



## Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie

Nesrine Bouhamed, Laurent Carnis

### ► To cite this version:

Nesrine Bouhamed, Laurent Carnis. Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2020, 2020, 16p. 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2020-09 . hal-03002786

**HAL Id: hal-03002786**

**<https://hal.science/hal-03002786>**

Submitted on 16 Nov 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie

## Road safety issues and challenges in Tunisia

Nesrine Bouhamed, Laurent Carnis

© Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR 2020

**Résumé** La compréhension des enjeux de sécurité routière est une étape indispensable pour proposer des pistes d'améliorations adaptées et pertinentes. En Tunisie, le bilan des accidents de la route laisse apparaître une situation critique en matière de sécurité routière, lorsqu'elle est comparée aux autres pays. La démarche proposée dans cet article est de s'attacher, en premier temps, à décrire le contexte tunisien et en souligner les spécificités géophysiques, démographiques, urbaines, socio-économiques. La contribution propose aussi un état des lieux de la mobilité et des accidents de la route et sa caractérisation. L'analyse de la situation permet de disposer d'une perspective générale dans laquelle s'inscrit le système de la sécurité routière en Tunisie. Dans un deuxième temps, une investigation empirique auprès des acteurs institutionnels de la sécurité routière aide à mettre en perspective les résultats de l'analyse descriptive et à établir un diagnostic approfondi des dysfonctionnements de la politique publique de sécurité routière en Tunisie. Il s'agit d'une approche qualitative compréhensive. L'analyse des enjeux, sur la base de consensus et de divergences institutionnels, conduit à établir des pistes d'actions possibles pour améliorer la situation. Celles-ci concernent à la fois le champ des réformes structurelles, organisationnelles, et managériales en faveur d'un meilleur ciblage des politiques publiques de sécurité routière.

**Mots-clés** sécurité routière, institutions, convergences et divergences, politiques publiques, Tunisie

Nesrine Bouhamed (✉)

Université de Sfax, Faculté des Sciences Économiques et de Gestion de Sfax, Laboratoire d'Économie de Développement, Route de l'aéroport km 4, Sfax 3018, Tunisie.  
courriel : bouhamed.nesrine@gmail.com

Laurent Carnis (✉)

AME-DEST, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR,  
F-77447 Marne-la-Vallée, France  
courriel : laurent.carnis@univ-eiffel.fr

**Abstract** Understanding road safety issues is an essential step in proposing appropriate and relevant ways to improve road safety. In Tunisia, the balance sheet of road accidents shows a critical situation in terms of road safety when compared to other countries. The approach proposed in this article is to first describe the Tunisian context and highlight its geophysical, demographic, urban and socio-economic specificities. The contribution also proposes an inventory of mobility and road accidents and its characterization. The analysis of the situation provides a general perspective on the road safety system in Tunisia. Secondly, an empirical investigation among the institutional actors of road safety helps to put into perspective the results of the descriptive analysis and to establish an in-depth diagnosis of the dysfunctions of the public policy of road safety in Tunisia. This is a comprehensive qualitative approach. The analysis of the issues at stake, based on consensus and institutional divergences, leads to the establishment of possible courses of action to improve the situation. These concern both the field of structural, organisational and managerial reforms in favour of a better targeting of public road safety policies.

**Keywords** road safety, institutions, consensus and divergences, public policies, Tunisia

## 1. Introduction

À présent, la lutte contre l'insécurité routière constitue l'un des défis internationaux les plus importants notamment avec un nombre considérable de victimes (environ 1,35 million de tués chaque année) [1]. La sécurité routière représente une charge réelle et conséquente pour les économies nationales, notamment pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire [2]. Une gestion efficace de la sécurité routière nécessite des actions qui concernent la législation ainsi que la sécurité des véhicules, des usagers de la route et du réseau routier. Or, dans la plupart des pays à faible

revenu et à revenu intermédiaire, et plus particulièrement africains, mais pas seulement, la sécurité routière ne figure pas parmi les priorités des gouvernements. Selon la Banque Africaine de Développement (BAD), ces pays souffrent d'un manque d'informations et de capacités d'intervention dans ce domaine [3].

Comme dans d'autres pays en développement, la Tunisie a vu sa situation en termes de sécurité routière se dégrader. L'augmentation mal maîtrisée de la mobilité a entraîné des problèmes qui ont mis à jour les défaillances du système de transport et son incapacité à répondre à l'augmentation des besoins des usagers, ainsi qu'à la croissance économique, démographique et urbanistique du pays [4]. Or, la gestion de la mobilité est d'autant plus difficile qu'elle s'inscrit dans un système multidimensionnel et complexe. La mobilité durable exige la mise en place de processus et de mesures de lutte contre les externalités négatives des transports telles que l'insécurité routière, qui relève du domaine de la santé publique.

Les défaillances constatées du système des transports en Tunisie ont conduit à ce que le pays révisé ses stratégies non seulement en matière de transports mais aussi concernant l'urbanisme, l'aménagement et l'équipement, l'éducation et l'accompagnement des populations, etc. Un ensemble de politiques qui, par ailleurs, influent directement ou indirectement sur la sécurité routière dont la situation s'avère critique selon le dernier rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 2018.

Cette contribution propose une analyse de la situation de la sécurité routière en Tunisie. Dans un premier temps, les éléments de contexte sont présentés, ils concernent la géographie et l'économie du pays. Les éléments de contexte relatifs au parc des véhicules, le réseau routier sont également étudiés. Ces éléments sont mis en regard avec les performances du pays en sécurité routière, performances qui sont appréciées à partir des données statistiques disponibles. Dans un deuxième temps, il s'agit de circonscrire des pistes d'intervention pour améliorer la situation. Pour ce faire, des interviews ont été menées auprès d'acteurs institutionnels et investis dans le champ de la sécurité routière. Cette approche qualitative au plus près des acteurs de terrain vise non seulement à mieux comprendre les dysfonctionnements du système de la sécurité routière en Tunisie, mais aussi à mettre en évidence l'existence de perceptions différentes concernant les leviers d'action possibles et les barrières aux interventions. Dans une dernière section, des pistes de propositions pour l'action sont établies à partir des perceptions des acteurs, qui peuvent être mises en regard avec les éléments de contexte identifiés.

## **2. La sécurité routière en Tunisie : une politique publique sous contraintes**

### **2.1. L'importance des données géophysiques et démographiques**

D'une superficie de 163 610 km<sup>2</sup>, la Tunisie se situe au Nord de l'Afrique, à la jonction du bassin oriental et occidental de la Méditerranée, et à seulement 140 km de l'Europe. Bien que sa superficie soit la plus petite des pays du Grand Maghreb, la Tunisie jouit d'une position géographique privilégiée avec une ligne côtière de 1 300 km, au centre de la Méditerranée, qui en fait un pays ouvert économiquement. Concernant les caractéristiques climatiques, il existe une hétérogénéité régionale et un contraste entre le Nord (climat méditerranéen subhumide et semi-aride), le Centre (climat aride) et le Sud (climat aride saharien) [5].

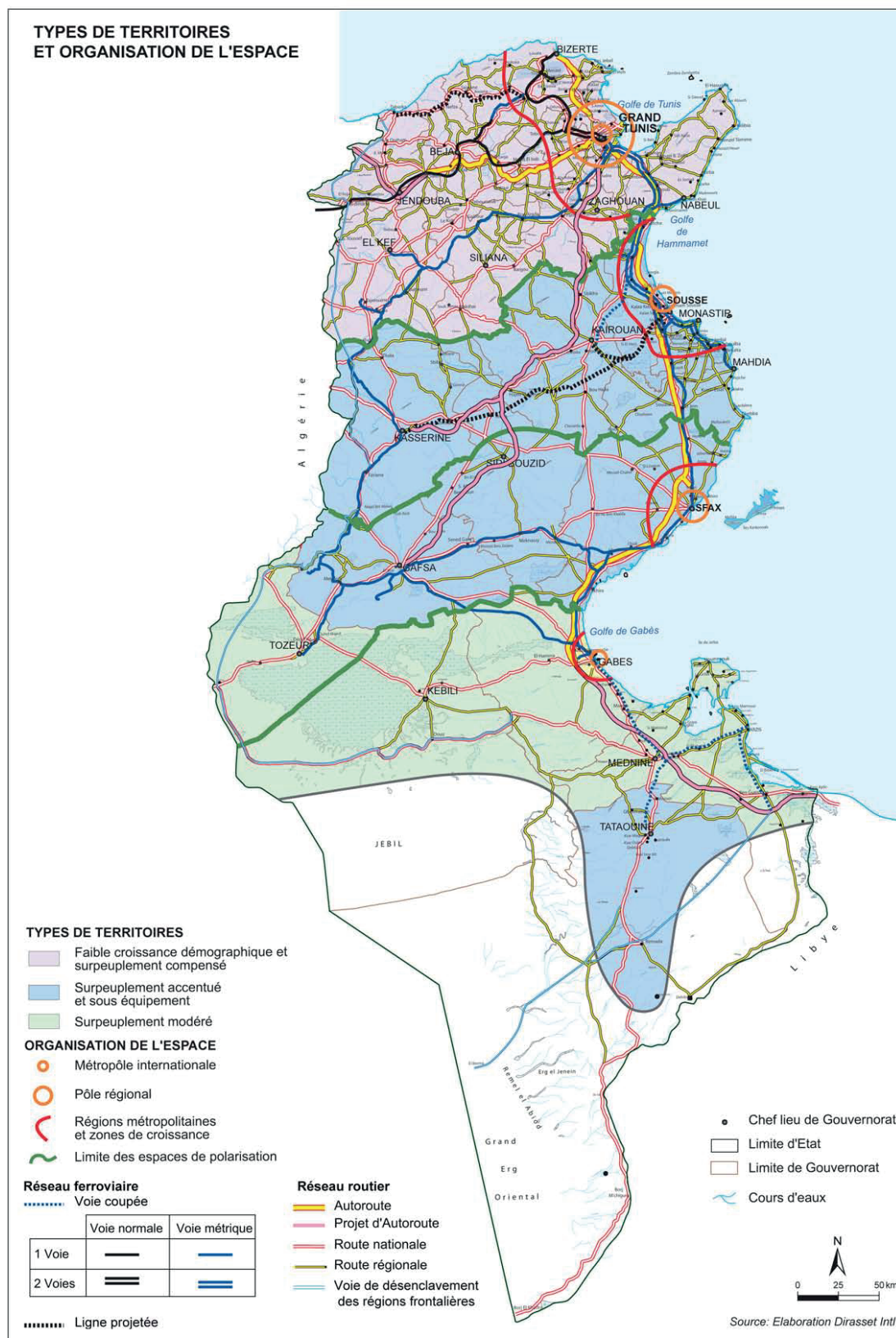
La Tunisie connaît aussi une répartition démographique inégale. En effet, 70% de la population tunisienne vit sur le littoral où les trois-quarts des infrastructures routières, industrielles et touristiques sont implantés (Illustration 1). Ce phénomène de littoralisation intense qu'a connu la Tunisie, est également la conséquence de la croissance de la population tunisienne depuis les années 1960 en passant de 4 millions d'habitants en 1960 à environ 12 millions en 2017 selon les données de la banque mondiale.

Actuellement, la Tunisie est découpée en 24 gouvernorats qui sont divisés en 264 délégations. La délégation est une circonscription administrative intermédiaire entre le gouvernorat et le secteur ou l'« imada » qui représente la division administrative la plus petite. Leur nombre s'établit à 2 073. Depuis 2016, l'organisation administrative de la Tunisie s'articule aussi autour de 85 nouvelles zones municipales (communes urbaines) pour atteindre un nombre total de 350 municipalités. Ce maillage administratif montre l'enchâssement des différents échelons de décision et d'administration, qui se caractérisent par la fourniture de services publics hétérogènes. Certains espaces s'avèrent dépourvus du minimum de services publics (santé, éducation, transport, infrastructures, etc.) [6].

La diversité climatique, la concentration de la population sur le littoral et le processus d'urbanisation, ce dernier en partie alimenté par l'inégalité d'accès aux services publics, créent de réelles contraintes pour la politique des transports et de la sécurité routière. Cette contingence structure en partie les besoins de la population, mais également conditionne les réponses publiques qui peuvent y être apportées.

### **2.2. L'effet structurant de l'économie**

Depuis la fin des années 1950, l'économie tunisienne a connu de profondes évolutions. La production nationale



**Illustration 1.** Organisation territoriale de la Tunisie

Source : Ministère de l'Équipement de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire de la Tunisie,

URL : [http://www.mehat.gov.tn/fileadmin/user\\_upload/Amenagement\\_Territoire/CNIGEC/CNIGECAtlas2019fr.pdf](http://www.mehat.gov.tn/fileadmin/user_upload/Amenagement_Territoire/CNIGEC/CNIGECAtlas2019fr.pdf)

initialement dominée par l'agriculture et les matières premières (phosphate, pétrole et gaz) s'est orientée fortement vers les services (commerce, transport, etc.) et dans une moindre mesure, vers l'industrie manufacturière. Cette tendance résulte d'un choix stratégique du système politico-économique qui, dès l'indépendance favorisait plutôt une politique de libéralisation économique et l'ouverture sur l'extérieur [7].

Cette réorganisation économique a participé au mouvement de spécialisation économique régionale et a nourri les disparités régionales mentionnées précédemment. Les trois villes côtières, que sont Tunis, Sfax et Sousse, constituent les centres et les poumons de l'activité économique représentant à elles-seules 85 % du Produit Intérieur Brut (PIB) [8]. Les politiques économiques ont finalement entraîné l'isolement de tout l'arrière-pays et n'ont pas réussi à atténuer les déséquilibres régionaux. Ceci a contribué à orienter les flux de migration de l'intérieur du pays vers le littoral. La spécialisation économique s'est également traduite par des disparités en termes d'accès aux infrastructures routières et la faible connectivité des réseaux de communication entre les régions. Cette structuration des infrastructures de transport participe aussi au façonnage des enjeux de sécurité routière du pays.

### 2.3. Les éléments de contexte concernant les transports routiers

Avec un réseau d'environ 22 000 km de routes, dont près de 75 % sont bitumées (soit proche du niveau moyen de l'OCDE<sup>1</sup>), et environ 400 km d'autoroutes partant de la capitale, le transport routier représente 85 % du transport terrestre de marchandises et 95 % du transport de voyageurs. Le transport routier est donc le mode dominant, et il est d'autant plus important que le transport ferroviaire qui est défaillant et peu développé (illustration 1).

L'organisation institutionnelle en charge des transports routiers se caractérise par une fragmentation certaine. En effet, elle mobilise plusieurs acteurs avec des implications diverses : les ministères du Transport, de l'Équipement et de l'Habitat et des Collectivités Locales. Le ministère du Transport dispose des compétences principales. Il est chargé de la planification stratégique des transports, de la conception et la mise en œuvre des infrastructures routières. Il est également l'organe qui propose les textes du Code de la route au législateur. Il assure en outre la tutelle de l'Agence Technique des Transports Terrestres (ATTT) qui délivre les documents d'agrément et de contrôle technique des véhicules et des opérateurs publics. Quant au ministère de l'Équipement de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT), il est responsable de la planification urbaine,

de la programmation des infrastructures, et participe en collaboration avec les municipalités à l'élaboration des plans d'aménagement et de déplacements urbains. Cette fragmentation institutionnelle complique la bonne coordination entre ces différents acteurs clés de la sécurité routière, notamment lorsque les acteurs ne sont pas en accord. Ainsi, certains dysfonctionnements en sécurité routière résultent à la fois d'une gestion interinstitutionnelle insuffisante des transports routiers, mais aussi de défis propres à la sécurité routière, qui est de fait une politique publique interministérielle, associant d'autres acteurs publics (ministère de l'Éducation, ministère de l'Intérieur (qui sera présenté plus loin)) et des acteurs privés, comme les auto-écoles, les sociétés d'assurance, etc

#### 2.3.1 Un maillage déséquilibré des infrastructures routières

Selon certains analystes, le développement du secteur des transports se trouve freiné par des infrastructures insuffisantes et obsolètes, des financements insuffisants et une gouvernance publique déficiente [8]. En effet, le caractère centralisé du système de gouvernance, le retard au niveau des investissements en matériel de transport public et la non réalisation des projets préconisés par les études et plans directeurs ont engendré un déficit très important de l'offre. Cela a entraîné une diminution de la part du transport collectif dans les déplacements au profit de la voiture particulière et des conséquences négatives en termes de congestion, de consommation d'énergie, de pollution et de sécurité routière [9]. De plus, le développement des infrastructures du secteur reste pourtant un enjeu social majeur de rééquilibrage des territoires et de désenclavement des régions de l'intérieur, revendiqué depuis la Révolution. Néanmoins, le réseau de transport souffre de déséquilibres croissants : le développement des infrastructures s'est opéré de manière déséquilibrée en faveur du littoral et au détriment de l'intérieur du pays [10].

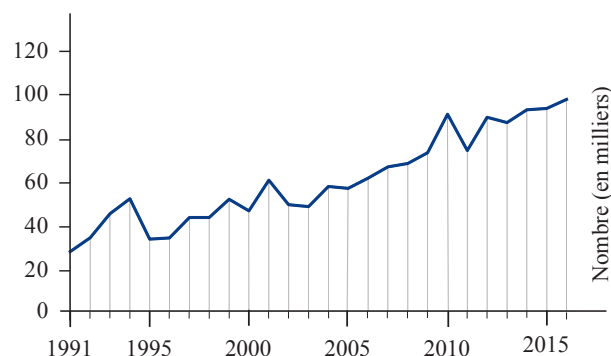
#### 2.3.2 Gestion défaillante du parc roulant

En ce qui concerne le parc roulant, le nombre des immatriculations des véhicules neufs importés a considérablement augmenté depuis les années 1990. Selon l'Institut National des Statistiques (INS), il est passé de 27 115 en 1991 à 96 313 en 2016 (Figure 1). D'après l'ATTT, la voiture particulière représente la part la plus importante du parc roulant (60 %), viennent ensuite les camionnettes (22 %). Concernant le parc de deux-roues motorisés (2RM), il est estimé à 1,2 million de motocycles<sup>2</sup>. Bien que l'assurance pour les 2RM soit obligatoire, seuls 10 % seraient assurés selon l'estimation de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance (FTUSA) [11]. Le croisement des chiffres des assureurs

1. Organisation de Coopération et de Développement Économique.

2. Il est très difficile de préciser le nombre exact des motocycles en Tunisie. Une grande partie des 2RM n'est pas identifiée car ces véhicules ont été volés, sont sans identification, ou sont entrés illégalement dans le pays.

et de l'ATTT (Tableau 1) montre l'ampleur du marché parallèle qui ne garantit ni la traçabilité ni la sécurité de ce type de véhicules.



**Figure 1.** Évolution de l'ensemble des immatriculations des véhicules en Tunisie entre 1991 et 2016

Source : Portail des données de la Tunisie, <http://dataportal.ins.tn/fr/dashboards>

L'évolution du parc se caractérise par une croissance dynamique depuis 2010, et cela, malgré un contexte politique et économique assez difficile. En effet, les nombres de véhicules et de permis de conduire augmentent d'environ 5 % par an (Tableau 1). Selon l'OMS, l'augmentation du nombre des véhicules à moteur s'avère un constat au niveau mondial. Cependant, malgré une motorisation croissante, plusieurs pays ont réussi à maîtriser cette évolution en mettant en place un système de transport plus sûr et durable. Ces expériences pourraient inspirer la Tunisie [1].

En 2004, le gouvernement tunisien a lancé l'opération « véhicule économique<sup>3</sup> », une mesure dont l'objectif était de faciliter l'accès à l'automobile pour les classes

moyennes, ce qui a contribué à la forte augmentation du parc automobile. Cette politique s'en est trouvée justifiée par le retard dans la politique de développement et la faible qualité du transport public en Tunisie [13]. Celle-ci a aussi généré des problèmes, notamment de congestion routière, du fait que les infrastructures n'étaient pas préparées à accueillir un grand nombre de véhicules.

### 2.3.3 Un parc de véhicules vétustes et un déséquilibre régional

Le parc des véhicules se caractérise par une certaine vétusté. En effet, on estime le nombre de véhicules âgés de plus de 15 ans à environ 30 à 40 % de l'ensemble du parc circulant. Touchés par ce problème, les assureurs ont décidé de ne plus assurer les véhicules les plus anciens<sup>4</sup>. Cette décision des sociétés d'assurance pourrait contribuer au rajeunissement du parc automobile, et donc, participerait à la réduction du nombre des accidents de la route liés à la vétusté des véhicules.

Par ailleurs, on note des disparités majeures concernant les véhicules entre les gouvernorats urbains et les gouvernorats ruraux. Au sein des gouvernorats côtiers, le nombre de voitures par ménage est plus important et plutôt en bon état. Dans les gouvernorats de l'intérieur, on observe l'existence d'une flotte ancienne détenue par une population agricole aux revenus modestes, aux conditions d'existence difficiles et ayant recours à des véhicules à traction animale. Dans les régions pauvres, les achats de mobylettes sont importants, et notamment via le marché parallèle [14].

|                     | Genre                                | 2010             | 2016             | 2017             | Évolution annuelle |
|---------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| véhicules motorisés | Voiture particulière                 | 884 387          | 1 206 836        | 1 272 036        | 5,3 %              |
|                     | Camionnette                          | 332 870          | 441 584          | 457 803          | 4,7 %              |
|                     | Voiture mixte                        | 37 328           | 67 410           | 71 806           | 9,8 %              |
|                     | Camion                               | 31 483           | 39 071           | 41 274           | 3,9 %              |
|                     | Tracteur routier                     | 14 142           | 18 532           | 19 437           | 4,6 %              |
|                     | Transport commun de personnes        | 16 830           | 20 503           | 21 513           | 3,6 %              |
|                     | Intervention d'urgence-Tricycle      | 617              | 2 621            | 3 116            | 26,0 %             |
|                     | Engin                                | 10 055           | 19 475           | 20 443           | 10,7 %             |
|                     | 2 Roues Motorisés                    | 9 313            | 11 967           | 12 569           | 4,4 %              |
|                     | Tracteur agricole                    | 76 582           | 90 940           | 92 803           | 2,8 %              |
|                     | <b>Total des véhicules motorisés</b> | <b>1 413 607</b> | <b>1 918 940</b> | <b>2 012 800</b> | <b>5,2 %</b>       |
|                     | Véhicule tracté                      | 64 318           | 84 186           | 86 605           | 4,3 %              |
|                     | Autre                                | 11 277           | 11 952           | 12 695           | 1,7 %              |
|                     | <b>Total général</b>                 | <b>1 489 202</b> | <b>2 015 079</b> | <b>2 112 100</b> | <b>5,1 %</b>       |

**Tableau 1.** Évolution du parc circulant en Tunisie entre 2010 et 2017

Source : Abid, 2019 [12], à partir des statistiques de l'ATTT

3. Il s'agissait de permettre aux ménages d'acheter un véhicule neuf à bas prix avec des facilités de paiement.

4. Depuis la révolution de 2011, plusieurs sociétés d'assurance en Tunisie ont décidé, dans le cadre de politiques internes, de ne plus assurer les véhicules utilitaires dont l'âge dépasse 15 ans, ainsi que les voitures de tourisme âgées de plus de 20 ans.

### 2.3.4 L'inquiétante progression du marché parallèle

Le parc est composé de véhicules vétustes et les modes de réparation compliquent davantage la situation. En effet, il existe une économie informelle de fausses pièces détachées, moins chères mais de qualité médiocre. L'état du parc de véhicules se dégrade, ce qui ne contribue pas à l'amélioration du bilan de la sécurité routière [14].

Par ailleurs, la baisse des quotas d'importation des véhicules neufs (premières immatriculations) en 2011 a profité au marché parallèle (ré-immatriculations) qui, selon l'ATTT, a atteint son pic historique en 2012-2013, s'établissant pour cette période à près de 36 % des véhicules mis en circulation sur le marché tunisien. Les échanges informels en Tunisie représentent 50 % du PIB [11]. L'accroissement de la part de marché du circuit parallèle s'explique par les restrictions à l'importation des véhicules neufs, la limitation de l'offre des concessionnaires agréés qui ne satisfait pas l'ensemble de la demande, et qui dès lors se tourne de plus en plus vers la recherche de véhicules qui sont à la fois une « bonne occasion » et à « prix intéressant ».

L'accroissement rapide du parc de véhicules, la promotion de la voiture particulière au détriment des modes de déplacements durables, la vétusté d'une large partie du parc, le recours au marché informel pour les pièces détachées, et l'importation de véhicules ainsi que le défaut de traçabilité d'une large part du parc de 2RM participent à un accroissement du risque routier en Tunisie.

## 2.4. Éléments de contexte concernant les accidents de la route en Tunisie

L'analyse précédente traduit des éléments de contexte qui peuvent influencer, directement ou indirectement, la sécurité routière en Tunisie.

### 2.4.1 Un recueil de données à améliorer

La mission d'élaborer les bilans des accidents de la circulation en Tunisie est confiée au ministère de l'Intérieur à travers sa structure l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR) qui est responsable de l'éducation, de l'information, de la sensibilisation et du recueil des données sur les accidents de la route. De plus, le ministère de l'Intérieur constitue l'une des instances représentatives importantes de la sécurité routière car c'est lui qui assure la conception de la politique de la sécurité routière (par son intervention au sein du Conseil National de la Sécurité Routière), la sûreté, le contrôle et l'application du Code de la route.

Le Procès Verbal (PV) constitue le fichier maître des statistiques nationales concernant les accidents de la route. Lorsque les forces de l'ordre sont informées de la survenue d'un accident de la route, une équipe se déplace

sur le lieu pour établir les constatations et rédiger un PV. En fonction du type de l'accidents, les PV sont stockés auprès de la police, de l'ONSR, chez le procureur, la compagnie d'assurance concernée et la FTUSA. En cas d'accident corporel, les forces de l'ordre transmettent le PV au procureur qui le communique à l'ONSR. Dans le cas où il n'y a pas de procédure judiciaire, le PV est transmis à l'assureur.

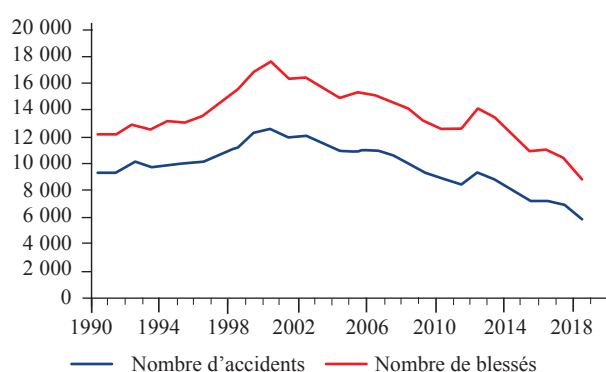
Néanmoins, cette procédure n'est pas toujours satisfaisante car, notamment, dans le cas de blessures superficielles, les forces de l'ordre ne sont pas toujours prévenues, ce qui pose des problèmes de sous-déclaration et, par conséquent, de fiabilité de ces bases de données. Un deuxième inconvénient concerne la qualité du PV qui, malgré certaines améliorations récentes, reste encore perfectible puisqu'un manque de précisions, d'organisation et d'architecture appauvrissent son contenu. L'interprétation du juge peut elle-même être influencée par la qualité du PV et impacte la détermination des responsabilités des personnes impliquées dans la collision. De plus, en termes de moyens mis à disposition des forces de l'ordre, le manque de logiciels et de systèmes informatisés ne permet pas en l'état, l'analyse multicritère et géolocalisée des accidents de la route enregistrés. Enfin, le manque de formation des agents policiers et de la Garde Nationale en matière d'élaboration du PV constitue une difficulté qui perdure [15].

### 2.4.2 Un classement international peu rassurant

Les données officielles du ministère de l'Intérieur montrent globalement des chiffres sur la mortalité, la morbidité et les accidents peu satisfaisants comparativement à d'autres pays. À l'échelle régionale, avec 24,4 morts sur les routes pour 100 000 habitants, le taux de tués par habitant est plus élevé en Tunisie qu'en Algérie (23,8 morts pour 100 000 habitants) et qu'au Maroc (20,8 morts pour 100 000 habitants). Il reste plus faible que celui de la Libye qui compte 73,4 morts pour 100 000 habitants. Selon l'OMS, ce chiffre s'explique par le nombre important des automobilistes victimes de la route [1]. En effet, sur les 24,4 morts pour 100 000 habitants sur les routes de Tunisie, 11,8 sont des conducteurs de voitures particulières soit près de la moitié du total. La Tunisie est au 8<sup>e</sup> rang en Afrique en matière d'accidents mortels d'automobilistes. Cependant, au Maghreb, la Tunisie est le premier pays présentant le taux le plus élevé en termes de mortalité de motocyclistes (5 morts pour 100 000 habitants pour l'année 2015) et se situe au deuxième rang pour les piétons (derrière la Libye) et au dernier rang pour les cyclistes (0,6 morts pour 100 000 habitants). Eu égard à ces données, la Tunisie est considérée comme un pays dangereux pour ce qui concerne le risque routier, et l'apparaît d'autant plus au regard des pays à haut niveau de revenu [16].

### 2.4.3 État des lieux des accidents de la route en Tunisie depuis 1990

Les données publiées par l'ONSR montrent une augmentation continue des chiffres des accidents de la route et des blessés entre 1990 et 2000 (Figure 2). Excepté une augmentation en 2012, ces chiffres font apparaître une baisse durable depuis 2000, et cela malgré l'augmentation régulière du parc circulant (évolution annuelle moyenne avoisinant 5 %). La baisse importante des accidents au cours de l'année 2010 (qui précède la révolution) peut être constatée, alors qu'aucune action de sécurité routière n'est en mesure de l'expliquer. Entre 2013 et 2018, on constate une baisse annuelle moyenne de 6 % également tant pour les accidents de la route que pour les blessés.



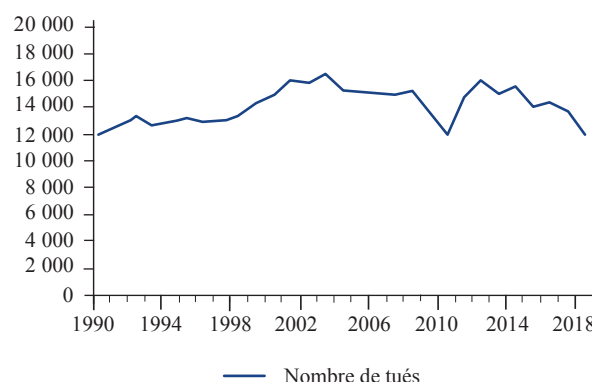
**Figure 2.** Évolution du nombre des accidents et des blessés en Tunisie de 1990 à 2018

Source : Publications de l'ONSR tunisien, URL : <http://onsr.nat.tn/onsr/index.php?page=4ar&type&annee>

La figure 3 illustre l'évolution de la mortalité routière sur la période allant de 1990 à 2018. Le nombre de tués de la route augmente jusqu'en 2000. Ensuite, on note un plateau qui s'établit autour de 1 500 morts par an sur la période 2000-2009. À partir de 2012, l'évolution du nombre de morts pourrait s'expliquer par l'abaissement de l'âge minimum d'obtention du permis de conduire de 20 à 18 ans. Entre 2013 et 2018, on enregistre une baisse annuelle moyenne de 3 % pour les décès de la route (Figure 3).

La baisse du nombre des accidents après les années 2000 s'accompagne d'un nombre sensiblement constant ou en légère régression du nombre de morts, qui s'explique, selon le ministère de l'Intérieur, par l'augmentation de la part des accidents à victimes multiples. La recrudescence des accidents avec plusieurs victimes s'explique par l'augmentation du trafic des transports en commun illégaux (véhicule utilitaire transportant plusieurs passagers) ou de mauvaise qualité (minibus, estafettes ou vans dégradés) et au transport clandestin des travailleurs agricoles (douze ouvriers sur un plateau de camionnette ou des pick-up mal entretenus et non sécurisés par exemple). Ce phénomène est observable tout particulièrement dans les zones rurales et les gouvernorats agricoles. De plus,

la gravité s'accroît au regard des moyens limités dont disposent ces gouvernorats en termes de sécurité tertiaire [14].



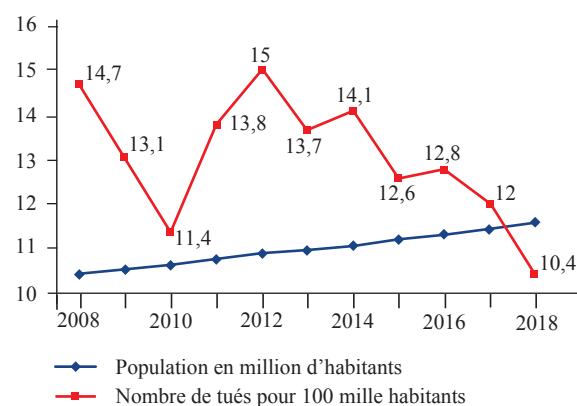
**Figure 3.** Évolution du nombre des tués sur les routes en Tunisie entre 1990 et 2018

Source : Publications de l'ONSR tunisien, URL : <http://onsr.nat.tn/onsr/index.php?page=4ar&type&annee>

Bien que ces chiffres publiés par l'ONSR montrent une évolution positive, il existe de fortes disparités concernant l'insécurité routière. Elle reste pourtant réelle en Tunisie et les défis sont nombreux, notamment si le nombre de tués rapporté à la population est comparé à d'autres pays.

### 2.4.4 Mortalité routière et disparités spatiales

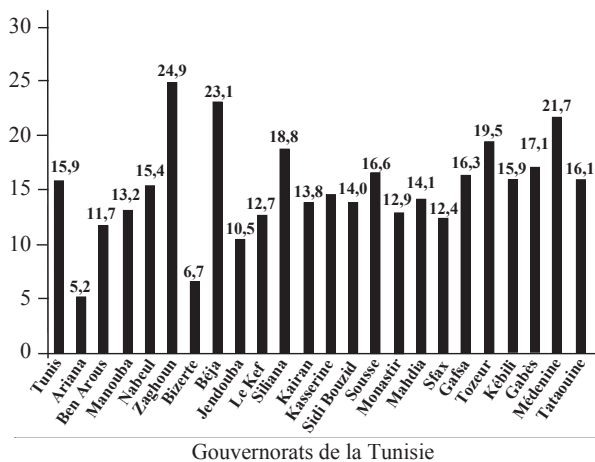
Le nombre des tués pour 100 000 habitants a connu des fluctuations significatives durant ces dix dernières années (Figure 4). Il est passé de 14,7 en 2008 à 10,4 en 2018. Depuis 2008, la population s'est accrue de 10 % pour avoisiner les 11,5 millions d'habitants en 2018. Le taux de croissance annuel moyen de la population totale est 1,05 % sur la période tandis que le taux de tués par 100 000 habitants a chuté de 2,36 % par an. En conséquence, la réduction du taux de tué par habitant reflète surtout un dynamisme démographique plus qu'une amélioration de la sécurité routière.



**Figure 4.** Évolution du nombre des décès en lien avec la population totale

Source : Travail personnel à partir des publications de l'ONSR ([www.onsr.nat.tn](http://www.onsr.nat.tn)) et de la Banque Mondiale (<https://donnees.banquemondiale.org/pays/tunisie>)

Les travaux de Souguir [17] montrent que plus de 60 % des accidents sont concentrés en milieu urbain. Ainsi, la plupart des accidents survenus en 2018 se sont produits dans les grandes villes du pays, dont 20 % pour la seule ville de Tunis, 10 % à Ben Arous, 6,5 % à Nabeul, 6,5 % à Sfax. On retrouve ici les éléments structurants concernant la localisation de la population dans la mesure où ces quatre grandes villes représentent 31 % environ du nombre total des habitants en Tunisie. Ce sont des espaces dynamiques avec de nombreuses activités économiques, ce qui conduit à générer une mobilité importante. Par contre, selon le dernier recensement de la population en 2014, l'analyse du nombre des décès pour 100 000 habitants par gouvernorat montre que la mortalité routière, se concentre dans les régions du Nord (Zaghouan, Béja et Siliana) et du Sud (Médénine, Tozeur, Gabès et Tataouine) (Figure 5). Ces différents gouvernorats présentent des territoires où la part des déplacements effectués à des vitesses élevées, est importante (du fait des environnements très peu urbanisés) ce qui favorise la survenue d'accidents graves ou mortels. D'autres facteurs pourraient jouer également, comme la qualité des infrastructures routières, le manque de services publics, et un nombre important d'accidents avec de nombreuses victimes, liés au transport peu contrôlé des activités agricoles.



**Figure 5.** Nombre de tués par 100 000 habitants par gouvernorat en 2014

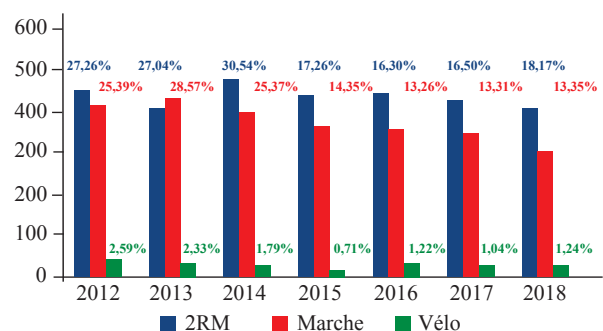
Source : Données publiées par l'ONSR ([www.onsr.nat.tn](http://www.onsr.nat.tn)), et par l'INS (<http://census.ins.tn/fr/recensement>)

Les accidents mortels se concentrent plutôt en dehors des zones urbaines (62 %), et particulièrement sur les routes nationales (28 % des tués). Le plus grand nombre d'accidents mortels en dehors des zones urbaines s'explique par une plus forte gravité des accidents sur les routes rurales, les vitesses limites réglementaires et les vitesses pratiquées y étant plus élevées. Les facteurs des accidents les plus importants enregistrés sont l'excès de vitesse accompagné de l'inattention ou la traversée inattentive de la chaussée par le piéton (18 % en 2018).

La lecture des chiffres de l'ONSR montre aussi que les jeunes sont particulièrement surreprésentés dans les accidents<sup>5</sup>.

#### 2.4.5 L'enjeu des usagers vulnérables de la route

L'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables de la route constitue également un défi national, puisqu'ils représentent encore plus d'un tiers du total des victimes tuées en 2018. Selon les publications de l'ONSR, la part des décès relative aux usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes et piétons) sur l'ensemble de la mortalité totale a connu une baisse importante. En 2012 cette part s'établissait à 60 % du total. Cependant, les chiffres demeurent critiques, notamment pour ce qui concerne la mortalité des motocyclistes et des piétons (Figure 6).



**Figure 6.** Évolution de la part des tués usagers vulnérables de la route entre 2012 et 2018

Source : Travail personnel à partir des publications de l'ONSR ([www.onsr.nat.tn](http://www.onsr.nat.tn))

En 2018, les 2RM sont impliqués dans 2 236 accidents ce qui représente une part de 20 % du total. Ils occupent le 2<sup>e</sup> rang en termes d'implication, tandis que les piétons occupent le 3<sup>e</sup> rang en étant impliqués dans 2005 accidents de la route (environ 18 % du total). Les cyclistes sont impliqués dans 167 accidents (1,47 % et 8<sup>e</sup> rang). En termes de blessés, les 2RM, les piétons et le vélo occupent respectivement les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> rangs. Les taux de blessés relatifs à ces modes sont respectivement : 15,37 %, 11,78 % et 0,88 %. Par ailleurs, plus d'un tiers des accidents de circulation en Tunisie impliquent un cyclomoteur et la classe d'âge la plus touchée est celle des 20-29 ans. On dénombre un nombre important d'accidents de piétons en traversée de chaussée. Les piétons traversent souvent hors des passages cloutés. Les trottoirs sont, dans certaines villes et quartiers, dans un état de délabrement, conduisant le piéton à marcher sur la voie, ce qui l'expose au risque routier.

Le diagnostic établi souligne que la sécurité routière en Tunisie soulève de nombreux défis. Une approche qualitative et discursive d'acteurs clés impliqués en sécurité routière permettra de discerner les représentations associées à ces enjeux et les pistes pour remédier à ces problématiques.

5. [www.onsr.nat.tn](http://www.onsr.nat.tn)

### 3. L'analyse de la situation par les acteurs institutionnels du système de la sécurité routière

#### 3.1. Investigation empirique : méthode, enquête et acteurs

La première partie a proposé d'objectiver la situation présente et les enjeux de sécurité routière actuels, en privilégiant notamment les sources statistiques et les informations relatives à l'environnement institutionnel, politique, économique et social. Cette seconde partie propose de compléter cette première approche par une démarche plus qualitative. Cette analyse qualitative s'appuie sur une enquête menée auprès des acteurs institutionnels. Nous avons privilégié ici la présentation des résultats de cette enquête, relatifs à ces acteurs qui jouent un rôle essentiel dans le système de sécurité routière. Il ne s'agit pas ici d'affirmer que l'approche par enquête des usagers n'a pas d'importance, puisque l'étude a été menée et les résultats peuvent être consultés [15]. Le choix a été fait de présenter des éléments d'appréciation d'acteurs qui disposent d'un poids particulier dans le système de gouvernance ou qui représentent des organisations clés de ce système pouvant servir de point d'appui en tant que leviers ou barrières à l'évolution de la politique de sécurité routière. Le fonctionnement de ce système nécessite la hiérarchisation et la fédération de plusieurs niveaux de pouvoirs politiques car la sécurité routière est un domaine multisectoriel qui se décline aux différentes échelles territoriales. Ainsi, ce travail articule les différentes approches nationale, régionale et locale en mobilisant, par l'enquête, de nombreuses institutions qui interviennent à ces trois niveaux.

L'enquête a été menée auprès d'acteurs institutionnels. 57 interviews individuelles semi ouvertes ont été réalisées avec des personnes qui représentent 13 institutions, dont les compétences sont largement diversifiées. Par ailleurs, les personnes interviewées occupent des postes de pouvoir nationaux, régionaux et locaux<sup>6</sup> opérant dans le domaine de la sécurité routière. L'objectif a donc été de construire un échantillon qui prend en considération une certaine diversité. La diversification des sources d'informations permet, en effet, de réduire les biais et d'augmenter ainsi la fiabilité de l'étude, tout en améliorant sa compréhension [18].

Pour les études qualitatives, la représentativité statistique de l'échantillon utilisé n'est pas une condition indispensable de sa validité, contrairement aux études quantitatives. L'échantillon d'une taille relativement faible, généralement de 10 à 100 individus, a nécessairement une représentativité statistique moins

affirmée que pour une étude quantitative. En revanche, le temps investi à l'enquête est beaucoup plus long et les méthodes d'investigation beaucoup plus fines [19].

La durée des entretiens a varié entre 30 minutes et 2 heures 30 minutes. La grande majorité des entretiens s'est déroulée dans les locaux professionnels des enquêtés. Seuls deux entretiens ont été effectués dans des espaces publics. L'autorisation d'utiliser un magnétophone pour enregistrer les conversations a été demandée au préalable (tout en garantissant la confidentialité). L'interview commence par une première question ouverte qui porte sur le secteur professionnel de l'interviewé. Cette technique vise à stimuler le discours de l'interviewé et permet de l'inciter à partager ses connaissances sur son domaine d'activité, avant d'aborder les questions de la sécurité routière. Ces questions sont répertoriées suivant une logique de thèmes qui représentent les particularités et les principaux axes de la gestion du domaine de la sécurité routière.

Chaque guide d'entretien contient le cadre confidentiel de l'interview, l'identité de l'interviewé et les thèmes développés sous forme de mots clés selon l'acteur interrogé. L'interview se termine par une question ouverte donnant à l'interviewé la possibilité de s'exprimer librement sur des recommandations possibles pour améliorer la sécurité routière. Le tableau 2 liste les institutions sollicitées et les thèmes évoqués lors des entretiens.

Cette enquête a donné lieu à des fichiers audio enregistrés. Pour chaque analyse thématique, les entretiens ont été retranscrits et traduits (de l'arabe dialectal au français<sup>7</sup>), afin de pouvoir opérer une classification des idées en fonction des thèmes. Les idées synthétisées ont été organisées par une approche matricielle : institution en colonne et thème à étudier en ligne. Cette matrice permet de dégager d'éventuels consensus et/ou divergences au sein de chaque institution et en fonction de chaque thème. Ce travail a permis ainsi de saisir à la fois la pluralité des positions, mais également des « nœuds » d'incohérence dans les conceptions de la sécurité routière. Nous rapportons ici quelques résultats principaux de cette enquête, tandis que des résultats plus détaillés peuvent être facilement accessibles [15].

6. Certains acteurs interviewés appartiennent à des municipalités et à des directions régionales implantées à Sfax. Notre présence et connaissance de cet espace a facilité la recherche des personnes et des sources d'informations. De plus, Sfax est une ville importante en Tunisie (2<sup>e</sup> ville), par son poids démographique et son rôle économique renforcé par son ouverture sur la Méditerranée. Ce périmètre constitue un exemple représentatif des agglomérations actives dans le pays et représente ainsi un laboratoire intéressant pour cette analyse de terrain sur la sécurité routière.

7. Seules trois interviews ont été réalisées en français. Ainsi, la presque totalité des travaux a été menée en arabe dialectal.

| Éléments constructifs de l'enquête de terrain                         |                                      |                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------|
| Données sur la population cible                                       |                                      | Thèmes abordés en particulier               |
| Liste des institutions enquêtées                                      | Échantillon par institution enquêtée |                                             |
| Institutions de haut niveau                                           | 4                                    | Secteur d'activité de l'interviewé(e)       |
| Ministère de l'Intérieur                                              | 4                                    |                                             |
| Municipalités                                                         | 6                                    | Différents aspects de la sécurité routière* |
| Autoécoles                                                            | 4                                    | Sécurité primaire                           |
| Ministère de la Santé                                                 | 5                                    |                                             |
| Ministère de la Justice                                               | 3                                    | Sécurité secondaire                         |
| Ministère du Transport                                                | 8                                    |                                             |
| MEHAT                                                                 | 3                                    | Sécurité tertiaire                          |
| Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique | 6                                    | Macro-régulation de la mobilité             |
| Ministère de l'Education                                              | 3                                    | Bases de données en sécurité routière       |
| Mass médias                                                           | 4                                    | Cadre légal de la sécurité routière         |
| Compagnies d'assurance                                                | 4                                    |                                             |
| Associations                                                          | 4                                    | Stratégies en sécurité routière             |

\*Ce thème désigne les particularités de la sécurité routière en tant qu'un domaine multi sectoriel et pluridisciplinaire. Il renferme ainsi l'approche multi causale de la survenue des accidents de la route.

**Tableau 2.** Institutions enquêtées, nombre d'interviewés par institution et thèmes abordés lors de l'enquête

Source : Éléments constitutifs de l'enquête de terrain

### 3.2. Éléments de synthèse relatifs aux entretiens

#### 3.2.1 La convergence des constats des différents acteurs

La cohérence intra-institutionnelle (cohérence des arguments des interviewés d'une même institution ou d'institution de même niveau) est importante selon les résultats de cette enquête. Les points de vue au sein de chaque institution convergent souvent et donnent lieu à des compromis. L'analyse des entretiens montre que les discours des instances de haut niveau et du ministère de l'Intérieur sont les plus consensuels, pourtant certaines divergences existent.

Malgré la diversité des idéologies et des orientations des personnalités politiques importantes interviewées, les personnes s'accordent sur de nombreux constats tels que ceux de l'insuffisance du transport public, la non-application de la réglementation routière, la propagation des phénomènes de corruption et du laxisme, la gravité des chiffres des accidents et la répartition régionale déséquilibrée des secours routiers. Cependant, l'analyse montre aussi que la sécurité routière n'est pas considérée comme une priorité nationale. La « volonté politique » d'agir sur la sécurité routière reste un enjeu limité, ce qui peut également expliquer qu'il y ait consensus sur un sujet qui intéresse peu au final. Concernant l'existence de divergences, les municipalités montrent une plus grande diversité dans les positions exprimées. La formation, l'expérience, les responsabilités, l'orientation politique et les spécificités de la commune sur la question de la sécurité routière sont des facteurs qui peuvent expliquer la forte divergence des avis des responsables locaux.

#### 3.2.2 Une coordination institutionnelle nécessaire et la pérennité du financement

De manière générale, les aspects qui concernent la coordination entre les institutions et la structure du secteur de la sécurité routière, etc. sont des éléments de réflexion qui font l'objet de consensus parmi les acteurs. Par ailleurs, plusieurs personnes interviewées relèvent que le chevauchement des missions entre certaines organisations nuit souvent à l'efficacité de leurs actions en matière de sécurité routière. Par exemple, les défaillances constatées concernant l'infrastructure routière proviennent généralement de la mise en œuvre d'actions désynchronisées et désorganisées entre le MEHAT et les municipalités. Selon certaines personnes interviewées, cela résulte d'une part d'un manque de communication et de coordination entre les deux institutions, et d'autre part, de l'imprécision de la législation concernant la répartition des tâches. Un autre exemple de mauvaise coordination concerne l'action des secours aux victimes et leur réinsertion après l'accident. Le ministère de la Santé, les compagnies d'assurance et le ministère de la Justice sont les acteurs institutionnels principaux. Or, il existe des conflits d'ordres législatif et administratif, qui compliquent et allongent la durée et le processus d'indemnisation des préjudices subis par les victimes. La réinsertion de la personne accidentée dans la société n'a jamais été évoquée par les acteurs, sans doute en raison de l'absence d'une prise en charge institutionnelle organisée.

En conséquence, il existe des manques notables concernant la coordination entre les différents acteurs

concernés. Pour cette raison, de nombreux interviewés ont évoqué la nécessité de créer un organisme interministériel qui pourrait garantir une bonne complémentarité et une coordination interinstitutionnelle en faveur d'une meilleure politique de sécurité routière.

Concernant le financement de la sécurité routière en Tunisie, celle-ci est gérée à travers deux fonds nationaux : celui de la Prévention Routière qui participe au financement de la sécurité primaire et le Fonds de Garantie, qui concerne l'indemnisation des victimes des accidents. La contribution budgétaire des assureurs au financement de ces deux Fonds est importante. Toutefois, la gestion de leurs ressources est attribuée à deux ministères : le ministère de l'Intérieur et celui des Domaines de l'État et des Affaires Foncières. Ce mode de gestion managérial est jugé injuste par les assureurs. Ils ne se sentent pas associés à la décision, malgré leurs contributions qu'ils considèrent comme étant importantes au financement de la sécurité routière. Des problèmes budgétaires et de conflit d'intérêts handicapent, par ailleurs, le fonctionnement des institutions concernées et par conséquent l'amélioration de la sécurité routière. En somme, lorsqu'il s'agit d'actions, les divergences et les conflits apparaissent.

### 3.2.3 Des systèmes d'information sur les accidents de la route non partagés et à la fiabilité discutée

L'analyse des réponses collectées par l'enquête montre que les bases de données en sécurité routière se limitent aux statistiques nationales du ministère de l'Intérieur et celles des assureurs. Le ministère de la Santé de son côté élabore une base de données mais ne la publie pas. Les municipalités et les auto-écoles ne détiennent aucune base de données locale sur la sécurité routière. En conséquence, l'évaluation de la sécurité routière semble difficile et cela du fait entre autres de l'insuffisance des instruments de mesure et de statistiques disponibles. Par ailleurs, plusieurs personnes interviewées insistent sur un réel problème de partage et d'échanges d'informations entre les organisations, témoignant d'un manque évident de collaboration et de coopération entre les différentes institutions. À ce problème de partage de statistiques et d'informations, se pose l'absence de croisement des informations existantes dans différents recueils (base des assureurs, recueils de la police, données des hôpitaux, etc.). Certains interviewés ont exprimé des doutes quant à la fiabilité des bilans publiés par l'ONSR. Ils justifient leurs propos par l'absence de rapprochement entre les différentes bases de données ce qui conduirait à un sous- enregistrement des chiffres de l'insécurité routière.

### 3.2.4 Mobilité, gestion de l'espace et sécurité des usagers vulnérables de la route

L'analyse suggère également une importance toute particulière du thème de la « macro régulation de la mobilité » qui cristallise les avis des acteurs institutionnels. Chacun s'accorde pour dénoncer les défaillances liées principalement à la déstabilisation de l'aménagement urbain (par exemple, l'urbanisation et l'habitat populaire sont de moins en moins maîtrisés et posent des problèmes de cohérence avec les Plans d'Aménagement Urbains (PAU) et la désorganisation de la gestion du foncier (la construction anarchique de bâtiments fait apparaître des problèmes d'irrespect des lois relatives à l'accord des autorisations de bâtir). D'autres enjeux apparaissent plus circonstanciés et concernent essentiellement l'infrastructure. 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 ralentisseurs et de stationnement anarchiques contribuent à la création de situations de dangers routiers dont les premières victimes sont principalement les usagers vulnérables de la route.

Ces dysfonctionnements, globaux ou ponctuels, constituent les premières préoccupations des acteurs institutionnels interrogés. Selon eux, les choix en matière de transport, de planification et d'urbanisme façonnent l'organisation spatiale du territoire et les besoins de déplacement. La sécurité routière n'est qu'un élément de ce système complexe qui a besoin d'être réajusté. D'ailleurs, toutes les personnes interviewées évoquent l'urgence de résoudre ces problèmes par la révision globale des PAU et par la réhabilitation du rôle des transports publics et des modes doux de déplacement (marche, cyclisme, etc.). En cela, il s'agirait moins d'agir directement sur la sécurité routière, que d'améliorer le cadre structurel qui jouerait alors positivement sur celle-ci.

### 3.2.5 Législation et système de contrôle-sanction

Selon certains interviewés, le Code de la route souffre également de faiblesses touchant essentiellement au permis à points, aux usagers vulnérables et à la conduite sous l'effet de stupéfiants<sup>8</sup>. Par ailleurs, plusieurs personnes interrogées soutiennent que la loi est le plus souvent inappliquée. Ainsi, bien qu'il existe une loi qui interdit la conduite sous l'effet des stupéfiants, la présence de stupéfiants lors d'un accident de la circulation n'est que rarement contrôlée. De manière générale, les conduites et les accidents sous l'influence de stupéfiants sont peu documentés.

8. Par exemple, pour certains, le permis à points est considéré comme un outil inefficace. En effet, le conducteur dispose de 25 points (ce qui est conséquent), tandis que peu de points sont retirés en cas d'infractions prouvées. Ainsi, seulement 6 points sont ôtés en cas de responsabilité établie et 4 points en cas de conduite en état d'ivresse.

Par ailleurs, les interviewés s'accordent sur la difficile gestion de la circulation des 2RM du fait des problèmes de traçabilité des véhicules. Cela empêche le contrôle et la sanction de leurs usagers. L'absence d'immatriculation, le très faible taux d'assurance et l'irrespect des réglementations relatif au permis de conduire sont des infractions récurrentes qui empêchent d'améliorer la sécurité des motocyclistes en Tunisie. Ces points sont également évoqués par les interviewés et font consensus. L'analyse des discours relève que la loi et la sanction pour le non-port du casque par les motocyclistes ne sont que partiellement appliquées par les forces de l'ordre. De même, le contrôle des documents administratifs des motocycles est défaillant, tandis que les usagers des motocyclettes sont très peu formés. Rares sont ceux qui obtiennent le permis de conduire qui est exigé selon la cylindrée du véhicule. Il existe, par ailleurs, une divergence notable entre les assureurs qui exigent la mise en place d'une immatriculation pour les motocyclettes et le ministère du Transport qui accorde moins d'importance à cette mesure. Là encore, se manifestent les conflits d'intérêts institutionnels.

Les acteurs s'accordent également sur les impacts du contexte sociopolitique post-révolutionnaire sur le système de contrôle-sanction. Selon eux, l'instabilité politique et les revendications sociales ont contribué à affaiblir l'efficacité de ce système.

### 3.2.6 Éducation et formation à la sécurité routière

L'ensemble des acteurs interviewés évoquent l'intérêt de la médiatisation, de la sensibilisation, et de l'éducation routière pour changer la perception des usagers de la route sur la sécurité routière, et de pouvoir corriger leurs comportements. Néanmoins, les mesures prises en faveur des usagers de la route, les messages de prise de conscience des dangers routiers semblent classiques, peu efficaces, peu nombreux et demeurent occasionnels. De même pour l'éducation routière des enfants, les journées de sensibilisation sont organisées d'une façon irrégulière et inéquitable (certains enfants n'y ont pas accès). De plus, la sécurité routière demeure insuffisamment présente dans les cycles de formation et les travaux accomplis par les chercheurs de différentes disciplines. Il en résulte une absence de spécialistes métiers dans ce domaine. Quant aux agents des forces de l'ordre, ils ne reçoivent pas de formations adaptées en accidentologie.

### 3.2.7 Équité régionale et décentralisation

S'agissant de la sécurité tertiaire, il existe une convergence des points de vue concernant les nombreux dysfonctionnements au niveau de la gestion de la

santé publique, qui se caractérisent par un équipement déséquilibré selon les régions.

Les problèmes relatifs à la mobilité et l'accidentalité se manifestent de façon fort visible au sein des collectivités locales. Selon les interviewés représentant notamment des municipalités, les dysfonctionnements quotidiens que ressent le citoyen, mettent ces institutions dans des situations peu confortables face à des protestations régulières de la part de la population, alors qu'elles sont dotées de pouvoirs limités. Selon eux, les municipalités subissent des pressions financières et organisationnelles liées à la centralisation du pouvoir. Elles éprouvent des difficultés d'ordre managérial et se trouvent face à une planification non cohérente du système de mobilité. Selon les interviewés, la gestion locale de la sécurité routière est absente dans la plupart des municipalités. Des espoirs reposent, toutefois, sur le nouveau mouvement de « décentralisation<sup>9</sup> » qui devrait offrir des opportunités de développement pour les collectivités locales. En effet, depuis mai 2018, la Tunisie a adopté un nouveau mode organisationnel qui renforce le pouvoir local et qui met en place des réformes institutionnelles. Ce mouvement devrait renforcer la décentralisation des décisions. La plupart des interviewés ont exprimé cet avis, qui est d'autant plus prégnant lorsqu'il s'agit de responsables locaux.

Une conclusion majeure de cette enquête est de mettre en évidence un décalage entre les différents échelons de décision locale et nationale. On souligne également que, selon plusieurs interviewés, les enjeux locaux sont extrêmement divers. Ils concernent souvent des problématiques nationales, touchant de près la qualité de vie du citoyen, qu'il s'agisse de l'éclairage public et du nettoyage des rues. On note alors le paradoxe suivant à savoir que l'échelon de décision qui détient le pouvoir ne démontre pas forcément de volonté appropriée pour traiter le problème et vice versa. Un point essentiel, évoqué par les élus locaux interviewés, reste que la mise en œuvre rapide d'actions locales concertées nécessite le renforcement des capacités financières et décisionnelles des municipalités.

Enfin, les analyses portées par les acteurs semblent accréditer l'hypothèse d'un manque d'une réelle stratégie d'ensemble en matière de lutte contre les accidents de la route en Tunisie. L'absence de plans d'actions bien définis, résultant de concertations, et acceptés par les institutions concernées confortent cette idée de l'inexistence d'une stratégie. Par ailleurs, la faible intégration actuelle de la sécurité routière avec les secteurs de la santé, l'éducation et l'enseignement supérieur est déplorée par une partie des acteurs interviewés, qui souhaite qu'un réel effort d'intégration stratégique soit accompli à cet égard.

9. Selon l'article 139 de la constitution tunisienne de 2014 : « Les collectivités locales adoptent les mécanismes de la démocratie participative et les principes de la gouvernance ouverte, afin de garantir une plus large participation des citoyens et de la société civile à l'élaboration des projets de développement et d'aménagement du territoire et le suivi de leur exécution, conformément à la loi ».

## 4. Insécurité routière en Tunisie : quelles recommandations ?

Compte tenu de l'état de l'insécurité routière en Tunisie, une réponse urgente est nécessaire pour faire face à tous ces enjeux. Et pourtant, il est impossible de résoudre en même temps tous les dysfonctionnements relevés. Un effort de hiérarchisation et de priorisation s'avère nécessaire. La nouvelle constitution post-révolutionnaire, la décentralisation et l'enthousiasme du milieu associatif de la sécurité routière représentent des atouts considérables pouvant conduire à des améliorations et à la prise de décisions attendues. Les réponses des personnes interviewées ont mis en évidence les différents défis en sécurité routière. Les personnes ont également exprimé des pistes d'amélioration. À cet égard, nous relevons sept propositions qui nous semblent importantes dans la mesure où elles sont supportées par une partie importante des acteurs et qu'elles s'accordent parfois avec des bonnes pratiques justifiées par des organisations internationales.

La logique de ces recommandations propose de commencer par résoudre les problèmes structurels (leadership et approche interministérielle) et organisationnels (planification stratégique et partage de responsabilités) avant de s'attacher à des éléments plus techniques (bases de données, réglementation, gestion des infrastructures, contrôle-sanction, etc.).

### 4.1. Créer une agence leader de sécurité routière

L'analyse de l'enquête a montré que la gestion de la sécurité routière en Tunisie se trouve tiraillée entre à la fois sa complexité institutionnelle et l'ambiguïté des politiques publiques actuelles. D'où l'importance d'élaborer une stratégie qui vise à coordonner les acteurs et d'associer systématiquement les parties prenantes au sein d'une politique interministérielle [20]. Le leadership joue un rôle important dans le pilotage de l'intervention publique. À cette fin, la mise en place d'une agence leader qui pourrait prendre la forme d'un organisme interministériel s'avère incontournable. Cette proposition est avancée et soutenue par plusieurs acteurs interviewés et même défendue au plus haut niveau de l'État<sup>10</sup>. Cette agence chef de file pourrait permettre ainsi de placer la sécurité routière comme un « problème public » à traiter dans le cadre d'une approche intégrée à l'instar de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANSR) récemment créée au Maroc. Les répondants souhaitent qu'elle soit placée sous une haute autorité, afin de lui donner le poids politique suffisant pour prendre des mesures efficaces et orienter les décisions institutionnelles [21].

### 4.2. Assurer une production de données exhaustives et plus fiables

Bien que les données statistiques publiées par l'ONSR aident à définir une vision d'ensemble et à saisir certains enjeux, ces données restent limitées pour saisir la complexité du problème. La plupart des répondants s'accordent sur les limites de l'appareil statistique, le manque de données et l'absence de mise en relation. Ce constat partagé par une partie des répondants les conduit à penser qu'il serait intéressant d'aller plus en avant dans l'analyse du phénomène d'insécurité routière et de sa compréhension en prenant en compte trois niveaux considérés comme complémentaires pour mettre en place des politiques adaptées : l'analyse statistique des fichiers d'accidents, la cartographie et la géolocalisation de l'accidentalité et l'analyse détaillée de cas d'accidents [22]. De plus, l'amélioration de la fiabilité des données de sécurité routière pourrait être réalisée avec la collecte et l'exploitation de données indépendantes de celles des forces de l'ordre telles que les bases hospitalières issues des accidents corporels impliquant des lésions et des traumatismes. La collecte de ces données et le recoupement avec celles des forces de l'ordre permettraient d'éviter les problèmes de sous-déclaration. À moyen terme, la collecte de données fiables et précises pourrait également servir à mettre en place un processus d'évaluation et d'amélioration de l'analyse des accidents, ce que recommandent les bonnes pratiques internationales et l'OMS.

### 4.3. Prendre en compte la sécurité des usagers vulnérables dans la conception et la gestion des infrastructures

Plusieurs institutionnels interviewés mettent l'accent sur l'importance d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables afin d'alléger le bilan de la mortalité routière en Tunisie. Il serait donc judicieux que les autorités tunisiennes ciblent des interventions relatives à l'aménagement des voiries, la conception et la gestion des infrastructures routières et la qualité des espaces publics. La conception et l'entretien des projets d'infrastructure et des routes influencent le comportement routier, mais permettent également par des mesures idoines de protéger les usagers de la route les plus vulnérables. Par ailleurs, la conception des infrastructures doit prendre également en considération les spécificités climatiques du pays lors du choix des matières premières du bitumage des chaussées [14]. C'est l'un des axes stratégiques de l'OMS que la Tunisie devrait mettre en œuvre.

### 4.4. Renforcer la politique de contrôle et de sanction

À terme, l'installation d'un système de contrôle- sanction automatisé est souhaitée par des répondants qui

10. Sachant qu'une décision portant sur la création de cette agence a été prise lors du 13<sup>e</sup> congrès mondial de la prévention routière internationale organisé à Tunis du 3 au 7 mai 2017. Il s'agit du discours prononcé par Mr Youssef Chahed, chef du gouvernement de la Tunisie.

recommandent qu'il soit mis à l'étude tout en prêtant une grande attention à sa faisabilité économique, à son adaptation au contexte politique et social de la Tunisie. Les répondants soulignent aussi la nécessaire adaptation du droit et à la question de l'acceptabilité sociale de tels dispositifs [23]. Ils considèrent que l'automatisation du contrôle et de la sanction représenterait un changement majeur qui pourrait contribuer efficacement à la lutte contre la corruption routière à une application plus transparente du Code de la route. Certains évoquent aussi cette solution comme un remède au faible nombre d'appareils de contrôle en fonction aujourd'hui. L'introduction d'un tel dispositif soulèvera sans doute des enjeux d'équité de traitement entre les usagers de la route, qui se posent aujourd'hui avec un dispositif de contrôle peu satisfaisant.

#### **4.5. Améliorer la formation et l'éducation à la sécurité routière**

L'éducation routière (primaire, secondaire et supérieur), la sensibilisation aux dangers de la route, la formation à la conduite, l'expertise en sécurité routière, etc. sont des éléments sur lesquels s'accordent la majorité des acteurs interviewés et qui pourraient contribuer à la lutte contre l'insécurité routière en Tunisie. La sensibilisation aux risques routiers devrait être introduite dans les programmes d'enseignement dès le jeune âge et dans le cadre d'un continuum éducatif. Outre les changements de comportement attendus, il s'agit aussi de marquer socialement la prise de conscience en faveur de la sécurité routière et d'œuvrer à une prise de conscience collective. A plus long terme, l'objectif attendu par les répondants est de pouvoir influencer les comportements, ainsi que de former des personnes dotées alors de compétences métier pour promouvoir la sécurité routière dans les milieux professionnel et universitaire [24].

#### **4.6. Améliorer la politique de sécurité tertiaire**

L'amélioration de la prise en charge des blessés suite à des accidents de la route constitue un enjeu fort de la sécurité routière en Tunisie. Les interviewés, notamment ceux issus du ministère de la Santé, ont évoqué de manière récurrente le besoin d'améliorer les dispositifs et les protocoles mis en œuvre lors de l'accident : mise en place de systèmes d'alerte, organisation efficace des secours routiers, importance du transport et de l'orientation des blessés, s'assurer de la qualité des soins, favoriser la réintégration professionnelle de la victime. Une meilleure gestion de la sécurité tertiaire nécessite également, selon les interviewés, de lutter contre les disparités socio territoriales de l'accès aux soins qui existent aujourd'hui entre les différents gouvernorats [10]. Un défi majeur réside en premier lieu d'améliorer l'équipement en matière de réanimation et de prise en

charge des blessés graves des zones intérieures du pays afin d'accroître les chances de survie des victimes.

#### **4.7. Travailler au rééquilibrage du développement entre les régions**

Les réponses des interviewés s'accordent sur l'existence d'inégalités territoriales et qu'il est important de corriger les déséquilibres actuels en permettant le développement économique notamment dans les zones intérieures et du Sud du pays. Selon les interviewés, il s'agit ainsi de repenser, à long terme, les politiques économiques, sociales, de l'aménagement du territoire, de la gestion de la mobilité, mais aussi la gestion du parc des véhicules et l'accès à la mobilité (vétusté, marché parallèle, etc.). Le développement de systèmes de transport en commun de qualité est également un levier d'action fondamental qui devrait être mené en articulation avec ces différentes actions. Un défi majeur réside dans la capacité des autorités à pouvoir développer une politique intersectorielle dont la politique de sécurité routière est une composante. Les répondants s'accordent aussi sur le fait que les enjeux de sécurité routière s'inscrivent dans un nouveau processus de décentralisation et un contexte plus large de réforme de l'action de l'État tunisien sur ses territoires [25].

### **5. Conclusion**

Cette contribution mobilise deux approches complémentaires. Une première approche qui est descriptive et qui consiste à diagnostiquer les spécificités géographiques, socio-économiques, et institutionnelles de la Tunisie, et ses possibles influences sur la mobilité et sur l'accidentalité routière dans le pays. Ce diagnostic révèle une situation critique compte tenu de la gravité du bilan des accidents qui, quand bien même, il s'est amélioré ces dernières années, reste très défavorable. La seconde s'est appuyée sur les perceptions des acteurs clés en sécurité routière, c'est-à-dire des acteurs appartenant à des organisations ou à l'État, et qui jouent un rôle important dans la gouvernance de la politique de sécurité routière.

La Tunisie compose avec des éléments structurants défavorables comme un parc de véhicules en croissance, de mauvaise qualité, qui circulent sur des infrastructures mal aménagées et prenant rarement en compte les usagers vulnérables. Les politiques urbaines de mobilité apparaissent au mieux comme défailtantes en termes de sécurité routière, en proie à des interventions anarchiques des citoyens. Les institutions sont mal coordonnées, les comportements routiers peu soucieux de la prise de risque (surcharge, transport à plusieurs personnes dans des véhicules non conçus pour ce mode, vitesse, etc.). Les véhicules sont rarement assurés, vétustes, réparés

avec des pièces détachées frauduleuses et issus parfois d'un marché parallèle. Par ailleurs, le contrôle technique des véhicules est inefficace et les décisions prises dans ce domaine ne permettront pas d'y remédier à court terme<sup>11</sup>.

Les entretiens menés auprès des décideurs montrent que la sécurité routière ne constitue pas une thématique clivante sur les constats, mais n'apparaît pas non plus comme une problématique prioritaire. Les décideurs s'accordent sur le besoin de coordination pour cette politique publique, d'améliorer l'éducation et la formation routière, d'accroître la communication et les politiques de sensibilisation. Ils estiment que les lois devraient être mieux appliquées et que les bases de données doivent être améliorées. Mais des divergences existent au niveau de ce qui doit être fait au niveau local en termes d'aménagement, en matière de gestion des fonds de financement et sur la gestion des deux roues-motorisés. En somme, lorsque les enjeux se tendent, les désaccords entre les acteurs apparaissent.

L'évolution de la situation politique de la Tunisie depuis la révolution de 2011 a modifié plusieurs aspects de la sécurité routière. L'enquête a pu saisir ce changement entre les deux contextes pré et post-révolution. L'instabilité politique et des conditions sécuritaires, les revendications sociales et syndicales, et l'application insuffisante de la loi ont concouru à l'accentuation de plusieurs phénomènes : comportement routier anarchique, corruption, coordination et communication interinstitutionnelles désorganisées, système de contrôle-sanction déficient, etc. S'intégrant dans un contexte général, le management stratégique de la sécurité routière en Tunisie est donc confronté à un climat national encore instable et à une volonté politique encore trop faible pour s'y impliquer réellement. En général, les nombreux consensus sur des constats et défis relatifs à la sécurité routière ne peuvent masquer la persistance de divergences opérationnelles qui témoignent souvent des conflits d'intérêts institutionnels.

Cette contribution propose sept pistes d'amélioration, issues des entretiens et des échanges. Elles peuvent apparaître comme des propositions pouvant être mises en œuvre assez rapidement, mais dont les modalités opérationnelles doivent être négociées. Sans doute ici réside un grand défi pour la Tunisie, à savoir que le pays doit se mettre d'accord rapidement pour passer à l'acte pour une meilleure sécurité sur ses routes. En somme, une nouvelle page de l'histoire de la sécurité routière en Tunisie reste à écrire.

## Bibliographie

1. Organisation Mondiale de la Santé (2018) *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*. Publications de l'OMS, 16 p.
2. Muhlad, N (2010) *Gestion intégrée de la sécurité routière dans les pays à faibles et moyens revenus*. Université d'été du LET, Laboratoire d'Économie des Transports, Université Lyon 2, 39 p.
3. 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.
4. Ministère du Transport de la Tunisie (2013) *Les Journées Nationales sur le Transport Urbain Durable*. Rapport de synthèse, Appui du Centre de Marseille pour l'intégration en Méditerranée, de l'Agence Française de Développement, le concours d'experts de CODATU, du CERTU et de Transitec, Tunisie, 27 p.
5. Touzi, S, Ben Zakour, M (2015) *Rapport national : Expérience tunisienne pour faire face à la Variabilité et au Changement Climatique en Zones Côtières*. Projet ClimVar (MedPartnership) « Intégration de la variabilité et du changement climatique dans les stratégies nationales de GIZC », 40 p.
6. Baron M, de Ruffray S, Achouri W, Saadaoui K, Bennis A, Grasland C (2017) *Complexité et enjeux des mailles territoriales. Variations à partir du cas tunisien*. Journals Open Edition, n°16/2017 Dossier : États et territoires du politique, pp.109-126
7. Castel, V, Abderahim Ben Salah, K, Trape, P, Chauvin, M (2014) *Tunisie Document de stratégie pays intérimaire 2014-2015*. Groupe de la BAD, 81 p.
8. Banque Mondiale (2014) *S'attaquer aux disparités régionales*. World Bank, Washington, pp. 302-320
9. Ministère de l'Économie et des Finances de France (2015) *Le secteur des transports en Tunisie*. Direction Générale du Trésor, 3 p.
10. Banque Mondiale (2015) *Note d'orientation sur les disparités régionales en Tunisie*. Word Bank-100148, 7 p.
11. Carnis, L, Yerpez, J, Bouhamed, N (2018) *Safer Africa: Deliverable 5.3; Capacity Review-Tunisia*. IFSTTAR, 75 p.
12. Abid, H (2019) *Le transport public en Tunisie : état des lieux*. Colloque « Transport public : quelles solutions pour l'avenir ? », Mars 2019, Sfax-Tunisie, 40 p.
13. Boujelbene, Y, Derbel, A (2015) *The performance analysis of Public transport operators in Tunisia using AHP method*. Procedia Computer Science 73 (2015) 498- 508, 11 p.
14. Yerpez, J, Bouhamed, N (2017) *Safer Africa : Inception Report-Tunisie*. IFSTTAR, 64 p.
15. Bouhamed, N (2019) *Développement durable et management du secteur des transports en Tunisie : Diagnostic territorial pour un meilleur management de la sécurité routière - Étude du cas du Grand Sfax*. Thèse de doctorat en Management, Université de Sfax-Tunisie, HAL-Archives Ouvertes n°01984661, 345 p.
16. Ouannes, MS (2016) *La sécurité routière en Tunisie : comprendre les problèmes pour mieux agir*. Center for Applied Policy CAP Research, 8 p.
17. Souguir, M A (2018) *La sécurité routière en Tunisie*. Conférence Nationale pour la réforme et le développement du système de sécurité routière, Tunis 25-26 janvier 2018, 30 p.

11. En 2016, ces modalités ont été allégées afin de désengorger les centres de service de l'ATTT. Cette décision se traduira probablement par une visite technique peu cohérente avec les exigences relatives à la sécurité routière.

18. Dumez, H (2012) *Qu'est-ce que la recherche qualitative ?*. HAL-Archives Ouvertes n° 00657925, 13 p.
19. Miles, MB, Huberman, MA (2003) *Analyse des données qualitatives*. 2<sup>e</sup> De Boeck Supérieur, 632 p.
20. Chomienne, H, Lavoisier, L.-M (2010) *Genèse et structuration de la politique de sécurité routière en France : vers une stratégie intégrée ?*. Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 57/2010, pp. 15-44
21. Small, M, Runji, J (2014) *La gestion de la sécurité routière en Afrique : Un cadre de gestion pour les agences nationales chefs de file*, SSATP : Programme de Politiques de Transport en Afrique, Document de travail n°101, 62 p.
22. Fleury, D, Brenac, T (1999) *Le concept de scénario type d'accident de la circulation et ses applications*. In Recherche Transports Sécurité, n°63 ; pp. 63-74
23. Carnis, L (2014) *Les conditions d'une politique de sécurité routière durable ? L'exemple de la politique d'automatisation des contrôles routiers en France*. In : *Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé*. HAL- ouvertes, 19 p.
24. Poplimont, C (2013) *Éducation routière, changement de comportement et formation à la conduite : constats, enjeux et transformations*. OpenEdition, vol.9 n°19/2013, pp. 15-19
25. Reigner, H, Hernandez, F, Brenac, T (2009) *Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables*. OpenEdition, Métropoles 3808, Vol n°5/2009, 46 p.