ouest). -Veiller à ne pas surdimensionner les voies en réalisant des études de flux préalables. -Aménager des transitions lors du passage d'un grand axe à une voie secondaire afin de favoriser des changements de comportements de la part des conducteurs d'un type de voie à l'autre.
Premiers secours	<p>Organisation centralisée des secours depuis 15 ans avec optimisation de la gestion des secours et transfert vers le centre le plus proche. (Les premières minutes suivant l'accident sont essentielles.)</p> <p>Le SAMU dispose de véhicules permettant une intervention très rapide sur terrain, ses véhicules sont prioritaires dans la circulation.</p> <p>Les formations aux premiers secours insistent particulièrement sur les informations prioritaires à communiquer aux secours lors de la découverte d'un accident.</p>	<p>Pas de gestion centralisée des secours.</p> <p>Un numéro de secours unique 115.</p> <p>Sur la route nationale, 2 postes de pré-hospitalisation sont déjà installés.</p> <p>Formation des conducteurs de taxi-moto (Xe Om) aux premiers secours par la Croix Rouge.</p>	<p>Observations</p> <p>La gestion des secours fait partie intégrante de la chaîne d'action de la sécurité routière.</p> <p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Renforcer le matériel médical dans les dispensaires prioritairement à proximité des des points noirs. -Renforcer la formation des agents de police en premiers secours. -Publier un guide des premiers secours
Vitesse	En Europe, en milieu urbain, il n'y a pas de distinction de vitesse en fonction du type de véhicule (sauf les poids lourds et les bus), mais suivant les zones traversées.	<p>En milieu urbain, la limitation de vitesse varie selon le type de véhicules et les zones traversées.</p> <p>Dernièrement, a été expérimentée dans quelques rues l'application d'une même</p>	<p>Observations :</p> <p>Les cameras constituent des outils de contrôle de la vitesse mais aussi de mesure : outil de recueil de données.</p> <p>Vu le contexte économique, le mode de</p>

	<p>Une même vitesse maximale pour l'ensemble des véhicules facilite le contrôle pour une zone donnée.</p> <p>On constate que la crainte de perdre des points sur le permis de conduire, plus encore que le risque d'encourir une amende, incite les conducteurs à respecter les limitations de vitesse.</p> <p>Outils de contrôle de la vitesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - outils actifs: radars fixes et mobiles. - outils passifs : aménagements de modération de la vitesse 	<p>limitation de vitesse pour tous les véhicules.</p> <p><u>Outils</u> : cameras fixe de contrôle, pas de radars mobiles.</p>	<p>fonctionnement via radars automatiques avec paiement par virement ou chèque est difficile à appliquer. Le plus efficace semble être l'utilisation de radars portables avec arrestation et paiement immédiat.</p> <p>-Rapport vitesse/ débit : Les études INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) montrent que plus la vitesse augmente, moins le débit est important car la distance inter véhiculaire augmente. La vitesse permettant un débit maximal est 50km/h.</p> <p><u>Recommandations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Se doter de quelques radars portatifs permettant de mesurer la vitesse sur une distance donnée (et pas seulement à un point donné) - Faire le bilan de l'expérimentation d'une vitesse maximale unique pour tous les véhicules ? Quel impact sur la sécurité routière, sur le contrôle ?
<p>Permis/code de la route</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Permis valable à vie -Permis à points <p>-Le conducteur de la voiture est a priori responsable (les radars photographient soit la plaque d'immatriculation avant du véhicule et le visage du conducteur, soit la plaque arrière du véhicule). . Le propriétaire reçoit la contravention, mais peut la contester si l'infraction été commise par un autre conducteur.</p>	<p>Le permis de conduire est limité dans le temps (5 ans pour les voitures) sauf pour les motos.</p> <p>On distingue permis particulier des permis pour conducteurs professionnels : chauffeur poids-lourds, bus.</p> <p>Nombreux conducteurs sans permis</p> <p>Pas de base de données mutualisée relative aux permis de conduire : le contrôle des permis ne peut se faire d'une province à</p>	<p><u>Recommandations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Renforcer la formation, la généraliser -Unifier et mutualiser la base de données permis à l'échelle nationale -Faire le bilan de l'expérimentation du permis à points

		l'autre. Expérimentation du permis à points	
--	--	--	--

OBJECTIFS/PRINCIPES/ACTIONS	FRANCE	VIETNAM	RECOMMANDATIONS
Objectifs	Projection 2011 : moins de 4 000 tués/an Objectifs 2012 : 3 000 tués /an	2011-2015 : -5% chaque année par rapport à l'année précédente. Année 2012, année de la sécurité routière.	Observations : Quels sont les objectifs fixés pour l'année de la sécurité routière ? Quels sont les objectifs fixés à 10 ans ?
Vision de la sécurité routière	La France se situe actuellement entre une vision systémique et planificatrice. <u>Vision systémique :</u> Dysfonctionnement local qui implique plusieurs domaines : aménagement usagers véhicules. <u>Vision planificatrice :</u> Vision qui intègre différents champs de réflexion et d'action articulé et prévoit une stratégie de long terme.	Le Vietnam en plein développement cumule plusieurs types de visions : <u>Vision « fataliste » :</u> Chaque année se tient en septembre le mois de la sécurité routière, car Septembre correspond dans le calendrier lunaire au mois des « âmes errantes », ce qui expliquerait le nombre important d'accidents. Mais c'est aussi le mois de la rentrée scolaire. <u>Vision contrôle-sanction :</u> mesures de contrôle et les interdictions s'inscrivent dans cette vision répressive de la sécurité routière. Tendent vers une <u>vision systémique</u> qui intègre à la fois les infrastructures et les usagers dans la réflexion, avec notamment des efforts considérables en matière de sensibilisation et de communication envers les usagers.	Recommandations : -Se fixer des objectifs de progression : le volontarisme politique permet de passer rapidement d'une approche à une autre (politique sanction vers une approche plus intégrée).
Principes clés de la sécurité routière	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hiérarchisation des réseaux de voirie 2. Modération de la vitesse 3. Partage de l'espace 	Recherche d'équilibre entre fluidité de la circulation et sécurité routière : <ol style="list-style-type: none"> 1. Elargir la voirie pour résoudre le problème de 	Observations Phase de recherche d'équilibre avec contradiction entre l'objectif de développement urbain et économique, qui

	On distingue les notions de « sécurité primaire » : éviter l'accident et « sécurité secondaire » : éviter l'aggravation de l'accident (mobilier, organisation optimale des secours).	congestion et fluidifier la circulation 2. tout limitant les risques d'accident Constat d'une pratique de conduite « rurale » en milieu urbain dense.	s'accompagne d'élargissement de voies et construction de nouvelles voiries, et l'objectif de sécurité routière. Quelle relation entre vitesse de circulation et dynamisme économique ? Pas d'études approfondies sur ce rapport mais on constate une tendance des grandes métropoles européennes et place financières à la modération de la vitesse et à la valorisation des modes doux de déplacements et de la place du piétons.
Usagers prioritaires	Conception des voies intégrant tous les usagers en favorisant les usagers les plus vulnérables. Inversion de l'approche qui prévalait depuis 1945 et qui privilégiait la voiture. On prend aujourd'hui prioritairement en compte le piéton puis le cycliste, les transports collectifs puis des motorisés.	Décret 34 : prise en compte des usagers vulnérables comme les piétons.	Observations : Définir les catégories d'usagers prioritaires selon les espaces considérés. Cette définition suppose d'établir une hiérarchisation des voies, d'attribuer à chaque statut de voies des usages propres et de définir quels sont les usagers prioritaires.
Civilité/partage de l'espace public	Le partage de l'espace est un principe phare de l'aménagement des espaces publics. Aujourd'hui, la place des usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les vélos est valorisée au détriment des voitures en mouvement et stationnement, dont on diminue l'espace.	La réflexion sur l'aménagement et les déplacements intègre l'occupation commerciale de l'espace public, fonction centrale dans le fonctionnement de la ville vietnamienne.	Recommandations : -Prendre en compte les pratiques actuelles et anticiper sur leurs évolutions dans la conception des aménagements et de solutions techniques. En France, de nombreuses recherches sont menées sur le comportement des 2R car ces véhicules sont surreprésentés dans les accidents. -Définir les catégories d'usagers que l'on souhaite privilégier en fonction des espaces.
Mesures prioritaires	- 1970 : premières mesures: limitation de la vitesse /port de la ceinture /	Renforcement des contrôles et des sanctions.	Observations : Les mesures prioritaires s'inscrivent-elles

	<p>réduction et contrôle du taux d'alcoolémie / port du casque</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1992 : permis à points - Mesures les plus récentes : système de contrôle automatique des vitesses avec 3000 radars fixes. Impact positif sur le nombre de tués chaque année. <p>En parallèle, modification des infrastructures du réseau routier avec des actions sur la modération de la vitesse.</p>	<p>Renforcement des campagnes de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière.</p> <p>2007 : Mise en application de la législation sur le port du casque obligatoire.</p> <p>Incitation à l'usage des transports en commun pour les fonctionnaires.</p>	<p>dans une stratégie fondée sur des objectifs à court, moyen et long termes ? Quels sont-ils ?</p>
<p>L'aménagement et le design urbain au service de la sécurité routière</p>	<p>La voirie est un morceau de ville. A ce titre, elle est indissociable de son environnement urbain.</p> <p>On considère ainsi que le vocabulaire d'aménagement d'un espace agit sur les comportements des usagers de la route (vitesse).</p> <p>La lisibilité des codes urbains permet de reconnaître immédiatement le statut d'une rue (voirie locale ou principale).</p> <p>Cette lisibilité passe notamment par la mise en valeur de l'environnement : donner à voir la ville, pour que les automobilistes aient conscience de passer dans un « milieu vivant » et adaptent leurs comportements.</p> <p>En milieu urbain, des efforts particuliers sont faits sur les aménagements paysagers, l'éclairage des monuments, les éléments architecturaux forts plutôt que sur la voirie elle-même.</p>	<p>Considère que l'aménagement et le design urbain n'entre pas dans les champs de compétence des responsables de la voirie, des transports et de la sécurité routière.</p> <p>Préoccupation centrée sur la congestion et la réduction du nombre d'accidents.</p>	<p><u>Recommandation :</u></p> <p>-Une approche plus transversale de la sécurité routière devrait être favorisée, intégrant une approche urbaine plus globale.</p>

	L'aménagement paysager, les éclairages et les matériaux sont ainsi mobilisés au service de la sécurité routière.		
Zone 30 / Code de la rue	<p>Le Code de la Rue est une réglementation particulière fondée sur une vision du Code de la route vue par le cycliste et le piéton.</p> <p>Les principes de prudence et de respect des usagers les plus vulnérables sont fondateurs de ce code.</p> <p>Les zones 30, et zones de rencontres (à priorité piétonne) s'inscrivent dans le Code de la route. Il est montré que les zones 30 améliorent sensiblement la sécurité routière si elles sont bien aménagées</p>	<p>Ho Chi Minh Ville est en plein développement urbain (création de nouveaux quartiers, de nouvelles voies).</p> <p>Le développement économique s'accompagne d'une volonté d'équipement de la part des Vietnamiens.</p>	<p>Observations : Alors qu'en France et en Europe, la tendance est au passage de la voiture aux modes doux, au Vietnam, la tendance est au passage du vélo aux véhicules motorisés, donc à un gain de vitesse.</p> <p>Recommandation : -Pour autant, l'introduction de zone 30 n'est pas à écarter au Vietnam. En France, les zones 30 ont été introduites et généralisées suite à des expérimentations locales. HCMV pourrait expérimenter des zones 30 dans certains quartiers, en définissant des indicateurs permettant d'évaluer la mesure.</p>
Temps	<p>Existence de Bureaux des Temps dans certaines collectivités afin de permettre une gestion plus souple des rythmes de vie (travail, loisirs, équipements publics...).</p> <p>Dans certaines entreprises ou collectivités, une gestion plus souple des horaires de travail est admise afin de lisser les heures de pointe.</p> <p>Ex : étalement des horaires de début de lycées, écoles, collèges, administrations, entreprises volontaires</p>	Expérimentation d'un étalement des horaires de début de travail par catégories d'usagers.	Observations : Quel bilan de cette expérimentation au Vietnam ?
Carrefours	Objectifs d'aménagement des carrefours : écoulement maximum de véhicules, et modération de la vitesse.		

	<p>La capacité d'écoulement d'un carrefour est fonction :</p> <ul style="list-style-type: none">- du dimensionnement de la voirie : ne pas dimensionner voirie en fonction de l'heure de pointe (pratique des années 1970 en France, tendance actuelle inverse)- du ralentissement de la vitesse aux abords du carrefour <p>Le traitement des carrefours est essentiel pour fluidifier la circulation. Il est plus déterminant que la section courante de voirie : si les carrefours saturent, le traitement des sections courantes est inutile.</p> <p>Carrefour giratoire : priorité aux véhicules se trouvant sur l'anneau. Il est a été très développé ces dernières années pour ses qualités importantes en terme de sécurité avec une modération physique de la vitesse des voitures. Il répond à un trafic important mais moindre par rapport aux plus gros carrefours à feux.</p> <p>Pour optimiser la sécurité aux carrefours :</p> <ul style="list-style-type: none">- il convient ralentir la vitesse en amont du carrefour- améliorer la visibilité- réduire les temps de traversée des piétons et des véhicules.		
--	--	--	--

<p>Développement des transports en commun et modes doux</p>	<p>Développement des modes doux et des transports en commun pour</p> <ul style="list-style-type: none"> - inciter au report modal de la voiture vers ces modes de transport - réduire la part de la voiture dans les déplacements - réduire le stationnement des voitures sur la voirie dans les lieux contraints. 	<p>Objectif annoncé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement de l'usage des transports en commun - Limitation des transports individuels <p>Mise en place de quelques lignes de bus à gaz naturel comprimé</p> <p>Projets de BRT et métro</p>	<p>Recommandations : Rendre les futurs transports en commun attractif (qualité, fiabilité et efficacité du service) et accessible (prix, localisation) pour inciter à leur usage.</p>
---	---	---	---

OUTILS	FRANCE	VIETNAM	RECOMMANDATIONS
Radars	Utilisation de radars fixes, mobiles. Leur mise en place a contribué à réduire considérablement le nombre d'accidents, pas tant par peur de l'amende mais par peur de perdre des points sur le permis de conduire.	Radars fixes.	<p>Observations : les radars sont à la fois des outils de contrôle et de mesure.</p> <p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Se doter de quelques radars mobiles permettant de mesurer la vitesse en plusieurs points de la ville sur des distances et pas seulement à un point donné.
Fichiers accidents	Fichier informatisé et centralisé des accidents	Fichier papier	<p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Veiller à la compatibilité des données, informatiser les fichiers et les centraliser pour une analyse exhaustive. - Partager les analyses avec l'ensemble des services concernés par la sécurité routière - Se baser sur ces analyses pour concevoir des campagnes d'information et de sensibilisation du public
Données accidents et facteurs	Les données accidents recensent notamment les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - nature des usagers impliqués - manœuvre réalisée - origine du véhicule (immatriculation) - port de la ceinture - état de fatigue des conducteurs - données de contexte : date, heure, qualité de l'éclairage public - données sur aménagement : type de route... - nature de l'obstacle le cas échéant 	Pas de base de données complète : en 2010, les facteurs de 28.8% des accidents sont encore en cours d'identification. DTC traite les points noirs en lien avec la Police.	<p>Observations :</p> <p>Important d'avoir des données exhaustives sur une période assez longue : on travaille en France sur des historiques de 5 ans</p> <p>Recommandations</p> <ul style="list-style-type: none"> -Définir les données pertinentes à collecter et se doter des outils pour le faire. -Perfectionner les outils de comptage

	Les données accidents sont complétées par des données exogènes sur les déplacements, les vitesses. (trafic, comptage de piétons, voitures, poids-lourds). Des progrès sont d'ailleurs à faire sur le comptage des piétons.		<p>pour produire des données plus précises et fiables et ainsi fonder des analyses plus précises.</p> <p>- Se donner les moyens d'analyser et de pouvoir agir sur les futurs quartiers en menant une analyse <i>ex-ante</i> : définir des indicateurs et rassembler des données préalables sur les quartiers amenés à se transformer</p>
SIG	Les données recueillies nourrissent une base de données, puis intégrées dans différents systèmes SIG.	DTC dispose d'un SIG pour gérer points noirs.	
Plan de hiérarchisation des voies	C'est un outil de planification auquel les autres acteurs peuvent se référer, notamment les acteurs économiques.	Des catégories de voie existent. Elles servent à la conception des voiries.	<p><u>Recommandations</u></p> <p>-Hiérarchiser les voies, mais ne pas avoir une approche figée de ce document : le considérer comme document de travail en interaction avec l'évolution de la ville.</p> <p>-Adapter le design urbain selon le niveau primaire, secondaire, locale de la voirie</p>
Évaluation des politiques publiques	Méthode d'évaluation de l'impact sur la sécurité d'aménagements urbains (type tramway ou aménagement cyclable) récemment développée en France (rapport Certu)	Des évaluations sont réalisées si des actions sont menées dans un cadre thématique. Dans ce cas, le rythme est trimestriel.	<p><u>Recommandations</u></p> <p>-Analyser les facteurs de réussite de l'application de la loi relative au port obligatoire du casque pour dégager une méthode mobilisables pour d'autres politiques.</p>
Scénarios d'accidents	Existence d'une typologie d'accidents et de solutions techniques correspondant à aux différents type d'accidents.		<p><u>Recommandations</u></p> <p>-Réaliser une étude sur la base de l'observation exhaustive des accidents sur une période donnée pour dégager</p>

	<p>Typologie constituée sur la base d'une étude exhaustive menée par l'INRETS (laboratoire. Mécanismes d'Accident de Salon- de Provence) sur un échantillon de 1000 accidents de la ville de Marseille .</p> <p>Ainsi sur les accidents impliquant des piétons : on distingue 20 scenarii différents. Sur la base de cette étude, on est quasiment certain de trouver dans toutes les villes la diversité de ces 20 scenarii.</p> <p>Par exemple : dans la moitié des cas, le piéton traverse la chaussée, dans l'autre moitié des cas, il y a un problème de visibilité.</p> <p>Cette typologie permet de mettre en regard des types d'accidents et des gammes de solutions éprouvées.</p>		<p>une typologie d'accidents et des scenarii. Il s'agit en fait de la continuité de l'étude relative aux indicateurs et facteurs d'accidents permettant de construire une grille de recueil de données accidents.</p>
Diagnostic territorial	<p>Exemple de méthode de diagnostic et d'analyse d'un territoire :</p> <p>1) recueil des données, puis production de carte sur ces accidents par quartier.</p> <p>2) analyse à partir des données cartographiées.</p> <p>Ex : Localisation de ces 62 accidents sur carte = croisement avec âge des enfants : 48 accidents avec enfants de moins de 14 ans.</p> <p>3) Sur ces accidents, application de la méthode de classement par scenario, complétée par des observations de terrain.</p>		
Communication et sensibilisation des habitants	<p>-Recours à des supports de communication différents : TV, affiches, Internet, dépliants</p>	<p>Difficultés à toucher les publics cibles : les jeunes.</p>	<p><u>Recommandations</u> - concevoir des campagnes adaptées aux</p>

	<p>-Formation dans les établissements scolaires</p> <p>-Utilisation de tons différents pour toucher une diversité de publics : campagnes chocs, humoristiques...</p> <p>-Communication et sensibilisation sur les lieux de passages du permis de conduire. Questions relatives à la connaissance des accidents lors d' l'examen du Code de la Route.</p>	<p>Les districts sont compétents pour mener des campagnes locales de sensibilisation et de communication. Mais ne touchent pas les non-résidents qui pourtant circulent dans le district.</p>	<p>pratiques, ce qui suppose de bien les connaître.</p> <p>-développer approches diversifiées pour toucher toutes les cibles</p> <p>-poursuivre cet atelier par une journée complémentaire dédiée à la sensibilisation des habitants.</p>
--	--	---	--