



REPUBLIQUE TUNISIENNE

MINISTERE DU TRANSPORT

DGTT



La sécurité routière en Tunisie

85th Session Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1)

Septembre 2022

La sécurité routière en Tunisie

1- La situation actuelle de la sécurité routière en Tunisie

2- Les progrès à faire (réformes et défis)

3- Comment améliorer la sécurité routière en Tunisie

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.

La situation actuelle de la sécurité routière en Tunisie

Quelques données statistiques concernant les accidents de la route

Années	Nombre des accidents	Nombre de blessés	Nombre de tués
2017	10415	6972	1369
2018	8876	5884	1205
2019	8574	5972	1150
2020	6762	4774	931
2021	6894	5089	1014

Coûts :

- Les indemnisations des victimes sont estimées **à plus de 250.000.000 Euros**
- L'estimation du coût d'un tué est de l'ordre de **18.500 Euros**, celle d'un blessé est de l'ordre de **3.800 Euros**.

Défaillances :

- Organisation administrative imparfaite (manque de coordination entre les ministères)
- Absence d'une **vision claire**.
- Absence **d'une stratégie nationale axée sur les résultats**
- Des systèmes de données **moyennement fiables et incomplets**.

SECURITE DES VEHICULES :

L'adhésion aux accords internationaux (ONU) de transport routier :

- Refonte totale de la réglementation nationale relative à la réception et homologation des véhicules et de leurs équipements, et au contrôle technique des véhicules, et ce, en harmonie avec les Accords Onusiens de Genève de 1958, de 1998 , et de Vienne de 1997.
- Révision de la réglementation nationale relative aux véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses par route et son harmonisation avec l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
- Déploiement en Tunisie du système de tachygraphes numériques conformément à l'Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR),

CONDUCTEURS PROFESSIONNELS:

- L'instauration de la **Formation Initiale Minimale Obligatoire**, pour les conducteurs de véhicule dont le PTAC supérieur à 3,5 tonnes pour le transport de marchandises et comptabilisant plus de 8 places (sans conducteur) pour le transport de personnes. **Directive européenne 2003/59/CE.**
- Révision du Code de la Route et de ces textes d'application :
 - L'introduction du contrôle automatisé,
 - La reclassification des infractions,
 - La révision du système de permis à points,
 - La révision du système de formation et de délivrance des permis de conduire (décret gouvernemental numéro 2021-510 du 18 juin 2021) en harmonie avec la convention de Vienne de 1968 et la Directive 2006/126/CE
 - Révision du décret 2000-151 du 24 janvier 2000 relatif aux règles générales de la circulation routière (vitesse 30 km/h) 11ème objectif fixé lors de la 3ème conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière 2021-2030 tenue en Suède.
 - Révision de l'arrêté fixant la distance de sécurité entre 2 véhicules qui se suivent (distance parcourue pendant 2 secondes « nouveau »).

GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE:

1. La création d'un comité supérieur pour la sécurité routière sous la Présidence du Gouvernement,
2. La création d'un organisme chef de file pour coordonner les efforts des différents intervenants dédié à la sécurité routière, elle doit placer la sécurité routière comme un « problème public majeur »
3. Habilitation des systèmes de données notamment en adoptant les définitions de base de la commission des Nations sur les accidents de la route (amélioration de la fiabilité des données de sécurité routière)

GESTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE:

- Prendre en considération la sécurité des usagers vulnérables dans la conception et la gestion des infrastructures routière
- Construire des routes plus sûres
- Procéder à un audit de l'infrastructure routière actuelle

LE CONTRÔLE ET SANCTION

- Renforcer la politique de contrôle et de sanction par l'implantation d'un système de contrôle- sanction automatisé

EDUCATION ROUTIERE

L'éducation routière chez les jeunes (primaire, secondaire et supérieur), la sensibilisation aux risques ainsi qu'aux dangers de la route sans oublier la formation à la conduite automobile qui doit être axée sur le comportement des conducteurs « inspiré de la matrice GDE ».

SOINS APRES L'ACCIDENT :

L'amélioration de la prise en charge des blessés suite à des accidents de la route :

- la prise en charge avant l'arrivée à l'hôpital
- la prise en charge à l'hôpital
- la réadaptation à la vie normale



Comment améliorer la sécurité routière en Tunisie

- Mettre en place une stratégie nationale pour la sécurité routière basée sur les résultats accompagnée d'un plan d'action réalisable.
- Continuer les réformes en matière de législation
- Améliorer la politique urbaine de mobilité en favorisant le transport public
- **Modifier le comportement des usagers de la route** en améliorant leurs compétences techniques en matière de conduite automobile et en modifiant leur attitude sociale,
- Une coordination institutionnelle nécessaire par la création d'un organisme chef de file,
- Renforcer la coopération en matière de sécurité routière avec les pays leaders en la matière.

