

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-quatorzième session**

Bangkok, 11-16 mai 2018

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire\*\*

**Examen des questions relatives à l'appareil subsidiaire de la Commission, y compris les activités des institutions régionales : transports****Renforcer l'action régionale pour améliorer la sécurité routière***Résumé*

La route tue plus de 730 000 personnes par an dans la région Asie-Pacifique. L'objectif de développement durable numéro 3 vise entre autres à une réduction de moitié du nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici à 2020. Toutefois, les progrès actuels montrent qu'il est presque impossible pour la région d'atteindre cet objectif.

Le présent document contient un examen de la situation d'ensemble et des progrès en matière de sécurité routière dans la région, ainsi que des difficultés qui font obstacle à son amélioration. Il contient également des informations sur les initiatives et efforts mis en œuvre à l'échelle régionale pour aider les États membres à résoudre les problèmes de sécurité routière. Il attirera l'attention de la Commission sur ce défi majeur pour la région.

**I. Généralités sur la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique**

1. La route tue plus d'1,25 million de personnes par an dans le monde<sup>1</sup>. Outre la perte tragique de vies humaines qu'ils provoquent, les accidents de la route font subir des pertes économiques considérables aux pays et ont des conséquences financières, sociales et psychologiques désastreuses pour les victimes et leurs familles. Par conséquent, la question de la sécurité routière a retenu l'attention du monde entier et fait partie des priorités mondiales en matière de développement. Depuis 2003, l'Assemblée générale a adopté sept résolutions appelant à renforcer la coopération internationale et l'action nationale multisectorielle en vue d'améliorer la sécurité routière à l'échelle mondiale. Dans sa résolution 64/255 en date du 2 mars 2010, l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 : Décennie d'action pour la sécurité routière. La sécurité routière est également traitée dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, comme le montrent les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. La cible 3.6 vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des

\* Troisième tirage pour raisons techniques le 1<sup>er</sup> mai 2018.

\*\* ESCAP/74/L.1/Rev.1.

<sup>1</sup> Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).

accidents de la route d'ici à 2020, tandis que la cible 11.2 vise à assurer l'accès de tous, d'ici à 2030, à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

2. La question de la sécurité routière a également retenu l'attention des hauts responsables politiques des États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Pour susciter une vaste prise de conscience et un engagement solide dans ce domaine, la première Conférence ministérielle sur les transports, organisée à Busan (République de Corée) du 6 au 11 novembre 2006, a adopté la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique<sup>2</sup>. En décembre 2016, à la troisième Conférence ministérielle sur les transports tenue à Moscou, les ministres des transports de l'Asie-Pacifique ont renouvelé leur engagement à améliorer la sécurité routière en adoptant les Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour dans le cadre de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique. Cette déclaration, telle qu'adoptée par la Commission dans sa résolution 73/4 en date du 19 mai 2017, a chargé le secrétariat d'aider les pays membres à respecter les engagements pris dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable.

## A. Mortalité routière

3. Dans la région de la CESAP, une personne est tuée dans un accident de la route toutes les 40 secondes, soit 2 000 morts par jour. Cette situation entraîne des coûts économiques considérables et des pertes sociales incalculables. Si le nombre des décès est élevé, celui des blessés l'est bien plus encore. Une étude récente a montré que la majorité des personnes ayant survécu à un accident de la route éprouvaient des difficultés d'ordre social et économique après leur rémission ; nombre d'entre eux avaient perdu leur emploi. Près de la moitié de ceux qui étaient devenus handicapés avaient perdu leur logement. En outre, plus d'un tiers avaient divorcé en raison de problèmes financiers et psychologiques<sup>3</sup>. Enfin, des milliers de lits d'hôpitaux sont occupés par des personnes blessées dans des accidents de la route.

4. Les données fournies par le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, publié par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), ainsi que les calculs de la CESAP montrent que les accidents de la route ont fait quelque 733 000 morts en Asie et dans le Pacifique en 2013, ce qui représente plus de 58 % des 1,25 million de décès dus à des accidents de la circulation dans le monde cette année-là<sup>4</sup>.

5. En 2013, le taux moyen de mortalité routière dans la région de la CESAP (18,99 décès pour 100 000 habitants) était supérieur à la moyenne mondiale (17,4 décès pour 100 000 habitants). La Thaïlande et la République islamique d'Iran enregistrent des taux sensiblement plus élevés que les autres pays de la région, à savoir, respectivement, 36,2 et 32,1 décès pour 100 000 habitants. La figure I compare le nombre de morts sur les routes et le

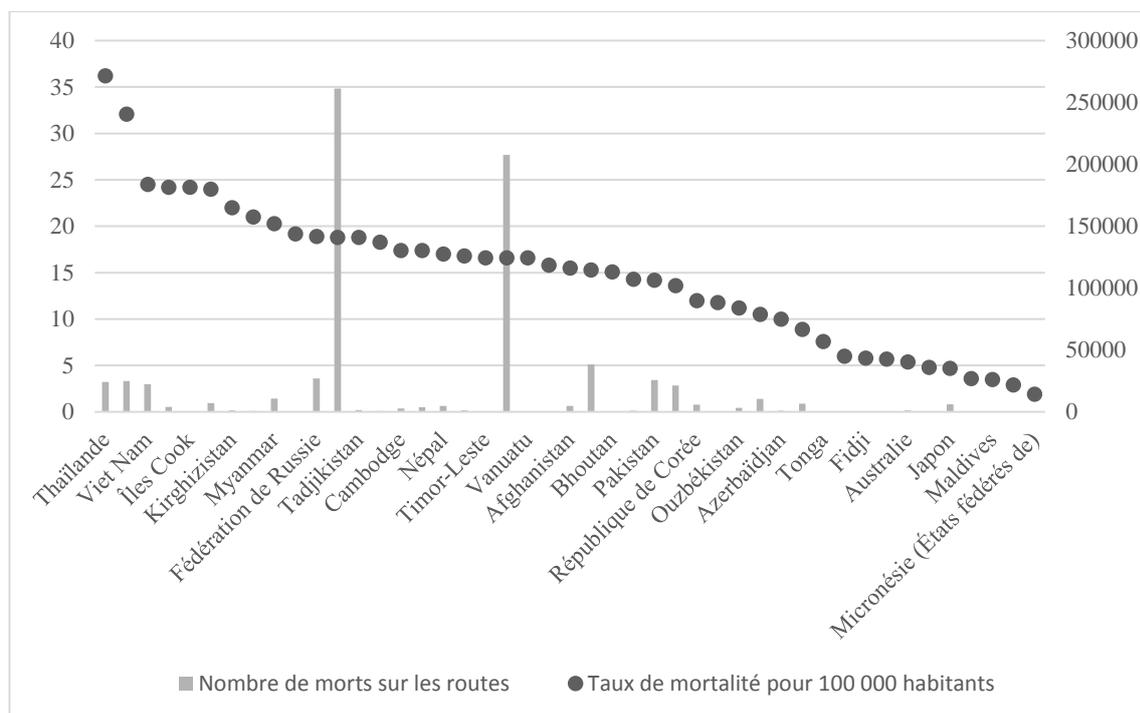
<sup>2</sup> E/ESCAP/63/13, chapitre IV.

<sup>3</sup> Namji Jung et Jaehoon Sul, *Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes* (Gyeonggi-do, République de Corée, Institut coréen des transports, 2014).

<sup>4</sup> OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).

taux de mortalité pour 100 000 habitants dans la région d'après les estimations de l'OMS.

Figure I  
Estimations du nombre de morts sur les routes et du taux de mortalité dans la région Asie-Pacifique, 2013



Source : Calculs de la CESAP à partir des données de l'OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).

6. Plus de la moitié des personnes tuées sur les routes dans la région de la CESAP sont des usagers vulnérables, à savoir des motocyclistes, des cyclistes et des piétons. Cette catégorie d'usager représente 47 % des décès dus à des accidents de la circulation dans le monde et 55 % dans la région de la CESAP.

7. Les décès d'usagers vulnérables dans des accidents de la route sont une source de préoccupation majeure dans de nombreux pays, en particulier en Asie de l'Est et du Nord-Est et en Asie du Sud-Est. Environ deux tiers des personnes tuées sur les routes dans ces sous-régions sont des usagers vulnérables, soit 68,56 % en Asie du Sud-Est et 61,11 % en Asie de l'Est et du Nord-Est. Par ailleurs, la plupart des accidents de la route mortels dans les sous-régions de l'Asie du Nord et l'Asie centrale et du Pacifique impliquent des véhicules à quatre roues. Ces statistiques montrent que les principaux facteurs de risques sont différents d'une sous-région à l'autre.

### Mortalité routière sur les axes de la Route d'Asie

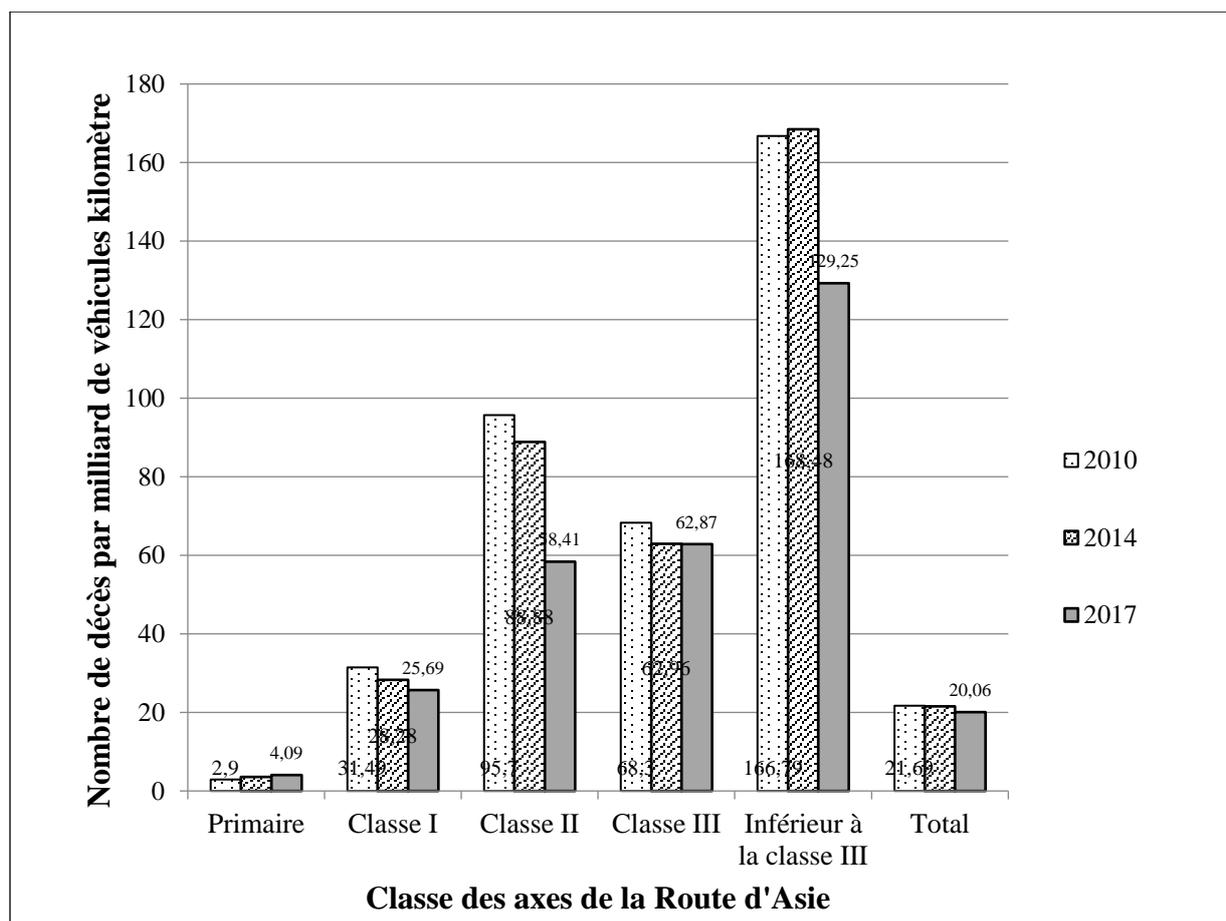
8. La base de données de la Route d'Asie contient des informations sur la sécurité routière, notamment le nombre d'accidents de la route et de décès sur les différentes sections de ce réseau routier<sup>5</sup>. La figure II, qui reprend les dernières données disponibles, datant de 2017, montre que les routes primaires de la Route d'Asie sont les plus sûres (4,09 décès par milliard de véhicules-

<sup>5</sup> À partir du mois de décembre 2017, les données relatives à la sécurité routière étaient disponibles pour 1 492 axes de la Route d'Asie dans 26 pays membres. Ces axes représentent une distance totale de 61 254 km, soit 42,9 % du réseau de la Route d'Asie.

kilomètre) alors que les tronçons ne satisfaisant pas aux critères de la classe III sont les moins sûrs (129,25 décès par milliard de véhicules-kilomètre). Le taux moyen de mortalité sur les axes de la Route d'Asie est de 25,69 décès par milliard de véhicules-kilomètre pour les routes de la classe I, de 58,41 pour les routes de la classe II et de 62,87 pour les routes de la classe III. Il semble donc que la modernisation des routes, quelle que soit leur classe, notamment pour les mettre en conformité avec les normes minimales applicables à la classe III, permettrait sans doute de réduire le nombre de morts sur le réseau de la Route d'Asie et que la mise à niveau des routes pour en faire des routes primaires à accès contrôlé se traduit par une diminution sensible du nombre de décès.

Figure II

**Taux moyen de mortalité par milliard de véhicules-kilomètre selon la classe sur le réseau de la Route d'Asie**



Source : D'après les informations tirées de la base de données sur la Route d'Asie, disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/asian-highway-database](http://www.unescap.org/resources/asian-highway-database) (site consulté le 5 janvier 2018).

## B. Coût des accidents de la route

9. Les accidents de la route coûtent aux gouvernements des pays de la région jusqu'à 6 % de leur produit intérieur brut (PIB)<sup>4</sup>. D'après les estimations, le coût économique des accidents de la circulation va d'1 % du PIB au Myanmar à 6 % du PIB en République islamique d'Iran. Sur les 19 pays pour lesquels des données sont disponibles, on estime que le Japon a subi la plus grande perte monétaire due aux accidents de la route (près de 64 milliards de dollars), suivi de l'Inde (environ 58 milliards de dollars). Le coût économique des accidents de la circulation dans la région se situe, selon les estimations, entre 293 milliards et

527 milliards de dollars<sup>6</sup>, soit autant que le PIB total de Kiribati, des Îles Marshall, de Nauru et des Tuvalu réunis. Le tableau 1 illustre les pertes estimées de PIB imputables aux accidents de la route dans certains pays de la région.

Tableau 1  
**Pertes estimées imputables aux accidents de la route dans certains pays de la région, 2013**

	<i>Pertes de PIB (en pourcentage)</i>	<i>PIB en 2013 aux prix courants</i>	<i>Pertes estimées</i>
Arménie	1,0	10 439	104,39
Australie	2,1	1 528 761	32 103,98
Bangladesh	1,6	153 505	2 456,08
Cambodge	2,1	15 450	324,45
Fédération de Russie	1,9	1 524 917	28 973,42
Inde	3,0	1 936 088	58 082,64
Indonésie	2,9-3,0	755 094	22 652,82
Iran (République islamique d')	6,0	511 621	30 697,26
Japon	1,3	4 919 588	63 954,64
Malaisie	1,5	313 158	4 697,37
Myanmar	0,5	62 141	310,71
Népal	0,8	18 227	145,82
Nouvelle-Zélande	1,6	189 494	3 031,90
Philippines	2,6	272 067	7 073,74
République de Corée	1,0	1 305 605	13 056,05
République démocratique populaire lao	2,7	10 760	290,52
Thaïlande	3,0	420 167	12 605,01
Turquie <sup>a</sup>	1,1	731 144	8 042,58
Viet Nam	2,9	171 222	4 965,44
<b>Total des pertes estimées</b>			<b>293 56,83</b>

*Sources* : Pourcentage de perte de PIB estimé à partir des données issues du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013), disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) ; et du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) de l'OMS, disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/). Les chiffres du PIB pour 2010 et 2013 ont été tirés de la base de données statistiques en ligne de la CESAP, disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/asian-highway-database](http://www.unescap.org/resources/asian-highway-database) (site consulté le 2 juin 2016).

<sup>a</sup> Données de 2010.

<sup>6</sup> Coût calculé en multipliant la perte totale de PIB estimée pour 2013 dans les 19 pays concernés par le PIB total de la région la même année.

## II. Défis à relever dans la région

### A. Principales causes des accidents de la route à l'échelle nationale

10. Les pays de la région sont confrontés à des problèmes divers et à des grands facteurs de risque d'intensité différente en matière d'accidentalité routière. Il peut être utile de cerner les principales causes des accidents de la route pour adopter des politiques et des mesures efficaces et ciblées et décider de l'affectation des fonds de manière à obtenir les meilleurs résultats. Si les principales causes identifiées varient d'un pays à l'autre, on retrouve certains dénominateurs communs. Le tableau 2 montre les premières causes des accidents de la route dans certains pays membres de la CESAP. Les deux causes les plus courantes sont la négligence et les infractions au code de la route des conducteurs, notamment les manœuvres de doublement, les changements de voie dangereux et le non-respect des distances de sécurité. L'excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse sont les deux autres causes d'accident les plus fréquentes. La section suivante présente des statistiques et des données concernant ces principales causes.

11. Selon les données fournies par de nombreux pays de la région, la négligence et les infractions au code de la route des conducteurs font partie des principales causes d'accident de la route. Les erreurs de conduite commises par les conducteurs sont à l'origine de 89 % des accidents routiers en Turquie et 79 % aux Philippines. La conduite imprudente et la conduite inattentive sont responsables à elles deux de près de 30 % des accidents de la circulation au Japon. La négligence des conducteurs et des piétons est impliquée dans 44 % des accidents au Népal et la conduite imprudente est à l'origine de 28 % des accidents au Pakistan. Le changement du comportement des conducteurs et des autres usagers de la route est un processus long et difficile qui demande de mener des campagnes de sensibilisation, d'améliorer l'éducation et de faire appliquer le code de la route de manière stricte et systématique.

12. L'excès de vitesse est déclaré comme la première cause des accidents de la route dans de nombreux pays membres de la CESAP, dont la Chine (14 %), l'Inde (37 %) et Sri Lanka (30 %). Pourtant, de nombreux conducteurs n'ont toujours pas conscience qu'une vitesse excessive augmente le risque de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident. D'après le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les piétons et les cyclistes sont particulièrement exposés au risque de traumatismes dus aux excès de vitesse des véhicules. Comme le montre une autre étude de l'OMS, une réduction de 5 % de la vitesse moyenne peut faire chuter le nombre d'accidents mortels dans une proportion pouvant aller jusqu'à 30 %<sup>7</sup>. Les mesures de réduction de la vitesse, en particulier dans les zones urbaines présentant une forte concentration d'usagers de la route vulnérables, peuvent donc contribuer sensiblement à sauver des vies et à éviter les traumatismes<sup>4</sup>. Par exemple, la création de zones où la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure dans les quartiers résidentiels du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a permis une réduction générale de la vitesse des véhicules de 15 kilomètres à l'heure et une diminution de 67 % du nombre d'accidents de la route impliquant des jeunes piétons et des cyclistes<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> OMS, *Gestion de la vitesse* (Genève, 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/managing-speed/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/).

<sup>8</sup> Royaume-Uni, Ministère de l'environnement, des transports et des régions, *Review of traffic calming schemes in 20mph zones* (Londres, 1996).

13. On estime que la conduite en état d'ivresse tue entre 41 000 et 51 000 personnes dans la région chaque année<sup>9</sup>. Les Îles Marshall attribuent 100 % des décès dus aux accidents de la route à la consommation d'alcool, mais le pays n'a pas adopté de législation concernant la conduite en état d'ivresse. Aucun taux d'alcool dans le sang maximum autorisé au volant n'a été fixé dans plusieurs pays du Pacifique et de l'Asie centrale ; parmi eux, l'Azerbaïdjan et la Papouasie-Nouvelle-Guinée font partie des cinq pays qui enregistrent la plus forte proportion d'accidents de la route dus à la conduite en état d'ivresse. Parmi les pays qui ont établi un niveau d'alcoolémie autorisé au volant, seuls l'Arménie, la Malaisie et Singapour ont encore un taux maximum légal supérieur à 0,05 gramme par décilitre.

Tableau 2

**Premières causes des accidents de la route dans certains pays de la région Asie-Pacifique**

<i>Pays</i>	<i>Premières causes des accidents de la route</i>
Bangladesh	Conduite dangereuse, excès de vitesse, surcharge du véhicule, défaillance mécanique
Bhoutan	Conducteur inexpérimenté, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, surcharge du véhicule, défaillance mécanique
Cambodge	Excès de vitesse, conduite en état d'ivresse
Fidji	Excès de vitesse, conduite dangereuse
Inde	Excès de vitesse
Japon	Infraction aux règles de sécurité routière (conduite imprudente, mauvaise manœuvre ou freinage inadapté)
Myanmar	Infraction du conducteur, négligence du piéton
Népal	Négligence du conducteur et du piéton, excès de vitesse, manœuvre de dépassement, conduite en état d'ivresse
Pakistan	Conduite imprudente, somnolence au volant
Philippines	Erreur de conduite, véhicule défectueux, mauvais état de la route
République de Corée	Non-respect de la sécurité routière, non-respect du feu de signalisation
République démocratique populaire lao	Infraction au code de la route, conduite en état d'ivresse, excès de vitesse
Sri Lanka	Manœuvre de dépassement, virage, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse
Viet Nam	Conduite dans la mauvaise voie, excès de vitesse, erreur d'orientation

<sup>9</sup> Calculs de l'ESCAP à partir des données de l'OMS dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*.

*Sources* : Bangladesh : exposé présenté au Forum Europe-Asie sur la sécurité routière, New Delhi, 4-6 décembre 2013. Bhoutan, Fidji, Inde, Népal, Pakistan et Philippines : exposés présentés à la Réunion régionale sur le renouvellement des Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique, Séoul, 28-29 juillet 2016. Cambodge, Myanmar, République démocratique populaire lao et Viet Nam : exposés présentés à l'Atelier sous-régional pour l'Asie du Sud-Est sur les Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour, Phnom Penh, 27-28 septembre 2017. Japon : données de 2016, disponibles à l'adresse suivante : [www.e-stat.go.jp/SG1/estat/ListE.do?lid=000001174329](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/ListE.do?lid=000001174329) (site consulté le 14 décembre 2017). République de Corée : données de 2014, disponibles à l'adresse suivante : <http://www.police.go.kr/eng/main/contents.do?menuNo=500133> (site consulté le 7 mars 2018). Sri Lanka : données de 2014-2015, disponibles à l'adresse suivante : [www.unescap.org/sites/default/files/20.%20%20Road%20Safety%20Situation%20in%20Sri%20Lanka.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/20.%20%20Road%20Safety%20Situation%20in%20Sri%20Lanka.pdf) (site consulté le 7 mars 2018).

14. Bien qu'il ne fasse pas partie des premières causes des accidents de la route, le non port du casque est un problème particulièrement important dans la région Asie-Pacifique, où la majorité des personnes tuées dans des accidents de la route sont des usagers vulnérables. La question du port du casque se pose de manière particulièrement aigüe dans les sous-régions de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et de l'Asie du Sud-Est, où les véhicules à deux ou trois roues sont impliqués dans 30 à 50 % de l'ensemble des accidents de la route mortels. En tout, 42 pays de la région Asie-Pacifique ont légiféré sur le port du casque. Cependant, le taux de port du casque dans les différents pays va de 6,6 à 99 %. En outre, seuls 23 pays de la région ont défini des normes de qualité minimales s'appliquant aux casques. Ce type de norme peut être une question de vie ou de mort, car le port d'un casque de bonne qualité peut réduire de 40 % le risque de décès dans un accident de la route et de plus de 70 % le risque de blessure grave<sup>10</sup>. Souvent, les motocyclistes portent un casque de mauvaise qualité pour respecter la réglementation sur la sécurité routière, bien que ce type de casque ne les protège pas forcément des traumatismes graves ou mortels.

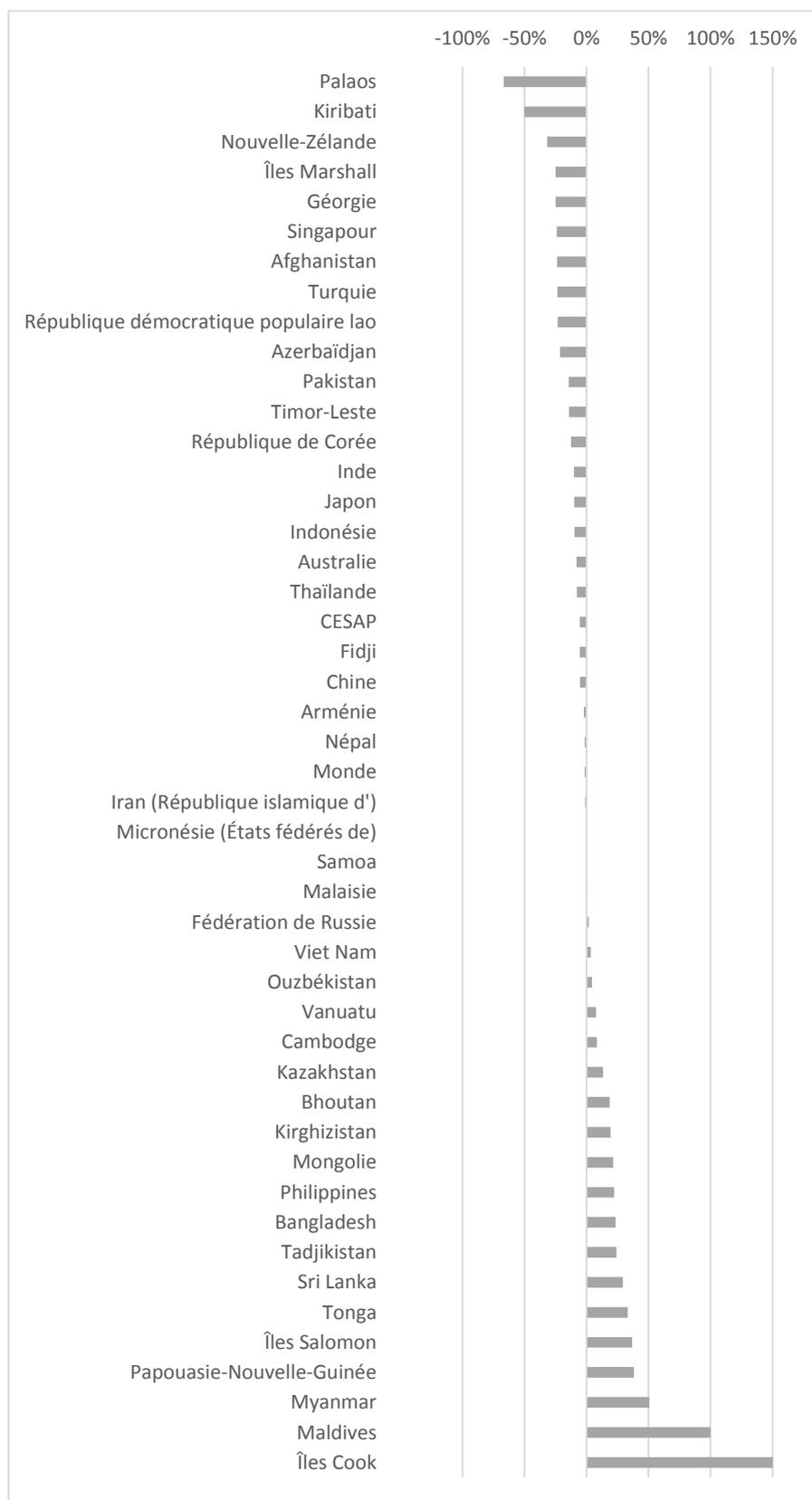
15. La conduite inattentive et l'utilisation du téléphone portable au volant deviennent un sujet de préoccupation croissant en matière de sécurité routière. Les données disponibles dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* semblent indiquer que l'utilisation du téléphone portable (avec ou sans kit mains libres) au volant multiplie par quatre le risque d'accident. De nombreux pays de la région ont adopté des législations interdisant l'usage du téléphone portable au volant, mais rien ou presque n'indique que ces mesures soient efficaces, peut-être parce qu'elles sont difficiles à appliquer<sup>4</sup>.

## **B. Progrès accomplis jusqu'à présent dans la réalisation des objectifs de développement durable**

16. Depuis le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière en 2011, les progrès accomplis dans la réduction de la mortalité routière à l'échelle nationale ont été inégaux. Quelque 23 pays membres sont parvenus à réduire le nombre de morts sur les routes et, parmi eux, 18 ont obtenu des résultats supérieurs à la moyenne régionale en la matière. Parmi les pays ayant enregistré les meilleurs résultats, les quatre premiers sont situés dans la sous-région du Pacifique (Palaos, Kiribati, Nouvelle-Zélande et Îles Marshall). Les six suivants sont la Géorgie, Singapour, l'Afghanistan, la Turquie, la République démocratique populaire lao et l'Azerbaïdjan. La figure III montre l'évolution de la mortalité routière dans les pays de la région.

<sup>10</sup> Article du site Web l'OMS, disponible à l'adresse suivante : [www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html](http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html) (site consulté le 7 mars 2018).

Figure III  
**Évolution de la mortalité routière dans les pays de la région  
 Asie-Pacifique, 2010-2013**

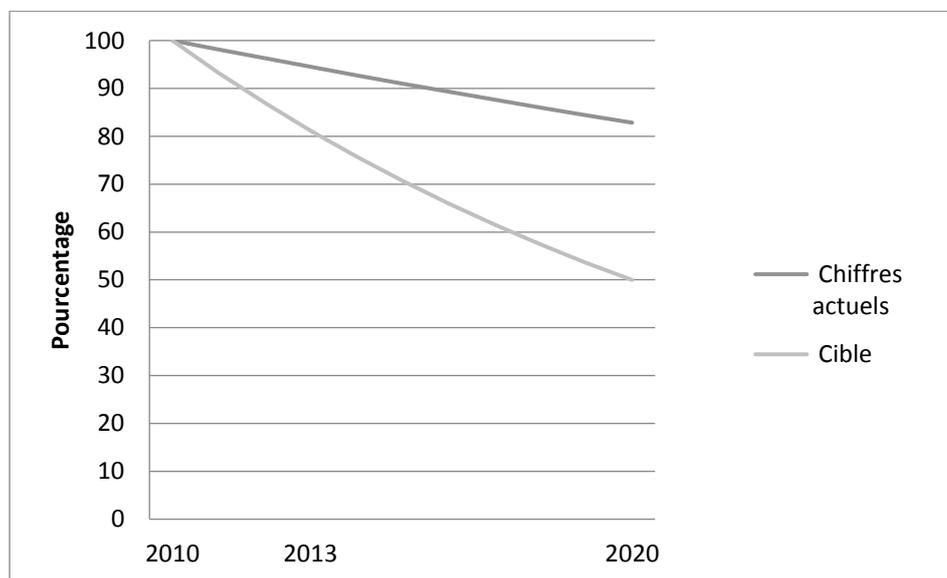


Sources : Calculs de la CESAP à partir des données de l'OMS dans les éditions 2013 et 2015 du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*.

17. À l'échelle régionale, seule une réduction de 5,6 % de la mortalité routière a été obtenue entre 2010 et 2013. Les résultats actuellement enregistrés par la région, c'est-à-dire une réduction de 1,9 % par an en moyenne, sont loin d'être suffisants pour permettre d'atteindre la cible 3.6 des objectifs de développement durable. Au rythme actuel, la région parviendra à une réduction de seulement 20 % d'ici à 2020 (figure IV). En outre, il sera d'autant plus difficile d'atteindre cette cible que le taux de motorisation de la région continue de s'accroître : il a progressé de 7,2 % par an en moyenne entre 2010 et 2013.

Figure IV

#### Estimation de la diminution de la mortalité routière, 2010-2020



### III. Initiatives et efforts mis en œuvre à l'échelle régionale pour aider les États membres à améliorer la sécurité routière

#### A. Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique

18. La sécurité routière représentait un grand sujet de préoccupation pour les responsables politiques de la région avant le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière et l'adoption du Programme 2030. Pour faire face à cette préoccupation, la première Conférence ministérielle sur les transports a adopté en novembre 2006 la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique. Cette déclaration avait notamment pour objectif de sauver 600 000 vies et de réduire dans les mêmes proportions le nombre de blessés graves sur les routes de l'Asie et du Pacifique au cours de la période 2007-2015. Ces objectifs n'avaient pas encore été atteints en 2015, qui marquait la fin de la période d'application de la Déclaration ministérielle. Compte tenu de la mission d'envergure mondiale de la Décennie d'action pour la sécurité routière, il était de toute évidence nécessaire de renouveler les objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière.

19. Sur la base d'une comparaison entre les mesures recommandées dans la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière, dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et dans les précédents Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie

et dans le Pacifique – et conformément à la cible 3.6 de l'objectif de développement durable n° 3 – les Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour ont été adoptés à la troisième Conférence ministérielle sur les transports. Les Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour<sup>11</sup> fournissent d'importantes orientations pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, ainsi que des outils d'évaluation des progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière aux niveaux national et régional au cours de cette période cruciale. Le but général est de parvenir à une réduction de 50 % du nombre des décès et des traumatismes graves sur les routes de l'Asie et du Pacifique entre 2011 et 2020, en visant la réalisation des objectifs suivants :

- a) Faire de la sécurité routière une priorité politique ;
- b) Rendre les routes plus sûres pour les usagers de la route vulnérables : enfants, personnes âgées, piétons, utilisateurs de véhicules non motorisés, motocyclistes et personnes handicapées ;
- c) Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes « intuitives » et routes « pardonnant les erreurs éventuelles des usagers ») ;
- d) Rendre les véhicules plus sûrs et encourager une publicité automobile responsable ;
- e) Améliorer aux niveaux national et régional les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles pertinentes ;
- f) Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats ;
- g) Faire du réseau de la Route d'Asie un modèle de sécurité routière ;
- h) Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace en matière de sécurité routière.

## **B. Normes de conception de la Route d'Asie en matière de sécurité routière**

20. Le secrétariat, en collaboration avec la Korea Expressway Corporation, a mis en œuvre un projet de trois ans, achevé en décembre 2017, portant sur l'établissement de normes techniques relatives aux installations de sécurité routière et sur la conception de modèles de systèmes de transport intelligents pour le réseau de la Route d'Asie. Le projet a permis aux experts de la sécurité routière de la région d'établir des réseaux et de tenir des discussions approfondies, ce qui a mené à la reconnaissance de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie en tant que plateforme institutionnelle pour la coordination du développement des installations de sécurité routière répondant à des normes harmonisées par les pays parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a conduit une étude sur l'élaboration des normes techniques relatives aux installations de sécurité routière pour le réseau de la Route d'Asie. Il a été déterminé que l'annexe II de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie ne couvrait qu'un nombre limité d'installations de sécurité routière. Le secrétariat a donc procédé à l'établissement d'une nouvelle annexe à l'Accord, intitulée « Normes de conception de la Route d'Asie en matière de sécurité routière » et destinée à

<sup>11</sup> E/ESCAP/73/15/Add.1, annexe VI.

aider les professionnels de la sécurité routière de la région à créer des conditions de conduite uniformes et prévisibles en vue de réduire les risques liés à l'accroissement actuel rapide de la circulation routière dans l'ensemble de la région et au-delà.

21. L'annexe a été présentée sous la forme d'un amendement soumis à l'examen du Groupe de travail de la Route d'Asie à sa septième réunion, tenue à Bangkok du 13 au 15 décembre 2017. Le Groupe de travail a adopté les normes de conception en tant qu'annexe II bis à l'Accord<sup>12</sup>. Les normes de classification et de conception de la Route d'Asie telles que stipulées à l'annexe II de l'Accord établissent les normes minimales et les directives pour la construction, la rénovation et l'entretien des axes de ce réseau routier par les pays membres. En outre, l'adoption de l'annexe II bis sur la sécurité routière par le Groupe de travail a constitué une avancée concrète des pays membres de l'Accord vers le renforcement du rôle de l'Accord en tant que cadre institutionnel d'appui à la réalisation des objectifs de développement durable. La nouvelle annexe a été communiquée par le Secrétaire général à toutes les parties à l'Accord<sup>13</sup>. Conformément à l'article 8, paragraphe 5 de l'Accord, la nouvelle annexe doit entrer en vigueur 12 mois après son acceptation par les deux tiers des parties. Un instrument type d'acceptation est annexé au présent document à titre d'information. Outre l'application des normes de conception stipulées dans l'Accord, les pays membres sont encouragés à prendre pour référence, dans le cadre de la mise en œuvre de leurs projets routiers, les « directives de conception » détaillées<sup>13</sup>.

### **C. Activités de renforcement des capacités destinées à améliorer la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique**

22. La sécurité routière fait partie des domaines thématiques du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021). L'objectif immédiat du nouveau Programme d'action régional en matière de sécurité routière est de veiller à aider les pays de la région à améliorer leurs conditions de sécurité routière et à respecter les engagements pris au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des objectifs de développement durable n° 3 et 11.

23. Pour aider les pays membres à accroître leurs capacités d'améliorer la sécurité routière, plusieurs activités de sensibilisation et de renforcement des capacités ont été menées dans la région de la CESAP. Les activités suivantes ont été récemment conduites : un atelier sur la sécurité routière du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, organisé par la CESAP et la Banque asiatique de développement à Bangkok les 18 et 19 avril 2016 ; un atelier régional sur le port du casque pour les motocyclistes, tenu à Kuala Lumpur le 7 avril 2017 en collaboration avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et la Commission économique pour l'Europe à l'intention des pays de l'Asie du Sud et du Sud-Est ; un atelier sous-régional sur la mise en œuvre des Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour, organisé à Phnom Penh les 27 et 28 septembre 2017 ; et une réunion du groupe consultatif sur la sécurité des usagers de la route vulnérables en Asie du Sud-Est, tenue à Bangkok le 2 octobre 2017. Dans le cadre du projet au titre du Compte de l'ONU pour le développement, le secrétariat a organisé des ateliers nationaux de renforcement des capacités sur l'application des

<sup>12</sup> [www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its](http://www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its).

<sup>13</sup> Notification dépositaire C.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a du 26 janvier 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2018/CN.53.2018-Eng.pdf>.

instruments juridiques relatifs à la sécurité routière (Hanoi, 12 et 13 janvier 2017 et Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), 16 et 17 janvier 2017) et les audits de sécurité routière (Hanoi, 12 au 18 juin 2017 et Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), 19 au 25 juin 2017).

24. Pour la période 2018-2019, le secrétariat met en œuvre un projet financé par le Fonds mondial de la Fédération de Russie, qui vise à s'attaquer aux principales causes des accidents, des décès et des blessures sur les routes dans les pays de la région Asie-Pacifique, en vue d'atteindre les cibles des objectifs de développement durable en matière de sécurité routière. Ce projet a pour but d'aider les États membres de la CESAP à promouvoir la sensibilisation et à renforcer les capacités d'établir et de mettre en œuvre des politiques et plans généraux de sécurité routière qui s'attaquent aux principales causes (à savoir les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse) des accidents, des décès et des blessures sur les routes.

25. Le secrétariat prévoit également de mener des activités de renforcement des capacités à l'échelle nationale conjointement avec l'Envoyé spécial pour la sécurité routière. Ces activités seront organisées dans les pays membres qui en feront officiellement la demande.

#### **IV. Perspectives et orientations futures**

26. Les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route constituent un problème de développement durable très préoccupant, compte tenu de leur ampleur et de leurs répercussions négatives sur l'économie, la santé publique et le bien-être général de la population, en particulier des groupes à faible revenu. Chaque décès et chaque traumatisme entraîne des souffrances humaines et a un coût économique considérable, alors même que la plupart des accidents de la route sont, en principe, évitables.

27. Si d'importants progrès ont été accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière dans la région de la CESAP, elle est encore loin d'avoir atteint l'objectif d'une réduction de 50 % du nombre de morts et de blessés sur les routes. Il y a lieu d'intensifier les efforts déployés aux niveaux national et régional pour améliorer la situation. Outre les activités du secrétariat citées plus haut, diverses autres mesures peuvent contribuer à renforcer la sécurité routière dans la région.

28. La collecte et l'exploitation de données précises sur les accidents de la route et leur degré de gravité sont essentielles pour suivre les progrès accomplis en matière de sécurité routière, adapter les actions de prévention, évaluer les progrès réalisés et comparer les chiffres de la mortalité routière avec la mortalité liée à d'autres causes. Le nombre de décès dans des accidents de la route pour 100 000 habitants fait partie des 10 indicateurs de l'indice de transport urbain durable établi par le secrétariat en 2017. Cet indice est idéalement fondé sur une procédure de collecte des données harmonisée qui permet d'améliorer la comparabilité des résultats entre les villes. Cependant, les difficultés à obtenir des données et le manque de précision des systèmes de déclaration des données empêchent de prendre toute la mesure de l'ampleur du problème de la sécurité routière. Il est essentiel d'harmoniser davantage les systèmes de collecte, de suivi et d'enregistrement des données dans l'ensemble de la région.

29. L'audit de sécurité routière est un outil utile pour améliorer les installations de sécurité routière, s'il est conduit de manière systématique et efficace. S'il n'est pas effectué par un auditeur indépendant et qualifié, il ne

permet pas forcément d'obtenir les résultats attendus. De même, si l'audit n'est pas juridiquement contraignant, les organismes de sécurité routière peuvent avoir tendance à faire l'impasse sur une ou plusieurs étapes de l'audit. En outre, la qualité des infrastructures routières ne peut être mise en conformité avec des normes de conception supérieures que si une procédure appropriée d'audit de sécurité routière est mise en œuvre. Compte tenu des différences entre les procédures d'audit des différents pays, il est essentiel d'élaborer des directives types concernant les audits de sécurité routière pour la région de sorte que les pays membres puissent adopter et mettre en œuvre une procédure harmonisée en la matière.

30. Les systèmes de transport intelligents peuvent être utiles pour améliorer la sécurité routière dans les pays membres. L'utilisation de telles applications a joué un rôle important dans l'amélioration des systèmes traditionnels de gestion de la circulation, tels que les systèmes d'avertissement anticollision, les systèmes de notification d'urgence pour véhicules, et les systèmes d'établissement et d'application d'une limite de vitesse variable, qui contribuent à la sécurité routière. Une étude a montré qu'un dispositif automatisé de contrôle de la vitesse mis en place en République de Corée avait permis de réduire de 28 % la fréquence des accidents de la route et de 60 % le nombre de décès<sup>14</sup>. L'un des concepts les plus récents dans le domaine des systèmes de transport intelligents est celui du véhicule autonome (que l'on appelle aussi voiture sans conducteur), qui utilise des systèmes de localisation par satellite et divers capteurs pour détecter les obstacles et se déplacer. Si la législation à adopter pour le réglementer fait actuellement l'objet de débats et si les technologies nécessaires sont encore en cours de développement, ce type de véhicule pourrait, une fois pleinement opérationnel, réduire le nombre d'accidents de la route et améliorer la sécurité routière.

31. L'approche systémique de la sécurité routière est un concept qui prend en compte les idées suivantes : les êtres humains commettent des erreurs et les accidents sont inévitables ; le corps humain a une capacité de résistance aux chocs limitée en cas d'accident ; et les concepteurs de systèmes ainsi que les utilisateurs doivent partager la responsabilité de limiter l'intensité des chocs de manière à éviter la mort et les blessures graves. Il est donc nécessaire d'adopter une approche globale qui tienne compte de tous les facteurs qui peuvent intervenir dans un accident de la route. Dans de nombreux pays membres de la CESAP, les politiques publiques relatives aux infrastructures de sécurité routière sont encore souvent mises en œuvre dans le cadre de grands projets d'autoroutes. Il y a lieu de mettre en place des projets de sécurité routière bien coordonnés, avec la participation de différents secteurs.

---

<sup>14</sup> Jeong-Gyu Kang et Chang-Eui Hong, *A Study on the Effect of Automated Speed Enforcement Systems on Traffic Flow Characteristics*, Séoul, étude présentée au cinquième Congrès mondial des systèmes de transport intelligents, 1998. Disponible à l'adresse suivante : [www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home](http://www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home).

## Annexe

**Model Instrument of Acceptance of Amendment\***

*(to be signed by the Head of State, Head of Government or  
Minister for Foreign Affairs)*

WHEREAS the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network was adopted at Bangkok on 18 November 2003, and **[ratified, accepted, approved, definitively signed or acceded to]** by [State] on **[date of deposit of its instrument of ratification, acceptance, etc.]**,

WHEREAS the Working Group on the Asian Highway at its seventh meeting, held in Bangkok on 13–15 December 2017, adopted the following Amendments in accordance with Article 8 of the Agreement :

Article 10, Title : *after annexes II add II bis*

Article 10, paragraph 1 : *after Annexes II add II bis*

Article 17 : *after Annexes I, II add II bis*

WHEREAS these amendments, resulting in the introduction of a new Annex II bis “Asian Highway Design Standards for Road Safety”, were communicated by the Secretary-General to all Parties by Depositary Notification C.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a on 26 January 2018,

NOW THEREFORE I, **[name and title of Head of State, Head of Government or Minister for Foreign Affairs]**, declare that the Government of **[State]**, having considered the above-mentioned Amendments, accepts the same and undertakes faithfully to perform and carry out the stipulations therein contained.

IN WITNESS WHEREOF I have signed this instrument of acceptance at **[place]** on **[date]**.

**[Signature]**

\_\_\_\_\_

\* L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie n'ayant jamais été traduit en français, il n'y a pas lieu d'établir une version française de cet instrument type d'acceptation.