

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

La sécurité routière en Tunisie : comprendre les enjeux pour mieux agir

**Auteur :**

Nesrine Bouhamed, Docteur en management, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de Sfax-Tunisie (FSEGS)/Institut Français des Sciences et Technologies de Transport, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), bouhamed.nesrine@gmail.com

**Mots-clés :**

Sécurité routière, pays en développement, Tunisie, politique publique

**Résumé :**

La place qu'occupe la sécurité routière dans les questions environnementales et le développement durable au sens plus large n'est plus à démontrer. Aujourd'hui, la lutte contre l'insécurité routière constitue l'un des défis internationaux. C'est une reconnaissance de la charge de ce problème pour les économies nationales, notamment pour les pays en développement (Muhlrad ; 2010). Une gestion efficace de la sécurité routière nécessite des actions qui concernent la législation ainsi que la sûreté des véhicules, des usagers de la route et du réseau routier. Or, dans la plupart des pays à faible et moyen revenu, particulièrement africains, la sécurité routière ne figure pas parmi les priorités des gouvernements. Ces pays souffrent d'un manque d'informations et de capacités dans ce domaine (Banque Africaine de Développement ; 2013).

La Tunisie constitue un exemple de pays en développement dont la situation de la sécurité routière semble problématique. Pour l'Organisation Mondiale de la Santé (2015), on estime que le nombre des morts sur les routes en Tunisie est de l'ordre de 2680 en 2013. Pour la même année, la Tunisie est le troisième pays à revenu intermédiaire (après le Maroc et le Liban) en nombre de tués pour mille habitants. A l'échelle régionale, avec 24,4 morts pour 100 mille habitants, la Tunisie se classe devant l'Algérie (23,8 morts pour 100 000 habitants) et le Maroc (20,8 morts pour 100 000 habitants) mais loin derrière la Libye qui compte 73,4 morts pour 100 000 habitants. Ce chiffre s'explique par le nombre important des automobilistes victimes de la route (sur 24,4 morts pour 100 mille habitants, 11,8 sont des conducteurs de voitures particulières soit près de la moitié). La Tunisie est classée 8<sup>ème</sup> en Afrique en matière d'accidents mortels d'automobilistes. Cependant, au Maghreb, la Tunisie est le premier pays en termes de mortalité de motocyclistes (5 morts pour 100 000 habitants pour l'année 2015) et le deuxième pour les piétons (derrière la Libye). Eu égard à ces données, la Tunisie est considérée comme un pays dangereux pour ce qui concerne le risque routier.

Afin de mieux comprendre les dysfonctionnements opérationnels qui ont conduit à cette situation critique, nous avons mené une étude qualitative basée sur une approche explicative. Notre démarche empirique s'appuie sur une enquête auprès de 57 informateurs clés

interviewés qui représentent des institutions concernées par la sécurité routière. La méthode de collecte des données est l'entretien individuel semi-directif. Le but est de définir des pistes d'actions adaptées au contexte post révolutionnaire en Tunisie.

A partir de l'analyse thématique des entrevues, de nombreux résultats émergent. En effet, la gestion de la sécurité routière en Tunisie manifeste des lacunes, des ambiguïtés et des dysfonctionnements d'ordre managériaux, organisationnels, institutionnels, financiers et en termes de communication.

S'intégrant dans un contexte général, le management stratégique de la sécurité routière en Tunisie est confronté à un climat national économique, sociopolitique et sécuritaire instable et à une faible volonté politique pour s'y impliquer. Ainsi, la centralisation, qui s'est imposée en tant qu'un mode organisationnel adopté par l'Etat tunisien depuis l'indépendance, a entraîné une dépendance quasiment totale des collectivités locales au niveau central national. Les faibles pouvoirs consentis aux directions régionales des ministères et aux municipalités handicapent leurs contributions à la sécurité routière. Ceci explique, en partie, l'ambiguïté sur l'existence réelle d'une stratégie en matière de lutte contre les accidents de la route au regard de l'absence de plans d'actions bien définis, concertés dans le temps et dans l'espace et reconnus par toutes les institutions concernées. La présence de la sécurité routière dans d'autres secteurs tels que la santé, l'éducation et l'enseignement supérieur paraît faible et son intégration stratégique nécessite des efforts supplémentaires.

Au niveau de l'infrastructure, de nombreux dysfonctionnements menacent la sécurité des usagers de la route. La mauvaise gestion de la voirie, l'absence de séparation entre les modes de déplacement, le manque d'entretien des chaussées, l'insuffisance de l'éclairage public, l'encombrement des trottoirs ainsi que des problèmes de stationnement, contribuent à la création de situations de dangers routiers.

Concernant le parc automobile, les chiffres montrent que plus que 30% des véhicules ont plus de 15 ans. Le marché parallèle des véhicules (ré-immatriculation) a eu pour effet le vieillissement du parc (Yerpez et Bouhamed ; 2017). Cette vétusté ne peut qu'augmenter les risques d'accidents et provoquer des pertes économiques pour les assureurs.

D'après Carnis et ses coauteurs (2018), la gestion de la circulation des 2 Roues Motorisées pose de nombreux problèmes de sécurité pour les motocyclistes : normes d'importation de véhicules falsifiées, absence d'immatriculation, très faible taux d'assurance estimé à 10%, etc. En général, les défaillances au niveau de la gestion du parc automobile se justifient par l'inefficacité des modalités d'importation et du contrôle technique adoptées par le Ministère du Transport.

En ce qui concerne les mesures prises en faveur des usagers de la route, les messages de conscientisation sur les dangers routiers semblent classiques, peu efficaces, peu nombreuses et demeurent occasionnelles. De même pour l'éducation routière dédiée aux enfants et jeunes élèves, les journées de sensibilisation sont organisées d'une façon irrégulière et inéquitable.

S'agissant de la sécurité tertiaire, de nombreux dysfonctionnements apparaissent au niveau de la gestion de la santé publique qui est fragilisée par le déséquilibre régional. Ainsi, l'indemnisation des préjudices subis par la personne accidentée est souvent compliquée en raison d'une longueur de la procédure judiciaire et des exigences du Ministère de la Justice.

La législation qui organise la sécurité routière souffre de quelques faiblesses touchant essentiellement la visite technique, le permis à points, les usagers vulnérables et la conduite sous effets de stupéfiants. D'autres problèmes budgétaires et de conflit d'intérêts handicapent le fonctionnement des institutions concernées et par conséquent, l'amélioration de la sécurité routière. Par ailleurs, il existe un réel problème de partage et d'échanges d'informations et d'états des lieux. A cela, on ajoute le manque de rapprochement entre les différents accueils (assureurs, police, hôpitaux, etc.). Ce qui peut justifier les doutes sur la fiabilité des bases de données sur les accidents de la route.

En revanche, malgré le caractère urgent de l'ensemble de la problématique, il est impossible de résoudre en même temps tous les dysfonctionnements relevés. La nouvelle constitution post-révolutionnaire, la décentralisation et l'enthousiasme associatif sont tous des signes positifs qui peuvent conduire à des améliorations. Bien exploitées, les pistes qui émergent de l'étude peuvent inaugurer un nouvel environnement favorable à une amélioration de la sécurité routière en Tunisie, mais cela restera à démontrer dans les actions mises en œuvre.

En effet, la volonté politique est cruciale pour enclencher les améliorations attendues. Il serait indispensable de commencer par résoudre les problèmes structurels en créant un organisme interministériel indépendant de la sécurité routière rattaché au premier ministre. Il faudrait également réviser la législation (Code de la route, Code des assurances, etc.), renforcer son application et mettre en place des mesures de contrôle plus strict afin de lutter contre la corruption et le favoritisme.

Quant aux problèmes liés à la gestion du parc automobile, il serait pertinent de réhabiliter l'importance de la visite technique. L'urgence concernerait les motocyclistes dont il faudrait améliorer la traçabilité (immatriculation, assurance, etc.). Une attention particulière devrait cibler les transports en commun et les modes doux de déplacement. C'est un élément fondamental de la macro-régulation de la sécurité routière indispensable pour minimiser l'usage massif de la voiture particulière. Ceci devrait être mené en articulation avec d'autres actions portant sur la sensibilisation, l'aménagement urbain, la gestion de la voirie, etc. Nous suggérons également l'amélioration de la qualité du Procès Verbal des accidents de circulation et des statistiques nationales, vue qu'une stratégie efficace en matière de sécurité routière ne puisse que s'appuyer sur des données bien précises et fiables.

## Références

- Banque Africaine de Développement (2013); « *La sécurité routière en Afrique Évaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière* »; Groupe de la BAD, Département des Transports et TIC; 96 p.
- Carnis L., Yerpez J., Bouhamed N. (2018); « *Safer Africa: Deliverable 5.3; Capacity Review-Tunisia* »; IFSTTAR; 75 p.
- Muhlrud N. (2010); « *Gestion intégrée de la sécurité routière dans les pays à faibles et moyens revenus* »; Université d'été du LET ; Laboratoire d'Economie des Transports ; Université Lyon 2; 39 p.
- Organisation Mondiale de la Santé (2015); « *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde* »; Publications de l'OMS ; 12 p.
- Yerpez J., Bouhamed N. (2017); « *Safer Africa : Inception Report-Tunisie* »; IFSTTAR ; 64 p.