

Repenser le management de la sécurité routière en Tunisie : Penser national et agir local

Nesrine Bouhamed¹, Faïka Charfi²

Résumé :

Comprendre les enjeux de la sécurité routière locale est une étape nécessaire pour proposer des pistes d'améliorations adaptées et pertinentes. En Tunisie, les bilans des accidents de la route font apparaître une situation critique, nécessitant une révision des politiques publiques de sécurité routière. De point de vue management, la territorialisation de l'enjeu « sécurité routière » nécessite l'intégration de cette dernière dans l'action locale. La démarche proposée dans cet article est de s'attacher, en premier temps, à exposer l'état des lieux de la mobilité et des accidents de la route en Tunisie, ainsi qu'à étudier les différentes compétences territoriales des municipalités. La lecture critique de ces éléments permet de décrire la situation globale dans laquelle s'inscrit le système de la sécurité routière locale en Tunisie. Dans un deuxième temps, une investigation empirique auprès des municipalités aide à établir un diagnostic approfondi des dysfonctionnements de la politique publique de sécurité routière qui handicapent l'amélioration du secteur à l'échelle locale. Il s'agit d'une approche qualitative compréhensive. L'analyse des enjeux, sur la base de consensus et de divergences, conduit à établir des pistes d'actions pour améliorer la situation. Celles-ci concernent à la fois le champ des réformes structurelles, organisationnelles, managériales et techniques en faveur d'un meilleur ciblage de la politique publique de sécurité routière locale.

Mots clés :

Sécurité routière locale, décentralisation, convergences et divergences, politique publique, Tunisie

1. Introduction

L'insécurité routière constitue un défi important, notamment pour les pays à faible et moyen revenu. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2018), l'Afrique connaît le taux de mortalité routière le plus élevé (44%). La Banque Africaine de Développement (2013) expliquait déjà ce constat par le fait que ces pays souffrent d'un manque de capacités et d'interventions dans ce domaine.

L'état des lieux des accidents de la route survenus en Tunisie ces dernières années présente des calamités, malgré la baisse des chiffres qui y sont relatifs. Cela amène à poser des questions sur l'efficacité de la gestion institutionnelle de la sécurité routière au niveau local dans ce pays.

Cet article s'attache à revisiter le système de management de la sécurité routière locale en Tunisie. Les résultats de cette étude découlent d'un travail de terrain. Il s'agit d'une enquête menée auprès de dix responsables locaux relevant de différentes municipalités du Grand Sfax, deuxième ville de la Tunisie.

¹ Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de Sfax, Université de Sfax, Sfax, Tunisie, (✉) bouhamed.nessrine@gmail.com

² Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de Sfax, Université de Sfax, Sfax, Tunisie, (✉) faika.charfi@yahoo.com

De prime abord, il est important de comprendre les caractéristiques du système du transport routier dans lequel s'inscrit la sécurité routière en Tunisie.

2. Etats des lieux, situation de la sécurité routière en Tunisie

2.1.La Tunisie : Des généralités sur le pays

D'une superficie de 163 610 km, la Tunisie se situe au Nord de l'Afrique et est bordée au Nord et à l'Est par la Méditerranée sur 1300 km. Les caractéristiques climatiques du pays témoignent une hétérogénéité et découlent principalement des effets conjugués de l'influence maritime, de la latitude et du relief. Ces conditions climatiques associées au privilège accordé à la frange côtière au détriment des zones intérieures, ont contribué à l'apparition d'un phénomène de littoralisation intense donnant lieu à « une Tunisie à deux vitesses ». En effet, plus que 70 % de la population tunisienne (dont le nombre total avoisine les 12 millions en 2019) vit sur le littoral où se concentrent environ les trois-quarts des infrastructures routières et économiques. Les zones côtières sont capables de jouer le rôle d'aspirateurs auprès des populations des régions intérieures se trouvant de plus en plus marginalisées. Ces disparités démographiques se manifestent aussi au sein d'une même région, entre milieu communal et milieu non communal.

Les échanges économiques et leur intensification progressive ont poussé vers une littoralisation des activités. Depuis l'indépendance, l'économie tunisienne a connu de profonds remodelages. La production, initialement dominée par l'agriculture et les matières premières (phosphate, pétrole et gaz) s'est orientée vers le développement des services (commerce, transport, etc.) et dans une moindre mesure, vers une industrie manufacturière connaissant progressivement un essor. Cette tendance résulte d'un choix stratégique du système politico-économique qui, depuis la fin des années 60, favorisait plutôt la promotion de l'ouverture sur l'extérieur et du libéralisme économique.

2.2.Les transports routiers en Tunisie : Quelques éléments de contexte

Avec un réseau d'environ 22 000 km de routes et 400 km d'autoroutes, le transport routier constitue le mode dominant. Cependant, il souffre d'une gouvernance publique déficiente. Son réseau s'est opéré de manière déséquilibrée en faveur du littoral et au détriment de l'intérieur du pays (Banque Mondiale, 2015). Pourtant, le développement des infrastructures routières demeure un enjeu social majeur de rééquilibrage des territoires et de désenclavement des régions intérieures (Ministère de l'Economie et des finances de France, 2015).

En ce qui concerne le parc roulant, le nombre des immatriculations des véhicules neufs importés a considérablement augmenté depuis les années 1990. Il est passé de 27 115 en 1991 à 96 313 en 2016. Selon l'Institut National des Statistiques (INS, 2016), près de 100 000 véhicules sont immatriculés ou ré-immatriculés en Tunisie chaque année. La voiture particulière représente la part la plus importante du parc roulant (60 %), viennent ensuite les camionnettes (22 %).

Le parc des véhicules se caractérise par une certaine vétusté. On estime que le nombre de véhicules âgés de plus de 15 ans dépasse 30 % de l'ensemble du parc circulant. Concernant le parc des 2 roues-motorisées, il est estimé à 1,2 million, dont seulement 10 % seraient assurés selon l'estimation de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance (Carnis et al., 2018).

Globalement, l'évolution du parc montre une croissance depuis 2010 d'environ 5 % par an (Abid, 2019). En 2004, le gouvernement tunisien a lancé l'opération «véhicule économique»,

ce qui a contribué à la forte augmentation du parc automobile accompagnée par des phénomènes de congestion routière à cause de l'insuffisance des infrastructures et du transport public (Boujelbene et Derbel, 2015). Par ailleurs, il existe des disparités majeures concernant les véhicules entre les gouvernorats côtiers où le nombre de voitures par ménages est plus important et plutôt en bon état et les gouvernorats intérieurs qui abritent une flotte ancienne détenue par une population agricole aux revenus modestes. Dans les régions pauvres, les achats de motocycles sont importants, et notamment via le marché parallèle (Yerpez et Bouhamed, 2017).

L'accroissement rapide du parc de véhicules, la vétusté d'une large partie du parc, le recours au marché informel, le défaut de traçabilité du parc de motocycles, ainsi que l'obsolescence des infrastructures routières participent à un accroissement du risque routier en Tunisie.

2.3.Éléments de contexte concernant les accidents de la route en Tunisie

L'analyse précédente traduit des éléments de contexte peu favorables à la sécurité routière. Elle contribue à justifier l'état critique du bilan des accidents de la route en Tunisie. Entre 1990 et 2018, les données officielles de l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR, 2020) montrent globalement des chiffres peu satisfaisants (figures 1 et 2). Selon Souguir (2018), la Tunisie est le 3^{ème} pays à revenu intermédiaire en nombre de tués pour mille habitants en 2014. A l'échelle régionale, avec 24,4 morts sur les routes pour 100 000 habitants, la Tunisie se classe en avant à cause du nombre important des automobilistes victimes de la route, selon l'OMS. En effet, 11,8 morts pour 100 000 habitants sont des automobilistes (8^{ème} en Afrique), soit près de la moitié du total. Cependant, au Maghreb, la Tunisie est le premier pays en termes de mortalité de motocyclistes (5 morts pour 100 000 habitants en 2015) et le 2^{ème} pour les piétons. Se rapportant à ces données, la Tunisie présente un bilan d'accidentalité préoccupant nécessitant une révision de sa politique de sécurité routière (Ouannes, 2016).

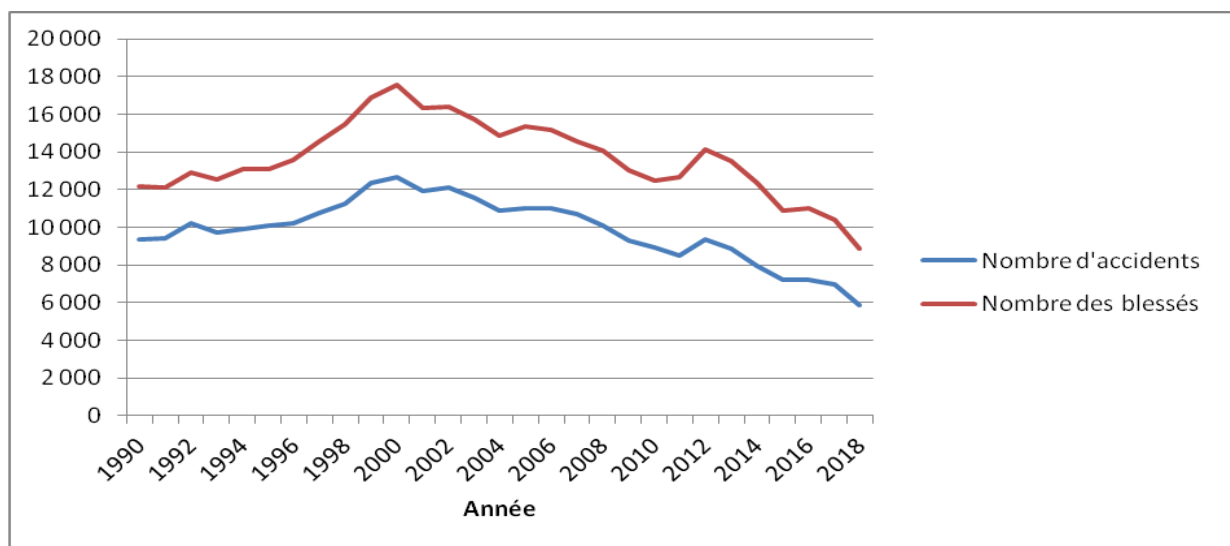


Figure 1. Evolution du nombre des accidents et des blessés en Tunisie de 1990 à 2018

Source : Publications de l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONSR, 2020) tunisien, URL : <http://onsr.nat.tn/onsr/index.php?page=4ar&type&annee>

Le nombre de tués de la route augmente régulièrement jusqu'en 2000. Ensuite il reste constant autour de 1 500 morts par an (figure 2). L'augmentation du nombre de morts après 2000 peut s'expliquer par l'abaissement de l'âge minimum d'obtention du permis de conduire de 20 à

18 ans. Excepté une augmentation pour l'année 2012, ces données font apparaître une baisse constante des accidents et des blessés depuis 2000, et cela, malgré l'augmentation régulière du parc automobile circulant, comme nous l'avons précédemment montré dans la figure 1.

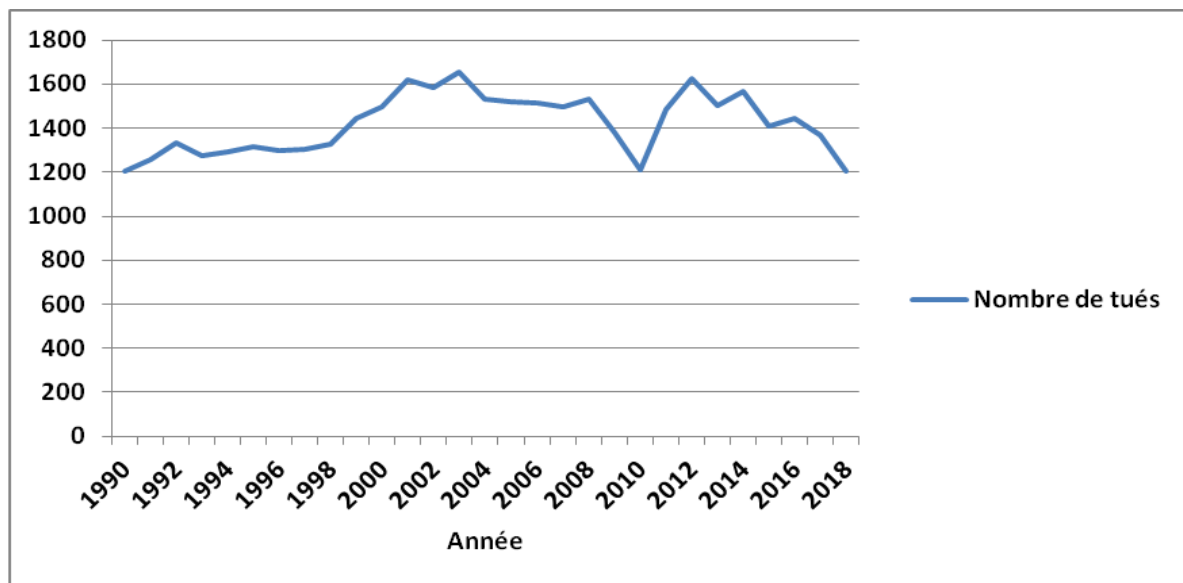


Figure 2. Evolution du nombre des tués sur les routes en Tunisie entre 1990 et 2018

Source : Publications de l'ONSR (2020) tunisien, URL:<http://onsr.nat.tn/onsr/index.php?page=4ar&type&annee>

La baisse du nombre des accidents après les années 2000 s'accompagne d'un nombre sensiblement constant de morts, qui peut s'expliquer par l'augmentation de la part des accidents à multiples victimes dus notamment à la croissance du trafic du transport clandestin des travailleurs agricoles. Ce phénomène est observable tout particulièrement dans les gouvernorats agricoles. De plus, la gravité s'accroît vu des moyens limités que disposent ces gouvernorats en termes de sécurité tertiaire (Yerpez et Bouhamed, 2017).

Les travaux de Souguir (2018) montrent que le milieu urbain concentre plus de 60 % des accidents. 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 accaparent environ 31 % du nombre total des habitants en Tunisie. Ce sont des espaces économiquement dynamiques, ce qui conduit à générer une mobilité importante. Par contre, selon le dernier recensement de la population de 2014 (INS, 2017), l'analyse du nombre des décès pour 100 000 habitants par gouvernorat (au nombre de 24) montre que la mortalité routière, se concentre dans les régions du Nord-Est (Zaghouan), Nord-Ouest (Béja et Siliana) et du Sud-Est (Médénine, Gabès et Tataouine) (Figure 3).

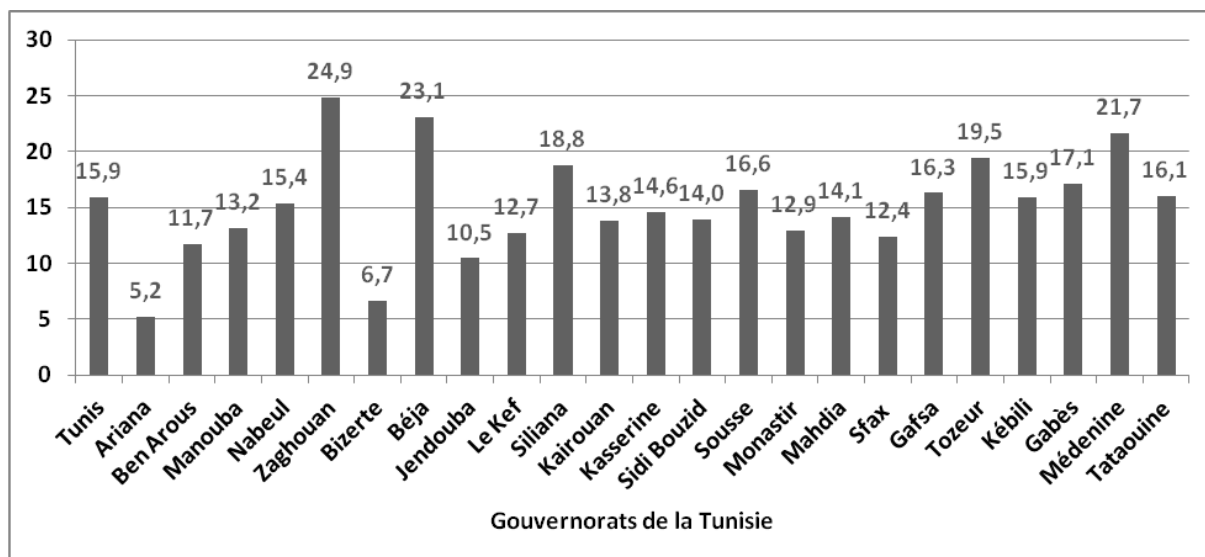


Figure 3. Nombre de tués par 100 000 habitants par gouvernorat en 2014

Source : Conception personnelle de l'auteure à partir des données publiées par l'ONSR (www.onsr.nat.tn), et par l'INS (<http://census.ins.tn/fr/recensement>)

Ces différents gouvernorats présentent la caractéristique commune de routes particulièrement dangereuses. Malgré leurs faibles populations, ils souffrent souvent de l'insuffisance d'infrastructures routières, d'un manque de services publics, et se caractérisent par un nombre important d'accidents avec de nombreuses victimes, liés au transport peu contrôlé des activités agricoles, tel que expliqué précédemment.

3. Territorialisation de l'enjeu « Sécurité routière » : Vers son intégration dans l'action locale

Territorialement, les problèmes de mobilité et d'accidentalité se ressentent et se manifestent de façon plus visible au sein des collectivités locales qui subissent souvent des pressions financières et organisationnelles dues à la centralisation du pouvoir dans certains pays (Fleury, 2004). La Tunisie en est un pays exemple.

3.1. Les municipalités en Tunisie : tiraillement entre centralisation du pouvoir et exigences de la société civile

De point de vue management, la politique publique de sécurité routière consiste à établir des plans d'actions concertées dans l'espace (national, régional et local) et dans le temps (long, moyen et court termes). C'est un domaine multisectoriel faisant intervenir divers acteurs (santé, transport, assurance, équipement, éducation, municipalités, etc.). Opérationnellement, il s'agit d'agir sur quatre piliers : sûreté des infrastructures, sûreté des véhicules, sécurité des usagers de la route et efficacité de la post-collision. La construction de bases de données fiables et conséquentes permet de suivre les actions entreprises. Le fonctionnement de ce système complexe nécessite des outils indispensables à sa conduite telle que la législation et le système de contrôle-sanction (Bouhamed, 2019).

Cette réflexion met en évidence la complexité de gérer la sécurité routière car deux approches articulées sont en jeu : l'approche territoriale et l'approche multi-institutionnelle. De nombreux

chercheurs ont soulevé cette complexité et l'importance d'agir local pour améliorer la sécurité routière.

Hoyt (1939) a précisé que les populations, les espaces et les aménagements diffèrent d'un quartier à un autre en raison de différences socioéconomiques, culturelles, spatiales et urbaines. Ces différences ont une influence sur la sécurité des déplacements puisque l'accident est une interférence entre des populations vivant dans un espace aménagé. Cette réflexion renvoie à l'importance du rôle des institutions locales dans la sécurité routière. D'ailleurs, le risque routier peut être appréhendé au travers des missions attribuées aux instances locales de prévention de la délinquance, et non pas exclusivement au prisme de la répression du comportement du conducteur (Guilbot et Bouzidi, 2006). Par conséquent, une connaissance professionnelle de la sécurité routière et du milieu opérationnel local constitue un atout pour mieux comprendre les verrous institutionnels et les contraintes techniques (Guilbot, 2011). Toutefois, face à leurs responsabilités nombreuses, les acteurs locaux opèrent des choix en matière de sécurité routière selon une hiérarchie des valeurs qui aboutit à une hiérarchisation des missions (Bouceddour, 2010).

En tant que structure administrative locale, la gestion de la municipalité en Tunisie est soumise à une direction politique assurée par le Conseil municipal qui, a pour rôle principal, de statuer sur les questions communales. Concrètement, ces municipalités sont chargées de certaines missions qui impactent la sécurité routière. Le pouvoir politique est assuré par l'Etat et ses représentants, à travers les prérogatives du gouverneur qui approuve les plans d'aménagement et contrôle les communes par l'intermédiaire du bureau des affaires municipales. Selon Béchir et ses coauteurs (2011), les communes urbaines sont chargées essentiellement de l'élaboration et de la mise en œuvre des Plans de Circulation et des Plans de Déplacements Urbains (PDU) après leur approbation par les conseils municipaux, de l'élaboration et la mise en œuvre du Plan d'Aménagement urbain (PAU) après l'approbation du gouvernorat. Ces éléments intègrent les questions de liens entre l'urbanisme, les transports et la sécurité routière à un niveau communal. Les municipalités ont également la compétence pour délivrer les autorisations de bâtir, le contrôle de la conformité des bâtiments et la construction et l'entretien des routes municipales. Ces interventions touchent des éléments ponctuels ou d'itinéraires du réseau et de sécurité routière.

Le tableau 1 résume les compétences territoriales des municipalités en lien avec la gestion de la sécurité routière.

Tableau 1. Compétences territoriales des municipalités en Tunisie

Compétences à la charge des municipalités	Compétences hors charge des municipalités
Élaboration et mise en œuvre des Plans de Circulations et des PDU	Planification de la sécurité routière
Elaboration et mise œuvre des PAU	Sûreté et application du Code de la Route
Construction et entretien des routes municipales	Contrôle technique des véhicules
Installation de la signalisation routière, de l'éclairage public et nettoyage des routes/rues locales	Education, information et sensibilisation sur les risques routiers

Accord des autorisations de bâtir et contrôle de l'application des lois urbaines	Collecte et gestion de données locales sur les accidents de la route
Contrôle du stationnement et gestion de la fourrière	Etude des points noirs des accidents de la circulation
Salubrité publique	

Source : Conception personnelle de l'auteure à partir des travaux de Béchir et al. (2011)

3.2.La Tunisie « post 2011 » : Vers une nouvelle gestion du territoire

Lors de la révolution de janvier 2011, la Tunisie s'est orientée vers une démocratie constitutionnelle. Les changements qui y sont survenus, ont suscité un regain d'intérêt pour l'approche stratégique du développement territorial. Le chapitre VII de la constitution de 2014 (traitant du « Pouvoir Local » et de la décentralisation), transmet ce pouvoir aux collectivités locales, les communes, les régions et les districts (en cours de définition) qui doivent être gérés par des acteurs élus. Ces collectivités sont dotées d'une personnalité juridique et de l'autonomie administrative et financière. Selon l'article 139 de la Constitution tunisienne (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* ».

En Tunisie, le nombre des municipalités est passé de 264 à 350 et ce depuis 2018. En effet, les premières élections municipales, qui ont eu lieu le 6 mai 2018, ont permis de mailler le territoire en 350 communes gérées par 7206 conseillers municipaux. D'après le nouveau Code des collectivités locales (ratifié en avril 2018), ce mode organisationnel met en place une décentralisation des décisions et renforce le pouvoir local.

La bonne gouvernance locale nécessite la mise en place d'un système administratif décentralisé. Ceci permet la réalisation de la responsabilisation, de l'inclusion et de la participation des citoyens et des activités économiques dans le développement local (Labiadh, 2016). L'enjeu pour les élus locaux est important. Ils peuvent contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en adoptant une vision transversale de la gestion communale (Guilbot, 2009).

4. Enquête sur terrain : Quels défis locaux à relever?

4.1.Vision et choix méthodologiques

Après avoir objectivé la situation présente en privilégiant les sources statistiques et les informations relatives à l'environnement territorial, institutionnel et politique, cette partie propose d'alimenter la première approche. Il s'agit d'une démarche plus qualitative qui s'appuie sur une enquête menée auprès des municipalités. Le choix consiste à présenter des éléments d'appréciation de cet acteur qui représente l'une des organisations clés de ce secteur.

Dix interviews individuelles semi ouvertes sont réalisées avec des responsables locaux dans des municipalités à Sfax (relatives aux communes de Gremda, El Ain, Sakiyet Ezzit et de Sfax-ville). Notre présence et connaissance de Sfax a facilité la recherche des sources d'informations. De plus, Sfax est une ville importante en Tunisie, par son poids démographique et son rôle économique. 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.

Pour les études qualitatives, la représentativité statistique de l'échantillon n'est pas une condition 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 (Dumez, 2012).

Tous les entretiens sont déroulés dans les bureaux professionnels des enquêtés. Leur durée varie entre 30 minutes et 2 heures. L'autorisation d'utiliser un magnétophone pour enregistrer les conversations est demandée au préalable (tout en garantissant la confidentialité et l'anonymat). Le guide d'entretien contient le cadre confidentiel de l'interview, l'identité de l'interviewé et les thèmes développés sous forme de mots clés répertoriés suivant une logique. Ces thèmes représentent les particularités et les principaux axes de la gestion du domaine de la sécurité routière (tableau 2).

Tableau 2. Thèmes abordés en particulier lors de l'enquête de terrain

Différents aspects de la sécurité routière*
Sécurité primaire
Sécurité secondaire
Sécurité tertiaire
Macro-régulation de la mobilité
Bases de données en sécurité routière
Cadre légal de la sécurité routière
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.

Source : Conception personnelle de l'auteur

L'interview se termine par une question ouverte donnant à l'interviewé la possibilité de s'exprimer librement sur des recommandations pour améliorer la sécurité routière locale.

Cette enquête aboutie à des fichiers audio enregistrés. Pour chaque analyse thématique, les entretiens sont retranscrits et traduits (de l'arabe dialectal au français), afin de classifier les idées en fonction des thèmes. Les idées synthétisées sont organisées suivant une approche matricielle : interview en colonne et thème à étudier en ligne. Cette matrice permet de dégager d'éventuels consensus et divergences au sein des municipalités elles-mêmes et en fonction de chaque thème. Ce travail sert à saisir à la fois la pluralité des positions et des nœuds d'incohérence dans les perceptions de la sécurité routière.

Nous rapportons ici les résultats principaux de cette enquête.

Globalement, au sein des municipalités, les problèmes pivotent autour la centralisation des décisions et le manque de ressources financières faisant affaiblir la capacité d'intervention de l'institution. En effet, d'après l'un des interviewés (n°2) : *«Les municipalités ne consomment que 3% du budget de l'Etat, alors que dans d'autres villes en Europe par exemple, ceci varie entre 20 et 30%»*.

4.2. Convergences au sein des municipalités

Les personnes interviewées s'accordent sur l'effet de l'histoire récente de la Tunisie sur le contexte institutionnel. L'instabilité du climat économique, sociopolitique et sécuritaire a bouleversé les priorités nationales, faisant reléguer le projet de la sécurité routière à un rang inférieur.

Les sources du comportement routier anarchique font l'objet d'un consensus général. Il est dû à un manque de sensibilisation et une application insuffisante des lois. Selon l'un des interviewés (n°4) : *«L'être humain est sensible aux contraventions surtout monétaires et avec la sanction, il change son comportement routier dans le bon sens»*. Les interviewés s'accordent également sur le fait que la congestion est la conséquence naturelle d'une infrastructure défaillante, d'un transport public médiocre, d'une explosion du parc automobile et de l'acuité du stationnement. Aucun responsable (ou équipe) n'est chargé de suivre la sécurité routière à une échelle communale. Ainsi, il n'y a pas de coordination avec la police de la circulation, ni d'accès à leurs bases de données. Ils estiment par ailleurs que la décentralisation pourrait résoudre les problèmes budgétaires des collectivités locales, grâce à une redistribution communale des impôts et au contingentement des prérogatives des municipalités. Disposer de pouvoirs décentralisés est indispensable, selon eux.

4.3. Divergences au sein des municipalités

L'existence réelle d'une stratégie en matière de sécurité routière a fait l'objet d'appréciations différentes. Certains affirment que cette stratégie existe puisqu'un organisme (ONSR) est chargé de l'élaborer. D'autres remettent en doute ce point. Ils pensent que la sécurité routière n'est pas explicitement intégrée dans les perspectives d'un développement stratégique des collectivités locales. Selon eux, les municipalités, avec leurs pouvoirs limités, sont loin d'être stratégiquement impliquées dans ce projet, ce qui confirme l'absence d'une telle stratégie. Par ailleurs, des perceptions divergentes de l'efficacité et de la cohérence des textes réglementaires (Code de la Route, Code des Assurances, Code de l'Aménagement Urbain et de l'Exploitation de l'Espace Public) apparaissent dans l'analyse empirique.

Certains pensent que le problème réside, non pas dans le cadre théorique actuel des lois mais dans son application non rigoureuse. Néanmoins, d'autres sont convaincus que ce cadre législatif présente des faiblesses qui concernent essentiellement : la visite technique, le permis à points, la conduite sous effet de stupéfiants et les droits des victimes des accidents.

Certains croient à la pluridisciplinarité de la sécurité routière qui interpelle l'urbanisme, l'expertise en transport, la sociologie, etc. D'autres jugent que cela concerne uniquement les policiers, les secouristes et les médecins. Cette divergence de points de vue montre une confusion entre pluridisciplinarité et pratiques institutionnelles de la sécurité routière. Or, la complexité institutionnelle locale appelle les responsables à avoir une vision plus élargie des modes de prise en charge de la sécurité routière.

Les résultats précédemment présentés peuvent être récapitulés dans le tableau suivant :

Tableau 3 : Récapitulatif sur les principaux points de convergence et de divergence évoqués par les personnes interviewées

Thèmes	Convergences	Divergences
Différents aspects de la SR	-	L'accidentologie interpelle toutes les disciplines académiques et les institutions
Sécurité primaire	Le comportement routier anarchique est la conséquence d'un manque de sensibilisation associé à une application insuffisante des lois	La sensibilisation à la SR concerne toutes les catégories d'âge
Sécurité secondaire	-	La ceinture de sécurité permet de réduire la mortalité dans les espaces urbains
Sécurité tertiaire	-	Les interventions des secours routiers sont performantes
Macro-régulation de la mobilité	*La congestion est la conséquence naturelle d'une infrastructure défaillante *Le transport public souffre de problèmes d'organisation, de gestion et de moyens budgétaires	-
Bases de données en SR	*Absence de suivi de la SR à une échelle communale *Pas de coordination avec la Police de la circulation	-
Cadre légal de la SR	-	*La rigueur dans l'application des lois *Les textes législatifs sont cohérents et efficaces *Les amendes routières sont efficaces
Stratégies en SR	*La décentralisation améliore les capacités des municipalités *Nécessité de réviser la gestion du parc circulant	Ambiguïté sur l'existence réelle d'une stratégie de SR

NB. SR : Sécurité Routière

Source : Conception personnelle de l'auteur

5. Insécurité routière locale en Tunisie : Quelles pistes d'amélioration

Compte tenu des éléments d'analyse présentés ci-dessus, nous relevons cinq propositions qui nous semblent importantes dans la mesure où elles sont supportées par une partie importante des interviewés et 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 et organisationnels (découpage administratif, planification stratégique)

avant de s'attacher à des éléments plus techniques (bases de données, gestion d'infrastructures, réglementation, contrôle-sanction, éducation, etc.).

5.1. Accélérer la mise en place d'un système administratif décentralisé et d'une agence leader de sécurité routière

Il faudrait, en priorité, accélérer la mise en place d'une vraie décentralisation qui permet d'offrir aux municipalités plus de prérogatives, d'outils de décisions et de moyens budgétaires. Faire évoluer le cadre institutionnel qui aboutit à renforcer les relais entre le niveau national et le niveau local, serait une piste d'action importante (Small et Runji, 2014). La décentralisation à venir devrait également permettre de garantir une équité entre les régions et les collectivités locales. Ceci faciliterait l'accès des citoyens à des services publics plus performants (santé, transport, éducation, aménagement, etc.), ce qui pourrait améliorer la sécurité routière. En somme, La Tunisie aurait besoin de remodeler ses modes de développement afin de mettre fin au déséquilibre régional dans des perspectives de décentralisation et de développement durable.

5.2. Elaborer une stratégie efficace d'une « sécurité routière durable » par une agence nationale chef de file

L'élaboration d'une bonne stratégie devrait être conduite par des plans d'action une bonne gouvernance et une seule vision pour un programme sectoriel sur la sécurité routière. Cette mission pourrait être confiée à un organisme indépendant interministériel et leader de sécurité routière (karinji et al., 2015). Toutefois, il serait indispensable de transmettre ces plans aux décideurs à tous les niveaux de pouvoir, notamment les décideurs locaux qui doivent eux même être sensibilisés à l'importance de ce dossier. L' élu local devrait en permanence s'interroger sur l'état de la sécurité routière locale dans sa commune, voire micro locale (quartier, tronçon de route, etc.). En Tunisie, la lutte contre les accidents de la route aurait besoin d'être inscrite de façon durable dans les priorités publiques des collectivités locales et non pas provisoirement ou occasionnellement (Carnis et al., 2019).

5.3. Prendre en compte la sécurité des usagers vulnérables dans la gestion des infrastructures

Les instances locales devraient également prendre en compte les besoins des usagers vulnérables dans la conception et la gestion des infrastructures qui sont à leur charge (cyclistes, motocyclistes, personnes à mobilité réduite, piétons, etc.). Cette politique permettrait de minimiser l'usage des voitures particulières (Muhlrad, 2010). De façon plus générale, il serait important de réviser la gestion du parc, et de réhabiliter le rôle des modes de transport durables (marche, cyclisme, transports en commun, etc.). De plus, la prise en compte des spécificités climatiques lors de la construction des infrastructures locales nécessiterait une attention particulière par les municipalités en Tunisie. En somme, la prise en compte de la sécurité routière repose sans doute sur le rôle de l'ingénierie au niveau de la conception, l'exécution et l'entretien des infrastructures routières (emprise de la voirie, trottoirs, pistes cyclables, espaces d'accotement, réseaux d'assainissement, etc.) et ce en proposant des solutions adéquates et techniquement fondées. La conception des projets routiers requiert également une évaluation des risques potentiels auxquels peuvent se heurter les usagers de la route et revisiter leurs projets en proposant les solutions possibles les plus pertinentes.

5.4. Renforcer la politique de contrôle-sanction et l'éducation à la sécurité routière

Malgré que ces deux compétences ne soient pas du ressort des municipalités, l'action sur le comportement routier demeure un levier indispensable pour améliorer la sécurité routière locale. Afin de changer le comportement, il serait judicieux de jouer sur deux axes complémentaires : renforcer le système de contrôle-sanction et développer l'éducation routière et la sensibilisation aux risques de la route (Poplimont, 2013). A ce niveau, les municipalités sont invitées à mieux s'impliquer pour ce qui est de la prévention routière en montant des coopérations avec les instances concernées (police, directions de l'éducation, ONG, associations, société civile, etc.). Ceci devrait être accompagné par une révision de la législation existante afin de prévenir les accidents de la route et limiter leur dangerosité. Des réflexions sont actuellement débattues sur la mise en place de zones 30 au sein des agglomérations en Tunisie. L'efficacité et l'étude des coûts socio-économiques de cette décision sollicitent les municipalités qui devraient faire de la sécurité routière un objet de préoccupation constante.

5.5. Encourager une production de données locales plus conséquentes et importer les bonnes pratiques locales

Pour bien planifier la sécurité routière, il serait intéressant d'encourager la construction de bases de données locales plus fines (Carnis et al., 2019). Il s'agit de développer la cartographie des accidents qui surviennent dans les communes urbaines. Il faudrait fournir aux municipalités l'autonomie nécessaire leur permettant de créer et d'exploiter un fichier accident qui combine des données alphanumériques et géographiques des procès verbaux de la police donnant l'occasion aux élus locaux de hiérarchiser leurs actions. Ainsi, des coopérations avec des villes durables et sûres peuvent offrir des idées de pistes d'amélioration en faveur d'une meilleure sécurité routière locale en Tunisie.

6. Conclusion

La visée de cet article consiste à repenser le management de la sécurité locale en Tunisie en s'appuyant sur les éléments d'analyse issus de deux approches principales. Une première approche descriptive permet d'objectiver les enjeux de sécurité routière actuels, en privilégiant les sources statistiques et les informations relatives aux compétences territoriales des municipalités en Tunisie. Par la suite, et afin de collecter des éléments d'appréciation de cet acteur, cette première approche est alimentée par une autre qualitative s'appuyant sur une enquête menée auprès de quelques municipalités à Sfax. Les résultats montrent que la territorialisation de l'enjeu « Sécurité routière » nécessite son intégration dans l'action locale. Car, selon les interviewés, les dysfonctionnements de chaque jour ressentis par le citoyen, mettent ces institutions dotées de peu de pouvoirs face à des protestations continues. Les enjeux locaux sont extrêmement diversifiés et souvent en avance par rapport aux problématiques nationales puisqu'elles touchent de près la qualité de vie du citoyen.

La décentralisation future des pouvoirs est donc, en mesure d'offrir aux municipalités des opportunités financières et décisionnelles à affecter à la sécurité routière. Dans ce travail, l'innovation est de marier les connaissances acquises en matière de sécurité routière et la perspective de la décentralisation des pouvoirs en Tunisie en s'inspirant relativement des expériences observées dans les pays développés et ce essentiellement en partant de leurs démarches basiques et en essayant de suivre le même pas, même si c'est encore timidement. Un futur prometteur peut s'ouvrir dans les années à venir si nous sommes en mesure de reproduire les expériences de ces pays, d'importer leurs bonnes pratiques et méthodes et de bien les exploiter afin d'assurer une avancée dans le bon sens de la sécurité routière.

7. Bibliographie

Abid, H., 2019. Le transport public en Tunisie : état des lieux. Colloque « Transport public : quelles solutions pour l'avenir ? ». Mars 2019, Sfax, Tunisie.

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.

Banque Mondiale, 2015. Note d'orientation sur les disparités régionales en Tunisie, Word Bank-100148, pp.1-5.

Béchir, R., Abichou, H., Ounalli, N. et Sghaier, M., 2011. Organisation territoriale en Tunisie. Ed. Institut Des Régions Arides De Médenine avec l'appui du Projet d'Appui aux Dynamiques de Développement des Territoires Ruraux en Méditerranée.

Bouceddour, S., 2010. La prise en considération de la sécurité routière dans l'aménagement des réseaux de voirie, L'évolution des pratiques et des valeurs de la DDE et du Conseil Général dans le contexte de la décentralisation, Etude de cas des Bouches-du-Rhône 2005-2007. HAL Archives-Ouvertes- 00544847.

Bouhamed, N., 2019. Développement durable et management du secteur des transports en Tunisie : Diagnostic territorial pour un meilleur management de la sécurité routière - Etude du cas du Grand Sfax. Thèse de doctorat en Management, Université de Sfax-Tunisie, HAL-Archives Ouvertes n°01984661.

Boujelbene, Y. et Derbel, A., 2015. The performance analysis of Public transport operators in Tunisia using AHP method. *Procedia Computer Science* 73, pp.498- 508.

Carnis, L., Mignot, D. et Bouhamed, N., 2019. Short Term Improvement Plan 5: Tunisia. *Projet Safer Africa*, Ed. de l'IFSTTAR.

Carnis, L., Yerpez, J., Bouhamed, N., 2018. Safer Africa: Deliverable 5.3; Capacity Review-Tunisia. Ed. de l'IFSTTAR.

Constitution de la République Tunisienne, 2015. *Journal Officiel de la République Tunisienne*, Tunisie.

Dumez, H., 2012. Qu'est-ce que la recherche qualitative ?. *Archives Ouvertes HAL-00657925*.

Fleury, D., 2004. Intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau. In : *Espaces et sociétés*, 2004/3 n° 118, pp. 63-77.

Guilbot, M., 2011. La pluridisciplinarité au service d'une meilleure compréhension de l'insécurité routière. *Actes des séminaires du Département Mécanismes d'Accidents*, vol. n°3, Les collections de l'INRETS.

Guilbot, M., 2009. Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux. *Actes n°111 des séminaires du Département Mécanismes d'Accidents* vol. n°2, Les Collections de l'INRETS.

Guilbot, M. et Bouzidi, L., 2006. Sécurité routière et dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance. Les Annales de la voirie n°111, 2006-9, novembre.

Hoyt, H., 1939. The structure and growth of residential neighborhoods in America cities. Washington DC: federal Housing Administration.

Institut National des Statistiques, 2017. Recensement général de la population et de l'Habitat- Volume 5 : caractéristiques migratoires. Imprimerie Orient, Tunisie.

Institut National des Statistiques, 2016. Portail des données de la Tunisie, [en ligne] disponible à : <<http://dataportal.ins.tn/fr/dashboards>> [consulté le 25 décembre 2019].

Karingi, S., Lisingue, R.T. et Gatera, S., 2015, Status of Implementation of the African Road Safety, Action Plan (2011-2020). Summary Report, United Nations, Economic Commission for Africa, Mid-term Review.

Labiadh, I., 2016. Décentralisation et renforcement du pouvoir local : La Tunisie à l'épreuve des réformes institutionnelles. HAL Archives-Ouvertes- 01293413.

Ministère de l'Economie et des Finances de France, 2015. Le secteur des transports en Tunisie, Direction Générale du Trésor.

Muhlrad, 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, France.

Observatoire National de la Sécurité Routière de la Tunisie, 2020. Statistiques des accidents de la circulation. [en ligne] disponible à <<http://onsr.nat.tn/onsr/index.php?page=4ar&type&annee>> [consulté le 02 janvier 2020].

Organisation Mondiale de la Santé, 2018. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018, [en ligne] disponible à : <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/French-Summary-GSRRS2018.pdf> [consulté le 28 janvier 2020].

Ouannes, MS., 2016. La sécurité routière en Tunisie : comprendre les problèmes pour mieux agir. Center for Applied Policy CAP Research.

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.

Small, M. et 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.

Souguir, MA., 2018. La sécurité routière en Tunisie. Conférence Nationale pour la réforme et le développement du système de sécurité routière, Tunis 25-26 janvier 2018, Tunisie.

Yerpez, J. et Bouhamed, N., 2017. Safer Africa : Inception Report-Tunisie. Ed. de l'IFSTTAR.