



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Réunion de hauts responsables gouvernementaux préparatoire à la
Conférence ministérielle sur les transports

6-8 novembre 2006
Busan (République de Corée)

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE

(Point 6 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Le présent document a pour objet de décrire et d'analyser: a) l'état de la sécurité routière dans la région de la CESAP; b) les efforts entrepris à l'échelle nationale et régionale pour améliorer la situation. Il donne un aperçu général de la sécurité routière à l'échelle mondiale et régionale et des mandats pertinents appelant à une action internationale concertée. Il expose certaines questions liées aux activités nationales destinées à améliorer la sécurité routière dans la région de la CESAP, certaines expériences en la matière et certains enseignements qui s'en dégagent, et fournit entre autres des informations se rapportant spécifiquement à la Route d'Asie et à l'importance du rôle des objectifs en matière de sécurité routière. Enfin, il fait le point sur la coopération mondiale, régionale et sous-régionale visant à améliorer la sécurité routière dans la région et contient des suggestions quant aux questions à examiner.

Le secrétariat a établi un projet de texte sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/MCT/SGO/10), que la Conférence est invitée à examiner en tant que base d'une déclaration ministérielle.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. GÉNÉRALITÉS.....	1
A. L'Assemblée générale face à la crise mondiale de la sécurité routière	1
B. Aperçu général de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique.....	2
II. QUESTIONS LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CESAP, EXPÉRIENCES EN LA MATIÈRE ET ENSEIGNEMENTS QUI S'EN DÉGAGENT	5
A. Politiques, objectifs et ressources disponibles.....	6
B. Des usagers de la route au comportement plus sûr.....	11
C. Des routes plus sûres	13
D. Des véhicules plus sûrs.....	14
E. Technologie, systèmes plus sûrs et coopération.....	15
F. Une Route d'Asie plus sûre.....	16
G. Avantages, du point de vue de la sécurité, du passage à d'autres modes de transport .	18
H. Démarche multisectorielle.....	19
III. COOPÉRATION INTERNATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	20
A. Coopération mondiale	20
B. Coopération régionale	21
C. Coopération sous-régionale.....	24
D. Conclusion.....	25
IV. QUESTIONS À EXAMINER.....	25
A. Niveaux local et national.....	25
B. Niveau sous-régional.....	26
C. Niveau régional	26

ANNEXES

I. Principaux indicateurs de la sécurité routière pour certains pays membres de la CESAP....	28
II. Projet d'objectifs de sécurité routière de la région de l'Asie et du Pacifique pour la période 2007-2015	29

LISTE DES FIGURES

1. Nombre de décès imputables aux accidents de la circulation pendant la période 1990-2020	3
2. Nombre de véhicules automobiles et nombre de décès imputables aux accidents de la circulation	4
3. Nombre de décès sur les routes en République de Corée et mesures prises en vue de le réduire, 1970-2000.....	20
Tableau. Objectifs nationaux actuels des pays membres de la CESAP en matière de sécurité routière.....	9

I. GÉNÉRALITÉS

1. Le présent document a pour objet de décrire et d'analyser: a) l'état de la sécurité routière dans la région de la CESAP; et b) les efforts entrepris à l'échelle nationale et régionale pour améliorer la situation. On y trouvera des informations générales utiles pour l'examen de la proposition de déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/MCT/SGO/10).

2. La section I donne un aperçu général de la sécurité routière à l'échelle mondiale et régionale et des mandats pertinents appelant à une action internationale concertée. La section II expose certaines questions liées aux activités nationales destinées à améliorer la sécurité routière dans la région de la CESAP, certaines expériences en la matière et certains enseignements qui s'en dégagent, et fournit entre autres des informations se rapportant spécifiquement à la Route d'Asie. La section III fait le point sur la coopération mondiale, régionale et sous-régionale visant à améliorer la sécurité routière dans la région. Enfin, la section IV présente des suggestions quant aux questions à examiner par la Conférence ministérielle sur les transports.

A. L'Assemblée générale face à la crise mondiale de la sécurité routière

3. On estime que les accidents de la route font chaque année 1,2 million de tués et pas moins de 50 millions de blessés ou handicapés dans le monde et coûtent plus de 500 milliards de dollars par an. Ils constituent actuellement la onzième cause de décès, à égalité avec le paludisme, et, selon les prévisions, ils représenteront à l'horizon 2020 la troisième cause mondiale de morbidité, devant le VIH ou la tuberculose. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont aujourd'hui la deuxième cause de décès chez les 15-29 ans¹. Dans ce groupe d'âge, le risque d'être tué ou blessé sur la route est près de trois fois plus élevé pour les sujets de sexe masculin, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes, conducteurs novices ou passagers.

4. Depuis les années 1990, l'inquiétude mondiale grandit face à la montée de la mortalité sur les routes consécutive à la motorisation rapide de nombreux pays en développement, dont certains très peuplés, comme la Chine et l'Inde et d'autres États membres de la CESAP². Aujourd'hui, plus de 90 % des décès imputables aux accidents de la circulation surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire. Il est établi que beaucoup d'accidents de la route pourraient être évités et que la sécurité routière est un enjeu de développement pour de nombreux pays.

5. L'Assemblée générale a adopté diverses résolutions dans lesquelles elle a invité les pays membres, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les commissions régionales à agir face à ce qu'elle a appelé une crise mondiale de la sécurité routière. Quatre résolutions ont été consacrées à cette question depuis 2003: résolutions 57/309 du 22 mai 2003, 58/9 du 5 novembre 2003, 58/289 du

¹ M. Peden et al. (dir. publ.), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Genève, OMS, 2004).

² On relèvera toutefois que le problème de la sécurité routière ne date pas d'aujourd'hui. À l'époque des chevaux, les accidents de cheval provoquaient sans doute pas moins de 25 000 décès par an. Aujourd'hui, les accidents de la route font quelque 50 000 morts par an aux États-Unis pour un nombre de véhicules routiers au moins dix fois plus important. Cela bien que les voitures soient approximativement 10 fois plus sûres que les chevaux par kilomètre parcouru. Source: A. Gruebler, *Technology and Global Change* (Londres, Cambridge University Press, 1998).

14 avril 2004 et 60/5 du 26 octobre 2005. Dans sa résolution 58/289 en date du 14 avril 2004 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a insisté sur la nécessité de renforcer la coopération internationale, compte tenu des besoins des pays en développement, de façon à faire face aux problèmes de la sécurité routière.

6. Lorsqu'elle a adopté cette résolution, l'Assemblée générale a pris note de la recommandation formulée dans le rapport du Secrétaire général sur la crise mondiale de la sécurité routière³, qui invitait les commissions régionales à prévoir dans leurs programmes de travail respectifs des activités visant à favoriser l'établissement de stratégies à court et à moyen terme en vue de répondre aux priorités fixées en matière de sécurité routière.

7. La résolution la plus récente adoptée par l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (RES/60/5, 26 octobre 2005) a été parrainée par 85 États membres, dont 27 membres de la CESAP⁴. L'Assemblée générale y a mis l'accent sur plusieurs mesures concrètes que les États membres étaient invités à prendre, dont l'application des recommandations formulées dans le rapport de l'OMS sur la crise mondiale de la sécurité routière⁵ concernant les facteurs de risque que sont la non-utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, la non-utilisation du casque, la conduite sous l'influence de l'alcool, les excès de vitesse et le manque d'infrastructures appropriées. Elle a également invité les États membres à créer au niveau national un organisme chef de file pour la sécurité routière et à élaborer un plan d'action national en vue de réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation en adoptant et en faisant respecter la législation requise, en organisant les campagnes de sensibilisation nécessaires et en mettant en place des méthodes appropriées de surveillance et d'évaluation des interventions qui sont conduites.

B. Aperçu général de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique

8. Selon les estimations du secrétariat de la CESAP, 440 000 personnes ont été tuées⁶ et au moins 2 millions blessées⁷ en 2005 dans des accidents survenus sur les routes de la région de la CESAP. Des rapports récents donnent à penser que le chiffre de blessés serait en fait plus élevé

³ A/58/228.

⁴ Ces membres sont les suivants: Afghanistan, Arménie, Australie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Fidji, France, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Malaisie, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Philippines, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste, Turkménistan, Turquie et Viet Nam.

⁵ A/60/181 et Corr. 1 et 2.

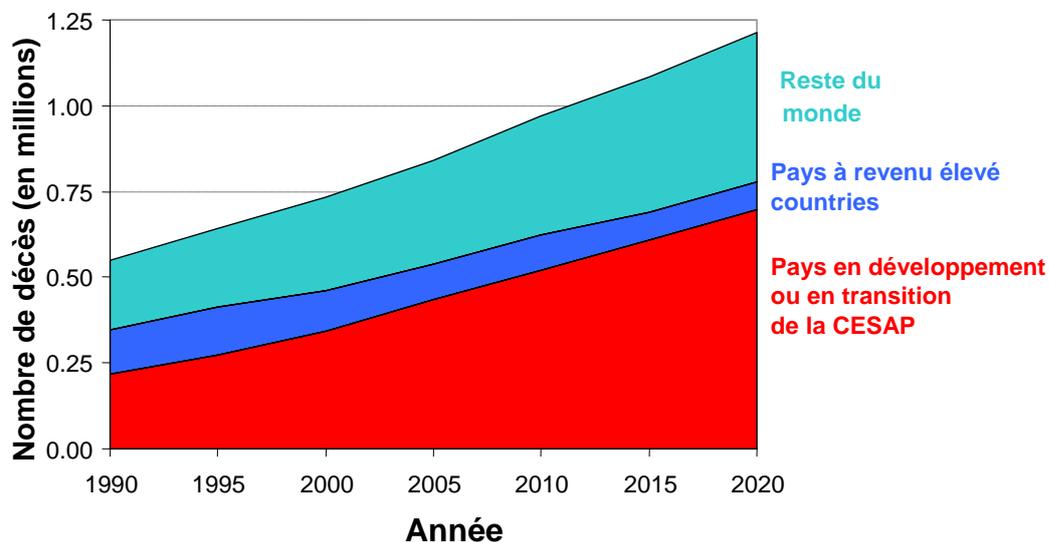
⁶ On ne dispose que d'estimations grossières du nombre de décès sur les routes et d'accidents de la circulation dans la région de la CESAP. La raison en est que les systèmes de signalement des accidents ne rendent pas compte de tous les cas et qu'il existe des problèmes de sous-déclaration au niveau de la police. Le chiffre de 440 000 tués est une estimation qui a déjà été corrigée pour tenir compte des sous-déclarations. Il a été établi à partir de données provenant des rapports de police et selon la méthode décrite dans l'ouvrage de E. Kopits et M. Cropper intitulé *Traffic fatalities and economic growth*, Policy Research Working Paper No. 3035 (Washington, Banque mondiale, 2003). Il en est fait mention à la page 38 du texte anglais de l'ouvrage rédigé sous la direction de M. Peden et de ses collaborateurs, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Genève OMS, 2004). On notera qu'en additionnant les chiffres des décès sur les routes des pays de la CESAP provenant des rapports de police (disponibles pour 26 pays seulement), on arrive pour 2005 à un total de 299 446. L'estimation de 440 000 décès reste néanmoins relativement modeste au regard des chiffres avancés dans le rapport précité (à savoir 1,2 million de tués sur les routes à l'échelle mondiale, dont 650 000 dans la région de la CESAP).

⁷ Ce chiffre est fondé sur le nombre d'accidents déclarés.

(de l'ordre de 20 à 30 millions)⁸. Malgré quelques gros problèmes de données, on peut affirmer que plus de la moitié des décès imputables aux accidents de la circulation à l'échelle mondiale se produisent dans la région de la CESAP, alors même que celle-ci ne regroupe qu'un cinquième des immatriculations mondiales de véhicules automobiles. On notera également que la moitié environ des décès enregistrés sur les routes de la région se sont produits en Chine et en Inde.

9. Au cours des dernières décennies, la mortalité sur les routes a fortement augmenté en Asie, en raison surtout d'une progression rapide de la motorisation, et le bilan a continué de s'alourdir bien que les véhicules soient devenus plus sûrs. Le secrétariat de la CESAP estime qu'à l'horizon 2020, les deux tiers environ des décès par accident de la route dans le monde (soit 610 000) pourraient se produire dans la région de la CESAP (figure 1)⁹.

Figure 1. Nombre de décès imputables aux accidents de la circulation pendant la période 1990-2020



Source: secrétariat de la CESAP

^a Les chiffres des décès après 2005 sont des prévisions établies selon un scénario constant, corrigé pour tenir compte des sous-déclarations, et suivant la méthode et sur la base des projections du produit intérieur brut (PIB) figurant dans l'ouvrage de E. Kopits et M. Cropper "Traffic fatalities and economic growth", World Bank Policy Research Working Paper No. 3035 (Washington, Banque mondiale, 2003).

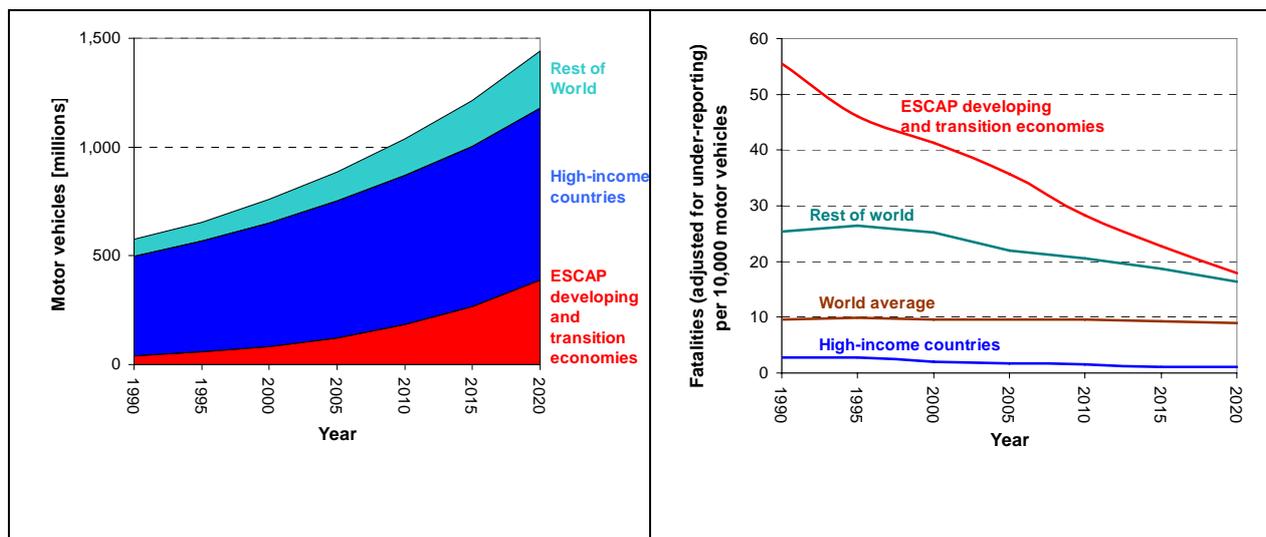
^b Un pays à revenu élevé est un pays dont le produit national brut (PNB) annuel par habitant était égal ou supérieur à l'équivalent de 9 206 dollars en 2003. Il existe actuellement dans le monde quelque 29 pays à revenu élevé ayant une population égale ou supérieure à un million d'habitants. Ces pays regroupent au total quelque 900 millions d'habitants, soit moins du sixième de la population mondiale.

⁸ Le chiffre approximatif de 20 millions de blessés est calculé à partir des estimations mondiales publiées dans le rapport de l'OMS de 2004 (voir note de bas de page 1). On obtient le chiffre de 30 millions de blessés pour 2005 en posant l'hypothèse que le ratio blessés/tués est le même dans la région de la CESAP que dans celle de l'ASEAN. Voir A. Ross et C. Melhuish, "Road Safety in ASEAN: Introducing a regional approach", *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, N° 74 (Sécurité routière) (Bangkok, CESAP, 2005), p. 1-15.

⁹ Les calculs ont été effectués sur la base des mêmes hypothèses et selon la même méthode que le scénario constant présenté dans l'ouvrage de Kopits et Cropper, *op. cit.* (voir note de bas de page 6).

10. La figure 2 montre que l'accroissement du nombre de décès sur les routes d'Asie est presque entièrement imputable à une progression rapide de la motorisation. Le nombre total de décès dus aux accidents de la circulation (corrigé pour tenir compte des sous-déclarations et compte non tenu des véhicules à deux ou à trois roues) s'est maintenu dans la région de la CESAP autour de 20 pour 10 000 véhicules automobiles¹⁰, soit le double de la moyenne mondiale, depuis le début des années 1990¹¹. On trouvera de plus amples détails sur les principaux indicateurs relatifs à la sécurité routière de certains pays de la CESAP dans l'annexe I au présent document.

Figure 2. Nombre de véhicules automobiles et nombre de décès imputables aux accidents de la circulation



Source: CESAP (base de données Asie-Pacifique sur la sécurité routière, <http://www.unescap.org/ttdw/data/aprad.aspx>); estimations du secrétariat de la CESAP; M. Peden et al. (dir. publ.), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, (Genève, OMS, 2004)

* Corrigé pour tenir compte des sous-déclarations

^a On utilise ici la définition officielle des véhicules automobiles retenue par la Division de statistique de l'ONU, qui recouvre les automobiles et autobus, les véhicules conçus pour transporter des personnes sur des terrains inhabituels, tels que les autoneiges et motoneiges et les voiturettes de golf, les véhicules automobiles de transport de marchandises et les camions à usages spéciaux, tels que les autopompes et les cliniques mobiles. Cette définition ne comprend donc pas les engins à deux ou à trois roues, qui sont nombreux dans les pays en développement de la CESAP. Dans la pratique toutefois, les bureaux de statistique des pays de la CESAP utilisent des définitions diverses et variées. Pour de plus amples informations, voir http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb_dict_xrxx.asp?_code=98.

¹⁰ On utilise ici la définition officielle des véhicules automobiles retenue par la Division de statistique de l'ONU, qui recouvre les automobiles et autobus, les véhicules conçus pour transporter des personnes sur des terrains inhabituels, tels que les autoneiges et motoneiges et les voiturettes de golf, les véhicules automobiles de transport de marchandises et les camions à usages spéciaux, tels que les autopompes et les cliniques mobiles. Cette définition ne comprend donc pas les engins à deux ou à trois roues, qui sont nombreux dans les pays en développement de la CESAP. Dans la pratique toutefois, les bureaux de statistique des pays de la CESAP utilisent des définitions diverses et variées. Pour de plus amples informations, voir http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb_dict_xrxx.asp?def_code=98

¹¹ Les taux de décès cités par les pays en développement de la CESAP sont souvent plus faibles que ceux indiqués dans la figure 2, ces pays utilisant peut-être: a) des définitions de l'appellation «véhicules automobiles» qui, contrairement à celle de l'ONU (note de bas de page 10) englobent beaucoup d'engins à deux et à trois roues; et b) des données provenant des rapports de police (lesquelles sont incomplètes).

11. Le nombre d'usagers de la route tués dans des accidents, par habitant, a été particulièrement élevé dans les pays à revenu intermédiaire et les nouveaux pays industrialisés. Indépendamment du niveau de motorisation, l'accroissement des taux de décès par habitant tient aussi à l'augmentation de la densité de véhicules (mesurée en nombre de véhicules par kilomètre de route), ce qui montre l'existence d'un lien étroit entre sécurité routière et développement des infrastructures.

12. Les problèmes de sécurité routière des pays en développement de la CESAP diffèrent considérablement de ceux que connaissent les pays développés. En Asie, la plupart des personnes tuées ou blessées dans des accidents de la circulation sont des usagers de la route vulnérables, notamment des piétons et des motocyclistes. Dans les pays d'Asie du Sud, en général, plus de la moitié des tués sont des piétons. Dans les pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est, plus des deux tiers des victimes sont des motocyclistes. Dans les pays d'Asie du Nord et d'Asie centrale, en revanche, les taux de mortalité sont le plus souvent analogues à ceux des pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Mais tous les pays en développement de la région de la CESAP enregistrent des taux de décès plus élevés que les pays membres de l'OCDE.

13. Les taux de motorisation diffèrent notablement d'un pays à l'autre de la CESAP, le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants variant de 11 à 684¹². Les véhicules à deux ou à trois roues constituent plus des deux tiers du parc automobile du Cambodge, du Bangladesh, du Népal, de Sri Lanka, de l'Indonésie, de la République démocratique populaire lao, du Myanmar, de la Thaïlande, du Viet Nam et d'autres pays en développement membres de la CESAP. L'incidence relativement plus importante des accidents de la route sur les groupes vulnérables observée dans les pays en développement de la CESAP ne tient cependant pas simplement à des différences dans la composition du parc automobile. Elle correspond à un problème systémique qui fait que les accidents touchent de manière disproportionnée les groupes à faible revenu et les jeunes.

14. Le coût économique des accidents de la route est de l'ordre de 1 % à 3 % du PIB de chaque pays membre de la CESAP, ce qui montre les bénéfices considérables à attendre des investissements dans des interventions destinées à améliorer la sécurité routière¹³. Le secrétariat évalue le coût économique des accidents de la route à 106 milliards de dollars, soit l'équivalent de 2,3 % du PIB des pays en développement et des pays en transition de la région de la CESAP.

II. QUESTIONS LIÉES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CESAP, EXPÉRIENCES EN LA MATIÈRE ET ENSEIGNEMENTS QUI S'EN DÉGAGENT

15. La présente section expose certaines questions liées aux activités nationales destinées à améliorer la sécurité routière dans la région de la CESAP, certaines expériences en la matière et

¹² Pour les 22 pays de la Route d'Asie pour lesquels des données ont été communiquées au secrétariat de la CESAP en prévision de la réunion d'experts tenue du 8 au 10 mai 2006, voir http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06/asp.

¹³ Le coût économique des accidents de la route, exprimé en pourcentage du PIB, s'établit approximativement comme suit: pertes [pourcentage du PIB] = 0,0297 * EXP (-8*10⁻⁵) * (PIB par habitant). En d'autres termes, les pertes sont de 3 % environ dans les pays en développement les plus pauvres, contre moins de 1 % dans les pays développés.

certain enseignements qui s'en dégagent, et fournit notamment des informations qui se rapportent spécifiquement à la Route d'Asie¹⁴. Elle met en évidence les importants progrès accomplis en matière de sécurité routière dans de nombreux pays membres de la CESAP. Il importe cependant de noter que, dans la plupart des cas, ces progrès ne font qu'atténuer ou ralentir la croissance du nombre de tués et de blessés résultant de la motorisation rapide.

A. Politiques, objectifs et ressources disponibles

1. Politiques, programmes et plans

16. Au vu de la situation d'urgence décrite plus haut, la plupart des pays membres de la CESAP ont reconnu qu'un engagement politique en faveur de l'amélioration de la sécurité routière s'imposait. Beaucoup d'entre eux ont effectivement accompli de remarquables progrès au cours des dernières années, mais il reste cependant possible d'en faire bien davantage.

17. La sécurité routière figure parmi les préoccupations majeures des gouvernements, comme l'atteste l'existence dans la plupart des pays membres de la CESAP d'une stratégie et/ou d'une politique, d'un programme et d'un plan d'action en faveur de la sécurité routière¹⁵. Historiquement, les pays membres de l'OCDE et certains pays en développement membres de la CESAP ont entrepris de mettre en place des politiques de sécurité routière lorsque leur parc de voitures particulières a commencé à s'étendre à vive allure¹⁶. Plusieurs pays en développement de la région de la CESAP ont suivi une démarche différente et élaboré des plans en matière de sécurité routière à un stade plus précoce, dans le courant de la décennie 1990 ou plus tard, lorsque leur parc de motocycles a commencé à se développer rapidement.

18. Au Japon, une succession de programmes fondamentaux de sécurité routière d'une durée de cinq ans assortis d'objectifs, dont le premier remonte à 1971, ont permis de ramener le nombre de décès sur les routes à 6 871 en 2005, contre 16 765 en 1970. En République de Corée, les campagnes nationales de sécurité routière ont de même permis de réduire le nombre de décès dus aux accidents de la circulation, qui est passé de 13 429 en 1991 à 6 563 en 2004. Au Népal, la première stratégie en matière de sécurité routière a été élaborée en 1994. Au Viet Nam, où le code de la route reconnaît à tous les citoyens la qualité de parties prenantes, on fait en sorte que les informations relatives à la sécurité routière remontent rapidement des parties prenantes à l'échelle locale vers les décideurs, en

¹⁴ Ces renseignements concernent essentiellement un échantillon composé des Fidji et de 22 pays du réseau de la Route d'Asie pour lesquels le secrétariat disposait de données pertinentes. Cet échantillon est représentatif de l'ensemble de la région de la CESAP puisqu'il couvre l'immense majorité de sa population (approximativement 3,3 milliards d'habitants sur 3,8 milliards).

¹⁵ Pour plus de précisions, voir le lien suivant vers la page concernant la réunion d'experts sur le développement de la Route d'Asie: http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp.

¹⁶ Ainsi, le Japon a atteint ce niveau en 1971 et la République de Corée en 1992, lorsque la parité de pouvoir d'achat (PPA) de ces pays, mesurée en dollars internationaux Geary-Khamis de 1990, s'établissait à 9 000 dollars. Le Conseil australien de la sécurité routière a été institué dès 1947.

ayant recours à des mesures particulières d'incitation à la participation. Il en est résulté, dès 2002, une diminution spectaculaire du nombre d'accidents.

19. Les recommandations formulées récemment par l'OCDE au sujet des plans d'action relatifs à la sécurité routière valent également pour la région de la CESAP¹⁷. Ces plans doivent être tout à la fois exhaustifs et ciblés, et il conviendrait d'associer toutes les parties prenantes à leur élaboration. La responsabilité générale des volets politiques et techniques de la politique de sécurité routière devrait de préférence se situer à l'échelon national. Il serait souhaitable d'opter pour une planification à long terme qui mettrait l'accent sur la réduction des risques et de l'exposition. Il s'agira aussi de classer les mesures de sécurité routière envisageables par ordre d'importance/de priorité, en s'appuyant sur une analyse des coûts et avantages sociaux qu'il faudra effectuer avec soin afin d'obtenir des données de qualité.

20. L'OMS insiste sur l'importance de la volonté politique, de même que du partage des informations, des objectifs et des budgets pour le succès des plans relatifs à la sécurité routière. Eu égard au caractère multisectoriel de la sécurité routière, il subsiste des points délicats, notamment pour ce qui est de mettre en œuvre de nouvelles mesures et de maintenir une approche équilibrée. Ainsi, la désignation d'un organisme directeur ou l'établissement d'un mécanisme de coordination continuent de soulever des difficultés dans de nombreux pays membres de la CESAP. Dans certains en effet, les unités organiques respectivement chargées des questions routières, de la santé et de la police semblent se faire concurrence au lieu de collaborer. On relèvera par ailleurs que l'élaboration d'un dispositif plus complexe, faisant intervenir divers échelons de responsabilités politiques, en lieu et place de la désignation d'un organisme directeur, s'est parfois révélé une solution heureuse, comme c'est le cas pour l'Inde, le Viet Nam et le Japon. En Inde, c'est le Conseil national de la sécurité routière, auquel siègent des représentants de l'administration centrale et des États, qui constitue la structure institutionnelle supérieure et définit les grandes orientations¹⁸.

2. Visions et objectifs nationaux en matière de sécurité routière

21. Certains pays ont conçu une vision à long terme en matière de sécurité routière dans le but, notamment, de donner une place de premier plan aux questions de sécurité routière dans la politique des transports. Ainsi, les Gouvernements du Canada et du Japon se sont fixé pour objectif d'avoir les «routes les plus sûres du monde», la Suède a adopté l'initiative «vision zéro» et les Pays-Bas se sont placés dans l'optique d'une «sécurité durable». Le Gouvernement mongol a proposé que 2004 soit «une année sans accidents» et Hong Kong (Chine) s'attache à réussir le pari de «zéro mort sur les routes».

¹⁷ OCDE, *Sécurité routière: Quelle vision pour demain?* (Paris, OCDE, 2002).

¹⁸ Dans l'avenir, un organe national permanent composé d'experts pourrait venir compléter cette structure au niveau opérationnel.

22. Une étude de l'OCDE¹⁹ a illustré l'utilité des objectifs quantitatifs de sécurité routière. De tels objectifs se sont révélés un outil précieux pour l'élaboration de programmes de sécurité routière efficaces. Qu'il ait été établi selon une démarche « descendante » ou selon une démarche « ascendante », un objectif mesurable, clair et ambitieux peut motiver tous les acteurs de la sécurité routière et accroître considérablement les chances de mettre en place des programmes efficaces et d'améliorer la sécurité routière aux niveaux national, régional et local. La plupart des pays de l'OCDE se sont fixés des objectifs quantitatifs ambitieux, prévoyant des réductions absolues (annualisées) du nombre de tués sur les routes allant de 1,5 % à 13,9 % par an.

23. De même, les pays membres de la CESAP qui ont adopté des objectifs de sécurité routière qualitatifs et/ou quantitatifs ont, de manière générale, accompli davantage de progrès que ceux qui ne l'ont pas fait. Le Japon, la République de Corée, le Viet Nam et le Népal, par exemple, ont obtenu des résultats particulièrement remarquables. Le tableau qui suit présente un échantillon des objectifs nationaux de sécurité routière que les membres de la CESAP se sont fixés (à la date de 2006). Ainsi, le plan quinquennal actuel du Japon prévoit de ramener le nombre de décès imputables aux accidents de la route à moins de 5 500 d'ici à 2010. L'objectif national de la République de Corée est de diviser par deux le nombre de tués sur les routes pour 2010. Le plan national de Singapour relatif à la sécurité routière prévoit une réduction du nombre de tués de 100 sur une période de cinq ans (2004-2008). La Malaisie s'est fixée pour objectif de ramener le nombre de tués, d'ici à 2010, à moins de 2 pour 10 000 véhicules immatriculés, 10 pour 100 000 personnes et 10 par milliard de kilomètres parcourus. L'addition des objectifs définis par les différents pays de l'ASEAN aboutit à un objectif de réduction du taux de décès de 12 % sur cinq ans, soit une moyenne annualisée de 2,3 %. Certains pays d'Asie se sont fixés des objectifs encore plus ambitieux qui, s'ils sont atteints, se traduiront par des économies substantielles en termes de vies humaines et de coûts.

24. Le secrétariat de la CESAP calcule qu'en étendant l'objectif actuel de l'ASEAN²⁰ à l'ensemble de la région de la CESAP et en le maintenant jusqu'en 2015²¹, on pourrait réduire le taux de décès (par véhicule) de 20 %, ce qui signifie que l'on sauverait 600 000 vies et que l'on économiserait près de 100 milliards de dollars.

25. Il faut toutefois noter que la plupart des objectifs de sécurité routière des pays en développement de la CESAP correspondent à des réductions par rapport aux projections ou aux prévisions de décès, ce qui signifie que le nombre absolu d'accidents mortels augmenterait en valeur absolue dans les années à venir du fait de la poursuite de la motorisation.

¹⁹ OCDE, *Sécurité routière: Quelle vision pour demain ?* (Paris, OCDE, 2002).

²⁰ L'objectif de l'ASEAN équivaut à une réduction annualisée de 2,3 % par rapport aux projections du nombre de décès sur les routes.

²¹ Cela équivaut, pour la CESAP, à une réduction du taux de décès par véhicule de 20 % pendant la période 2007-2015.

**Tableau. Objectifs nationaux actuels des pays membres de la CESAP
en matière de sécurité routière**

<i>Membres et membres associés de la CESAP</i>	<i>Objectif général</i>	<i>Réductions annualisées (en pourcentage du nombre total de tués)</i>
Arménie	Réduire le nombre d'accidents	
Australie	2001-2010: L'objectif de la stratégie est de ramener le nombre annuel de tués sur les routes de 9,3 pour 100 000 habitants en 1999 à 5,6 au maximum en 2010, soit une réduction de 40 %	-4,6 % en valeur absolue
Bhoutan	Donner la priorité à l'éducation, à la sensibilisation, à la modification des comportements et à la mise en application des règles	
Brunéi Darussalam	Sauver plus de 56 vies sur la période de cinq ans couverte par le plan d'action (pour 2008) [45 tués et 2 028 blessés en moins (2005-2010)]	
Cambodge	Réduire le nombre de tués sur les routes par l'éducation du public (par voie d'affiches, de spots télévisés et d'émissions de radio sur le programme de sécurité routière); objectif BAsD-ASEAN: sauver 1 800 vies et éviter 36 000 traumatismes pendant la période 2005-2010	
France	Réduire de moitié le nombre de tués sur les routes de 1997 à 2002	-13,9 % en valeur absolue
Inde	Différents objectifs fixés par les administrations des États	
Indonésie	Pour la période 2005-2010: sauver 20 411 vies; réduire le taux de décès à 3,4 % pour 10 000 véhicules, porter la proportion d'usagers utilisant la ceinture de sécurité et le casque à 90 %; objectif BAsD-ASEAN: sauver 12 000 vies et éviter 996 000 traumatismes pendant la période 2005-2010	
Japon	2006-2010: a) «Les routes les plus sûres du monde» (<5 500 décès); b) moins de 1 million de traumatismes et de décès	
Kazakhstan	Réduire le nombre et la gravité des accidents	
République de Corée	Prévenir les accidents de la route et promouvoir une culture des transports; réduction de 62 % entre 2000 et 2006	-8 % en valeur absolue
République démocratique populaire lao	Sauver 917 vies et éviter 21 000 traumatismes d'ici à 2010 en réduisant de moitié l'augmentation prévue du nombre de tués et de blessés; porter la proportion d'usagers utilisant le casque à 90 %	-9,9 % par rapport aux décès prévus
Malaisie	D'ici à 2010, réduire le taux de tués à 2 pour 10 000 véhicules, à 10 pour 100 000 personnes et à 10 par milliard de kilomètres-véhicule; objectif BAsD-ASEAN: sauver 3 000 vies et éviter 21 900 traumatismes pendant la période 2005-2010	
Myanmar	Objectif BAsD-ASEAN: sauver 940 vies et éviter 32 900 traumatismes pendant la période 2005-2010	
Népal	Réduire de moitié le nombre de tués sur les routes en l'espace de 10 ans	-6,9 % en valeur absolue
Pays-Bas	Réduire le nombre de tués sur les routes de 25 % pendant la période 1985-2000 et de 50 % pendant la période 1986-2010	-1,5 % et -2,9 % en valeur absolue
Nouvelle-Zélande	Réduire le tribut payé à la route à 300 décès au maximum et à moins de 4 500 hospitalisations par an pour 2010 (contre 404 décès et 6 670 hospitalisations en 2002)	-3,7 % et -4,9 % en valeur absolue
Philippines	Objectif BAsD-ASEAN: sauver 3 000 vies et éviter 258 000 traumatismes pendant la période 2005-2010	

<i>Membres et membres associés de la CESAP</i>	<i>Objectif général</i>	<i>Réductions annualisées (en pourcentage du nombre total de tués)</i>
Fédération de Russie	Objectif local dans la région de Krasnoïarsk: diminuer le taux d'accidents de 10 à 15 % et le nombre de victimes d'accidents de la route de 10 à 12 % chaque année	
Singapour	Réduire le nombre de tués de 100 entre 2004 et 2008. Objectif BASD-ASEAN: sauver 100 vies et éviter 4 300 traumatismes pendant la période 2005-2010	
Thaïlande	Objectif BASD-ASEAN: sauver 13 000 vies et éviter 1 508 000 traumatismes pendant la période 2005-2010	
Turquie	Réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes de 40 % en l'espace de cinq ans	-6,7 % en valeur absolue
Royaume-Uni	Réduire le nombre de tués et de blessés graves sur les routes de 40 % pendant la période 1998-2010	-2,8 % en valeur absolue
États-Unis d'Amérique	Réduire le nombre total de décès sur les routes de 20 % pendant la période 1996-2008 et le nombre de décès mettant en cause des poids lourds de 50 % pendant la période 1998-2010	-1,5 % et -3,4 % en valeur absolue
Viet Nam	Objectif BASD-ASEAN: sauver 7 000 vies et éviter 16 100 traumatismes pendant la période 2005-2010	
<i>Autres</i>		
Union européenne	Réduire le nombre de tués sur les routes de 15 % pendant la période 1995-2000 et de 40 % pendant la période 1995-2010	-2,8 % et -3,4% en valeur absolue
Union africaine	Réduire de moitié le nombre de tués dans les accidents de la route (exprimé en nombre de tués par kilomètre-véhicule) pendant la période 2005-2015	-6,9 % par kilomètre-véhicule
ASEAN	Réduire de 12 % le nombre prévu de tués et de blessés sur les routes pendant la période 2005-2010	-2,3 % par rapport au nombre de décès prévu

Sources:

^a Ces renseignements concernent essentiellement un échantillon composé des Fidji et de 22 pays du réseau de la Route d'Asie pour lesquels le secrétariat disposait de données pertinentes. Cet échantillon est représentatif de l'ensemble de la région de la CESAP puisqu'il couvre l'immense majorité de sa population (approximativement 3,3 milliards d'habitants sur 3,8 milliards).

^b Pour plus de précisions, voir le lien suivant vers la page concernant la réunion d'experts sur le développement de la Route d'Asie: http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp

^c OCDE, *Sécurité routière: Quelle vision pour demain?* (Paris, OCDE, 2002).

3. Ressources financières et humaines

26. Dans de nombreux pays membres de la CESAP, les ressources financières et humaines expressément affectées à l'amélioration de la sécurité routière sont limitées. Ces ressources proviennent presque exclusivement des budgets publics, rarement de fonds spéciaux²², de prélèvements obligatoires ou d'autres sources. Par ailleurs, certains crédits affectés à l'entretien et à la construction de routes ne sont pas considérés, à des fins budgétaires, comme des ressources consacrées à la sécurité routière. Ils contribuent pourtant à l'améliorer car, de manière générale, les ingénieurs s'attachent à construire des routes qui soient commodes, sûres et confortables. Il convient

²² Le Japon et la République de Corée, notamment, font exception à cette règle. En 2005, la République de Corée a investi 1,6 milliard de dollars dans la sécurité routière, laquelle est également financée par un compte spécial pour la circulation routière.

de noter que la Commission pour la sécurité routière mondiale, également connue sous le nom de Commission Lord Robertson a recommandé que tous les projets routiers financés par les donateurs dans les pays en développement comportent une composante sécurité routière égale à au moins 10 % du total²³. Faute de définition précise de cette composante, il est difficile de déterminer quelle part des projets routiers répond véritablement à un souci de sécurité routière.

27. Plusieurs exemples de généreux financements de la sécurité routière dans la région de la CESAP méritent d'être cités. En Chine a été mené un vaste programme d'aménagement des points noirs d'un coût de 820 millions de dollars. Le Viet Nam a choisi d'affecter à la sécurité routière des ressources fournies dans le cadre d'un prêt à projet de la Banque mondiale d'un montant de 36 millions de dollars et d'un projet financé par la Banque japonaise pour la coopération internationale (JBIC). De même, la République islamique d'Iran a exécuté avec l'appui de la Banque mondiale des projets exclusivement voués à la sécurité routière d'un coût de 104 millions de dollars. Grâce à des travaux réalisés avec l'aide du Japon, le Népal a pu réduire le nombre d'accidents à 10 croisements routiers de 80 %, soit un taux de rendement social de l'investissement de 1 000 % pour la première année.

B. Des usagers de la route au comportement plus sûr

28. Dans la plupart des pays membres de la CESAP, le comportement des usagers de la route constitue la première cause d'accident. Les pays se sont attaqués à ce problème en associant campagnes de sécurité routière et mesures législatives. Les principaux thèmes d'action sont le port du casque et de la ceinture de sécurité, l'allumage des feux de jour pour les deux-roues motorisés, la conduite sous l'emprise de l'alcool, la sécurité des piétons et l'intégration de notions de sécurité routière dans les programmes scolaires.

29. Pour maintenir l'impulsion des campagnes de sécurité routière, il importe d'encourager certains à montrer la voie et de désigner des «champions» de la sécurité routière. Il existe bien entendu un large éventail de moyens de sensibilisation, qui vont de l'organisation à l'échelon local de représentations théâtrales mettant en scène des accidents de la route au lancement de vastes campagnes dans les médias. On choisira ceux qui sont le mieux adaptés aux conditions locales (taux d'alphabétisation, accessibilité des réseaux et coutumes, notamment). La Chine, la République islamique d'Iran et la République de Corée ont indiqué qu'elles avaient organisé au cours des dernières années de vastes campagnes dans les médias.

30. La loi impose le port du casque et de la ceinture de sécurité dans presque tous les pays membres de la CESAP, mais elle est très diversement respectée et mise en application (le taux d'utilisation peut aller d'un faible pourcentage à près de 90 %). L'Australie a été, en 1972, le premier pays de la région à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les voitures particulières,

²³ Kate McMahon et David Ward, *Make Roads Safe: A New Priority for Sustainable Development* (Londres, Commission pour la sécurité routière mondiale, 2006).

ce qui a abouti à une réduction du risque de traumatisme ou de décès de l'ordre de 40 à 60 %. Devant le succès de la politique australienne en la matière, la plupart des pays membres de la CESAP ont suivi cet exemple à partir des années 1990. La République de Corée, par exemple, a imposé le port de la ceinture de sécurité en 1990 et lancé en 1992 une campagne médiatique de sensibilisation à cette mesure. Parmi les initiatives prises en Inde, on retiendra l'organisation de camps de formation par les fabricants de motocycles et l'obligation faite aux marchands de deux-roues motorisés de vendre avec chaque engin un casque conforme à des normes minimales.

31. Plusieurs pays membres de la CESAP ont enregistré une diminution sensible des accidents mettant en cause des deux-roues motorisés après l'adoption de lois prescrivant pour ces véhicules l'allumage permanent des feux avant. Plus de la moitié du parc automobile malaisien étant composé de motocycles, la Malaisie a lancé en 1992 une campagne en faveur de l'allumage des feux avant de jour, qui a permis de réduire de près de 30 % les accidents liés au manque de visibilité des deux-roues²⁴. Après une première campagne multimédia de deux mois, le taux de respect atteignait plus de 82 %. À la date de mai 2006, l'allumage permanent des feux avant était obligatoire pour les motocycles dans plusieurs pays membres de la CESAP, dont l'Arménie, le Kazakhstan, la Malaisie, la République de Corée, Singapour, Sri Lanka et la Thaïlande. Au Brunéi Darussalam, cette pratique est en usage mais n'est pas obligatoire.

32. À ce jour, les dispositifs de retenue pour enfants ne sont obligatoires quasiment que dans les pays développés²⁵. Pourtant, leur utilité est plus en plus largement reconnue dans l'ensemble de la région de la CESAP. L'Arménie les a ainsi imposés en 2006. Ils sont également prescrits au Brunéi Darussalam et en République de Corée. L'Inde envisage de les rendre obligatoires en 2008. Cependant, même là où ils sont obligatoires, leur degré d'utilisation est très inégal et est fonction de l'exemple donné par les parents. Selon l'exposé sur la situation de la sécurité routière en République de Corée présenté à la réunion d'experts de la CESAP sur le développement du réseau de la Route d'Asie tenue à Bangkok du 8 au 10 mai 2006, lorsque les adultes attachent leur ceinture de sécurité, 87 % des enfants sont attachés également, contre 24 % seulement lorsque les adultes ne portent pas leur ceinture.

33. Dans la majorité des pays membres de la CESAP, les programmes scolaires prévoient l'apprentissage d'au moins quelques notions de sécurité, en particulier au niveau primaire, et, dans certains pays, comme en Inde et à Sri Lanka, au niveau secondaire. On n'insistera jamais assez sur l'importance des programmes d'éducation continue à la sécurité routière. Ainsi, de tels programmes ont permis de réduire les taux d'accident de pas moins de 75 % dans certaines régions du Népal, malgré un taux d'alphabétisation de 54 % seulement. Des cours de formation et des tests à l'intention

²⁴ R.U.R. Sohadi, "The value of daytime running headlight initiatives on motorcycle crashes in Malaysia", dans *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific, Bulletin for Asia and the Pacific*, n° 74, p. 17-31 (Publication des Nations Unies, numéro de vente E.05.11.F.17).

²⁵ Le résultat est que, par exemple, quatre fois plus d'enfants âgés de moins de 5 ans sont tués sur les routes de Thaïlande que sur celles du Japon, dont la population est pourtant deux fois plus nombreuse et est fortement motorisée.

des conducteurs sont par ailleurs en train d'être mis en place ou améliorés en Chine, en Inde et dans d'autres pays. L'Inde, par exemple, a créé des écoles de formation de conducteurs modèles et institué des incitations en faveur des cours de remise à niveau. Dans le cadre de ce dispositif, des institutions et organisations non gouvernementales (ONG) locales ont récemment dispensé une formation à 43 000 conducteurs de poids lourds.

34. La prévalence de la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de l'alcool ou de drogues est liée entre autres à des facteurs sociaux, culturels et religieux. Dans certains pays membres de la CESAP, l'alcool est une cause d'accident négligeable; dans d'autres, il intervient dans la moitié des accidents de la route. Mais on notera surtout que, dans bon nombre de pays membres de la CESAP, l'alcool au volant s'accompagne d'une application laxiste de la loi. Dans la plupart des pays membres, la police ne possède ni les ressources ni les équipements (éthylotests, par exemple) nécessaires pour faire respecter efficacement la législation existant en la matière. Des mesures répressives ont permis de diminuer de moitié la mortalité sur les routes imputable à l'alcool au Japon, entre 1994 et 2004 et de réduire sensiblement les cas de conduite en état d'ivresse en Arménie. À Singapour, les conducteurs peuvent être condamnés même si leur taux d'alcoolémie est inférieur au maximum autorisé.

35. Les piétons sont particulièrement exposés, surtout dans les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, où ils représentent généralement entre 25 % et plus de 50 % des tués. Au Bangladesh, par exemple, 70 % des victimes d'accidents de la route sont des piétons. Le problème tient en partie au fait que les piétons empiètent souvent sur un espace routier limité. C'est spécialement vrai des pauvres, qui constituent ainsi la catégorie la plus vulnérable.

36. La vitesse est devenue une cause majeure d'accident, en particulier dans les pays qui ont connu une croissance rapide et dont l'infrastructure routière s'est améliorée. En Thaïlande, par exemple, plus des deux tiers des accidents se produisent sur des tronçons de route droits et sont souvent dus à des excès de vitesse. La plupart surviennent à Bangkok et dans d'autres zones urbaines.

C. Des routes plus sûres

37. L'état des routes inspire en général de vives inquiétudes, en particulier dans les pays en développement. En Thaïlande, par exemple, il est responsable d'environ 27% des décès imputables aux accidents de la circulation, bien que le pays soit doté d'un réseau routier relativement développé. Trouver les ressources permettant de procéder aux aménagements nécessaires à l'amélioration de la sécurité est une gageure, surtout pour les pays pauvres.

38. Des programmes d'aménagement des points noirs ont été mis en place ou sont à l'essai dans la plupart des pays membres de la CESAP, en particulier depuis le début des années 1990. Ces programmes sont d'une ampleur et ont un impact très variables et certains se ressentent de la pénurie de ressources. En Chine a été entrepris un très vaste programme d'aménagement de points noirs qui a

permis d'en résorber 210 000 et d'éviter ainsi, selon les estimations, 80 000 accidents et 5 000 décès sur un an. Au Bangladesh, le rendement social, sous forme d'accidents évités, d'investissements réalisés entre 1995 et 2002 pour des travaux d'aménagement de points noirs sur l'axe Dhaka-Aricha s'est situé entre 9 % et 252 % pour la première année²⁶.

39. Par ailleurs, des audits officiels de sécurité routière sont effectués avant, pendant ou après la construction de routes dans au moins 11 pays membres de la CESAP. En Inde, par exemple, des audits périodiques et d'autres interventions ont permis d'atteindre des normes de sécurité relativement satisfaisantes sur les 65 000 kilomètres de route relevant de l'Autorité nationale des routes du pays. Il s'agirait toutefois d'étendre ces bons résultats aux plus de 3 millions de kilomètres restants qui dépendent des administrations des différents États. Au Népal, les premiers audits de sécurité routière remontent à 1995. En Thaïlande, il est prévu d'en réaliser à partir de 2007.

40. De nombreux pays membres de la CESAP se sont efforcés de réduire les risques d'accident en aménageant des trottoirs et des pistes cyclables dans les zones urbaines. Il subsiste toutefois de nombreux problèmes, tels que le manque de ressources, des cas d'empiètement sur la voie publique et des difficultés liées à l'acquisition de terrains²⁷. Une démarche intéressante à signaler est celle de la Malaisie qui, constatant que les deux tiers des accidents mortels mettaient en cause des motocycles, a pris l'initiative de créer 150 kilomètres de voies à leur intention sur les itinéraires interurbains, ce qui a permis de réduire de 39 % les accidents mortels impliquant des usagers de deux-roues.

41. Certains pays de la région de la CESAP, notamment l'Arménie, le Japon et la Malaisie, se sont lancés dans des interventions destinées à atténuer la gravité des accidents lorsqu'il s'en produit, autrement dit à «pardoner» l'erreur humaine. Par exemple, l'installation de glissières de sécurité ou la suppression des obstacles en bordure de route dans le cadre de programmes à grande échelle plutôt que sur une base ponctuelle peut permettre de réduire les coûts.

D. Des véhicules plus sûrs

42. La rigueur des prescriptions techniques relatives à la sécurité des véhicules varie d'un pays à l'autre de la CESAP. Dans la pratique, la plupart des véhicules importés sont conformes aux normes internationales. De nombreux pays membres ont par ailleurs accompli des progrès en ce qui concerne les normes nationales. Ainsi, l'Inde a mis en application 76 des 124 règlements pertinents de la Commission économique pour l'Europe (CEE) concernant la sécurité des véhicules.

43. Des contrôles périodiques sont obligatoires dans tous les pays de la CESAP pour tous les véhicules automobiles commerciaux. Les prescriptions en la matière varient; des inspections peuvent être prescrites aussi bien tous les six mois que 15 ans après la mise en circulation du véhicule. Toutefois, le plus difficile est de faire respecter les règles relatives à l'inspection et à l'entretien.

²⁶ Muniruzzaman, Hoque et Ahmed, «Performance evaluation of road safety measures: a case study of the Dhaka-Aricha highway in Bangladesh», dans *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, n° 74 (numéro spécial consacré à la sécurité routière) (CESAP, Bangkok, 2005), p. 33-56, ST/ESCAP/SER.E/74.

²⁷ Le Japon et d'autres pays développés ont également réussi à réduire les risques d'accident en aménageant des trottoirs et des pistes cyclables, en installant un dispositif d'éclairage des routes, etc.

44. La surcharge des véhicules pose un sérieux problème de sécurité routière dans bon nombre de pays en développement. Selon certaines informations, elle était, jusqu'à une époque récente, la principale cause d'accident en Chine, ce qui a incité les pouvoirs publics à prendre des mesures, notamment à durcir la réglementation, à mieux la faire respecter et à mettre en place des programmes d'appui, ainsi qu'à créer de nouvelles stations de pesage. Cet arsenal de mesures a permis de ramener les cas de surcharge à 10 % environ.

E. Technologie, systèmes plus sûrs et coopération

45. Les systèmes institutionnels et techniques sont des éléments déterminants pour le succès des programmes de sécurité routière. Des données qualitatives et quantitatives solides sont nécessaires pour établir des politiques et prendre des décisions ciblées concernant les interventions en matière de sécurité routière. Un lien direct entre les mesures de politique générale et la collecte de données est indispensable pour évaluer l'incidence des mesures et définir des priorités. Pourtant, comme il a été dit plus haut, le manque de données et la piètre qualité de celles qui existent font gravement obstacle au processus décisionnel dans de nombreux pays en développement de la CESAP. Ainsi, selon les estimations de la Banque asiatique de développement (BASD) et de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), en 2003, la «sous-déclaration» dans la région de l'ASEAN a été de l'ordre de 70 % pour les décès sur les routes et les chiffres réels ont été 25 fois supérieurs aux chiffres déclarés pour les accidents de la route. On notera aussi qu'il est très important, dans le cadre du processus de décision, de permettre au public d'avoir accès aux données relatives à la sécurité routière.

46. Il existe dans les pays membres de la CESAP divers types de bases de données informatisées ou manuelles. Seule la moitié d'entre elles environ fournissent des informations concernant la localisation, mais certains pays disposent en revanche de systèmes d'enregistrement et d'analyse des données relativement perfectionnés. Par exemple, l'Arménie, les Fidji et le Népal utilisent le système d'analyse des accidents par micro-ordinateur (MAAP) fondé sur le système mondial de localisation (GPS). Singapour et le Japon exploitent de leur côté des systèmes où les fonctions d'enregistrement, d'impact et d'analyse des données sont très intégrées. Afin d'améliorer son système national de signalement des accidents de la route, l'Inde expérimente dans les États du sud du pays des systèmes de signalement compatibles. Enfin, on notera qu'il est utile d'utiliser, en complément des données émanant de la police, des informations provenant des systèmes de surveillance des traumatismes.

47. Les dispositifs d'intervention d'urgence en place dans les pays membres de la CESAP ont des taux de couverture très variables. Certains ne sont disponibles que dans les villes, d'autres couvrant l'ensemble du territoire national. Certains pays en développement ont récemment fait des efforts particuliers pour améliorer la situation. L'Inde, par exemple, s'emploie à mettre en place des centres de secours tous les 30 à 50 kilomètres.

48. Très prometteuse sur le plan de la sécurité routière, l'utilisation des nouvelles technologies offre aux pays pauvres d'intéressantes possibilités de rattrapage. La Chine a récemment créé un laboratoire spécialisé dans la sécurité routière et elle fait état d'avancées majeures dans ses recherches. Le Japon et la République de Corée travaillent à la mise au point de systèmes de gestion ultramodernes fondés sur les technologies de l'information et de la communication. Les «routes intelligentes» et les «transports communicants» (fondés sur l'informatique ubiquiste), qui intègrent transports et communications sans fil, peuvent contribuer à faire baisser le nombre d'accidents de la route. Il est possible en particulier de réduire les risques liés au transport des marchandises dangereuses en utilisant des systèmes fondés sur le GPS qui font appel à l'identification par radiofréquence à des fins de localisation.

49. Cependant, on peut très bien utiliser les nouvelles technologies de manière novatrice sans avoir besoin de moyens hypersophistiqués, notamment en employant les outils de collaboration disponibles gratuitement sur l'Internet. À des fins d'analyse, on peut aisément localiser les accidents et déterminer leur nature à l'aide de systèmes en ligne²⁸ qui s'appuient sur les systèmes d'information géographique (SIG), l'imagerie satellitaire ou la photographie aérienne²⁹. De façon plus générale, les SIG mobiles sont devenus un moyen efficace d'établir des cartes pour la gestion des inventaires. On citera comme autres exemples d'applications technologiques intéressants le système d'accusation sur la base de photos (baptisé «caparazzi») mis à l'essai en République de Corée en 2001 et 2002 et le réseau de l'ASEAN pour la sécurité routière (ASNet), qui relie les communautés scientifiques entre elles via l'Internet (voir www.asnet.org).

F. Une Route d'Asie plus sûre

50. Au cours d'une réunion d'experts sur le développement du réseau de la Route d'Asie (Expériences et enseignements régionaux en ce qui concerne le financement des infrastructures routières et l'amélioration de la sécurité routière), tenue à Bangkok du 8 au 10 mai 2006, il a été fait le point sur les mesures prises pour améliorer la sécurité routière à l'échelon national de même que sur la Route d'Asie. Certaines des mesures concernant expressément la Route d'Asie dont il a été rendu compte sont exposées ci-après.

1. Mesures prises par les pouvoirs publics

51. À la réunion d'experts, sept pays³⁰ ont indiqué qu'ils avaient pris des mesures en vue d'améliorer la sécurité routière sur la Route d'Asie de même que sur des grands axes routiers nationaux. Au Bhoutan, on renforce actuellement le dispositif de sécurité sur certains tronçons du réseau de la Route d'Asie, dont on double les voies pour les mettre aux normes de la Route d'Asie

²⁸ Google Earth, PointAsia et Geoportail, entre autres.

²⁹ Ainsi, la patrouille routière de l'État d'Ohio a entrepris un travail novateur de cartographie des collisions mortelles à l'aide du logiciel d'imagerie satellitaire Google Earth (voir <http://www.statepatrol.ohio.gov/media/2006/06-097.htm>).

³⁰ Bangladesh, Bhoutan, Inde, Japon, Pakistan, République de Corée, Sri Lanka, Thaïlande et Turquie.

d'ici à 2010. La majorité des accidents de la circulation qui se sont produits au Bhoutan en 2005 ont en effet eu lieu sur la Route d'Asie, la raison principale en étant une densité de circulation supérieure à 850 véhicules par jour sur certains tronçons conçus pour 100 véhicules seulement. Les autorités japonaises ont mis en oeuvre des mesures relatives à la sécurité routière sur la Route d'Asie (élargissement des voies dans les zones encombrées, travaux d'entretien et communication d'informations sur la circulation, par exemple). Au Népal, les pouvoirs publics se sont particulièrement attachés à installer des glissières de sécurité sur la Route d'Asie, conformément aux recommandations issues d'un audit de sécurité routière, et il en est résulté une diminution sensible des accidents mortels. Au Pakistan, la création d'une police nationale des routes et des autoroutes, l'adoption en 2000 d'un arrêté relatif à la sécurité sur les routes nationales et l'affectation de crédits suffisants à l'entretien des routes se sont traduites par une amélioration de la sécurité sur la Route d'Asie. En Thaïlande, l'un des budgets annuels les plus récents consacrés à la sécurité routière a servi entre autres à financer divers travaux de génie destinés à améliorer la sécurité, et les routes nationales ont bénéficié à elles seules d'une enveloppe de 50 millions de dollars. En Turquie, un plan stratégique et politique visant à améliorer la sécurité sur les routes nationales et sur la Route d'Asie prévoit des mesures ayant pour objet de réduire de 40 % le nombre de décès dus à des défauts de la chaussée (voir www.kgm.gov.tr).

2. Financement de la sécurité routière sur la Route d'Asie

52. En ce qui concerne le financement de la sécurité sur la Route d'Asie, il convient de noter que peu de subventions ou prêts directs ont été consentis par des sources internationales en faveur de la sécurité routière. Le Népal a par exemple reçu, de 1994 à 2000, une subvention du Département britannique pour le développement international (DFID). Le Bangladesh a indiqué avoir bénéficié de subventions/prêts de sources internationales. Quant à la Turquie, elle n'a pas encore obtenu à ce jour d'aides financières internationales pour la sécurité routière, mais elle pourrait en solliciter dans le cadre du partenariat pour l'adhésion à l'Union européenne. L'Inde n'a pas reçu d'organisations internationales ou bilatérales des subventions expressément vouées à la sécurité routière, mais des études concernant les audits et la politique de sécurité routière ont été réalisés dans le cadre d'une enveloppe de prêt pour le développement du réseau routier national englobant la Route d'Asie. Le financement de la sécurité routière par des sources internationales intervient pour l'essentiel sous forme indirecte dans le cadre de projets de construction, de réfection et d'entretien des routes³¹. Au vu de cela, la mise en place, comme le propose la Commission pour la sécurité routière mondiale, d'une facilité de 300 millions de dollars pour la sécurité routière qui serait administrée par les banques de développement pourrait avoir un réel impact.

³¹ Voir, par exemple, l'actuel portefeuille de projets routiers de la Banque mondiale à l'adresse suivante: <http://www.worldbank.org/projects>.

3. Cartes des risques d'accidents sur la Route d'Asie

53. Le Programme européen d'évaluation des routes (EuroRAP), initiative des associations d'automobilistes d'Europe, contrôle régulièrement les performances des axes routiers des pays européens en matière de sécurité routière (voir www.eurorap.org). Des cartes où chaque niveau de risque est représenté par une couleur indiquent le nombre d'accidents mortels par milliard de kilomètres-véhicule sur chaque portion de route (d'une cinquantaine de kilomètres). EuroRAP effectue également des inspections sur le terrain et attribue des notes aux routes du point de vue de la sécurité sur la base de leurs caractéristiques techniques, l'objectif étant de vérifier quel est véritablement l'impact des aménagements effectués pour mieux prendre en compte le risque d'erreur humaine. Les plus hautes autorités politiques de plusieurs pays d'Europe accordent une place centrale aux activités d'EuroRAP³².

54. Afin de montrer que la démarche d'EuroRAP était transposable à la Route d'Asie, le secrétariat de la CESAP a établi, en prévision de la réunion d'experts tenue en mai 2006, des cartes utilisant des couleurs analogues à celles d'EuroRAP indiquant le nombre d'accidents mortels par milliard de kilomètres-véhicule sur certains tronçons de la Route d'Asie^{33 34}. Les données ont été extraites de la base de données de la Route d'Asie, qui contient des données suffisantes pour 16 pays. Des données plus précises et plus complètes, de même que des mises à jour périodiques des données relatives aux différents tronçons de la Route d'Asie, permettraient au secrétariat d'établir régulièrement des cartes à jour et de mesurer les progrès accomplis. Il serait ainsi possible de comparer les niveaux de risque à l'intérieur d'un pays et selon les pays pour des types de routes similaires enregistrant des densités de circulation similaires.

G. Avantages, du point de vue de la sécurité, du passage à d'autres modes de transport

55. On pourrait sans doute aussi améliorer sensiblement la sécurité routière en encourageant le passage du transport routier au transport ferroviaire. Ainsi, selon des estimations de source suisse, le coût moyen des accidents par tonne-kilomètre transportée est environ six fois plus élevé sur route que sur rail³⁵. Une ONG du Royaume-Uni a calculé que le risque d'être tué dans les moyens de transport

³² Ainsi, le Président de la République française, Jacques Chirac, a soutenu la publication de la carte des niveaux de risque EuroRAP pour la France et déclaré qu'il fallait dire la vérité au peuple français au sujet des endroits où les accidents se produisent (voir <http://217.174.251.13/library/pdfs/conferences/151003.pdf>).

³³ La base de données de la Route d'Asie contient des données sur le nombre d'accidents ainsi que sur le nombre de décès pour chaque tronçon de la route. Il convient également de noter que la longueur moyenne des tronçons spécifiés dans l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie n'est pas très différente de celle des tronçons retenus par EuroRAP (50 km environ).

³⁴ Les cartes des performances sont directement comparables avec celles établies par EuroRAP, la même échelle ayant été utilisée pour évaluer le niveau de risque: faible (0-15), moyen faible (15-61,6), moyen (61,6-106), moyen élevé (106-180), élevé (>180), sur la base des taux d'accidents mortels par milliard de kilomètres-véhicule.

³⁵ M. Maibaich, C. Schreyer, M. Lebkuechner et S. Mauch, *Zukunftsüterbahn* (Berne, 1998).

était neuf fois plus élevé en voiture et 2,5 fois plus élevé en avion qu'en train³⁶. Ces ratios sont fonction de la situation particulière de chaque pays et ils sont sans doute plus élevés dans les pays en développement que dans les pays développés. Les gouvernements de la région en prennent conscience chaque jour davantage et s'attachent à renforcer les transports publics de passagers et à accroître la part du fret transporté par rail.

H. Démarche multisectorielle

56. En pratique, chaque pays devra combiner plusieurs des types d'intervention évoqués plus haut dans les sections A à G, et les priorités évolueront avec le temps. Les exemples de l'Australie, du Japon, de la Malaisie, de la République de Corée et de Singapour montrent que l'amélioration durable de la sécurité routière passe par une hiérarchisation des priorités fondée sur un suivi efficace de l'évolution de la situation sur les routes.

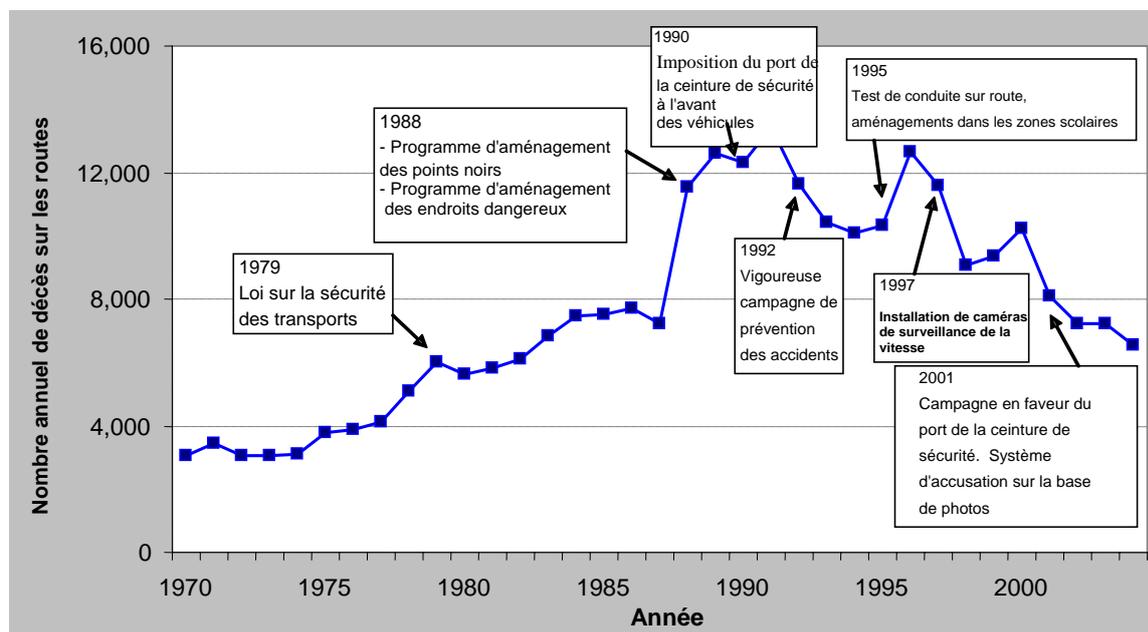
57. En République de Corée, par exemple, diverses interventions ciblées successives destinées à faire face au développement rapide du parc de véhicules (aménagement de points noirs et d'endroits dangereux, imposition du port de la ceinture de sécurité, organisation de campagnes nationales de sécurité routière, installation de caméras de surveillance de la vitesse et mise en place d'un système d'accusation sur la base de photos, par exemple) ont chacune contribué à réduire le nombre de décès sur les routes (voir la figure 3).

58. De son côté, le Japon a exécuté depuis 1971 une succession de programmes fondamentaux de sécurité routière d'une durée de cinq ans, comprenant plusieurs initiatives gouvernementales intéressantes (aménagement de trottoirs et de pistes cyclables, éclairage des routes, utilisation obligatoire des sièges pour enfants et répression sévère de la conduite en état d'ivresse, notamment) qui, ensemble, ont abouti à une amélioration spectaculaire de la sécurité routière.

59. Le plan d'action global 2004-2008 de Singapour en faveur de la sécurité routière porte sur 14 secteurs. Il prévoit notamment un système informatisé d'analyse des accidents de la circulation, des programmes d'aménagement des points noirs, un dispositif d'enquête sur les accidents, des audits de sécurité routière et l'organisation de consultations sur les questions de sécurité routière. Dès 2005, ce plan avait permis de ramener le taux de décès à 2,3 pour 10 000 véhicules immatriculés.

³⁶ Friends of the Earth, "Why travelling by rail is better for the environment" (fiche d'information), 2002 (disponible à l'adresse suivante: www.foe.co.uk).

Figure 3. Nombre de décès sur les routes en République de Corée et mesures prises en vue de le réduire, 1970-2000



Source: Ministère des travaux publics et des transports de la République de Corée, "Report about Korea national road safety", exposé présenté à la réunion d'experts de la CESAP sur le développement du réseau de la Route d'Asie tenue à Bangkok du 8 au 10 mai 2006.

60. Au Viet Nam, le nombre de tués et de blessés sur les routes a augmenté rapidement jusqu'en 2002. À partir de là, malgré un taux de motorisation compris entre 10 % et 12 % par an, le nombre d'accidents de la route et de traumatismes en résultant a fortement chuté grâce à plusieurs mesures énergiques d'envergure prises par le Gouvernement vietnamien, avec pour objectif d'associer largement les citoyens à l'action en faveur de la sécurité routière.

III. COOPÉRATION INTERNATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

61. La coopération internationale s'est révélée très utile pour le partage des données d'expérience et des ressources et le soutien des activités nationales dans le domaine de la sécurité routière. Il existe divers types de coopération aux niveaux mondial, régional et sous-régional.

A. Coopération mondiale

62. Conformément à la résolution de l'Assemblée générale 58/289 du 14 avril 2004 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'OMS et les commissions régionales ont constitué le Groupe des Nations Unies pour la collaboration de matière de sécurité routière (voir www.who.int/roadsafety.en), qui comprend 42 organisations, dont 11 entités des Nations Unies. Ce groupe de coordination, dont la composante Asie-Pacifique est dirigée par la CESAP, s'est réuni à

quatre reprises depuis octobre 2004. Il compte parmi ses membres des organisations gouvernementales et non gouvernementales qui disposent de compétences dans les domaines de la santé, des transports et de la sécurité. Le secrétariat de la CESAP a organisé très récemment la quatrième réunion du Groupe (10 et 11 mai 2006) et la réunion du comité mondial d'organisation de la Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière 2007 (10 mai 2006).

63. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a entrepris de travailler sur les points suivants: a) établissement d'une série de manuels sur les bonnes pratiques; b) création d'une base de données en ligne sur la législation en matière de sécurité routière; c) achèvement et mise à jour d'une série de résolutions de la CEE concernant la signalisation routière; d) coordination de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (23-27 avril 2007), qui visera principalement les jeunes usagers de la route; et e) institution d'une journée mondiale du souvenir à la mémoire des victimes de la route (chaque année, le troisième dimanche de novembre).

64. Le Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP), dont la CESAP est l'un des membres fondateurs, a été créé en 1999 (voir www.grsproadsafety.org). Ce programme, qui rassemble des entreprises privées, des associations de la société civile et des organisations gouvernementales œuvrant conjointement à l'amélioration de la sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, est aujourd'hui actif dans plus de 10 pays. Le GRSP compte parmi ses membres d'importants constructeurs automobiles et fabricants de pneumatiques, des organismes d'aide et des ONG. C'est la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge qui héberge son secrétariat. Le GRSP est l'un des quatre programmes de multipartenariat pour le développement (dénommés *Business Partners for Development* – BPD) lancés par la Banque mondiale.

65. L'Union internationale des transports routiers (IRU) et d'autres ONG mènent diverses activités à l'échelle mondiale en vue d'améliorer la sécurité routière. L'IRU a ainsi élaboré des matériels et exécuté des programmes, dont l'un consacré à la sécurité des autobus et des autocars, et établi une charte pour la sécurité routière qui est ouverte à la signature des entités du secteur privé (voir www.iru.org).

B. Coopération régionale

66. Une démarche régionale visant à améliorer la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique constitue par ailleurs une voie d'avenir car: a) l'augmentation prévue du nombre de décès sur les routes à l'échelle mondiale devrait surtout toucher l'Asie; b) certaines conditions propres à la région, dont le taux élevé de décès chez les usagers de véhicules à deux et à trois roues, appellent une attention particulière; c) les mandats internationaux établis à un niveau élevé invitent la CESAP et les autres commissions régionales à montrer la voie en matière de coopération régionale; et d) la coopération régionale peut créer des synergies et avoir un effet multiplicateur au niveau international. Il est manifestement indispensable d'accroître le soutien apporté aux États membres en développement dans ce domaine.

1. La Route d'Asie et les activités de la CESAP

67. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie³⁷, qui regroupe 32 pays, est entré en vigueur en 2005. Il dispose qu'en s'employant à développer le réseau de la Route d'Asie, les parties accorderont toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière. La sécurité routière est donc l'un des domaines de compétence du Groupe de travail sur la Route d'Asie. Le secrétariat de la CESAP a organisé très récemment (8-10 mai 2006) une réunion d'experts sur le développement du réseau de la Route d'Asie (Expériences et enseignements régionaux en ce qui concerne le financement des infrastructures routières et l'amélioration de la sécurité routière), à laquelle ont pris part 55 experts de 29 États membres de la CESAP. Le Secrétariat a présenté à cette occasion des cartes préliminaires de la Route d'Asie indiquant les risques d'accidents de la circulation pour chacun de ses tronçons.

68. La CESAP étudie les questions de sécurité routière depuis 1992. Elle a notamment établi des études et des bilans régionaux, mis en place la base de données Asie-Pacifique sur les accidents de la route (APRAD), organisé des réunions d'experts et des ateliers, et diffusé des publications dont, très récemment, un numéro spécial de la revue *ESCAP Transport and Communications Bulletin* consacré à la sécurité routière³⁸, et exécuté un projet de coopération technique concernant le signalement et la surveillance des accidents de la route, la planification et la mise en place d'une base de données s'y rapportant. Dans la Déclaration de Séoul sur le développement de l'infrastructure en Asie et dans le Pacifique de 2001 et le Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi qui y est annexé, il a été indiqué que «les pertes économiques entraînées par les accidents de la route représentent plus que le double du montant total de l'aide au développement procuré à la région de la CESAP, toutes sources confondues».

69. Par le biais de la collaboration interinstitutions, le secrétariat de la CESAP a apporté son concours pour diverses activités: sensibilisation du public et modification des comportements, travail d'analyse, partage des pratiques optimales, suivi des changements et tenue de réunions d'experts et d'ateliers. La CESAP a collaboré avec une multitude d'entités, dont la BAsD, le GRSP, l'IRU, la Fédération routière internationale (FRI) et l'Association mondiale de la route (AIPCR). En 2004, elle a créé le Réseau Asie-Pacifique d'enseignement et de recherche en matière de transport et de logistique, réseau d'établissements scientifiques qui pourrait dans l'avenir étendre ses activités aux questions de sécurité routière.

70. Conformément à la résolution 60/5 de l'Assemblée générale en date du 26 octobre 2005 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, la Première semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière aura lieu du 23 au 27 avril 2007. À cette occasion, la CESAP organisera des activités à Bangkok, éventuellement en parallèle avec des manifestations nationales dans les pays membres. En fait, la plupart des membres de la CESAP consacrent déjà une journée, une semaine ou un mois à la sécurité routière.

³⁷ Voir la résolution de la Commission 60/4 en date du 28 avril 2004.

³⁸ *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, n° 74 (Publication des Nations Unies, numéro de vente E.05.II.F.17).

2. Déclarations, buts et objectifs régionaux en matière de sécurité routière

71. De même que des objectifs quantitatifs de sécurité routière jouent un rôle utile au niveau national, les déclarations, buts et objectifs régionaux sont susceptibles d'appeler davantage l'attention sur la sécurité routière, de susciter un engagement politique en sa faveur et d'aider à mobiliser les ressources humaines et financières qu'elle requiert.

72. Le secrétariat de la CESAP a récemment étudié la possibilité pour les membres de la CESAP de s'entendre sur des buts et objectifs qui pourraient être intégrés ou mentionnés dans une déclaration ministérielle des pays membres de la CESAP. Dans un premier temps, les participants à la réunion d'experts sur le développement du réseau de la Route d'Asie (Expériences et enseignements régionaux en ce qui concerne le financement des infrastructures routières et l'amélioration de la sécurité routière) (8-10 mai 2006) ont souligné la nécessité d'un engagement au plus haut niveau politique en faveur de la sécurité routière. Ils ont accueilli favorablement la proposition de déclaration ministérielle de la CESAP sur la sécurité routière, dans laquelle pourraient être énoncés des buts précis et des objectifs mesurables, sur le modèle de ce qui a été fait pour le suivi de la mise en œuvre des objectifs du Millénaire pour le développement. On trouvera à l'annexe II une version révisée du projet de texte exposant les buts, objectifs et indicateurs régionaux qui ont été examinés à la réunion³⁹.

73. Des buts et objectifs régionaux ont été définis dans d'autres régions que celle de la CESAP. Ainsi, les Ministres africains chargés des transports et des infrastructures, réunis à Addis-Abeba (Éthiopie) du 4 au 6 avril 2005 pour étudier la question des transports en relation avec les objectifs du Millénaire pour le développement, ont adopté une déclaration qui comporte de multiples objectifs en matière de transports, dont l'un qui concerne la sécurité routière, libellé comme suit: «La réduction de moitié du taux de décès par accidents de la route et aussi par les autres moyens de transport, d'ici à 2015» (voir www.africa-union.org/infrastructure/transport/).

74. De même, le Programme d'action européen pour la sécurité routière de l'Union européenne souligne la nécessité de définir des objectifs de sécurité routière. Le mémorandum de l'Union européenne intitulé «Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée» avait été annoncé en 2001 dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports. Pour l'essentiel, le programme propose des mesures spécifiques et réaffirme l'objectif général de réduction de moitié du nombre de victimes d'accidents de la route d'ici à 2010, ce qui équivaldrait à sauver 20 000 vies⁴⁰. Dans l'optique du partage des responsabilités, ce programme vise à inciter les usagers de la route à adopter un comportement plus prudent, à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer les infrastructures routières. Il prévoit la mise en place d'un

³⁹ Il a été tenu compte, pour la rédaction du texte révisé, des observations écrites sur les buts et objectifs reçues d'experts de l'Arménie, du Bhoutan, de l'Indonésie, du Japon, du Népal, de l'Ouzbékistan, de la République populaire démocratique de Corée, de Sri Lanka, du Viet Nam, ainsi que de l'OMS et de la GTZ.

⁴⁰ À ce jour, cet objectif n'a été approuvé que par la Commission européenne et le Parlement européen, le Conseil n'ayant pas encore pris position.

observatoire européen de la sécurité routière et propose que toutes les parties publiques et privées concernées adhèrent à une charte européenne de la sécurité routière. On peut lire dans le mémorandum de l'Union européenne qu'«il est largement admis que des programmes de sécurité routière ciblés apportent davantage de gains en termes d'efficacité des actions, d'utilisation rationnelle des ressources publiques et de réduction du nombre de morts et de blessés que des programmes non ciblés».

C. Coopération sous-régionale

75. L'OMS, par l'intermédiaire de ses quatre bureaux sous-régionaux qui couvrent les pays membres de la CESAP, a accordé une attention particulière à la surveillance des traumatismes ainsi qu'à différentes questions liées au comportement des usagers de la route en ce qui concerne les motocycles, le port du casque et de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant et les excès de vitesse.

76. La stratégie et le plan d'action régionaux de l'ASEAN relatifs à la sécurité routière pour la période 2005-2010, projet appuyé par la BASD, constituent le plus vaste programme multinational de sécurité routière mené dans la région de la CESAP. Ce projet comporte un programme de sécurité routière de l'ASEAN, ainsi que la Déclaration ministérielle de Phnom Penh sur la sécurité routière dans la région de l'ASEAN, qui a été adoptée le 23 novembre 2004 par des ministres des dix pays membres de cette organisation. La déclaration comprend un plan d'action régional ainsi que des plans d'action et objectifs nationaux pour la période 2005-2010.

77. Ce projet de l'ASEAN a déjà donné lieu à diverses activités : organisation de formations et de consultations des parties prenantes, établissement de rapports d'analyse et mise en place de la plateforme de collaboration en ligne ASNet. Il est dit dans le rapport succinct du projet, intitulé *Arrive Alive* (Arriver en vie), que la route fait chaque année 75 000 tués sur les routes et plus de 4,7 millions de blessés ou de handicapés dans les pays de l'ASEAN, ce qui coûte à la région quelque 15 milliards de dollars (soit 2,2 % du PIB). Des objectifs de réduction chiffrés, exprimés en nombre de décès et de traumatismes, ont été adoptés lors de l'élaboration des plans d'action nationaux. On devrait pouvoir éviter dans la région de l'ASEAN environ 12 % du nombre total de décès et de traumatismes prévus, ce qui représenterait au total l'équivalent de quelque 10,6 milliards de dollars pour la période allant de 2005 à 2015. La prochaine phase du projet sera axée sur le renforcement des moyens institutionnels.

78. Les participants à la réunion d'experts de la CESAP sur la sécurité routière qui s'est tenue du 8 au 10 mai 2006 ont constaté l'efficacité du programme BASD-ASEAN relatif à la sécurité routière et estimé que des programmes de ce type pourraient être utiles pour d'autres sous-régions de la CESAP, notamment celles qui relèvent de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR), de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) et de l'Organisation de coopération économique (OCE).

D. Conclusion

79. La collaboration internationale et l'action à l'échelle mondiale, régionale, sous-régionale et nationale peuvent améliorer la sécurité routière. En plus de permettre l'échange de données d'expérience sous la forme de bonnes pratiques, ainsi que la mise en commun de ressources et d'outils, elles peuvent susciter l'adhésion des plus hautes autorités politiques et contribuer ainsi à placer la sécurité routière au premier rang des préoccupations nationales. Les récentes déclarations ministérielles sur la sécurité routière adoptées par les pays de l'ASEAN et ceux de l'Union africaine, en 2004 et 2005 respectivement, ont bien mis ce point en évidence. Ces initiatives montrent, avec d'autres, que la fixation d'objectifs mesurables au niveau régional peut stimuler l'action en faveur de la sécurité routière, à l'exemple des programmes nationaux en la matière qui définissent des objectifs nationaux quantifiables.

IV. QUESTIONS À EXAMINER

80. D'importants progrès ont certes été accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière, mais le bilan des accidents de la route en nombre de tués et de blessés ne cesse de s'alourdir, d'où la nécessité d'intensifier les efforts aux niveaux local, national et régional pour inverser la tendance dans l'ensemble de la région de la CESAP. Chaque décès, chaque blessure grave, engendrent des souffrances humaines et représentent un coût économique non négligeable, alors même que la plupart des accidents de la route peuvent en principe être évités.

A. Niveaux local et national

81. Les Gouvernements sont invités à examiner les questions traitées dans le présent document, et en particulier:

- a) À adopter des politiques et des plans d'action nationaux en matière de sécurité routière, assortis d'objectifs nationaux mesurables, ou à renforcer ceux qui existent;
- b) À procéder régulièrement à des analyses de la politique de sécurité routière et à améliorer les systèmes de collecte de données et de signalement relatifs à la sécurité routière afin de tenir compte de l'évolution des priorités;
- c) À appliquer une démarche multisectorielle associant toutes les parties prenantes et tous les ministères compétents, notamment ceux qui sont chargés des transports et de la santé, les administrations locales et la police, et, conformément à la résolution 60/5 de l'Assemblée générale, à mettre en œuvre les recommandations⁴¹ figurant dans le rapport mondial de l'OMS sur la sécurité routière de 2004⁴²;

⁴¹ Ces recommandations sont les suivantes: i) désigner un organisme directeur ou en créer un; ii) évaluer la situation; iii) établir une stratégie et un plan d'action; iv) allouer des ressources financières suffisantes; v) mettre en œuvre des interventions s'appuyant sur des faits; vi) s'engager dans une coopération internationale.

⁴² M. Peden et al. (dir. publ.), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Genève, OMS, 2004).

d) À utiliser de manière novatrice les technologies susceptibles d'améliorer la sécurité routière, notamment les services des technologies de l'information et les outils de collaboration en ligne, dont ceux qui font appel à l'imagerie satellitaire, à la photographie aérienne et/ou aux SIG;

e) À désigner un organisme directeur ou à instituer un comité national d'organisation pour les manifestations qui marqueront la Semaine des Nations Unies pour la sécurité routière, du 23 au 27 avril 2007, et à envisager de proclamer à titre permanent le troisième dimanche de novembre Journée mondiale du souvenir en hommage aux victimes de la route, conformément à la résolution 60/5 de l'Assemblée générale;

f) À tenir compte dans les politiques nationales des transports des avantages considérables que présente, du point de vue de la sécurité routière, le passage du transport routier au transport par rail, en particulier dans les zones très peuplées.

B. Niveau sous-régional

82. Au niveau sous-régional, les Gouvernements sont invités à envisager de mettre en place des programmes conjoints de sécurité routière dans les sous-régions relevant de l'ASACR, de l'OCS, de l'OCE et les autres sous-régions de la CESAP, sur le modèle du programme de l'ASEAN relatif à la sécurité routière financé par la BAsD. Ces programmes pourraient être cofinancés par les donateurs bilatéraux et multilatéraux. Les Gouvernements souhaiteront peut-être aussi étudier la possibilité de solliciter un financement prioritaire pour ces activités sous-régionales au titre de la facilité pour la sécurité routière envisagée qui serait administrée par la Banque mondiale.

C. Niveau régional

83. Compte tenu de l'importance d'une adhésion internationale au plus haut niveau politique, les Gouvernements sont invités à s'inspirer de l'expérience fructueuse que d'autres régions, notamment celles de l'ASEAN et de l'Union africaine, ont tirée des déclarations ministérielles et programmes régionaux relatifs à la sécurité routière. Les Gouvernements voudront peut-être également envisager d'établir une liste de buts et objectifs de la CESAP en matière de sécurité routière pour la période 2007-2015, en tant que moyen d'entreprendre des activités plus ciblées dans la région. L'annexe II pourrait constituer la base de consultations plus approfondies à ce sujet entre les membres et membres associés de la CESAP.

84. Les Gouvernements sont invités à donner de nouvelles indications au secrétariat quant aux produits et activités devant figurer dans un nouveau programme d'action régional quinquennal (2007-2011), lesquels pourraient comprendre les éléments qui suivent:

Objectif immédiat: Promouvoir une prise de conscience accrue et une meilleure compréhension des questions de sécurité routière et des interventions possibles en la matière, et améliorer la collaboration internationale en Asie et dans le Pacifique.

Produits:

1. Réunions destinées à examiner et adopter des buts, des objectifs et des indicateurs régionaux en matière de sécurité routière dans le prolongement de la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique.
2. Coordination des activités du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière dans la région de la CESAP, conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée générale;
3. Site Internet conjoint et réunions pour la mise en commun des ressources, des bonnes pratiques et des données en matière de sécurité routière, et des cartes de des risques d'accidents sur la Route d'Asie.

Indicateurs de résultat:

1. Adoption de buts, d'objectifs et d'indicateurs régionaux, qui sont appliqués par les membres territorialement situés dans la région.
2. Fourniture par les pays membres de la région d'éléments d'information destinés à alimenter le site Internet et de commentaires sur les matériels figurant sur ce site, y compris les cartes des risques d'accidents.
3. Retours d'information en provenance des usagers.

Annexe I

Principaux indicateurs de la sécurité routière pour certains pays membres de la CESAP

	Année	Accidents (selon les rapports de police)	Décès (selon les rapports de police)	Traumatismes (selon les rapports de police)	Décès de piétons	Décès de motocyclistes	Décès d'enfants (< 5 ans)	Accidents mortels pour 10 000 véhicules	Décès de piétons [% du total]	Décès de moto- cyclistes [% du total]	Véhicules à deux ou à trois roues [% du parc total de véhicules]
Arménie	2005	1 309	304	1 771	43	0	1	10,1	14%	n.d.	1%
Australie	2004		1 868								
Azerbaïdjan	2004		811								
Bangladesh	2004	3 566	3 150	3 026	1 609	n.d.	86	103	51%	n.d.	67%
Bhoutan	2005	1 038	23	247	n.d.	n.d.	n.d.	7,7	n.d.	n.d.	24%
Brunéi Darussalam	2005	2 771	38	528				43			3%
Cambodge	2005	3 957	904	7 018		906	5	16		89%	75%
Chine	2005	450 000	98 738	470 000							
Fédération de Russie	2004		34 506								
Géorgie	2004		637								
Inde	2003	406 726	85 998	435 122	8 799	13 570	1 128	12,8	10%	16%	71%
Indonésie	2005	20 623	11 610	22 217				5			75%
Japon	2004	952 191	8 492	72 777	2 250	1 313	72	1	26%	15%	15%
Kazakhstan	2005	14 517	3 374	17 422	1 084	n.d.	251	18,7	32%	n.d.	3%
Malaisie	2005	328 264	6 200	47 012				4			48%
Myanmar	2003	5 375	1 308	9 299				27			68%
Népal	2001	32 000	1 987	4 390	993	773	189	42	50%	39%	65%
Nouvelle-Zélande	2002		404								
Philippines	2003		995	6 793							38%
République de Corée	2004	220 755	6 563	346 987	2 543	618	108	3,6			10%
République démocratique populaire lao	2003	5 177	426	6 699				17			80%
Singapour	2005	6 705	173	87	41	95	3	0,6	24%	55%	19%
Sri Lanka	2005	43 171	2 306	23 165	747	406	39	9,1	32%	18%	60%
Thaïlande	2002	91 623	13 116	69 313	787		262	0,6	6%		71%
Turquie	2005	621 183	4 525	154 094	679	117	117	4,1	15%	3%	13%
Viet Nam	2005	14 000	11 000	11 760				7		63%	68%

Sources des données: Base de données de la Division des transports et du tourisme; base de données Asie-Pacifique sur les accidents de la route; Banque asiatique de développement et Association des nations de l'Asie du Sud-Est.

Annexe II

Projet d'objectifs de sécurité routière de la région de l'Asie et du Pacifique pour la période 2007-2015	
Buts et objectifs	Indicateurs de résultat
<p>But général: sauver des vies et prévenir les accidents corporels sur les routes</p> <p>a) Réduire les taux de décès de 20% de 2007 à 2015 (ou les ramener à moins de 10 pour 10 000 véhicules d'ici à 2015)</p> <p>b) Réduire les taux de traumatismes graves dus aux accidents de la route de 20% de 2007 à 2015</p>	<p>1) Nombre d'accidents de la route mortels (et taux de décès pour 10 000 véhicules automobiles, par kilomètre-véhicule et par kilomètre-passager)</p> <p>2) Nombre d'accidents de la route mortels prévus (base de référence)</p> <p>3) Nombre d'accidents de la route</p> <p>4) Statistiques relatives à la sécurité du parc automobile d'organismes publics ou privés (par exemple, décès pour 100 000 km)</p> <p>5) Nombre d'accidents de la route corporels graves prévus (base de référence)</p> <p>6) Nombre d'accidents de la route corporels graves (et taux de traumatismes pour 10 000 véhicules automobiles et par kilomètre-véhicule)</p>
<p>Objectif 1: Faire de la sécurité routière une priorité politique</p> <p>a) Élaborer une politique/stratégie de sécurité routière, désigner un organisme directeur et exécuter un plan d'action, d'ici à 2010</p> <p>b) Mobiliser des ressources financières et humaines suffisantes pour l'amélioration de la sécurité routière</p>	<p>7) Documents énonçant la politique, la stratégie et le plan d'action relatifs à la sécurité routière, par exemple. Informations sur leur application effective</p> <p>8) Nom de l'organisme directeur désigné. Description des responsabilités des organismes gouvernementaux locaux, régionaux et nationaux</p> <p>9) Rapports nationaux sur la sécurité routière ou rapports d'évaluation des effets des programmes gouvernementaux</p> <p>10) Volume des ressources financières et humaines publiques consacrées à la sécurité routière</p> <p>11) Montant des contributions du secteur privé, ainsi que de fonds spéciaux, de donateurs ou d'institutions financières compétentes</p> <p>12) Programmes et activités consacrés à la sécurité routière. Au moins une grande campagne nationale de sécurité routière</p>
<p>Objectif 2: Rendre les routes plus sûres pour les usagers de la route vulnérables: enfants, piétons et motocyclistes</p> <p>a) Réduire d'un tiers le taux de décès de piétons sur les routes (ou le ramener à moins de 1 pour 10 000 véhicules automobiles)</p> <p>b) Accroître le nombre de passages piétons sûrs (passages souterrains, passerelles ou feux de signalisation, par exemple)</p> <p>c) Faire en sorte que le port du casque devienne la règle et imposer des normes de qualité minimales pour les casques, afin de réduire le taux de décès de motocyclistes d'un tiers (ou de le ramener en-dessous du taux moyen dans la région de la CESAP)</p> <p>d) Mettre en œuvre des mesures de sécurité minimales pour les enfants afin de réduire le taux de décès d'enfants d'un tiers (ou de le ramener à moins de 0,01 pour 10 000 véhicules automobiles)</p> <p>e) Inculquer à tous les élèves des notions fondamentales de sécurité routière</p>	<p>13) Décès de piétons par habitant et pour 10 000 véhicules automobiles</p> <p>14) Nombre de passages piétons sûrs, ou informations sur les programmes visant à en aménager ou à améliorer ceux qui existent</p> <p>15) Nombre et taux de décès de motocyclistes</p> <p>16) Existence de textes législatifs ou réglementaires (oui/non). Données (d'enquêtes) sur le port du casque (pourcentage) et les normes de qualité minimales des casques</p> <p>17) Taux de décès d'enfants de moins de 5 ans dans des accidents de la route</p> <p>18) Données (d'enquêtes) sur le respect des normes de sécurité pour les enfants (par exemple dispositifs de retenue) (pourcentage)</p> <p>19) Mesures en vigueur destinées à assurer la sécurité des enfants dans les voitures ou sur les motocycles (indicateur qualitatif)</p> <p>20) Éducation à la sécurité routière prévue dans les programmes scolaires (oui/non)</p> <p>21) Programmes d'éducation à la sécurité routière existants (indicateur qualitatif)</p>

<p>Objectif 3: Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des accidents (routes conçues/aménagées pour tenir compte du risque d'erreur humaine)</p> <p>a) Prévoir des audits de sécurité routière à tous les stades de la construction des routes, effectuer les travaux d'amélioration nécessaires et procéder à des aménagements aux endroits dangereux</p> <p>b) Accroître l'espace routier séparé/sûr destiné aux piétons et aux cyclistes</p>	<p>22) Nombre d'audits de sécurité routière (ou nombre de kilomètres ayant fait l'objet d'audits) et nombre de points noirs pour lesquels des mesures ont déjà été prises</p> <p>23) Audit de sécurité routière obligatoire pour la construction de nouvelles routes et les travaux d'aménagement importants (oui/non)</p> <p>24) Programmes d'aménagement des routes destinés à tenir compte du risque d'erreur humaine en enlevant les obstacles situés au bord des routes ou en les isolant par un dispositif de protection</p> <p>25) Programmes nationaux ou locaux. Longueur des trottoirs et pistes cyclables existants, exprimée en kilomètres (sur les routes et dans les agglomérations)</p>
<p>Objectif 4: Rendre les véhicules routiers plus sûrs</p> <p>a) Rendre le contrôle périodique des véhicules routiers obligatoire et faire respecter les règles en la matière (en commençant par les zones urbaines)</p> <p>b) Veiller à ce que les normes de sécurité des nouveaux véhicules soient conformes aux normes internationales</p>	<p>26) Existence de textes législatifs ou réglementaires. Informations sur les installations de contrôle des véhicules et sur les organisations responsables des inspections (indicateur qualitatif)</p> <p>27) Documents énonçant les prescriptions législatives ou réglementaires, et respect de ces textes</p>
<p>Objectif 5: Améliorer les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles en la matière</p> <p>a) Mettre en place une base de données nationale (informatisée) qui fournira des informations sur la localisation des accidents</p> <p>b) Renforcer considérablement l'«application» des règles concernant, notamment, le port obligatoire du casque et de la ceinture de sécurité, et les limitations de vitesse</p> <p>c) Faire en sorte que des poursuites puissent être engagées sur la base d'un contrôle positif de l'alcoolémie (alcootest et/ou tests comportementaux)</p> <p>d) Faire en sorte que l'allumage permanent des feux avant devienne la norme pour les motocycles</p> <p>e) Accroître le taux de couverture des systèmes de secours d'urgence aux victimes de la route, afin qu'ils desservent au moins l'ensemble des zones urbaines et les grands axes routiers</p>	<p>28) Oui/non. Si la réponse est oui, système de base de données sur les accidents utilisé et organismes responsables (indicateur qualitatif)</p> <p>29) Pays figurant dans la base de données Asie-Pacifique sur les accidents de la route</p> <p>30) Informations sur les règles relatives au port du casque et leur degré d'application (données d'enquêtes exprimées en pourcentage)</p> <p>31) Informations sur les règles relatives au port de la ceinture de sécurité et leur degré d'application (données d'enquêtes exprimées en pourcentage)</p> <p>32) Informations sur les règles relatives à l'alcool au volant et leur degré d'application (données provenant d'enquêtes et non de dossiers sur des procédures judiciaires)</p> <p>33) Oui/non. Si la réponse est oui, description des règles en vigueur, des types de test utilisés et des seuils d'alcoolémie au-delà desquels des poursuites peuvent être engagées</p> <p>34) Existence de textes législatifs ou réglementaires. Description des pratiques (données d'enquêtes) ou des mesures techniques en vigueur</p> <p>35) Kilomètres de route (par type) sur lesquels des secours d'urgence sont assurés</p> <p>36) Délai d'intervention moyen</p> <p>37) Nombre de centres de secours d'urgence par longueur de route (sauf dans les agglomérations)</p>
<p>Objectif 6: Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats</p> <p>a) Encourager et reconnaître les initiatives parrainées par le secteur privé</p> <p>b) Établir de nouveaux partenariats avec les ONG et renforcer ceux qui existent</p>	<p>38) Nombre d'initiatives importantes du secteur privé. Volume (financier) des engagements</p> <p>39) Nombre de partenariats public-privé importants dans le domaine de la sécurité routière. Volume (financier)</p> <p>40) Nombre d'initiatives importantes d'ONG. Volume (financier) des engagements</p>
<p>Objectif 7: Faire de la Route d'Asie un modèle de sécurité routière</p> <p>a) Réduire le nombre de décès sur la Route d'Asie en proportion du nombre d'accidents</p> <p>b) Ramener le nombre de collisions mortelles sur l'ensemble des tronçons de la Route d'Asie à moins de 100 par milliard de kilomètre-véhicule (chiffre «moyen» EuroRAP)</p> <p>c) Allouer davantage de ressources à la mise en œuvre de mesures de sécurité routière sur la Route d'Asie</p> <p>d) Procéder à des aménagements sur un tronçon de la Route d'Asie pour atténuer la gravité des dommages en cas de collision. Faire la démonstration des meilleures pratiques</p>	<p>41) Nombre total de décès et d'accidents sur la Route d'Asie dans chaque pays, par an</p> <p>42) Taux de collisions mortelles par milliard de kilomètre-véhicule sur la Route d'Asie et par an</p> <p>43) Ressources (financières et humaines) consacrées à des travaux d'aménagement destinés à améliorer la sécurité sur certains tronçons de la Route d'Asie</p> <p>44) Montant des subventions accordées par des sources internationales pour l'amélioration de la sécurité routière sur certains tronçons de la Route d'Asie</p> <p>45) Établissement d'un programme de notation de la sécurité routière à partir d'inspections sur le terrain (attribution d'étoiles sur le modèle de ce que fait EuroRAP)</p>