



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité de la gestion de la mondialisation

Quatrième session, Partie I
12-14 septembre 2007
Bangkok

**QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS ET LE TOURISME: AMÉLIORER
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE LE LONG DE LA ROUTE D'ASIE***

(Point 6 c) de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

Beaucoup de progrès ont été accomplis dans le développement du réseau de la Route d'Asie. Environ 170 milliards de dollars ont été investis pour la seule année dernière dans les routes d'Asie, dont plus de 20 milliards dans le réseau de la Route d'Asie. Malheureusement, de toutes les régions du monde c'est en Asie que la sécurité routière laisse le plus à désirer. L'an dernier, plus de 500 000 personnes ont été tuées et entre 20 et 30 millions blessées dans des accidents de la route, ce qui représente un coût économique de 100 milliards de dollars. Si la plupart des tronçons des 140 000 km de la Route d'Asie sont plus sûrs que les autres routes de la région, l'insécurité sur certains d'entre eux suscite l'inquiétude: ainsi plus de 19 000 personnes y ont trouvé la mort l'an passé dans plus de 125 000 collisions.

Les décideurs de la région ont reconnu qu'il fallait améliorer d'urgence la sécurité routière. Les parties à l'*Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie* se sont engagées formellement «à accorder toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière» et la *Déclaration ministérielle de la CESAP sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie dans le Pacifique* compte parmi ses objectifs celui 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 invite les membres et membres associés de la Commission «à faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de la sécurité routière ».

Répondant à ces appels, le secrétariat a organisé à Bangkok, les 21 et 22 juin 2007, une *réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie* qui a rassemblé des spécialistes des administrations routières et d'autres organisations responsables de la sécurité routière représentant 31 pays membres de la CESAP. La présente note rend compte, aux fins d'examen par le Comité, des résultats de cette réunion, notamment pour ce qui concerne les buts et objectifs de sécurité routière, les financements et l'évaluation des routes. La principale constatation est que l'amélioration de la sécurité routière est économiquement rationnelle. Ainsi, la réalisation de l'objectif général de la Déclaration ministérielle citée plus haut permettrait à la région d'économiser quelque 15 milliards de dollars par an.

Le présent document a pour objectifs concrets a) de présenter un tableau d'ensemble de l'état de la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie; b) de décrire brièvement les améliorations apportées par les pays pour remédier à la situation; c) de discuter des moyens de se procurer des ressources et de les affecter au mieux à la sécurité routière; et d) de rendre compte des résultats de la réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie organisée par la CESAP.

* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition en raison de sa présentation tardive.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. INTRODUCTION	1
II. ÉTAT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE RÉSEAU DE LA ROUTE D'ASIE.....	2
III. ENGAGEMENT DES RESPONSABLES DE HAUT NIVEAU POUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE D'ASIE	7
IV. EXPÉRIENCE DES PAYS	8
V. DES OBJECTIFS RÉGIONAUX AUX PLANS NATIONAUX, FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET ÉVALUATION DES ROUTES	14
A. Objectifs, cibles et indicateurs de sécurité routière de la CESAP (2007-2015)	14
B. Financement d'infrastructures routières plus sûres.....	17
C. Le Programme international d'évaluation des routes et le programme suédois Vision Zero.....	21
VI. QUESTIONS À EXAMINER.....	23

I. INTRODUCTION

1. Le présent document a pour objectifs: a) de présenter un tableau d'ensemble de l'état de la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie; b) de décrire brièvement les améliorations apportées par les pays pour remédier à la situation; c) de discuter des moyens de se procurer des ressources et de les affecter au mieux à la sécurité routière; et d) de rendre compte des résultats de la réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie organisée par la CESAP. Bien qu'il ne porte que sur le réseau de la Route d'Asie, il aborde le cas échéant des problèmes se posant au niveau des pays.

2. Les décideurs de la région ont reconnu qu'il fallait améliorer d'urgence la sécurité routière. Les parties à l'*Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie* se sont engagées formellement « à accorder toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière » et la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie dans le Pacifique compte parmi ses objectifs celui 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 invite les membres et membres associés de la Commission « à faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de la sécurité routière »¹. La résolution 63/9 adoptée par la Commission à sa soixante-troisième session le 23 mai 2007 à Almaty « *encourageait les membres et membres associés à continuer de donner suite aux recommandations figurant dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique* »².

3. Des efforts considérables seront nécessaires pour atteindre ces objectifs. Le secrétariat a organisé, à l'appui de ce processus, une réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie qui s'est tenue les 21 et 22 juin 2007 à Bangkok et a rassemblé des spécialistes des administrations routières et d'autres organisations responsables de la sécurité routière représentant 31 pays membres de la CESAP. La présente note rend compte, aux fins d'examen par le Comité, des résultats de cette réunion, notamment pour ce qui concerne les buts et objectifs de sécurité routière, les financements et l'évaluation des routes. La principale constatation est que l'amélioration de la sécurité routière est économiquement rationnelle. Ainsi, la réalisation de l'objectif général de la Déclaration ministérielle citée plus haut permettrait à la région d'économiser quelque 15 milliards de dollars par an.

¹ Rapport de la Conférence ministérielle sur les transports, document E/ESCAP/63/13, http://www.unescap.org/EDC/English/Commissions/E63/E63_13E.pdf

² Résolution 63/9 de la CESAP (Application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)), [http://www.unescap.org/EDC/English/Resolutions/2007\(63\)Resolutions.pdf](http://www.unescap.org/EDC/English/Resolutions/2007(63)Resolutions.pdf)

II. ÉTAT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE RÉSEAU DE LA ROUTE D'ASIE

4. Le projet de la Route d'Asie a été lancé en 1959 par la CEAO (rebaptisée par la suite CESAP). Elle comprend aujourd'hui plus de 140 000 km d'axes primaires traversant 32 Etats membres de la Commission. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie est entré en vigueur le 4 juillet 2005. Il portait création d'un groupe de travail. Le secrétariat de la CESAP fait office de secrétariat pour l'Accord et maintient une base de données sur la Route d'Asie³. Les principales obligations incombant aux parties contractantes à l'Accord⁴ sont les suivantes: a) adopter le réseau de la Route d'Asie en tant que plan coordonné pour le développement des routes d'importance internationale; b) mettre le réseau en conformité avec la classification et les normes de la Route d'Asie; et c) mettre des panneaux de signalisation conformes tout le long du réseau. Les parties à l'Accord se sont également engagées formellement à « *accorder toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière* ».

5. Beaucoup de progrès ont été accomplis dans le développement du réseau de la Route d'Asie. Environ 170 milliards de dollars ont été investis l'année dernière seulement dans les routes d'Asie, dont plus de 20 milliards de dollars pour le réseau de la Route d'Asie⁵.

6. Étant donné les paradigmes de développement dominants adoptés par de nombreux gouvernements de la région, paradigmes qui privilégient les exportations et la croissance, les pouvoirs publics ont investi principalement dans les axes primaires, notamment le réseau de la Route d'Asie. Les routes ayant été remises en état et construites de manière plus sûre, la circulation a augmenté rapidement et c'est aujourd'hui sur ce continent que l'insécurité routière est la pire au monde. L'an dernier, plus de 500 000 personnes ont été tuées et entre 20 et 30 millions blessées dans des accidents de la route, ce qui représente un coût économique de 100 milliards de dollars (y compris les coûts indirects).

7. La *Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique*, entre autres, invite les membres de la CESAP à « *faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de la sécurité routière* ». Dans un premier temps, le secrétariat a effectué récemment une analyse des données relatives à la sécurité routière contenues dans la toute dernière version (mai 2006) de la base de données de la Route d'Asie et dont on trouvera les résultats ci-après.

8. En ce qui concerne la couverture des données, on dispose de données de qualité « raisonnable » sur le nombre de victimes et d'accidents pour 31 % de la longueur de la Route d'Asie, dont 521 tronçons routiers (soit 39 % de l'ensemble) correspondant à une distance de 43 432 km dans 20 pays (tableau 1).

³ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Database.asp>

⁴ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH-Agreement-E.pdf>

⁵ Ce chiffre ne correspond pas à *une année* mais à la durée de vie totale des projets.

Tableau 1: Données relatives à la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie

Pays	Tronçons de la Route d'Asie		Données disponibles		Données sur la sécurité pour la Route d'Asie en chiffres absolus		Taux de sécurité pour la Route d'Asie		Tronçons les plus dangereux sur le plan de la sécurité	
	Longueur moyenne des tronçons de la Route d'Asie (km)	Longueur totale de la Route d'Asie (km)	Longueur du réseau pour laquelle le nombre de décès est disponible (km)	Portion de la Route d'Asie pour laquelle le nombre de décès est disponible (%)	Nombre de morts par an	Nombre d'accidents par an	Nombre de morts déclarés par milliard de véhicules-kilomètre	Nombre de morts par 100 km par an	Nombre le plus élevé de morts par milliard de véhicules-km	Part des tronçons où l'on compte plus de 100 morts par milliard de véhicules-km
Afghanistan	137	4 246	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Arménie	39	966	966	100%	96	259	66,3	9,9	421	28%
Azerbaïdjan	54	1 462	1 105	76%	148	374	38	13,4	220	7%
Bangladesh	43	1 760	1 066	61%	425	284	133,3	39,9	414	34%
Bhoutan	21	167	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Cambodge	61	1 332	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Chine	158	26 181	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Fédération de Russie	254	17 046	2 510	15%	0	689	0	0	0	0%
Géorgie	44	1 101	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Inde	89	11 650	1 851	16%	2 450	2 465	146,6	132,4	811	5%
Indonésie	46	3 936	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Iran (République islamique d')	123	11 153	11 006	99%	655	6 062	18,2	6	170	2%
Japon	51	1 111	1 111	100%	68	9 176	3,3	6,1	11	0%
Kazakhstan	138	12 856	7 508	58%	213	560	29,4	2,8	219	3%
Kirghizistan	65	1 695	1 100	65%	32	130	43	2,9	989	19%
Malaisie	42	1 595	821	51%	234	8 149	27,4	28,5	92	0%
Mongolie	102	4 286	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Myanmar	91	3 003	386	13%	16	118	140,1	4,1	199	9%
Népal	82	1 314	1 236	94%	365	1 612	335,1	29,5	713	75%
Ouzbékistan	78	2 966	670	23%	244	605	79,2	36,4	1 925	5%
Pakistan	91	5 377	358	7%	20	162	34,9	5,6	51	0%
Philippines	73	3 367	1 646	49%	73	242	36,5	4,4	170	2%
République de Corée	45	907	483	53%	38	760	10,9	7,9	70	0%
République démocratique populaire lao	85	2 306	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
République populaire démocratique de Corée	162	1 462	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Singapour	10	19	19	100%	7	197	11,7	36,8	14	0%
Sri Lanka	33	650	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Tadjikistan	101	1 924	1 137	59%	36	106	22,2	3,2	133	5%
Thaïlande	48	5 108	4 377	86%	365	2 593	9,7	8,3	107	1%
Turquie	66	5 245	4 076	78%	485	4 269	45,6	11,9	1 002	11%
Turkménistan	110	2 204	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Viet Nam	64	2 631	0	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%
Tous les pays de la Route d'Asie	96	141 026	43 432	31%	5 970	38 812	36,8	13,7	1 925	10%

Source: Base de données de la Route d'Asie, juillet 2007.

9. Au cours des dernières années pour lesquelles on dispose de données, on a recensé au total 5 970 morts et 38 812 accidents sur la Route d'Asie, soit environ un mort pour sept accidents déclarés. Le secrétariat estime qu'en 2006 au moins 125 000 accidents ayant fait 19 000 victimes se sont produits sur ce réseau de plus de 140 000 km⁶, soit un taux moyen de 37 morts par milliard de véhicules-kilomètres et 14 morts par 100 kilomètres.

10. Si le nombre de morts par 100 km a été plus élevé sur la Route d'Asie que le nombre de victimes correspondant pour toutes les routes de la région de la CESAP, la sécurité apparaît plus grande sur la Route d'Asie que sur une route moyenne si l'on considère le nombre de morts par rapport au volume de la circulation. En fait, la plupart des tronçons de la Route d'Asie sont plus sûrs que les autres routes de la région.

11. Toutefois, sur certains tronçons de la Route d'Asie, la situation est préoccupante (voir les deux colonnes de droite du tableau 1), notamment sur les quelque 10 % de la longueur du réseau où l'on a enregistré plus de 100 morts par véhicule-kilomètres⁷. La modernisation de ces tronçons permettrait dans une large mesure d'améliorer l'état général de la sécurité et de sauver de nombreuses vies chaque année.

12. D'après les données dont on dispose, il semble que l'état moyen de la sécurité sur la Route d'Asie se soit amélioré entre 2005 et 2006⁸. Cette amélioration a été liée dans de nombreux pays à la remise en état des routes, en particulier à la mise en place de murets de séparation (entre les différents sens de circulation et les types de véhicule) et à la stabilisation des accotements.

13. La figure 1 fait apparaître le nombre moyen de morts par milliard de véhicules-kilomètres pour chacune des catégories de route du réseau (tableau 2). Les routes de classe I, II et III où l'on observe une circulation de plus en plus rapidement hétérogène avec une forte proportion de motocycles sont celles où l'insécurité routière est la plus grande. En fait, le taux moyen de victimes le plus bas pour la classe II s'explique par une distorsion liée au critère de sélection étant donné que pour la plupart des pays où il y a des tronçons de classe II et pour lesquels on dispose de données sur la sécurité, les routes de cette classe se caractérisent par une insécurité plus grande que les routes appartenant aux autres classes. Surtout, il existe encore de grandes disparités entre pays et à l'intérieur des pays mêmes pour les routes de la même classe et un volume de circulation similaire (tableau 1).

⁶ Ce chiffre englobe le nombre potentiel de victimes et d'accidents sur les tronçons pour lesquels aucune donnée n'a été incluse dans la base mais il *ne* tient *pas* compte de la sous-estimation générale du nombre d'accidents.

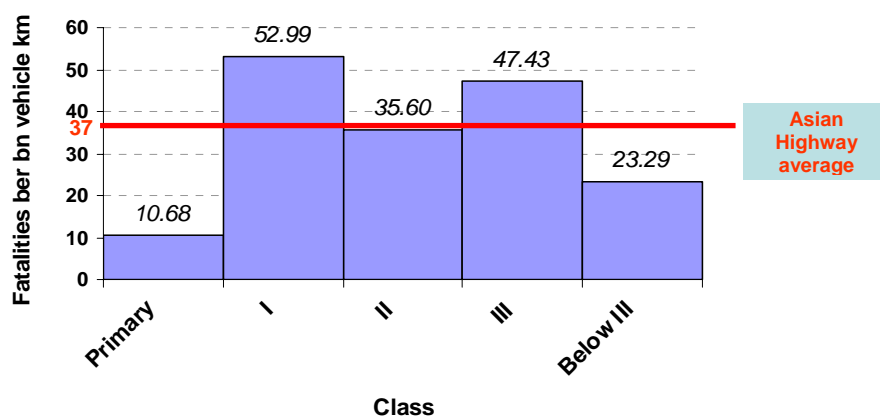
⁷ Le taux de 10 % correspond aux tronçons pour lesquels on dispose de données sur la sécurité, soit 4 643 km.

⁸ De meilleures données sont nécessaires pour confirmer cette affirmation. Par rapport à la version de 2005, la base de données de 2006 comprenait des données récentes sur la sécurité dans 9 pays, plus complètes et de meilleure qualité.

Tableau 2: Classification de la Route d'Asie. Voir le texte de l'Accord pour les normes de construction⁹

Classification	Description	Type de revêtement
Primaire	Routes avec contrôle d'accès	Asphalte ou béton
Classe I	4 voies ou plus	Asphalte ou béton
Classe II	2 voies	Asphalte ou béton
Classe III	2 voies	Double traitement bitumineux

Figure 1. Taux moyens de décès accidentels pour chaque classe de route du réseau de la Route d'Asie



Source: Base de données de la Route d'Asie.

Fatalities per bn vehicle km: Morts par milliard de véhicules/km

Asian Highway average: Moyenne Route d'Asie

Primary: Primaire

Class: Classe

Below III: Au-dessous de la classe III

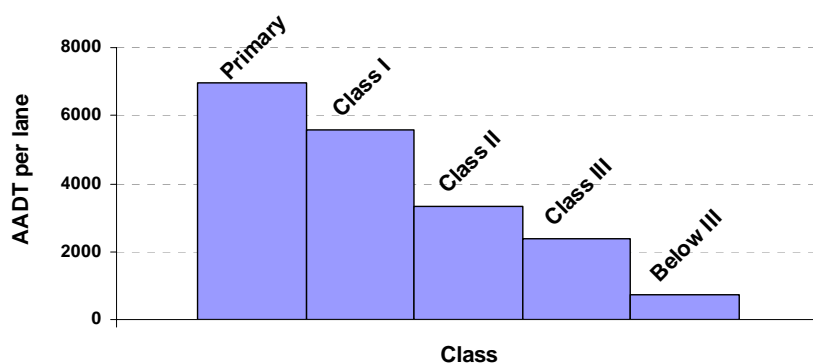
14. Toutefois, sur les routes primaires et de classe I la circulation est plus rapide et plus dense par voie (figure 2). Même si l'on tient compte de cette circulation plus intense et surtout si l'on prend des exemples particuliers de pays, la remise en état de tronçons de la Route d'Asie et leur reclassement en routes de classe I ou en routes primaires (avec contrôle d'accès) offrent des avantages significatifs sur le plan de la sécurité.

15. Contrairement à ce que la figure 1 semble indiquer, la remise en état de tronçons de classe III et au-dessous n'a pas nécessairement pour effet de les rendre moins sûrs. Si la sécurité routière est pleinement intégrée au processus de remise en état de ces routes, on constate qu'il est possible d'améliorer sensiblement et durablement améliorer l'état général de la sécurité. Autrefois,

⁹ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH-Agreement-E.pdf>

malheureusement, les éléments liés à la sécurité étaient les premiers à être éliminés des projets routiers faute de ressources, cela malgré les dividendes sociaux importants résultant des investissements dans la sécurité et les montants supplémentaires négligeables nécessaires à cette fin. Face à cette situation, le secrétariat de la CESAP a commencé au début de l'année à militer en faveur de l'inclusion d'éléments de sécurité routière dans les projets routiers figurant sur la liste des 159 projets « prioritaires » de la Route d'Asie¹⁰ (dont beaucoup sont de classe III ou au-dessous), dans le cadre de missions conjointes avec l'Institut japonais de développement infrastructurel, au Myanmar, au Népal, en Arménie et au Bangladesh. Il faut espérer que ce travail se poursuivra avec l'Institut et d'autres partenaires.

Figure 2: Circulation quotidienne annuelle moyenne par voie pour chaque classe de la Route d'Asie



AADT per lane: Circulation quotidienne annuelle moyenne par voie

Primary: Primaire

Class I: Classe I

Class II: Classe II

Class III: Classe III

Below III: Au-dessous de III

Source: Base de données de la Route d'Asie

16. Étant donné les grandes disparités entre les taux de décès accidentels à l'intérieur des pays, même sur des routes appartenant à la même classe et avec une densité de circulation similaire, une simple évaluation des routes peut être utile pour fixer un ordre de priorité dans les investissements destinés à la sécurité même lorsque que les systèmes nationaux de relevé des données relatives à la sécurité ne sont pas très au point. Conformément à la résolution 63/9 de la Commission sur l'Application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase 1 (2007-2011), par laquelle le secrétariat est prié d'étudier la possibilité d'utiliser des cartes illustrant à l'aide de couleurs les risques sécuritaires sur chaque tronçon de la Route d'Asie à

¹⁰ CESAP (2006).

l'instar du Programme international d'évaluation des routes (PIER), le secrétariat a mis au point une première série de cartes de ce type¹¹. Toutefois, des efforts particuliers seront nécessaires pour collecter des données de meilleure qualité sur la sécurité routière le long de la Route d'Asie.

III. ENGAGEMENT DES RESPONSABLES DE HAUT NIVEAU POUR LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE D'ASIE

17. La Conférence ministérielle sur les transports organisée par le secrétariat de la CESAP s'est tenue à Busan, du 6 au 11 novembre 2006, à l'invitation du Gouvernement de la République de Corée. Y ont participé 264 représentants de pays, notamment 39 responsables de rang ministériel, venus de 40 Etats membres et membres associés de la Commission et 16 représentants d'organisations concernées du système des Nations Unies et de l'extérieur, notamment du secteur privé. Les questions de sécurité routière occupaient une place de premier plan dans l'ordre du jour et les discussions ont abouti à l'adoption, le 11 novembre 2006, de la *Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique*.

18. La Déclaration ministérielle s'inspire de l'Accord sur la Route d'Asie et reprend des éléments clés du cadre ASEAN pour la sécurité routière pour les étendre à l'ensemble de la région de la CESAP jusqu'en 2015. Elle fixe en particulier comme objectif principal de «sauver 600 000 vies et prévenir un nombre proportionnel de traumatismes sur les routes de l'Asie et du Pacifique au cours de la période 2007-2015». Elle invite 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 en tenant compte du risque d'erreur humaine («forgiving» roads));
- d. Assurer une meilleure sécurité des véhicules et encourager une publicité responsable de la part des constructeurs automobiles;
- e. Améliorer, au niveau national et régional, les systèmes de sécurité routière ainsi que la gestion et renforcer le respect 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. Assurer une éducation efficace du grand public, des jeunes et des automobilistes sur les questions de sécurité routière.

¹¹ http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp

19. La Déclaration prie le Secrétaire exécutif «*d'élaborer [...] une série d'objectifs, cibles et indicateurs, à réaliser d'ici à 2015, pour déterminer et évaluer les progrès accomplis dans le domaine de la sécurité routière*». La réunion de hauts responsables gouvernementaux préparatoires à la Conférence ministérielle a entériné une série de huit objectifs (correspondant aux domaines prioritaires), 24 cibles et 45 indicateurs comme base pour les activités à venir. Il convient de noter que cette série comprend quatre cibles mesurables concernant spécifiquement les 140 000 km de la Route d'Asie conformément aux engagements pris en matière de sécurité routière dans le cadre de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie.

20. Par la suite, la Commission a adopté, en mai 2007 à Almaty (Kazakhstan), la résolution 63/9 sur l'application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011) dans laquelle elle «*encourage les membres et membres associés à continuer de donner suite aux recommandations figurant dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique*».

21. L'Assemblée générale de l'ONU a adopté une série de résolutions dans lesquelles elle invitait les pays membres, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les commissions régionales, dont la CESAP, à se pencher sur la «*crise mondiale de la sécurité routière*». En fait, quatre résolutions consacrées à ce thème ont été adoptées depuis 2003 : 57/309 (22 mai 2003), 58/9 (5 novembre 2003), 58/289 (14 avril 2004) et 60/5 (26 octobre 2005), la plus récente ayant été parrainée par 85 États membres, dont 27 membres de la CESAP¹². Plus récemment encore, le deuxième Forum des parties concernées par la sécurité routière organisé le 26 avril 2007 à Genève, manifestation capitale de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, a appelé à organiser une conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui serait placée sous l'égide de l'ONU.

IV. EXPÉRIENCE DES PAYS

22. Le document E/ESCAP/MCT/SGO/9 intitulé «*La sécurité routière en Asie et dans le Pacifique*» brosse un tableau d'ensemble de l'état de la sécurité routière dans la région et des principales questions s'y rapportant¹³. Les participants au groupe de travail d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie (21-22 juin 2007) ont rendu compte des faits les plus récents au niveau national et fourni des informations concrètes sur le réseau de la Route d'Asie. On en trouvera un résumé ci-après.

23. *Afghanistan*: Les principaux problèmes de sécurité routière en République islamique d'Afghanistan sont notamment la mauvaise qualité des infrastructures routières, le manque de

¹² 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, Turquie, Turkménistan et Viet Nam.

¹³ http://www.unescap.org/ttdw/common/TPT/GettingStarted/3-Link/MCT_SGO_9E.pdf

ressources financières, le manque de capacités et de ressources pour la police routière et le ministère de la santé ainsi que les problèmes liés au respect de la loi. L'an dernier, le nombre d'accidents de la route a augmenté de moins de 1 %, ce qui correspondait en gros à l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes. L'aide des donateurs est nécessaire pour améliorer la sécurité routière, en particulier par des travaux de génie routier le long du réseau de la Route d'Asie et par un soutien à la police routière (formation de fonctionnaires et fournitures d'équipements par exemple).

24. *Arménie*: Les principaux problèmes de sécurité routière en République d'Arménie sont liés à l'insuffisance des ressources financières pour améliorer la sécurité routière et à l'augmentation récente du nombre d'accidents (12 % par an entre 2004 et 2006). Plusieurs mesures essentielles du point de vue de la sécurité ont été mises en place avec succès, notamment: a) un système de collecte et d'analyse de données concernant les accidents, b) un programme informatique (MAAP-5) pour étudier les points noirs, c) l'achat d'alcootests aux fins de contrôle, d) la mise en place d'un secrétariat de la sécurité routière en 2001, e) des audits de sécurité routière et f) l'évaluation prévue conjointement avec le PIER de 1 000 km de la Route d'Asie, notamment les tronçons AH81, AH82, AH83.

25. *Azerbaïdjan*: En 2005, le département des transports a créé un service de sécurité routière comprenant deux groupes, l'un chargé de la circulation et l'autre de l'environnement et de la sécurité. Ces services, avec les responsables locaux et les départements opérationnels, suivent l'application des mesures de sécurité routière. Tout récemment, les accotements ont été renforcés, des ralentisseurs et des balustrades ont été installés et la signalisation routière améliorée. Le coût des accidents est calculé tous les mois et leurs causes font l'objet d'enquêtes par la police routière et l'administration chargée de l'entretien des routes.

26. *Bangladesh*: Bien que le nombre des victimes d'accidents mortels pour 10 000 véhicules soit passé de 137 en 1998 à 98 en 2005, le nombre absolu des décès est demeuré très élevé. Le gouvernement prévoit de réduire de moitié le nombre des accidents mortels en 15 ans. Si un système simple d'information sur les accidents permet d'obtenir des données par catégorie d'accident, un système plus sophistiqué permettrait d'améliorer la répartition des ressources modestes consacrées au renforcement de la sécurité routière. Récemment, une force spéciale de police autoroutière ainsi que des instituts de perfectionnement à la conduite et un centre de recherche sur les accidents situés à l'université bangladaise du génie civil et de la technologie, ont été créés.

27. *Cambodge*: En 2004, un plan national d'action pour la sécurité routière a été approuvé par le Premier Ministre. Ce plan comprend 15 éléments d'action correspondant exactement aux domaines prioritaires figurant dans la Déclaration ministérielle de la CESAP. Ces éléments d'action mettent fortement l'accent sur les questions budgétaires et l'établissement de partenariats, en particulier avec Handicap International Belgium et l'Agence japonaise de coopération internationale. Le Gouvernement cambodgien s'emploie à améliorer le système de données sur la sécurité routière afin de mieux suivre les progrès accomplis, notamment par rapport à l'objectif fixé par l'ASEAN pour le

Cambodge, à savoir la réduction du nombre de décès accidentels à 7 pour 10 000 véhicules avant 2010 et à 2 pour 10 000 véhicules avant 2020 contre 18 pour 10 000 véhicules (soit 1 157 morts) en 2006.

28. *Chine*: Le réseau de la République populaire de Chine comprend 3 500 000 km de routes sur lesquelles circulent 145 millions de véhicules. Les quatre grandes questions de sécurité routière sont semble-t-il la prise de conscience de la sécurité, la sécurité des véhicules, les dangers cachés sur les routes et une bonne gestion de la sécurité de la circulation. Des progrès importants ont été récemment accomplis pour: a) réduire les risques posés par les véhicules surchargés, b) améliorer les routes grâce au projet national d'amélioration de la sécurité routière (qui doit durer jusqu'en 2010), c) éduquer la population sur la sécurité routière et d) et développer les processus d'audit de sécurité routière. Ces mesures visent à continuer de réduire le nombre des décès sur les routes après le niveau record atteint en 2004.

29. *République populaire démocratique de Corée*: Des efforts importants auraient été consentis pour promouvoir la sécurité routière, notamment par les mesures suivantes: a) un cadre juridique et la répression des infractions à la circulation routière, b) des campagnes de sensibilisation du public par les moyens de communication de masse, c) aménagement des points noirs et travaux de génie routier (aux stades de la conception et de la construction). Toutefois, il y a encore des difficultés en ce qui concerne notamment l'application de la loi, l'insuffisance des ressources financières pour la sécurité routière, et l'amélioration des stratégies de sécurité routière en vigueur. Il est prévu de remédier à ces problèmes par la collaboration internationale, l'élaboration d'une stratégie de sécurité routière conforme aux objectifs internationaux, la modernisation des infrastructures d'information et de télécommunication pour la sécurité routière et l'amélioration du réseau de la Route d'Asie pour en faire un modèle de sécurité routière conformément à la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique.

30. *Inde*: Si le nombre de morts pour 10 000 véhicules a diminué, le nombre d'accidents, de traumatismes et de décès, dans l'absolu, continue de monter. En 2005, il y a eu 94 968 morts. Cela dit, de nombreux succès ont été signalés en matière de sécurité routière dans les domaines des infrastructures, de l'éducation, de l'application des lois et de la sécurité des véhicules. En février 2007, le Committee on Road Safety and Traffic Management (comité pour la sécurité routière et la gestion de la circulation) a recommandé la création d'un organisme spécialisé au niveau fédéral (National Road Safety & Traffic Management Board ou Conseil national pour la sécurité routière et la gestion de la circulation) qui conseillerait le gouvernement et établirait des normes pour les véhicules et la sécurité des routes nationales. Il a également recommandé une disposition tendant à faciliter la création d'organismes similaires au niveau des états et le versement de 5 % des recettes totales provenant de la taxe sur le diesel et l'essence au Road Safety Fund (fonds pour la sécurité routière).

31. *Indonésie*: Selon la directive et l'instruction présidentielles émises à l'occasion de la semaine nationale pour la sécurité du transport routier en Indonésie en avril 2007, plusieurs mesures importantes de la sécurité routière ont été introduites, notamment a) création d'une agence chef de file, appelée Conseil pour la sécurité du transport routier, ainsi que des équipes d'enquête sur les accidents; b) formulation d'un plan de sécurité routière; c) étude du financement de la sécurité routière par une augmentation des primes d'assurance aux tiers; d) création d'un système interadministratif pour l'information sur la sécurité; e) éducation précoce sur la sécurité (campagne «un casque par enfant», zones protégées pour piétons devant les écoles et élaboration d'un cours scolaire sur la sécurité routière); f) campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière. La stratégie 2012 pour la sécurité du transport routier comprend parmi ses objectifs celui de réduire le nombre de décès accidentels à 11 pour 100 000 personnes et le nombre de blessés graves à 187 pour 100 000 personnes.

32. *République islamique d'Iran*: Des mesures de sécurité routière sont prises dans le cadre du plan de développement quinquennal qui vise à réduire de moitié le nombre de points noirs. Un des grands succès de la Commission d'État pour la sécurité routière a été de stopper l'augmentation du nombre de morts sur les routes en combinant génie routier, lutte contre les infractions, éducation, mesures d'urgence et évaluation. Les mesures prises portent également sur le contrôle de la vitesse, l'amélioration de l'état des routes (notamment réduction des points noirs), programmes radiophoniques de sensibilisation et équipements de secours pour les hôpitaux. Les résultats obtenus par l'application de ces mesures sont évalués régulièrement. Le pays bénéficie d'un appui de la Banque mondiale pour un programme de sécurité routière.

33. *Japon*: Si le nombre d'accidents a atteint le niveau record de 950 000 en 2004, celui des morts diminue constamment depuis 1992 et est tombé à 6 352 en 2006. Depuis 1971, une série de «programmes quinquennaux fondamentaux» permettent d'atteindre des objectifs de sécurité routière de plus en plus ambitieux. Certaines mesures visent à détourner la circulation des grands axes vers des voies express à péage car le taux de décès sur ces dernières est inférieur d'un tiers à celui des autres routes. D'autres mesures comprennent la réfection des routes, un programme d'élimination des points noirs, le réaménagement des carrefours, la réduction de la circulation dans les zones résidentielles, l'utilisation des services de technologie de l'information, un système perfectionné de collecte et d'analyse des données et la création en 1992 de l'Institut pour la recherche et l'analyse des données relatives aux accidents de la route. Le Japon continue d'être l'une des sources les plus importantes d'aide publique au développement dans le monde pour l'amélioration de la sécurité routière.

34. *République démocratique populaire lao*: Si le nombre des morts pour 10 000 véhicules est en diminution, le nombre absolu des décès continue en revanche d'augmenter. En 2005, on a enregistré 4 619 accidents dont 84 % impliquant des motocycles. En avril 2005, une stratégie et un plan d'action nationaux pour la sécurité routière ont été approuvés par le Premier Ministre. Cette stratégie vise

notamment à réduire le nombre de décès à 8 pour 10 000 véhicules avant 2010, à 5 avant 2015 et à 2 avant 2020. Le plan d'action général élaboré avec l'appui de la Banque asiatique de développement (BAsD) et l'Agence suédoise de coopération internationale au développement comprend des mesures à mettre en oeuvre dans 15 domaines.

35. *Malaisie*: Tandis que le nombre de morts sur les routes est demeuré grosso modo constant au cours des quatre dernières années, on s'attend à un accroissement considérable des décès au cours des années à venir en dépit des importantes mesures prises en matière de sécurité routière. L'objectif national de sécurité routière (revu en 2005) est la réduction de moitié des taux de décès actuels de 3,98 pour 10 000 véhicules et 23,6 pour 100 000 personnes d'ici à 2010. Des mesures sont mises en oeuvre dans les domaines de l'éducation, du génie routier, de la lutte contre les infractions, et de l'environnement et concernent les automobilistes, les routes, les véhicules et la gestion des systèmes. Quinze voies exclusivement réservées aux motos ont été construites en dehors des zones urbaines dans le cadre d'un programme spécial lancé en 2000. Un projet pilote portant sur l'évaluation de 3 000 km de routes avec l'appui du PIER a eu un grand retentissement international.

36. *Mongolie*: Près du tiers de tous les accidents de la route dans ce pays se produisent à Oulan-Bator ou dans les environs où est concentrée la majeure partie de la population et des véhicules routiers ainsi que l'a montré une étude récente sur les accidents de circulation et de la route. Contrairement à la situation qui prévaut dans les campagnes, la densité et la capacité de circulation, et la pollution aérienne résultant de ces dernières dépassent déjà les niveaux tolérables. En dépit d'un parc automobile de plus en plus dense, il a été possible de réduire le nombre d'accidents et d'infractions déclarées au code de la route depuis 2000. La cause principale des accidents à Oulan-Bator est le comportement irresponsable des usagers de la route, notamment les empiétements sur la chaussée et les stationnements interdits. Ainsi, des efforts particuliers sont faits pour améliorer l'éducation sur la sécurité routière et promouvoir le strict respect du code de la route.

37. *Népal*: Le Népal a l'un des taux de décès accidentels les plus élevés au monde pour tout un ensemble de facteurs, notamment sa géographie montagneuse. Le nombre de morts *déclarés* dans des accidents de la route est en diminution depuis 2003. La plupart des victimes d'accidents sont les piétons et les motocyclistes, en particulier dans la vallée de Katmandou. Toutefois, sur les routes en dehors de Katmandou ce sont les autobus et les camions qui sont le plus souvent responsables d'accidents mortels. En 1993 a été adoptée la première loi sur la sécurité routière suivie de l'élaboration d'une stratégie appropriée. Des audits de sécurité routière ont été effectués et des campagnes de sensibilisation et d'éducation ont été entreprises. Les objectifs de la stratégie sont une plus grande sécurité pour les personnes, des véhicules et des routes plus sûres et la gestion de la sécurité.

38. *Pakistan*: Les principaux problèmes de sécurité routière dans ce pays sont notamment l'ignorance, l'absence de capacités institutionnelles, du personnel insuffisamment formé et des ressources financières limitées. Récemment, un secrétariat national de la sécurité routière a été créé lequel est en train d'élaborer le premier plan national de sécurité routière. Un projet de politique des transports et un projet de plan d'éducation des conducteurs ont également été mis au point. Les priorités sont aujourd'hui le renforcement des capacités institutionnelles, la sécurité des usagers vulnérables, les audits de sécurité routière et la constitution d'un fonds de sécurité routière.

39. *République de Corée*: Grâce à une série de mesures ciblées de sécurité routière conçues sur la base de données détaillées qui ont été collectées et analysées au cours des deux dernières décennies, on a observé un recul du taux de décès routiers en dépit de l'accroissement rapide et constant du nombre de véhicules à moteur. Ces mesures ont consisté notamment à augmenter le budget de la sécurité routière, à mettre en place des programmes d'élimination des points noirs et à remettre les routes en état, à mieux faire respecter le code de la route, à créer des zones réservées, à lancer des campagnes de sensibilisation et d'éducation ainsi qu'à expérimenter un système de surveillance par caméra («caparazzi»=caméra+paparazzi).

40. *Singapour*: Bien que le nombre d'accidents de la route et de piétons tués ait diminué, la proportion élevée de motocyclistes tués dans des accidents de la route demeure préoccupante. L'administration des transports routiers (Land Transport Authority), la police de la route et le Conseil national de sécurité (National Safety Council) sont responsables de la mise en oeuvre de la stratégie nationale et du plan d'action quinquennal pour la sécurité routière lequel comprend notamment des mesures dans les domaines suivants : incitation, génie, éducation, lutte contre les infractions et planification préalable pour les situations d'urgence. Une importante manifestation a été organisée à l'occasion de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière en avril 2007 et un programme de la police de la route consistant à prodiguer des conseils en matière de sécurité routière aux motocyclistes au lieu de les verbaliser a suscité des réactions positives.

41. *Sri Lanka*: Il y a plus de 2 millions de véhicules sur les routes de Sri Lanka dont 50 % sont des motocycles. En 2005, 43 171 accidents de la route ont été déclarés dont 2 141 ont été mortels. Le pourcentage de 5 % d'accidents mortels a été obtenu grâce à un système de compte rendu des données relativement bon si on le compare à ce qui existe dans nombreux pays en développement. Les mesures de sécurité routière sont détaillées dans le plan d'action pour la sécurité routière approuvé par le gouvernement et portant sur l'éducation, le génie, la lutte contre les infractions et l'environnement; on mentionnera notamment, un programme d'élimination des points noirs, la formation des conducteurs, l'éducation des enfants, l'inspection des véhicules, la sensibilisation du public et l'application de la loi. Les activités notables ont été présentées à l'occasion de la première Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière en avril 2007. Les autorités envisagent la création d'un fonds pour la sécurité routière qui serait alimenté en partie par les primes d'assurance.

42. *Tadjikistan*: Entre 2005 et 2006, le nombre des accidents de la route, des traumatismes et des décès a diminué dans ce pays de 13, 15 et 10 %, respectivement, grâce aux diverses mesures prises en matière de sécurité routière, notamment a) campagnes de sensibilisation du public par les médias (télévision, presse écrite et autre), notamment des campagnes dans les jardins d'enfants; b) des décrets sur les inspections obligatoires de véhicules; c) un décret portant création d'un conseil public sur la sécurité routière à des fins de coordination et présidé par le premier vice-ministre des transports; et d) des investissements relativement élevés dans des projets de sécurité routière. Le Tadjikistan a déjà réalisé quatre projets pour un montant de 86 millions de dollars et est en train d'en préparer plusieurs autres pour un coût supplémentaire de 468 millions de dollars.

43. *Turquie*: La majeure partie du transport de passagers et de fret dans ce pays se fait par la route et la plupart des routes sont à une seule chaussée. Au cours des 15 dernières années, le nombre des véhicules motorisés a plus que doublé et le nombre total des victimes d'accidents de la route a suivi le mouvement. Environ 80 % de ces accidents se produisent dans les zones urbaines et les deux tiers des accidents mortels dans les régions rurales. Les objectifs actuels de sécurité routière pour la période de 2007-2013 visent la construction d'infrastructures. Ainsi, le gouvernement est en train de faire construire des routes à double chaussée, d'entreprendre un programme d'élimination des points noirs et de coopérer pour la construction de routes sûres.

V. DES OBJECTIFS RÉGIONAUX AUX PLANS NATIONAUX, FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET ÉVALUATION DES ROUTES

44. Cette partie porte sur les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de la CESAP et les moyens de financer des projets nationaux de sécurité routière ainsi que sur des méthodes susceptibles de favoriser une répartition optimale des modestes ressources existantes. On trouvera ci-après un compte rendu des discussions de la réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie, tenue les 21 et 22 juin 2007 à Bangkok.

A. Objectifs, cibles et indicateurs de sécurité routière de la CESAP (2007-2015)

45. Tandis que les huit objectifs de la CESAP figuraient déjà dans la Déclaration ministérielle, la réunion d'experts a recommandé, aux fins d'examen par le Comité, une série modifiée de cibles et d'indicateurs que l'on trouvera dans le tableau 3. On notera que les participants à la réunion d'experts ont estimé qu'ils avaient toute compétence pour faire des suggestions concernant les objectifs 3 et 7 concernant les routes étant donné qu'ils venaient pour la plupart d'administrations routières des pays membres de la CESAP.

Tableau 3: Série d'objectifs, de cibles et d'indicateurs de la CESAP pour la sécurité routière pour la période 2007-2015. Il s'agit d'une version légèrement révisée de la série contenue dans le document E /ESCAP /MCT /SGO/9 de novembre 2006 et modifiée compte tenu des commentaires reçus des participants à la réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie (21-22 juin 2007, Bangkok)

Objectifs ONUCESAP de sécurité routière de la région de l'Asie et du Pacifique pour la période 2007-2015

Buts et objectifs	Indicateurs de résultat
But général: sauver 600 000 vies et prévenir un nombre proportionnel de traumatismes graves sur les routes de l'Asie et du Pacifique pendant la période 2007-2015	
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)	1) Nombre d'accidents de la route mortels (et taux de décès pour 10 000 véhicules automobiles, par véhicule-kilomètre et par kilomètre-passager) 2) Nombre d'accidents de la route mortels prévus (base de référence) 3) Nombre d'accidents de la route 4) Statistiques relatives à la sécurité du parc automobile d'organismes publics ou privés (par exemple, décès pour 100 000 km)
b) Réduire les taux de traumatismes graves dus aux accidents de la route de 20% de 2007 à 2015	5) Nombre d'accidents de la route corporels graves prévus (base de référence) 6) Nombre d'accidents de la route corporels graves (et taux de traumatismes pour 10 000 véhicules automobiles et par véhicule-kilomètre)
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, d'ici à 2010	7) Documents énonçant la politique, la stratégie et le plan d'action relatifs à la sécurité routière, par exemple. Informations sur leur application effective 8) Nom de l'organisme directeur désigné. Description des responsabilités des organismes gouvernementaux locaux, régionaux et nationaux 9) Rapports nationaux sur la sécurité routière ou rapports d'évaluation des effets des programmes gouvernementaux
b) Mobiliser des ressources financières et humaines suffisantes pour l'amélioration de la sécurité routière	10) Volume des ressources financières et humaines publiques consacrées à la sécurité routière 11) Montant des contributions du secteur privé, ainsi que de fonds spéciaux, de donateurs ou d'institutions financières compétentes 12) Programmes et activités consacrés à la sécurité routière. Au moins une grande campagne nationale de sécurité routière
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 handicapés	
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)	13) Décès de piétons par habitant et pour 10 000 véhicules automobiles
b) Accroître le nombre de passages piétons sûrs (passages souterrains, passerelles ou feux de signalisation, par exemple)	14) Nombre de passages piétons sûrs, ou informations sur les programmes visant à en aménager ou à améliorer ceux qui existent
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)	15) Nombre et taux de décès de motocyclistes 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
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)	17) Taux de décès d'enfants de moins de 5 ans dans des accidents de la route 18) Données (d'enquêtes) sur le respect des normes de sécurité pour les enfants (par exemple dispositifs de retenue) (pourcentage) 19) Mesures en vigueur destinées à assurer la sécurité des enfants dans les voitures ou sur les motocycles (indicateur qualitatif)
e) Inculquer à tous les élèves des notions fondamentales de sécurité routière	20) Éducation sur la sécurité routière prévue dans les programmes scolaires (oui/non) 21) Programmes d'éducation sur la sécurité routière existants (indicateur qualitatif)
Objectif 3: Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes conçues/aménagées pour tenir compte du risque d'erreur humaine, "forgiving roads")	
a) Prévoir des audits de sécurité routière à tous les stades de la construction des routes dès la conception, effectuer les travaux d'amélioration nécessaires et procéder à des aménagements aux endroits dangereux	22) Programme d'audits de sécurité routière (oui/non) et Programme d'élimination des points noirs (oui/non) 23) Audit de sécurité routière obligatoire pour la construction de nouvelles routes et les travaux d'aménagement importants (proportion estimée de tous les cas)

	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
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)	25) Programmes nationaux ou locaux. Longueur des trottoirs et pistes cyclables existants, exprimée en kilomètres pour 100 000 habitants (sur les routes et dans les agglomérations)
Objectif 4: Rendre les véhicules routiers plus sûrs et encourager une publicité automobile responsable	
a) Rendre le contrôle périodique des véhicules routiers obligatoire et faire respecter les règles en la matière (en commençant par les zones urbaines)	26) Existence de textes législatifs ou réglementaires. Informations sur les installations de contrôle des véhicules et sur les organisations responsables des inspections (indicateur qualitatif)
b) Veiller à ce que les normes de sécurité des nouveaux véhicules soient conformes aux normes internationales	27) Documents énonçant les prescriptions législatives ou réglementaires, et respect de ces textes
Objectif 5: Améliorer les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles en la matière	
a) Mettre en place une base de données nationale (informatisée) qui fournira des informations sur la localisation des accidents	28) Oui/non. Si la réponse est oui, quel est le système de base de données sur les accidents utilisé et quels sont organismes responsables (indicateur qualitatif) 29) Pays figurant dans la base de données Asie-Pacifique sur les accidents de la route
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	30) Informations sur les règles relatives au port du casque et leur degré d'application (données d'enquêtes exprimées en pourcentage) 31) Informations sur les règles relatives au port de la ceinture de sécurité et leur degré d'application (données d'enquêtes exprimées en pourcentage) 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)
c) Faire en sorte que des poursuites puissent être engagées sur la base d'un contrôle positif de l'alcoolémie (alcooltest et/ou tests comportementaux)	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
d) Faire en sorte que l'allumage permanent des feux avant devienne la norme pour les motocycles	34) Existence de textes législatifs ou réglementaires. Description des pratiques (données d'enquêtes) ou des mesures techniques en vigueur
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	35) Kilomètres de route (par type) sur lesquels des secours d'urgence sont assurés 36) Délai d'intervention moyen 37) Nombre de centres de secours d'urgence par longueur de route (sauf dans les agglomérations)
Objectif 6: Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats	
a) Encourager et reconnaître les initiatives parrainées par le secteur privé	38) Nombre d'initiatives importantes du secteur privé. Volume (financier) des engagements 39) Nombre de partenariats public-privé importants dans le domaine de la sécurité routière. Volume (financier)
b) Établir de nouveaux partenariats avec les ONG et renforcer ceux qui existent	40) Nombre d'initiatives importantes d'ONG. Volume (financier) des engagements
Objectif 7: Faire de la Route d'Asie un modèle de sécurité routière	
a) Réduire le nombre de décès et d'accidents sur la Route d'Asie en proportion du nombre d'accidents	41) Nombre total de décès et d'accidents sur la Route d'Asie dans chaque pays, par an
b) Ramener le nombre de collisions mortelles sur l'ensemble des tronçons de la Route d'Asie à moins de 1 000 par 100 millions de véhicules-kilomètres	42) Taux de collisions mortelles par 100 millions de véhicule-kilomètre sur chaque tronçon de la Route d'Asie et par an
c) Allouer davantage de ressources à la mise en œuvre de mesures de sécurité routière sur la Route d'Asie	43) Ressources (financières et humaines) consacrées à des travaux d'aménagement destinés à améliorer la sécurité sur certains tronçons de la Route d'Asie 44) Montant des subventions accordées par des sources internationales pour l'amélioration de la sécurité routière sur certains 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 de collision. Faire la démonstration des meilleures pratiques	45) Établissement d'un programme de notation de la sécurité routière
Objectif 8: Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace vers la sécurité routière	
a) Organiser des campagnes de sensibilisation et des programmes de formation ciblés	46) Information sur les campagnes de sensibilisation et les programmes de formation organisés

46. À cet égard, on notera que la série figurant dans le tableau 3 cadre tout à fait avec les buts et objectifs nationaux et sous-régionaux récents de sécurité routière. Elle reprend les recommandations du rapport de 2004 de l'OMS sur la sécurité routière conformément aux recommandations figurant dans la résolution 60/5 de l'Assemblée générale de l'ONU. Elle reprend également des éléments essentiels du cadre ASEAN de sécurité routière, notamment les objectifs nationaux et régionaux pour la période 2005-2010 tels qu'entérinés dans la Déclaration ministérielle de Phnom Penh (ASEAN, 2004). En outre, au moins 25 membres de la CESAP ont fixé des objectifs quantitatifs et qualitatifs de sécurité routière compatibles avec la série CESAP contenue dans le tableau 3. Il s'agit notamment des pays suivants : Arménie, Australie, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Malaisie, Myanmar, Népal, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Royaume uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Thaïlande, Turquie et Viet Nam (voir pages 9 et 10 du document E/ESCAP/MCT/SGO/9). Les objectifs correspondent à des réductions en termes absolus, relatifs ou projetés dont l'ampleur semble dépendre davantage du degré de volonté politique que d'autres facteurs.

47. En réponse à la Déclaration ministérielle de la CESAP, certains gouvernements de la région envisageraient des objectifs nationaux de sécurité routière ne s'appliquant qu'aux tronçons de la Route d'Asie se trouvant sur leur territoire. Ainsi le plan de sécurité routière de la République de Corée comprend une réduction de 30 % du nombre de personnes tuées et du nombre d'accidents sur la Route d'Asie.

48. La réunion d'experts a soutenu la «formalisation» de la série de buts, objectifs et indicateurs par une décision de la Commission. Elle a aussi souligné que les pays membres de la CESAP devaient continuer d'appuyer la mise en oeuvre de la Déclaration ainsi que la collecte et l'analyse de meilleures données de sécurité routière pour la Route d'Asie.

B. Financement d'infrastructures routières plus sûres

49. L'obstacle le plus fondamental et le plus répandu empêchant de nombreux pays membres de la CESAP d'atteindre les objectifs fixés par la CESAP et leurs objectifs nationaux est l'insuffisance des ressources dont ils disposent.

Élaboration de plans de sécurité routière

50. La réunion d'experts a discuté de l'élaboration d'une stratégie de sécurité routière, y compris des questions de financement pour l'état australien des Nouvelles Galles du Sud¹⁴. La stratégie a été formulée avec pour objectif de sauver 2 000 vies d'ici à 2010. En traitant les routes comme des «produits» qui doivent être livrés aux citoyens, le personnel chargé de la sécurité routière a joué le

¹⁴ Ce cas a fait l'objet d'un compte rendu par un participant venu du Australian Road Research Board (ARRB) qui promeut la sécurité et l'efficacité des transports par le savoir, <http://www.arrb.com.au/>

rôle d'«administrateur des routes», conscient du caractère complémentaire et contradictoire des objectifs (par exemple entre sécurité routière et entretien). La stratégie indiquait également que les partenariats interministériels, interorganisationnels et public-privé s'étaient révélés essentiels, notamment pour la promotion des liens financiers entre l'organisme chef de file chargé de la sécurité routière et d'autres organisations, par exemple, des actions conjointes avec des établissements d'enseignement. L'Australian Road Research Board recommande un niveau de financement de sécurité routière représentant de 3 à 10 % du budget d'ensemble affecté aux routes. Il propose également d'autres sources de financement, par exemple a) un prélèvement de 1 à 2 % sur l'assurance-accident obligatoire aux tiers qui serait affecté à des fonds de prévention et de réadaptation; b) des parrainages, en particulier pour des campagnes et des projets locaux; c) des activités locales financées par d'autres institutions.

Fonds mondial pour la sécurité routière et autres donateurs extérieurs

51. L'appui des donateurs bilatéraux et multilatéraux a été capital pour certains pays en développement et pays les moins avancés membres de la CESAP. Si les ressources consacrées à la sécurité routière ont été naguère plutôt modestes, la création récente du Fonds mondial pour la sécurité routière a suscité un immense espoir pour remédier à cette situation.

52. Le Fonds mondial pour la sécurité routière, administré par la Banque mondiale, fournit des fonds pour financer des opérations de sécurité routière centrées essentiellement sur le renforcement des capacités et la gestion¹⁵. Les donateurs fondateurs ont été la Foundation for the Automobile and Society, le Gouvernement néerlandais, l'Agence suédoise de coopération internationale au développement et le Mécanisme d'octroi de dons pour le développement (Banque mondiale). Les objectifs du Fonds pour les pays à revenus modestes et moyens sont les suivants: a) renforcer les capacités mondiales, régionales et nationales pour réduire de manière durable les décès et les traumatismes provoqués par les accidents de la route; b) accroître les investissements dans la sécurité routière; c) accélérer le transfert de savoir relatif à la sécurité; d) promouvoir des solutions infrastructurelles innovantes pour améliorer la sécurité dans les situations de circulation mixte. Les organismes nationaux ainsi que les partenaires mondiaux et régionaux peuvent faire une demande à tout moment. Il faut toutefois noter que le Fonds n'a pas encore atteint son objectif d'obtenir de la part des donateurs une mise de fonds initiale de quelque 300 millions de dollars. Des efforts particuliers seront nécessaires pour atteindre cet objectif.

53. Cela dit, même si l'objectif était atteint, le montant serait faible par rapport aux quelque 10 milliards de dollars par an qui, selon les estimations du secrétariat de la CESAP, seraient nécessaires pour améliorer la sécurité routière dans la région. Si l'on compare ce chiffre au coût annuel des accidents de la route dans la région, environ 100 milliards de dollars, l'argument économique en faveur d'une action de prévention apparaît très convaincant. En fait, la plupart des financements

¹⁵ <http://go.worldbank.org/9QZJ0GF1E0>

actuellement investis dans la sécurité routière se présentent sous la forme d'éléments de sécurité inclus dans les projets routiers, en particulier des projets de banques de développement comme la BAsD et la Banque mondiale. Seuls quelques prêts ont été affectés spécifiquement à des projets de sécurité routière, comme dans le cas du Viet Nam et de la République islamique d'Iran.

Financement de la sécurité routière au niveau national

54. Il est clair que les pays devront trouver chez eux la plupart des crédits nécessaires pour la sécurité routière. En 2006, l'Office allemand de coopération technique (GTZ) a publié un manuel sur le financement de la sécurité routière intitulé «the Road Safety Cent» (Un centime pour la sécurité routière)¹⁶. Le manuel montre que l'insuffisance des moyens financiers affectés à la sécurité routière était le problème le plus difficile à résoudre et que sa solution était essentielle pour résoudre les autres problèmes clés: manque de vigilance et absence de capacités institutionnelles. Il s'inspire de l'expérience de la Nouvelle-Zélande et de nombreux autres pays et propose 7 «enseignements» concrets:

- a. Il faut persuader les usagers de la route et autres parties prenantes qu'une fraction des dépenses imputables aujourd'hui aux accidents de la route pourraient leur économiser beaucoup d'argent et de douleur.
- b. Les fonds et les conseils pour la sécurité routière peuvent être des institutions extrêmement utiles tant qu'ils reposent sur une base juridique solide, font l'objet d'un contrôle strict de la part d'un organisme public-privé, ont une gestion financière saine, sont alimentés par des prélèvements directs auprès des utilisateurs et sont soumis à des audits techniques et financiers réguliers.
- c. Le financement peut provenir d'un fonds routier existant. Si cette option est exclue, des prélèvements pourraient être effectués par une surcharge sur les carburants ou sur les primes d'assurance de véhicules et complétés par des contributions provenant des secteurs public et privé.
- d. Pour ce qui est des travaux de génie routier aux fins de la sécurité routière on pourrait faire appel au même mécanisme de financement utilisé pour la construction et l'entretien des routes ce qui correspondrait environ à 10 ou 15 % des budgets destinés à l'amélioration, la remise en état et l'entretien des routes.
- e. Le financement des autres programmes de sécurité routière nécessiterait environ un centime de dollar américain par litre de carburant ou entre 5 et 10 % des primes d'assurance véhicule.

¹⁶ <http://www.gtz.de/de/dokumente/en-Road-Safety-Cent-2006.pdf>

- f. Pour faire appliquer les règlements de circulation et le code de la route, une équipe spéciale de police de la sécurité routière financée et supervisée par un fonds spécial pourrait être une bonne solution.
- g. Les donateurs internationaux et bilatéraux peuvent dans une très large mesure aider les pays en développement à réformer le financement et la gestion de la sécurité routière. Tous les projets routiers financés par la communauté des donateurs devraient comporter un volet sécurité, tant au niveau du projet qu'au niveau du secteur.

55. Le groupe d'experts de la CESAP sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie a approuvé les recommandations du GTZ et encouragé les membres de la CESAP à examiner tout un éventail de financements possibles.

56. Le tableau 4 indique le montant total des prélèvements que certains pays membres de la CESAP auraient effectués en 2003 pour la sécurité routière si une surcharge d'un centime de dollar par litre de carburant et de diesel utilisé avait été imposée. Bien qu'ils ne soient pas nécessairement suffisants dans tous les cas, ces montants auraient constitué un accroissement sensible des ressources disponibles pour améliorer la sécurité routière. Le tableau 5 énumère les avantages et inconvénients typiques des différentes sources de financement de la sécurité routière dans les pays en développement, sources qui, bien entendu, peuvent varier d'un pays à l'autre.

Tableau 4: Montant total des prélèvements qui *auraient été effectués* par certains pays membres de la CESAP en 2003 si une surcharge d'un centime de dollar par litre d'essence et de diesel utilisé avait été imposée
Source : GTZ (2005) "The Road Safety Cent"

Pays	Montant des prélèvements effectués pour la sécurité routière en 2003 (en millions de dollars des États-Unis)
Chine	846
Inde	361
Indonésie	210
Kazakhstan	34
Malaisie	17
Pakistan	34

Tableau 5: Avantages et inconvénients caractéristiques des différentes sources de financement de la sécurité routière dans les pays en développement

Sources de financement	Avantages	Inconvénients
Surcharge sur carburants	Faible risque d'évasion, contribution modeste	Difficulté à augmenter le prix de l'essence
Surcharges sur les taxes Poids/distance	Acceptées comme redevance	Risque élevé d'évasion
Surcharges sur l'assurance automobile obligatoire	La mieux adaptée pour la sécurité routière	Risque élevé d'évasion
Surcharges sur les redevances pour la plaque d'immatriculation	Contribution peu élevée	Risque élevé d'évasion
Surcharges sur les péages	Faible risque d'évasion, acceptée comme redevance	Les routes à péage ne constituent qu'une petite partie du réseau routier
Contribution du secteur privé	Peut compléter le financement de la sécurité routière et tirer parti de la gestion et de l'efficacité du secteur privé	Ne peut fournir que des montants limités et n'est pas nécessairement durable
Prêts et dons pour le développement	Peuvent servir pour le lancement de programmes de sécurité et de plans de financement	Non durable

Source: GTZ (2005) «The Road Safety Cent».

57. On notera également que les recommandations du GTZ s'inscrivent dans le prolongement du suivi direct de la promotion par la CESAP de fonds spéciaux pour l'entretien des routes. De 1996 à 2001, le secrétariat, en collaboration avec la BASD et la Banque mondiale, a organisé un atelier régional et cinq ateliers nationaux dans 10 pays. Il existe aujourd'hui des fonds routiers et spéciaux dans les pays suivants: Inde, Japon, Kazakhstan, Mongolie, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République démocratique populaire lao ainsi que les états indiens du Kerala, Madhya Pradesh, Karnatak, Uttar Pradesh¹⁷. Étant donné l'état grave de la sécurité routière dans de nombreux pays membres de la Commission on pourrait envisager un prolongement de la recommandation précédente de la CESAP tendant à inclure la sécurité routière.

C. Le Programme international d'évaluation des routes et le programme suédois Vision Zero

58. Étant donné le peu de ressources financières et humaines disponibles pour améliorer la sécurité routière, la question de l'ordre de priorité et de la répartition optimale est un élément important pour de nombreux pays en développement qui souvent n'ont pas de système intégré de collecte et de compte rendu des données. À cet égard deux exemples ont été discutés au sein du groupe d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie: le Programme international d'évaluation des routes (PIER) et le programme suédois Vision Zéro.

¹⁷ Voir également :ESCAP Transport and Communications Bulletin, No75 (2005) sur les fonds pour l'entretien des routes, ST/ESCAP/SER.E/75, <http://unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=181>

Programme international d'évaluation des routes

59. Étant donné le succès des programmes européen, australien et américain, un programme international d'évaluation des routes (PIER) a été récemment lancé pour aider les pays en développement et les économies en transition intéressés à utiliser un système similaire d'évaluation normalisé et comparable des routes au niveau international¹⁸. Les programmes d'évaluation des routes ont été créés pour permettre des évaluations similaires, systématiques et indépendantes des routes comme cela avait été le cas pour les véhicules routiers dans le cadre des programmes d'évaluation des automobiles neuves (NCAP)¹⁹ afin d'élever le niveau général de la sécurité routière.

60. En évaluant les routes, le PIER tient compte du comportement du conducteur et de la sécurité du véhicule. Les évaluations consistent à relever les caractéristiques pertinentes des routes (marquages au sol, état des accotements, aménagements pour piétons etc.) au moyen d'une caméra vidéo et par des inspections motorisées puis à les analyser pour produire des cartes de risques pour la sécurité, des classements par étoiles, des graphiques, des tableaux et des outils analytiques interactifs de génie routier. Ces produits peuvent faciliter la hiérarchisation des travaux d'aménagement des routes: voies de circulation séparées pour réduire les collisions frontales, ronds-points pour atténuer la gravité des impacts latéraux aux carrefours ou glissières de sécurité pour éviter les accidents provoqués par les dérapages.

61. Le premier projet pilote du PIER en Asie est en cours de réalisation en Malaisie où 3 000 km d'axes primaires, y compris les tronçons de la Route d'Asie, ont été inspectés avec l'appui du programme australien et l'association automobile malaisienne. Des projets pilotes analogues sont en cours de discussion ou de préparation pour les tronçons de la Route d'Asie en Arménie, en Géorgie et au Viet Nam. On notera que le secrétariat de la CESAP est en train d'envisager une collaboration renforcée avec le Programme afin de promouvoir les évaluations de la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie. Le groupe d'experts a également suggéré d'évaluer les axes primaires nationaux et de collaborer à une évaluation similaire du réseau de la Route d'Asie.

Le programme suédois «Vision Zéro»

62. Le programme «Vision Zéro» est devenu la politique officielle suédoise en matière de sécurité de la circulation en 1997. Son objectif à long terme est de faire en sorte que *personne ne soit tué ou gravement blessé sur le réseau routier suédois*. Il repose sur une conception systémique qui reprend les mesures existantes pour assurer la continuité en leur ajoutant des mesures innovantes et plus radicales. Il promeut une approche de responsabilité partagée des concepteurs et des usagers.

¹⁸ <http://www.irap.net>

¹⁹ Voir, par exemple, <http://www.euroncap.com>

63. Contrairement aux approches classiques qui incriminent surtout l'usager, l'approche suédoise impose une plus grande part de responsabilité aux concepteurs. Ainsi, puisque l'énergie cinétique tue et que l'être humain moyen est incapable d'estimer adéquatement l'impact potentiel d'une collision, c'est aux «professionnels» qu'il incombe de «gérer» l'énergie cinétique. De même, à la différence de la plupart des autres pays, l'enseignement de la sécurité routière ne vise pas à éduquer les enfants mais à éduquer les parents quant à leurs responsabilités. Les mesures portent sur l'éducation des ingénieurs de la circulation, la création d'un environnement sûr (pistes cyclables, par exemple) et équipements de sécurité (casque, ceinture de sécurité etc.).

64. La démarche suédoise se fonde sur le principe d'«intégration et de séparation» traduit en simples directives adaptées aux différents groupes d'utilisateurs de la route; ainsi les utilisateurs vulnérables ne devraient pas être exposés à des véhicules motorisés roulant à des vitesses supérieures à 30 km à l'heure. Là où ces objectifs ne peuvent être atteints, on recommande soit la construction de voies séparées, soit la réduction de la vitesse des véhicules à 30 km à l'heure.

65. Grâce à cette conception, le système de transport suédois peut tolérer plus facilement les erreurs et atténuer la gravité des accidents lorsqu'il se produisent (routes conçues pour tenir compte du risque d'erreur humaine ou «forgiving roads»). Cette approche a eu beaucoup de succès en Suède où aujourd'hui moins de 10 enfants sont tués chaque année sur les routes²⁰.

66. Le groupe d'experts a estimé que les pays membres de la CESAP pourraient s'inspirer de cette meilleure pratique suédoise et envisager des travaux spéciaux de génie routier («forgiving roads»): routes «2+1» avec des câbles de séparation, des voies séparées pour les différents types de véhicules (motocycles, bicyclettes, autobus) et l'utilisation systématique des ronds-points.

VI. QUESTIONS À EXAMINER

67. Le Comité est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document et de donner des indications au secrétariat quant à la manière de contribuer à l'application de la Déclaration ministérielle de la CESAP sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, en particulier son objectif de *faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de sécurité routière*. À cet égard, le Comité pourrait souhaiter rappeler les produits concernant la sécurité routière figurant dans le Programme d'action régional pour la période 2007-2011 (résolution 63/9 de la Commission).

68. Les gouvernements sont invités à rendre compte au Comité des tout derniers progrès enregistrés dans l'amélioration de la sécurité sur le réseau de la Route d'Asie et sur d'autres routes et sont invités à examiner les questions suivantes au niveau national:

- a. Maintenir l'engagement pris par les responsables de haut niveau d'améliorer la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie et sur les autres routes;

²⁰ Ce taux correspond à moins d'un enfant (âgé de zéro à 14 ans) sur 100 000 par an.

- b. Envisager sérieusement d'examiner toutes les possibilités de financement de la sécurité routière au niveau national en application des recommandations contenues dans le manuel du GTZ publié récemment «The Road Safety Cent» (voir paragraphe 54 du présent document) ainsi que les recommandations antérieures de la CESAP sur les fonds pour l'entretien des routes;
- c. Inclure des éléments de sécurité routière dans tous les projets routiers et entreprendre le cas échéant des projets routiers spécialisés;
- d. Promouvoir les partenariats public-privé pour améliorer la sécurité routière;
- e. Envisager d'adopter une approche systémique comparable au programme suédois «Vision Zéro»;
- f. Entreprendre systématiquement des travaux spéciaux de génie routier pour rendre les routes moins dangereuses lorsqu'un accident se produit: ronds-points, routes 2+1 avec des câbles de séparation, des voies matériellement séparées pour la circulation des différents types de véhicules (pistes pour les motocycles, les bicyclettes, couloirs d'autobus etc.) par exemple.
- g. Intégrer la sécurité de la circulation aux politiques durables de transport compte tenu des avantages offerts par la substitution des modes de transport; et
- h. Améliorer les systèmes de collecte de données et de compte-rendu et fournir chaque année au secrétariat les données de base relatives à la sécurité contenues dans la base de données de la Route d'Asie ainsi que les données applicables aux indicateurs figurant dans le tableau 3.

69. Au niveau régional et conformément au Programme d'action régional pour la période 2007-2011, les gouvernements sont invités en particulier à envisager:

- a. De se mettre d'accord sur les objectifs et indicateurs pour les objectifs 3 et 7 (voir tableau 3) concernant le réseau de la Route d'Asie et les autres routes qui ont été suggérées par le groupe d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière sur la Route d'Asie et de soutenir leur «formalisation» par une décision de la Commission ; et aussi de convenir de cibles et d'indicateurs pour les objectifs 1, 2, 4, 5 et 8 (voir tableau 3) ou de donner au secrétariat des indications quant à la manière de les affiner en collaboration avec les Etats membres conformément à la demande formulée dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique;
- b. Mettre systématiquement en commun les données d'expérience en utilisant l'approche systémique, en particulier concernant les travaux de génie routier selon le concept de «routes conçues pour tenir compte du risque d'erreur humaine» ("forgiving roads";

- c. Soutenir les évaluations de la sécurité routière, notamment le Programme international d'évaluation des routes pour le réseau de la Route d'Asie et mettre en commun au niveau régional les données d'expérience et les capacités;
- d. Encourager les donateurs à soutenir les initiatives régionales de sécurité routière.

70. Au niveau mondial, les gouvernements sont invités à laisser la question de la sécurité routière à l'ordre du jour de l'Assemblée générale et à envisager de soutenir l'idée d'une conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui serait organisée sous les auspices de l'ONU dans un cadre intersectoriel. À cet égard, on notera que 27 des 85 pays membres de l'ONU ayant appuyé la résolution 60/5 de l'Assemblée générale sur la crise mondiale de la sécurité routière étaient des pays membres de la CESAP.

- - - - -