



Conseil économique et social

Distr. générale
19 septembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 3 h) de l'ordre du jour provisoire *

Les grandes questions en matière de transports

L'amélioration de la sécurité routière

Note du secrétariat

Résumé

La sécurité routière est un problème préoccupant pour le développement durable, étant donné son ampleur et son incidence négative importante sur l'économie, la santé publique et le bien-être général de la population, en particulier les groupes à faible revenu. On a enregistré environ 733 000 décès dus à des accidents de la route dans la région en 2013, soit plus de la moitié du total mondial, qui s'élève à 1,25 million. Des efforts redoublés sont nécessaires pour réaliser les cibles 3.6 (d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route) et 11.2 (d'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière) des objectifs de développement durable.

La présente note souligne les progrès accomplis et les initiatives prises récemment par les membres et membres associés de la région concernant l'amélioration de la sécurité routière, et passe en revue les causes principales des accidents de la route dans la région et les mesures susceptibles d'être appliquées pour remédier à ces causes, notamment les règles et réglementations à adopter pour faire face aux facteurs de risque essentiels tels que la vitesse et l'alcool au volant. Elle propose un ensemble mis à jour d'objectifs et de cibles régionaux qui définissent les domaines d'action prioritaire permettant aux membres et membres associés de la région d'adapter leurs efforts menés en vue d'améliorer la situation de la sécurité routière dans la région, avec l'appui des outils fournis par le secrétariat en matière de sécurité routière et de son programme de renforcement des capacités. Elle examine également brièvement la voie à suivre, y compris la création d'une organisation internationale de la sécurité routière.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

I. Introduction

1. De nombreux gouvernements de la région éprouvent des difficultés à faire en sorte que leurs programmes en matière de transport assurent la sécurité de ce secteur. La sécurité des transports, et la sécurité routière en particulier, est considérée comme une question hautement prioritaire du programme de développement international, en raison de son importance et de ses incidences sur la société et l'économie.

2. Dans la région Asie-Pacifique, les accidents de la circulation provoquent des décès à chaque minute. En moyenne, toutes les deux minutes, trois personnes meurent sur les routes de la région. Toutes les semaines, plus de 14 000 personnes y perdent la vie dans des accidents de la route, laissant derrière elles plus de 14 000 familles en difficulté, en raison de la perte de leurs proches et, dans bien des cas, de la perte de la capacité de générer des revenus. Des milliers de lits d'hôpital sont occupés par des victimes de la route. Les accidents de la circulation sont considérés comme une épidémie mondiale, qui a d'énormes répercussions négatives sur le plan économique et social.

II. Situation de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique

3. La présente section donne une vue d'ensemble des progrès réalisés dans la région dans le domaine de la sécurité routière, principalement à partir des données tirées de la base de données de l'Observatoire mondial de la santé¹ de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de son *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*².

A. Nombre de morts sur les routes

4. Le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* de l'OMS fait état de plus 733 000 morts sur les routes de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) en 2013. Ces chiffres représentent plus de 58 % du total mondial, soit 1,25 million de morts sur les routes pour la même année.

5. En raison de leur forte population, la Chine et l'Inde enregistrent, de loin, le nombre le plus élevé de morts sur les routes dans la région, à savoir 261 367 et 207 551 décès sur un an, respectivement. Ces deux pays totalisent près des deux tiers des accidents de la route mortels dans la région.

6. Depuis 2010, les membres et membres associés ont fait des progrès mitigés en matière de sécurité routière. Le tableau 1 présente une comparaison du nombre estimatif de décès sur les routes entre 2010 et 2013 dans la région. Il montre que le nombre de morts a globalement baissé, passant de 777 000 à 733 000, soit une baisse de 5,6 %. En tout, 23 pays membres sont parvenus à diminuer le nombre de morts sur les routes, parmi lesquels 18 ont obtenu de meilleurs résultats que la moyenne régionale.

¹ Organisation mondiale de la Santé, base de données de l'Observatoire mondial de la santé. Disponible à l'adresse: <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A989?lang=en>.

² Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en.

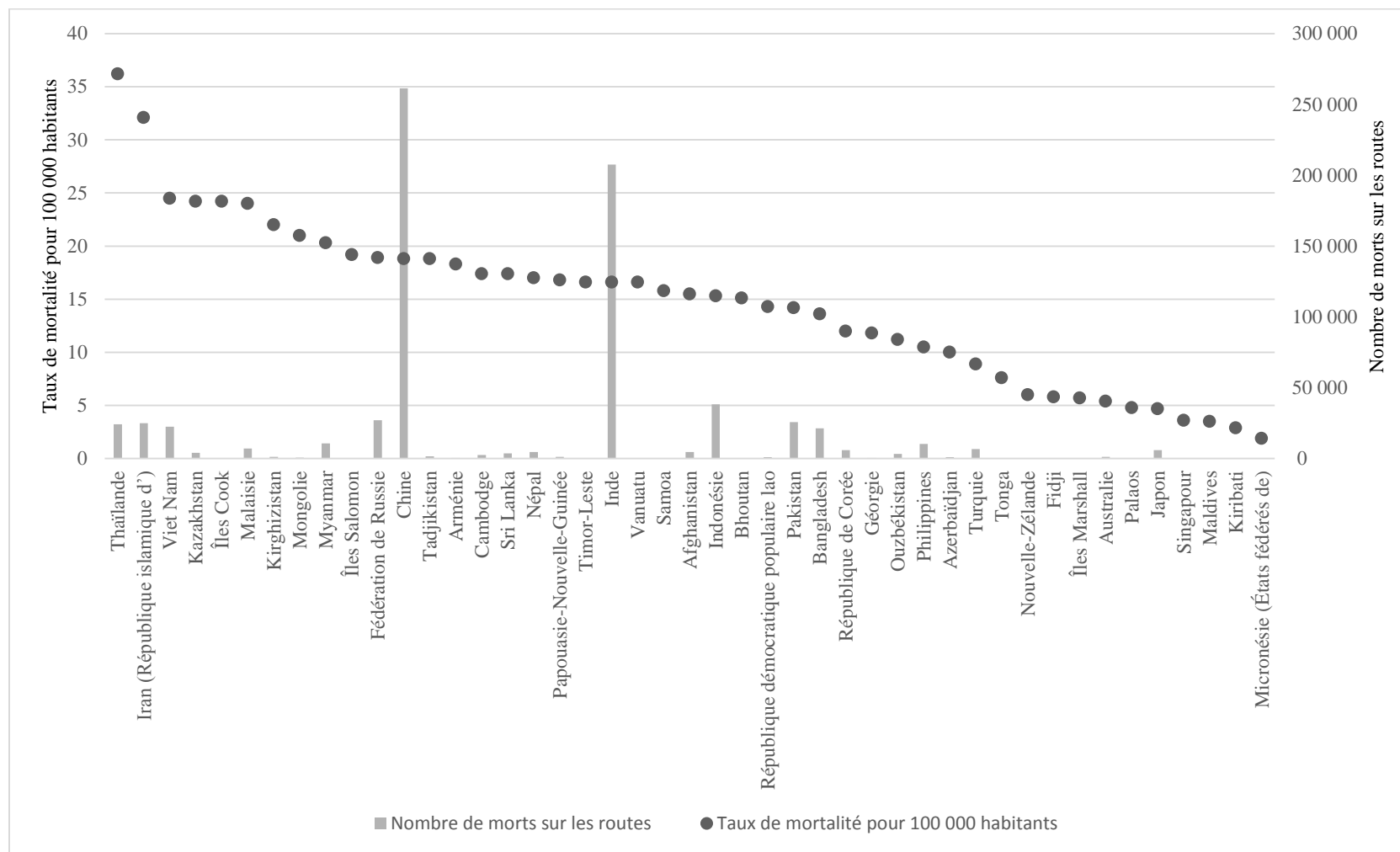
Tableau 1
**Évolution du nombre de décès imputables aux accidents de la route dans
 les pays de la CESAP entre 2010 et 2013**
 (En pourcentage)

<i>Pays dans lesquels les chiffres sont à la baisse</i>		<i>Pays dans lesquels les chiffres ne sont pas à la baisse</i>	
<i>Pays</i>	<i>Évolution</i>	<i>Pays</i>	<i>Évolution</i>
Palaos	-66,67	Micronésie	—
Kiribati	-50,00	(États fédérés de)	
Nouvelle-Zélande	-31,66	Samoa	—
Îles Marshall	-25,00	Malaisie	0,62
Géorgie	-24,96	Fédération de Russie	1,72
Singapour	-23,94	Viet Nam	3,55
Afghanistan	-23,76	Ouzbékistan	4,28
Turquie	-23,65	Vanuatu	7,69
République démocratique populaire lao	-23,30	Cambodge	8,39
Azerbaïdjan	-21,55	Kazakhstan	13,35
Pakistan	-14,44	Bhoutan	18,75
Timor-Leste	-14,16	Kirghizistan	19,37
République de Corée	-12,57	Mongolie	21,59
Inde	-10,16	Philippines	22,12
Japon	-9,87	Bangladesh	23,29
Indonésie	-9,79	Tadjikistan	24,04
Australie	-8,14	Sri Lanka	29,33
Thaïlande	-7,89	Tonga	33,33
Fidji	-5,56	Îles Salomon	36,71
Chine	-5,30	Papouasie-Nouvelle-Guinée	38,12
Arménie	-2,15	Myanmar	50,61
Népal	-1,55	Maldives	100,00
Iran (République islamique d')	-1,30	Îles Cook	150,00
Moyenne régionale		-5,60	

Source: calculs de la CESAP effectués à partir de données tirées du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013) et du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) de l'Organisation mondiale de la Santé.

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

Figure I
 Estimation du nombre d'accidents de la route mortels rapporté au taux de mortalité dans la région de la CESAP (2013)



Source: Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015)

8. Comme le montrent les données de l'OMS pour 2013, dans 14 pays, à savoir la Thaïlande, la République islamique d'Iran, le Viet Nam, le Kazakhstan, les Îles Cook, la Malaisie, le Kirghizistan, la Mongolie, le Myanmar, les Îles Salomon, la Fédération de Russie, la Chine, le Tadjikistan et l'Arménie, le taux de décès sur les routes était supérieur à la moyenne régionale. Toutefois, cinq de ces pays (la Thaïlande, la République islamique d'Iran, le Viet Nam, la Malaisie et la Chine) ont enregistré une baisse de la mortalité par rapport au niveau de 2010. Dans les neuf autres pays membres et membres associés, à savoir les Îles Cook, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Myanmar, les Îles Salomon, la Fédération de Russie, le Tadjikistan et l'Arménie, le taux de mortalité a augmenté au cours de la période considérée.

9. Le taux de mortalité attribuable aux accidents de la circulation est particulièrement élevé dans les pays émergents et les pays nouvellement industrialisés. Indépendamment du niveau de motorisation, l'augmentation du taux d'accidents de la route mortels rapporté à la population est également lié à une forte densité de véhicules (c'est-à-dire, le nombre de véhicules par kilomètre de route), ce qui montre le lien entre la sécurité routière et l'aménagement général des infrastructures.

Nombre de morts sur les routes de la Route d'Asie

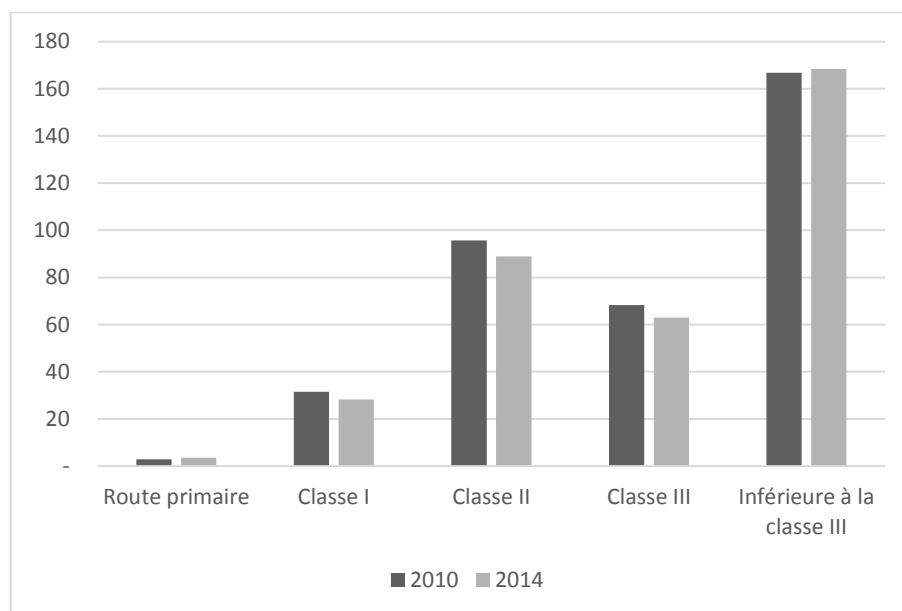
10. D'après les données figurant dans la base de données de la CESAP sur la Route d'Asie (voir figure II), les routes primaires de la Route d'Asie sont les plus sûres (3,57 accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètre) alors que les tronçons ne satisfaisant pas aux critères de la classe III sont les moins sûrs (168,48 accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètre). Il semble donc que la modernisation des routes, quelle que soit leur classe, notamment pour les mettre en conformité avec les normes minimales applicables à la classe III, permettrait sans doute de réduire le nombre de morts sur le réseau de la Route d'Asie. Le taux de mortalité moyen sur les tronçons de la Route d'Asie appartenant aux autres classes est de 28,28 décès par milliard de véhicules-kilomètre pour la classe I, de 88,88 décès par milliard de véhicules-kilomètre pour la classe II et de 62,96 décès par milliard de véhicules-kilomètre pour la classe III³. La mise à niveau des routes pour en faire des routes primaires à accès contrôlé ou en relever la classe se traduit par une diminution sensible du nombre de morts. Il est également possible d'améliorer considérablement la sécurité en mettant les routes ne répondant pas aux prescriptions de la classe III en conformité avec les normes minimales requises.

11. Les études montrent une forte corrélation entre la conception des infrastructures et la sécurité routière. Dans de nombreux pays, l'installation de glissières de sécurité pour séparer les voies de circulation en sens opposé et/ou les différents types de véhicules, l'application du principe de l'accès contrôlé, l'amélioration de la conception géométrique de la chaussée pour améliorer la

³ Voir Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, « Status of implementation of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network » (Bangkok, 2015). Disponible à l'adresse: [www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG\(6\)-1-English.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG(6)-1-English.pdf).

distance de visibilité dans les virages et l'amélioration des accotements sont des exemples d'aménagements infrastructurels qui ont contribué à réduire les accidents de la circulation et le nombre de morts sur les routes partout où ils ont été mis en place. Au plan international, l'expérience montre que les interventions sur l'infrastructure routière destinées à améliorer l'environnement de conduite peuvent être rentables et que les investissements financiers qui y sont associés sont amortis⁴ dans des délais raisonnables.

Figure II
Taux moyen d'accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètre par catégorie de routes de la Route d'Asie



Source: sur la base d'informations tirées de la base de données de la CESAP sur la Route d'Asie.

Note: Les taux d'accidents mortels pour 2014 sont basés sur le nombre d'accidents mortels recensés sur 32,18 % du territoire couvert par le réseau de la Route d'Asie (soit une distance de 41 580 km à travers 24 pays) à partir des données disponibles en juin 2015. Pour 2010, ces taux sont basés sur le nombre d'accidents mortels déclarés sur 24,1 % du territoire couvert par le réseau de la Route d'Asie (soit une distance de 34 370 km à travers 23 pays).

B. Le coût des accidents de la route

12. Sur le plan économique, les accidents de la route coûtent aux gouvernements des pays de la région de la CESAP jusqu'à 6 % de leur produit intérieur brut (PIB). Le tableau 2 illustre les pertes estimées de PIB imputables aux accidents de la route dans certains pays de la région. La République islamique d'Iran enregistre des pertes s'élevant à 6 % du PIB, soit le taux le plus élevé. Le Myanmar enregistre le taux de perte de PIB le moins important (1 %). En valeur monétaire, le coût économique des accidents de la circulation dans la

⁴ Ishtiaque Ahmed, « Road infrastructure and road safety », *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific: Designing Safer Roads*, n° 83 (Bangkok, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, 2013).

région de la CESAP s'échelonne, selon les estimations, entre 293 milliards et 527 milliards de dollars⁵.

Tableau 2
Estimation des pertes causées par les accidents de la route (pour 2013)

	<i>Pertes de PIB (en pourcentage)</i>	<i>PIB en 2013 aux prix courants (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Pertes (millions de dollars É.-U.)</i>
Arménie	1,0	10 439	104,39
Australie	2,1	1 528 761	32 103,98
Bangladesh	1,6	153 505	2 456,08
Cambodge	2,1	15 450	324,45
Fédération de Russie ^a	1,9	1 524 917	28 973,42
Inde	3,0	1 936 088	58 082,64
Indonésie ^a	2,9-3,0	755 094	22 652,82
Iran (République islamique d')	6,0	511 621	30 697,26
Japon	1,3	4 919 588	63 954,64
Malaisie	1,5	313 158	4 697,37
Myanmar	0,5	62 141	310,71
Népal	0,8	18 227	145,82
Nouvelle-Zélande	1,6	189 494	3 031,90
Philippines	2,6	272 067	7 073,74
République de Corée	1,0	1 305 605	13 056,05
République démocratique populaire lao	2,7	10 760	290,52
Thaïlande	3,0	420 167	12 605,01
Turquie ^a	1,1	731 144	8 042,58
Viet Nam	2,9	171 222	4 965,44
Total des pertes estimées			293 568,83

Sources: pourcentage de perte de PIB estimé à partir des données issues du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013) et du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) de l'Organisation mondiale de la Santé; les chiffres sur le PIB de 2010 et de 2013 ont été tirés de la base de données statistiques en ligne de la CESAP (consultée le 2 juin 2016); les estimations des pertes ont été faites sur la base de calculs du secrétariat.

^a Données datant de 2010.

⁵ Ces chiffres ont été obtenus en multipliant le pourcentage total estimé de pertes de PIB (2013) dans les 19 pays par le PIB de la région de la CESAP en 2013.

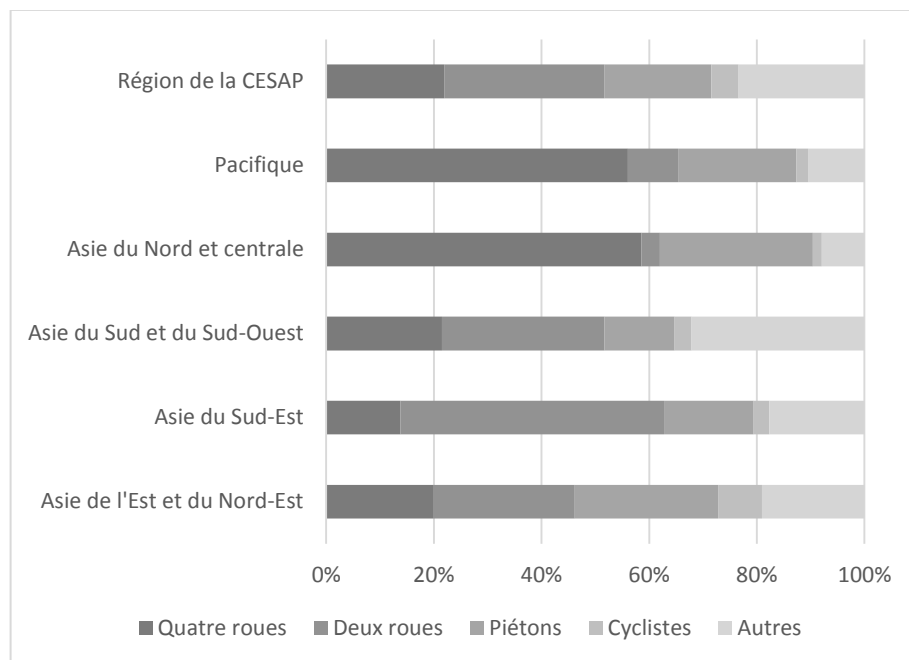
C. Usagers de la route vulnérables

13. À l'échelle mondiale, 47 % des accidents de la route mortels concernent les usagers de la route vulnérables, à savoir les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Dans la région de la CESAP, les décès d'usagers de la route vulnérables représentent près de 55 % du nombre total de morts sur les routes. Les usagers de véhicules motorisés à deux ou trois roues sont les principales victimes d'accidents mortels, soit près de 30 %. Les piétons et les cyclistes représentent une part moins élevée (19,94 % et 5,06 %, respectivement). La figure III illustre la répartition des chiffres de la mortalité sur les routes, par type d'usagers de la route, dans la région de la CESAP.

14. L'importance relative du problème de la sécurité des usagers de la route vulnérables varie d'une sous-région à l'autre. Près des deux tiers des décès sur les routes concernent des usagers vulnérables en Asie du Sud-Est (68,56 %) et en Asie de l'Est et du Nord-Est (61,11 %), les deux sous-régions où la mortalité des usagers vulnérables est la plus élevée. Dans la sous-région de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, les décès d'usagers vulnérables représentent un peu moins de 50% du nombre total de morts sur les routes. En Asie du Nord et centrale ainsi que dans le Pacifique, environ un tiers des victimes d'accidents de la route mortels sont des usagers de la route vulnérables.

15. La figure III présente la répartition des accidents mortels par type d'usagers de la route dans la région et dans les sous-régions, en illustrant les principales causes de risque dans chaque sous-région. La sous-région qui compte le taux le plus élevé de décès parmi les motocyclistes et les conducteurs de véhicules motorisés à trois roues et leurs passagers est l'Asie du Sud-Est, totalisant près de la moitié des décès. En deuxième position vient l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, tandis qu'en Asie du Nord et centrale ainsi que dans le Pacifique, plus de la moitié du total des accidents de la route mortels concernent des conducteurs de véhicules à quatre roues et leurs passagers.

Figure III
Répartition des décès sur la route par type d'usagers de la route dans la région et les sous-régions
 (En pourcentage)



Source: calculs de la CESAP sur la base d'informations tirées du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) de l'Organisation mondiale de la Santé.

16. Dans nombre de pays en développement, les piétons et les usagers de la route non motorisés sont très vulnérables aux accidents de la route en raison de la mauvaise qualité des infrastructures. D'après l'OMS, plus de 26 % des décès sur les routes dans les pays à bas revenu et à revenu intermédiaire touchent les piétons et les cyclistes⁶. Pour réduire les risques, les gouvernements doivent redoubler d'efforts pour tenir compte des piétons et des cyclistes dans la conception des infrastructures et la planification de l'aménagement du territoire.

D. Principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière

17. Variable d'un pays et d'une sous-région à l'autre, la répartition des accidents de la route mortels témoigne des nombreux problèmes qui se posent et de l'intensité des principaux facteurs de risque. L'identification des principaux risques aide à cibler les politiques et les mesures susceptibles de diminuer le nombre d'accidents de la circulation et, surtout, à décider de l'affectation des fonds de manière à obtenir les meilleurs résultats. En ce qui concerne la région de la CESAP, la vitesse, la conduite dangereuse et l'alcool

⁶ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015). Disponible à l'adresse: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en.

au volant figurent parmi les principales causes d'accidents de la route (voir tableau 3).

Tableau 3
Principale(s) cause(s) des accidents de la route dans les pays de la CESAP

<i>Pays</i>	<i>Cause(s) principale(s)</i>
Arménie	Infractions des conducteurs
Bhoutan	Vitesse, conduite en état d'ivresse et conduite dangereuse/conducteurs inexpérimentés
Brunéi Darussalam	Vitesse
Fédération de Russie	Infractions des conducteurs, vitesse
Géorgie	Vitesse
Inde	Faute commise par les conducteurs
Népal	Négligence des conducteurs
Pakistan	Conduite imprudente, somnolence au volant
République de Corée	Méconnaissance des règles de sécurité routière par les conducteurs/piétons
République démocratique populaire lao	Absence de permis de conduire, conduite en état d'ivresse
Sri Lanka	Manœuvres de doublement, vitesse (accidents mortels)
Tadjikistan	Vitesse
Thaïlande	Vitesse

Source: informations recueillies auprès des pays.

18. L'OMS a recensé cinq principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière: l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le défaut de port du casque, de port de la ceinture de sécurité, ainsi que le défaut d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Chacun de ces facteurs de risque est considéré comme un élément essentiel de toute législation nationale complète en matière de sécurité routière. Sur la base du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* et des informations recueillies auprès des pays, le tableau 4 présente une synthèse des législations nationales actuellement en vigueur qui couvre chacun de ces cinq facteurs de risque, pour les cinq sous-régions. La plupart des pays se sont dotés de législations pour s'attaquer aux questions de l'excès de vitesse, de l'alcool au volant, du port du casque et de la ceinture de sécurité, mais très peu ont adopté des lois spécifiques concernant

l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants⁷. Si le nombre de lois en la matière est encourageant, leur degré d'application varie énormément entre les pays de la région. De plus, dans de nombreux pays, cette législation n'est pas exhaustive et n'aborde pas tous les aspects des facteurs de risque. Ces questions sont décrites plus en détail ci-dessous.

Tableau 4
Nombre de pays dotés d'une législation nationale couvrant chaque facteur de risque, par sous-région

<i>Sous-région</i>	<i>Nombre de pays dotés de lois</i>							
	<i>relatives à la conduite en état d'ivresse</i>	<i>qui définissent la conduite en état d'ivresse sur la base du taux d'alcoolémie^a</i>	<i>relatives au port de la ceinture de sécurité</i>	<i>qui s'appliquent à tous les occupants du véhicule</i>	<i>qui fixent des limitations de vitesse nationales</i>	<i>relatives au port du casque</i>	<i>qui fixent des normes minimales applicables aux casques</i>	<i>relatives aux dispositifs de retenue pour enfants</i>
Asie de l'Est et du Nord-Est	5	5	5	5	5	5	4	2
Asie du Nord et centrale	8	3	8	7	8	8	0	3
Pacifique	11	7	5	4	9	9	6	3
Asie du Sud-Est	10	9	9	3	10	10	7	4
Asie du Sud et du Sud-Ouest	9	4	8	4	10	9	6	1
Total CESAP	43	28	35	23	42	41	23	13

Sources: calculs de la CESAP basés sur des données de l'Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015) et des informations obtenues auprès des pays.

^a Mesuré en grammes d'alcool par décilitre de sang.

1. Conduite en état d'ivresse

19. La conduite en état d'ivresse est une des principales causes de décès dans la région de la CESAP. Tel est le cas en particulier dans les pays du Pacifique, comme les Îles Marshall (100 %), les Palaos (100 %), la Papouasie-Nouvelle-Guinée (56 %), l'Australie (30 %) et les Tonga (25 %). Bien qu'elles enregistrent le taux le plus élevé de décès imputables à la conduite en état d'ivresse, les Îles Marshall n'ont pas adopté de loi visant à lutter contre l'alcool au volant. En ce qui concerne la sous-région de l'Asie du Sud-Est, l'alcool au volant est responsable d'un tiers des décès survenus sur les routes au Viet Nam (34 %), contre environ un quart en Thaïlande (25,8 %) et en Malaisie (23,3 %). Plus de 20 % des décès sur les routes de Mongolie sont

⁷ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013: soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013).

également imputables à la conduite en état d'ivresse, pourcentage qui est de 30 % en Azerbaïdjan.

20. La plupart des pays de la région se sont dotés de lois relatives à la conduite en état d'ivresse. Toutefois, toutes ne la définissent pas sur la base du taux d'alcoolémie dans le sang. Sur les 43 pays qui ont indiqué posséder des lois relatives à l'alcool au volant, seuls 28 définissent le taux d'alcoolémie.

21. Parmi les pays qui ont défini un taux d'alcoolémie maximal autorisé, l'Australie, le Bhoutan, les Fidji et la Nouvelle-Zélande l'ont fixé à zéro gramme par décilitre. Dans les autres pays, ce taux oscille entre 0,02 et 1 g/dl.

22. En plus de mettre en place le cadre législatif nécessaire, les pays renforcent l'application des lois concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool. Par exemple, le Bureau des transports routiers des Philippines a annoncé qu'à compter de mars 2015, 150 alcootests seraient introduits en application de la loi de 2013 sur la lutte contre les stupéfiants et l'alcool au volant (loi de la République n°10586)⁸. Depuis le 1^{er} octobre 2014, l'État de Victoria (Australie) applique une loi en vertu de laquelle les personnes ayant fait l'objet d'une annulation de permis pour conduite en état d'ivresse (y compris pour les véhicules à deux roues) sont tenues d'installer un éthylotest anti-démarrage pour une durée minimum de six mois dans tout véhicule qu'elles conduisent une fois la période de retrait de permis passée⁹. En 2012 et 2013, trois villes de Chine – Dalian, Suzhou et Jinhua – ont collaboré avec l'OMS, qui a évalué la législation en vigueur et fourni des conseils sur les éventuelles améliorations à apporter, la conception de campagnes de marketing social, l'organisation d'ateliers et la fourniture de l'équipement nécessaire aux forces de l'ordre locales pour améliorer les comportements s'agissant de la conduite en état d'ivresse et des excès de vitesse¹⁰.

2. Ceintures de sécurité

23. En tout, 35 pays de la région de la CESAP se sont dotés de législations nationales sur le port de la ceinture de sécurité et, pour 23 d'entre eux, la loi s'applique à tous les occupants du véhicule. Toutefois, même si ces lois existent dans la plupart des pays de la région de la CESAP, dans les faits, la proportion de personnes qui attachent leur ceinture peut varier. Ainsi, en Australie, au Japon et en Nouvelle-Zélande, le taux de port de la ceinture par tous les occupants est supérieur à 90 % dans la plupart des cas, à l'exception du Japon, où seuls 68,2 % des occupants assis à l'arrière attachent leur ceinture. S'agissant de la République islamique d'Iran, de la République de Corée et de la Fédération de Russie, bien que la loi sur le port de la ceinture s'applique à tous les occupants, le taux de port par les passagers à l'arrière est très faible (10 %, 19,4 % et 24 %, respectivement) par rapport à celui du passager avant et du conducteur (environ 70 à 92 %). Dans beaucoup de pays, moins de 50 % des conducteurs bouclent leur ceinture – à savoir en Chine (36,7 %), en Mongolie

⁸ Voir www.autoindustry.com/auto-industry-news/anti-drunk-driving-law-finally-take-effect-march-12-2015.html.

⁹ Voir www.tac.vic.gov.au/road-safety/tac-campaigns/tac-latest-campaigns.

¹⁰ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/china_2012.pdf.

(42,1 %), en Inde (26 %) et en Turquie (43,6 %) –, tandis que la Thaïlande, la Malaisie et les Philippines affichent des taux relativement plus élevés (58 %, 87,2 % et 79,7 % respectivement).

3. Limitations de vitesse

24. D'après le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les piétons et les cyclistes sont particulièrement exposés au risque de traumatismes dus à la vitesse excessive des véhicules. Une réduction de 5 % de la vitesse moyenne peut faire chuter le nombre d'accidents mortels dans une proportion pouvant aller jusqu'à 30 %. Les mesures de réduction de la vitesse, en particulier dans les zones urbaines présentant une forte concentration d'usagers de la route vulnérables, peuvent contribuer sensiblement à sauver des vies et à éviter les traumatismes.

25. La plupart des pays de la CESAP ont déjà fixé des limitations de vitesse nationales. Celles-ci varient fortement entre les pays de la région de la CESAP, en partie du fait de sa topographie, allant de 30 km à l'heure aux Maldives à 110 km à l'heure au Kazakhstan, au Pakistan et en Turquie. Les limitations de vitesse appropriées sont susceptibles de varier en fonction du type de routes et de leur état.

26. Même si la plupart des pays de la région de la CESAP ont imposé des limitations de vitesse nationales, leur mise en application générale est très variable. Sur une échelle de 1 à 10, la République populaire démocratique de Corée et le Turkménistan affichent le degré d'application le plus élevé (10). En moyenne, les pays de l'Asie du Sud-Est sont moins performants dans ce domaine que les sous-régions de l'Asie de l'Est et du Nord-Est et de l'Asie du Nord et centrale. En effet, la plupart des pays d'Asie du Sud-Est ont des degrés d'application allant de 5 à 6. L'application des lois relatives aux limitations de vitesse est particulièrement faible en Afghanistan (1), au Bangladesh (3), en Inde (3), à Kiribati (3), en Mongolie (2), en Papouasie-Nouvelle-Guinée (2) et en Thaïlande (3).

27. Certains pays ont récemment pris des initiatives tendant à mieux faire respecter ces lois. Par exemple, la police routière de Singapour a installé 20 nouveaux radars routiers numériques en 2015¹¹. Afin de réduire le nombre de traumatismes et de décès liés aux excès de vitesse, le Gouvernement turc a lancé en 2013 une campagne de prévention ayant pour slogan « Pensez aux conséquences, ralentissez », qui a été diffusée sous forme d'annonces télévisuelles, de messages radio et de panneaux (affichés en intérieur et en extérieur), y compris sur les autobus¹². Des campagnes de sensibilisation similaires ont été lancées en Australie et en Nouvelle-Zélande. Dans le cadre de la campagne télévisuelle « Post-It Notes » lancée en Australie occidentale, une annonce visant à sensibiliser les personnes de 17 à 39 ans au respect des limitations de vitesse a été diffusée en 2012. La vidéo met en scène plusieurs

¹¹ Voir www.police.gov.sg/news-and-publications/media-releases/20150226_traff_digital_spped_enforcement_camera_system.

¹² Voir http://who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/turkey/turkey_press_release_sm_campaign.pdf.

personnes qui collent des Post-it sur leur tableau de bord afin de se souvenir de ne pas commettre d'excès de vitesse¹³. L'Organisme néo-zélandais chargé des questions de transport a produit une campagne de sécurité routière (intitulée « Erreurs ») s'adressant à ceux qui commettent des excès de vitesse. On y voit deux voitures lancées à grande vitesse sur le point d'entrer en collision. À cet instant, l'image se fige, les deux conducteurs sortent de leur véhicule et discutent de leur comportement à l'instant précédant la collision¹⁴.

4. Port du casque

28. La question du port du casque se pose de manière particulièrement aigüe dans les sous-régions de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et de l'Asie du Sud-Est, où les accidents impliquant des véhicules à deux ou trois roues représentent 30 à 50 % du nombre total de décès sur les routes. En tout, 42 pays de la région de la CESAP ont légiféré sur le port du casque.

29. Toutefois, le taux de port du casque varie entre 6,6 % et 99 % d'un pays à l'autre. Ainsi, les Tonga, les Îles Marshall, la Malaisie et le Viet Nam sont parmi les pays affichant le meilleur taux de port du casque, aussi bien pour les conducteurs que pour les passagers. Dans les zones urbaines, le taux de port du casque est bien souvent plus élevé que dans les zones rurales, ce qui tient probablement aux mesures de lutte contre les infractions. Les motocyclistes sont beaucoup plus nombreux à porter le casque que leurs passagers: en Thaïlande, des études ont montré que seuls 12 % des passagers portent un casque dans les zones rurales, contre 83 % des conducteurs dans les zones urbaines¹⁵.

30. Autre grand problème, dans la région de la CESAP, seuls 23 pays ont fixé des normes de qualité minimales pour les casques. En Asie du Nord et centrale, aucun pays n'exige que les casques répondent à de quelconques normes de qualité. Il s'agit d'une question importante, puisque le port d'un casque de bonne qualité peut réduire de 40 % le risque de décès dans un accident de la route et le risque de lésions graves de plus de 70 %¹⁶. Un casque de mauvaise qualité protège sans doute les passagers et les conducteurs de la police, mais il ne les protégera pas de la mort ni des traumatismes.

5. Dispositifs de retenue pour enfants

31. Parmi les cinq principaux facteurs de risque sur les routes, le défaut d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants fait l'objet de moins d'attention dans la région. Seuls 13 pays de la région ont légiféré sur la question. Si ces dispositifs sont peu répandus dans la région, ils n'en sont pas

¹³ Voir www.youtube.com/watch?v=ya8dX_fE3aE.

¹⁴ Voir: www.drive.com.au/motor-news/new-zealands-hardhitting-road-safety-ad-20140109-30jh9.html.

¹⁵ Kunnawee Kanitpong, Thailand Accident Research Center/Asian Institute of Technology/ThaiRoads Foundation, « Thailand road accident situation ». Présentation disponible à l'adresse: <http://mai.doh.go.th/DocLib13/PIARC%20Road%20Safety%20Manual%20Workshop%202015/Thailand%20Road%20Accident%20Situation.pdf>.

¹⁶ Voir: www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html.

moins importants. Compte tenu de la différence de taille et de poids des enfants, les dispositifs de retenue pour enfants sont nécessaires pour protéger les nourrissons et les jeunes enfants de lésions en cas d'accident.

III. Difficultés rencontrées dans l'amélioration de la sécurité routière dans la région Asie-Pacifique

32. De nombreux pays membres de la CESAP ont pris des mesures résolues pour faire baisser le nombre de morts et de personnes grièvement blessées dans des accidents de la route, mais la sécurité routière reste encore une question particulièrement pressante dans toute la région Asie-Pacifique ainsi que dans le reste du monde.

A. Atteindre l'objectif mondial

33. Depuis 2003, l'Assemblée générale a adopté sept résolutions appelant à renforcer la coopération internationale et l'action nationale multisectorielle en vue d'améliorer la sécurité routière. Dans sa résolution 64/255 en date du 2 mars 2010 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial.

34. Dans sa dernière résolution sur le sujet – la résolution 70/260 en date du 15 avril 2016 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale –, l'Assemblée générale a constaté avec préoccupation que, malgré la stabilisation de la mortalité routière enregistrée depuis 2013, les accidents de la circulation demeurent à un niveau inacceptable et constituent la principale cause de décès et de traumatismes à l'échelle mondiale. Elle invite les États membres et la communauté internationale à intensifier leur collaboration à l'échelle nationale et internationale afin d'atteindre les cibles ambitieuses ayant trait à la sécurité routière définies dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030¹⁷.

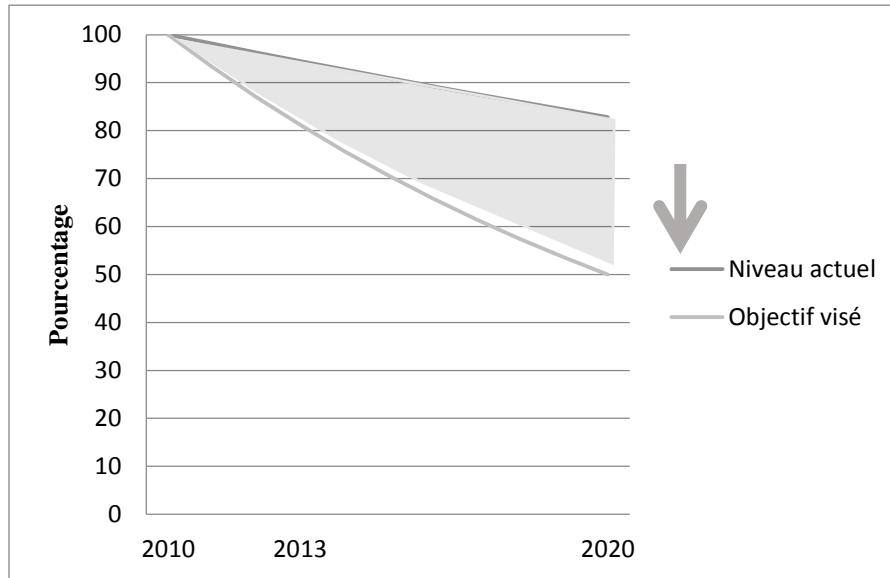
35. La sécurité routière est traitée dans l'objectif de développement durable numéro 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge) sous la cible 3.6 (d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route), ainsi que dans l'objectif 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables) sous la cible 11.2 (visant à assurer l'accès, d'ici à 2030, de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées).

¹⁷ Résolution 70/1 de l'Assemblée générale.

36. Depuis 2004, année à laquelle l'Assemblée générale, dans sa résolution 58/289 en date du 14 avril 2004 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, a invité l'Organisation mondiale de la Santé, agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, le secrétariat a apporté son soutien aux activités ci-après: activités destinées à sensibiliser le public et à faire évoluer les comportements, travaux analytiques, partage des meilleures pratiques, suivi de l'évolution de la situation, ainsi que réunions et ateliers d'experts. À la faveur de la collaboration interinstitutions, le secrétariat a coopéré avec un vaste éventail de partenaires, notamment les pays membres concernés, l'OMS et d'autres organismes du système des Nations Unies, la Banque asiatique de développement, le Partenariat mondial pour la sécurité routière, l'Union internationale des transports routiers, la Fédération routière internationale, l'Association mondiale de la route et, plus récemment, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, aux fins de l'amélioration de la sécurité routière.

37. Entre 2010 et 2013, la région de la CESAP est parvenue à réduire la mortalité sur les routes de 1,9 % par an en moyenne, mais ceci est loin d'être suffisant pour nous permettre d'atteindre la cible 3.6 de l'objectif correspondant. Au rythme actuel, la région parviendra à une réduction de moins de 20 % d'ici à 2020 (voir figure IV). Les difficultés seront d'autant plus grandes compte tenu du taux de motorisation de la région, qui a progressé en moyenne de 7,2 % par an entre 2010 et 2013.

Figure IV
Estimation de la diminution des accidents de la circulation mortels, entre 2010 et 2020



Source: Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

38. La diminution de moitié à l'échelle régionale du nombre de décès et de traumatismes consécutifs aux accidents de la route exige d'adopter une approche diversifiée. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 dresse une liste de mesures et d'activités, centrées sur cinq volets, devant être mises en œuvre au niveau national en vue d'améliorer la sécurité routière. S'il est vrai que ce Plan mondial contient des lignes directrices détaillées, l'application des mesures recommandées au titre des volets 1 (gestion de la sécurité routière), 2 (sécurité des routes et mobilité), 3 (sécurité des véhicules) et 4 (sécurité des usagers de la route) serait grandement facilitée par l'existence d'une organisation intergouvernementale qui édicterait des normes et des règles, veillerait à la sécurité routière et promouvrait le développement durable du secteur routier au moyen de politiques coordonnées et de cadres réglementaires.

39. Bien que la circulation routière soit la première cause de pertes en vies humaines dans le monde, ainsi que la principale source d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de combustibles fossiles, il n'existe pas d'organisme intergouvernemental chargé de coordonner et de superviser ce secteur, comme il en existe pour d'autres modes de transport, par exemple, l'Organisation maritime internationale (pour les transports maritimes), l'Organisation de l'aviation civile internationale (pour les transports aériens), ainsi que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (pour le transport ferroviaire).

40. Les organisations non gouvernementales travaillant dans le domaine du transport routier – telles que l'Association mondiale de la route, la Fédération routière internationale et l'Union internationale des transports routiers – jouent un rôle très important en défendant les intérêts du transport routier, en promouvant l'autoréglementation du secteur, en favorisant le partage des données d'expérience et en fournissant des services à leurs membres. Il n'en reste pas moins qu'une plateforme intergouvernementale mondiale qui élaborerait des normes, établirait des systèmes unifiés et fournirait des cadres réglementaires ainsi qu'une assistance technique, améliorerait l'efficacité, la sécurité, la sûreté et le bilan environnemental du secteur routier.

41. L'idée de la création d'une organisation intergouvernementale internationale de la sécurité routière a été débattue à l'occasion de la Réunion régionale sur le renouvellement des objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique, tenue à Séoul les 28 et 29 juillet 2016. La plupart des participants étaient globalement favorables à cette initiative visant à contribuer à améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et le bilan environnemental du secteur du transport routier. Dans le domaine de la sécurité routière, une organisation de cette nature, en tant qu'organisation intergouvernementale technique, viendrait compléter l'action de l'OMS et d'autres organisations existantes en matière d'amélioration de la sécurité routière dans le monde et de réalisation des objectifs de développement durable.

B. Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière

42. La question de la sécurité routière a fait l'objet d'une grande attention de la part des responsables politiques dans la région de la CESAP. Pour susciter une vaste prise de conscience et un engagement solide dans ce domaine, la Conférence ministérielle sur les transports, organisée à Busan (République de Corée) du 6 au 11 novembre 2006, a adopté la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/63/13, chap. IV). Cette Déclaration ministérielle avait notamment pour objectif de sauver 600 000 vies et de prévenir un nombre proportionnel de traumatismes sur les routes de l'Asie et du Pacifique au cours de la période 2007-2015, et invitait les membres et membres associés de la Commission à promouvoir la sécurité routière dans les domaines suivants:

- a) Faire de la sécurité routière une priorité dans l'élaboration des politiques;
- b) Rendre les routes plus sûres pour les usagers vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées, les piétons, les utilisateurs de véhicules non motorisés, les motocyclistes et les personnes handicapées;
- c) Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des accidents (construire des routes « pardonnant » les erreurs éventuelles des usagers);
- d) Assurer une meilleure sécurité des véhicules et encourager une publicité responsable de la part des constructeurs;
- e) Améliorer, aux niveaux national et régional, les systèmes de sécurité routière et la gestion et l'application des règles de sécurité routière;

- f) Améliorer la coopération et encourager les partenariats;
- g) Faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de la sécurité routière;
- h) Sensibiliser efficacement aux questions de sécurité routière le public, les jeunes et les automobilistes.

43. Conformément à la Déclaration ministérielle, les objectifs, cibles et indicateurs en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique ont été mis au point dans le cadre d'une série de réunions d'experts consacrées à l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie en 2007 et 2008.

44. La période couverte par les objectifs régionaux inscrits dans la Déclaration ministérielle s'est achevée en 2015. Toutefois, la question de la sécurité routière n'a pas encore été résolue; aussi, à la lumière du mandat relatif à la sécurité routière mondiale défini dans la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, il convient de renouveler l'engagement régional à l'égard des objectifs, cibles et indicateurs y relatifs.

45. En 2015, l'Assemblée générale a adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030, dont les objectifs de développement durable numéros 3 et 11 mettent l'accent sur la sécurité routière. L'année 2015 a marqué le point de mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, mais il reste urgent de poursuivre l'action dans ce domaine et de mobiliser des fonds et des ressources pour améliorer la situation.

46. La deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue à Brasilia en novembre 2015, a défini la voie à suivre dans ce domaine en conciliant, dans la Déclaration de Brasilia¹⁸, la Décennie d'action et les objectifs de développement durable.

47. Le dispositif de la Déclaration de Brasilia comporte 30 paragraphes qui préconisent des mesures dans les domaines suivants, chacun se rapportant à un volet du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020:

- a) Renforcer la gestion de la sécurité routière et améliorer la législation et l'application des lois (volet 1: gestion de la sécurité routière);
- b) Promouvoir la sécurité des routes et l'utilisation de modes de transport durables (volet 2: sécurité des routes et mobilité, élargi pour y inclure la durabilité);
- c) Protéger les usagers de la route vulnérables (volet 4: sécurité des usagers de la route, avec un accent accru sur les usagers de la route vulnérables);
- d) Développer et promouvoir l'utilisation de véhicules plus sûrs (volet 3: sécurité des véhicules);

¹⁸ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf?ua=1.

e) Sensibiliser davantage les usagers de la route et renforcer leurs capacités (volet 4: sécurité des usagers de la route);

f) Accroître la capacité de réponse après un accident et les services de réadaptation (volet 5: soins post-accident);

g) Renforcer la coopération et la coordination au profit de la sécurité routière mondiale (activités internationales englobant tous les volets).

48. Sur la base d'une comparaison des mesures recommandées dans la Déclaration de Brasilia, dans le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et dans les objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière adoptés précédemment, et compte tenu des données disponibles, la Réunion régionale sur le renouvellement des objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (Séoul, 28 et 29 juillet 2016) et la Réunion régionale sur les préparatifs de la Conférence ministérielle sur les transports (Bangkok, 10 et 11 août 2016) ont recommandé que les objectifs, cibles et indicateurs régionaux renouvelés relatifs à la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique pour 2016-2020 (tableau 5) soient examinés à la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports. Ces objectifs, cibles et indicateurs serviront de lignes directrices pour l'élaboration et l'exécution des politiques ainsi que d'outils d'évaluation pour déterminer les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière aux niveaux national et régional.

Tableau 5
Objectifs, cibles et indicateurs régionaux renouvelés en matière de sécurité routière

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
But général: réduire de 50 % le nombre des décès et des traumatismes graves sur les routes d'Asie et du Pacifique pendant la période 2011-2020.			
a)	Réduire les taux de décès de 50 % entre 2011 et 2020.	1)	Nombre d'accidents de la route mortels (et taux de décès pour 100 000 habitants) ^a .
b)	Réduire les taux de traumatismes graves dus aux accidents de la route de 50 % de 2011 à 2020.	2)	Nombre de victimes d'accidents de la route gravement blessées (et taux de traumatismes pour 100 000 habitants).
Objectif 1: Faire de la sécurité routière une priorité politique			
a)	Élaborer une politique/stratégie de sécurité routière, désigner un organisme directeur et exécuter un plan d'action.	3)	Informations sur la politique, la stratégie et le plan d'action relatifs à la sécurité routière existants à l'échelon national et leur mise en œuvre ^a .
		4)	Nom de l'organisme directeur désigné chargé de la sécurité routière ^a . Description des responsabilités des organismes publics locaux, régionaux et nationaux, y compris du mécanisme de coordination connexe au niveau national.
		5)	Rapports nationaux sur la sécurité routière ou rapports d'évaluation des effets des programmes publics.
b)	Mobiliser des ressources financières et humaines suffisantes pour l'amélioration de la sécurité routière.	6)	Informations sur le montant des financements et le nombre de personnels qualifiés affectés aux projets et programmes de sécurité routière (de sources publiques, privées et des donateurs) et à la recherche-développement pour créer un environnement routier plus sécurisé.
Objectif 2: Rendre les routes plus sûres pour les usagers de la route vulnérables: enfants, personnes âgées, piétons, utilisateurs de véhicules non motorisés, motocyclistes et personnes handicapés			
a)	Réduire d'un tiers le taux de décès de piétons sur les routes.	7)	Nombre de décès de piétons ^a .

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
b) Accroître le nombre de passages piétons sûrs (passages souterrains, passerelles ou feux de signalisation, par exemple).	8) Nombre de nouveaux passages piétons sûrs ou d'aménagements en cours ou en projet.
c) Faire en sorte que le port du casque devienne la règle et imposer des normes minimales de qualité pour les casques, afin de réduire le taux de décès de motocyclistes d'un tiers (ou de l'abaisser en dessous du taux moyen dans la région de la CESAP).	9) Nombre de décès de motocyclistes et taux de décès de motocyclistes pour 100 000 habitants ^a . 10) Textes législatifs ou réglementaires existants sur le port obligatoire du casque spécifiant des normes de qualité minimales pour les casques. Informations sur le port du casque (pourcentage) ^a .
d) Appliquer des mesures de sécurité minimales pour les enfants afin de réduire d'un tiers le taux de décès d'enfants.	11) Nombre de décès d'enfants dans des accidents de la route. 12) Textes législatifs ou réglementaires existants prévoyant des mesures de sécurité pour les enfants dans les voitures (dispositifs de retenue) et sur les motocycles (casques pour enfants) ^a . 13) Utilisation des dispositifs de retenue et des casques pour enfant (pourcentage) ^a .
e) Donner à tous les écoliers des notions fondamentales de sécurité routière.	14) Programmes d'éducation sur la sécurité routière, existants ou prévus, dans le système scolaire, niveau auquel ils commencent et portée des programmes.
f) Veiller à ce que les personnes âgées et les personnes handicapées aient accès à des transports sûrs.	15) Informations sur l'accès à des transports sûrs pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Objectif 3: Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes « intuitives » et routes « pardonnant les erreurs éventuelles des usagers »)	
a) Prévoir des audits de sécurité à tous les stades de la construction des routes dès la conception, effectuer des inspections de la sécurité des routes, effectuer les travaux d'amélioration nécessaires et procéder à des aménagements aux endroits dangereux.	16) Nombre d'audits de sécurité routière effectués lors de la conception de routes, la construction de nouvelles routes et à l'occasion de travaux d'aménagement importants, et informations à leur sujet ^a .
	17) Nombre de programmes d'aménagement routier destinés à tenir compte du risque d'erreur humaine (suppression des points noirs, élimination d'obstacles situés au bord des routes ou aménagement de dispositifs de protection par exemple).
b) Accroître l'espace routier séparé/sûr destiné aux piétons et aux cyclistes dans les zones urbaines et périurbaines (s'il y a l'espace nécessaire).	18) Longueur des trottoirs et des pistes cyclables existants, exprimée en kilomètres pour 100 000 habitants ou pour 10 000 km de route (sur les routes et dans les agglomérations). Programme de construction de trottoirs et de pistes cyclables.
Objectif 4: Rendre les véhicules plus sûrs et encourager une publicité automobile responsable	
a) Rendre le contrôle périodique des véhicules routiers obligatoire et faire respecter les règles à ce sujet (en commençant par les zones urbaines).	19) Existence de textes législatifs ou réglementaires sur l'inspection des véhicules, la fréquence de l'inspection (annuelle), le nombre d'installations d'inspection des véhicules et d'organisations responsables des inspections.
b) Veiller à ce que les normes de sécurité des nouveaux véhicules soient conformes aux normes internationales.	20) Dispositions législatives et réglementaires spécifiant les normes de sécurité des véhicules et leur application.

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Objectif 5: Améliorer aux niveaux national et régional les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles pertinentes	
a) Ratification et mise en œuvre des instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou adhésion à ces derniers.	21) Informations sur l'adhésion aux instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou sur leur ratification ^a .
b) Mettre en place une base de données nationale (informatisée), ainsi qu'un dispositif de signalement mobile si possible, permettant de fournir des informations sur les accidents.	22) Informations concernant la base de données intégrée sur la sécurité routière mise en place et sur les organisations responsables.
	23) Existence de définitions des notions de « nombre de morts sur les routes » et de « traumatismes graves » utilisées à des fins de collecte de données et indications précisant si ces définitions sont basées sur les celles retenues au niveau international.
c) Viser à assurer la sécurité routière au stade de planification du réseau routier.	24) Informations concernant la prise en compte de la sécurité routière au stade de planification du réseau routier.
d) Adoption de lois et réglementations relatives au port obligatoire du casque et de la ceinture de sécurité, à la conduite en état d'ivresse, à l'utilisation du téléphone portable et aux limitations de vitesse.	25) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs au port du casque et sur leur respect (comprenant des pourcentages) ^a .
	26) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des téléphones portables, ainsi que sur le respect de ces textes (comprenant des pourcentages) ^a .
	27) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'alcool au volant et aux limitations de vitesse, ainsi que sur le respect de ces textes ^a .

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
e)	Permettre l'action pénale sur la base d'un contrôle positif de l'alcoolémie (alcootest et/ou tests comportementaux).	28)	Informations sur les règles en vigueur et les types de test utilisés pour le contrôle de l'alcoolémie, ainsi que sur les seuils d'alcoolémie fixés et autorisant des poursuites pénales ^a .
f)	Généraliser l'allumage permanent des feux avant pour les motocyclistes.	29)	Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'allumage des feux avant des motocycles en mouvement.
g)	Accroître la réactivité des services d'urgence après un accident et améliorer les capacités des systèmes de santé et autres pour leur permettre de fournir des soins d'urgence appropriés et des services de réadaptation rapides pour les victimes d'accident.	30)	Informations sur la mise en place d'un numéro national unique pouvant être utilisé en cas d'urgence, notamment en cas d'accident de la route ^a .
		31)	Informations sur les services de réadaptation.
h)	Appliquer les nouvelles technologies à la gestion de la circulation et aux systèmes de transport intelligents, y compris les systèmes de navigation, pour limiter les risques de collisions et maximiser l'efficacité des interventions.	32)	Informations sur l'utilisation de systèmes de transport intelligents aux fins de l'amélioration de la sécurité routière.

Objectif 6: Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats

a)	Encourager et reconnaître les initiatives parrainées par le secteur privé.	33)	Nombre de grands partenariats dans le domaine de la sécurité routière, financement (secteur privé et initiatives public-privé).
b)	Établir de nouveaux partenariats avec les organisations non gouvernementales et renforcer ceux qui existent.	34)	Nombre de grands partenariats avec des organisations non gouvernementales, portée et financement.

Objectif 7: Faire du réseau de la Route d'Asie un modèle de sécurité routière

a)	Réduire le nombre total de décès et d'accidents sur le réseau de la Route d'Asie.	35)	Nombre total de décès et d'accidents sur le réseau de la Route d'Asie dans chaque pays, par an ^a .
b)	Réduire le nombre de décès sur l'ensemble des tronçons du réseau de la Route d'Asie à moins de 100 morts par milliard de véhicules-kilomètre.	36)	Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètre pour chaque tronçon du réseau de la Route d'Asie, par an ^a .

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
c)	Consacrer davantage de ressources aux mesures liées à la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie.	37)	Montant des ressources procurées par les gouvernements et les donateurs pour les travaux d'amélioration de la sécurité routière sur les tronçons de la Route d'Asie.
d)	Procéder à des aménagements sur des tronçons de la Route d'Asie pour atténuer la gravité des dommages en cas d'accident; faire la démonstration des meilleures pratiques.	38)	Informations sur un programme d'évaluation et de notation de la sécurité routière pour le réseau de la Route d'Asie.
Objectif 8: Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace en matière de sécurité routière			
a)	Exécuter des campagnes de sensibilisation et des programmes de formation ciblés.	39)	Informations sur le nombre de campagnes de sensibilisation et de programmes de formation sur la sécurité routière organisés dans les pays.
b)	Adoption de politiques visant à réduire le nombre d'accidents liés à une activité professionnelle.	40)	Informations sur les politiques visant à réglementer et améliorer les conditions de travail des conducteurs professionnels.

Source: Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

^a Données partiellement ou intégralement disponibles dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, la base de données sur la Route d'Asie ou les documents des Nations Unies.

IV. Questions à examiner

49. Les gouvernements souhaiteront peut-être envisager d'adopter les objectifs, cibles et indicateurs de la CESAP en matière de sécurité routière pour 2016-2020, qui permettront de mettre en place des activités plus ciblées dans la région. Le tableau 5 pourrait servir de base à des consultations plus poussées sur cette question entre les membres et les membres associés.

50. Les gouvernements sont invités à donner des orientations supplémentaires sur les éléments ci-après qu'il est suggéré d'inclure dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Objectif immédiat: Aider les pays de la région à améliorer la situation de la sécurité routière et à respecter les engagements pris au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable numéros 3 et 11.

Produits

1. Étude sur les mesures permettant d'améliorer la sécurité routière, notamment concernant les règles et réglementations portant sur les principaux facteurs de risque (par exemple les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse);
2. Étude sur les normes techniques permettant d'améliorer la sécurité routière;
3. Rapport sur les progrès accomplis quant à l'amélioration de la sécurité routière dans la région;
4. Outil/manuel pratique sur la sécurité routière visant à améliorer la sécurité routière à l'échelon national;
5. Atelier/séminaire/réunion/service consultatif destinés à aider les pays membres à améliorer la sécurité routière.

Indicateurs de réussite

1. Mesures prises par les États membres pour mettre en œuvre des politiques et des programmes relatifs à la sécurité routière, conformément aux buts énoncés dans la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et aux cibles relatives à la sécurité routière se rapportant aux objectifs de développement durable numéros 3 et 11.
 2. Mesures prises par les États membres pour améliorer les règles et réglementations en matière de sécurité routière qui portent sur les principaux facteurs de risque.
 3. Diffusion, dans le cadre de réunions et sur le site Web de la CESAP, d'études sur la sécurité routière et d'un outil ou d'un manuel pratique concernant son amélioration dans les pays.
-