

PLAN MONDIAL

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2021 - 2030





Le présent **Plan mondial** a été élaboré par l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres parties prenantes. Il a vocation à servir de document d'orientation à l'appui de la mise en œuvre de la Décennie d'action 2021-2030 et de ses objectifs.

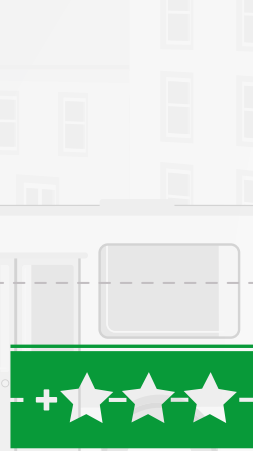


PLAN MONDIAL

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2021-2030

Le **Plan mondial** décrit ce qu'il faut faire pour atteindre cet objectif et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en œuvre

**UNE APPROCHE INTÉGRÉE
POUR UN SYSTÈME SÛR**



Infrastructure
routière sûre



Usage sûr
des routes



Transport multimodal
et aménagement du
territoire

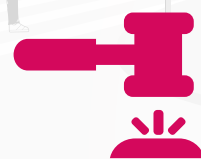


Véhicules sûrs



Interventions
après un
accident

QUE FAIRE ?



Instruments
juridiques



Genre

COM
Y PA

Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période **2021-2030 la Décennie d'action pour la sécurité routière**, avec pour objectif de réduire

D'AU MOINS 50%

le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période

**COMMENT
Y ARRIVER ?**



**QUI FAIRE
INTERVENIR ?**



Financement



Les gouvernements

30

Contrôle de la vitesse



Développement des capacités



La société civile



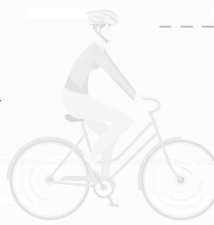
Le secteur privé



Technologies



Priorité aux pays à revenu faible ou intermédiaire



Les bailleurs de fonds



Les institutions des Nations Unies

Pour en savoir plus, consultez :

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2030

DÉCENNIE D'ACTION POUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



2021 - 2030

INTRODUCTION



La sécurité routière – quel avenir ?

La sécurité routière à la croisée des chemins

Chaque année dans le monde, les accidents de la circulation causent près de 1,3 million de décès évitables et un nombre de traumatismes estimé à 50 millions ; cela fait des accidents de la circulation les premiers tueurs d'enfants et de jeunes à l'échelle mondiale. Dans l'état actuel des choses, on estime qu'au cours de la prochaine décennie, les accidents de la circulation causeront 13 millions de décès et 500 millions de traumatismes supplémentaires et entraveront le développement durable, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Ces nombres inacceptables, en termes absolus et relatifs, sont restés inchangés ces 20 dernières années, malgré les efforts laborieux déployés par les Nations Unies et d'autres partenaires concernés par la sécurité routière.

Reconnaissant l'importance du problème et la nécessité d'agir, les gouvernements du monde entier ont proclamé à l'unanimité la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, par la résolution 74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies, avec pour objectif clair de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes pendant cette période. Ce plan

explique les mesures à prendre pour atteindre cet objectif. Il s'adresse aux hauts responsables politiques et constituera une base pour l'élaboration de plans et d'objectifs nationaux ou locaux. En s'engageant dans cette deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, les gouvernements et les parties prenantes dans le monde doivent choisir entre poursuivre le cours normal de leurs activités (dans l'espoir que cela suffira à réduire notablement le nombre de tués sur les routes) ou prendre des mesures énergiques et décisives pour changer de cap, en s'appuyant sur les connaissances et les outils acquis lors de la précédente Décennie d'action.

Ce Plan d'action mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière écarte l'idée de poursuivre le cours normal des activités et demande aux gouvernements et aux parties prenantes de changer d'orientation et d'adopter, rendre prioritaire et appliquer une approche intégrée pour un système sûr qui place résolument la sécurité routière parmi les principaux facteurs de développement durable. Ce plan est aussi un appel à l'action pour aider le monde à atteindre son objectif, à savoir réduire de 50 % entre 2021 et 2030 le nombre de tués et de blessés graves sur les routes.

Des raisons d'espérer

Une formidable opportunité de progrès nous est offerte grâce à une conjonction puissante de facteurs, parmi lesquels l'annonce d'une deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière par l'Assemblée générale des Nations Unies, le renouvellement par les États Membres de leur engagement politique, les solides bases résultant de la Décennie d'action pour la sécurité routière qui vient de s'écouler et l'intégration de la sécurité routière dans les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable. De plus, l'organisation de trois conférences ministérielles mondiales, la nomination d'un envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière et la création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière indiquent clairement l'importance accrue accordée à la sécurité routière et les dispositifs renforcés qui permettront d'améliorer la situation mondiale à cet égard.

L'ajout de cibles spécifiques relatives à la sécurité routière dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 traduit la reconnaissance universelle que les accidents de la route mortels et non mortels sont désormais parmi les plus graves menaces qui entravent le développement durable des pays. Cela signifie qu'il n'est pas question de mettre en échec ou de sacrifier la sécurité routière pour satisfaire à d'autres besoins de société. Dans ce contexte, la sécurité routière ne doit pas être abordée comme un problème à part, mais plutôt comme une composante intégrée de différents programmes politiques, notamment la santé de l'enfant, l'action climatique, l'égalité entre hommes et femmes et l'équité. Comme la pandémie de COVID-19 l'a mis en lumière, il ne fait aucun doute que le besoin de mobilité lui-même évoluera au cours de la prochaine décennie et entraînera inévitablement des changements, prévus ou inattendus, dans les systèmes de transport. Faire en sorte que ces changements ne génèrent ni décès ni traumatismes exigera une vigilance constante et une adaptation.

Faire de la sécurité une valeur fondamentale

L'évolution constante des transports dans le monde nous confronte à de multiples défis : émissions de gaz à effet de serre et changement climatique, pollution de l'air, dépendance à l'égard des énergies fossiles, épidémie de maladies chroniques et risques de tués et de blessés sur les routes. L'évolution rapide des technologies, l'augmentation de la densité et de la croissance démographiques dans les zones urbaines parallèlement à l'émergence et à la présence croissante de la micro-mobilité et à l'utilisation de services de mobilité sont autant de facteurs qui expliquent les défis auxquels nous sommes confrontés.

Mais si les systèmes de mobilité reposent véritablement sur la sécurité, ils auront un impact bénéfique global sur notre santé et notre environnement, sur la réduction du bilan social et économique des victimes d'accidents de la

circulation et sur le rôle des femmes dans nos systèmes de mobilité et de transport. En plaçant la sécurité au cœur de nos mesures relatives à la sécurité routière, la mobilité sans risque deviendra automatiquement un droit de l'homme. Cela fera progresser le programme mondial et donnera une nouvelle dynamique pour renforcer l'engagement des gouvernements, des entreprises et des organisations internationales à appliquer des mesures susceptibles de réduire considérablement le nombre de victimes de la route.

C'est maintenant qu'il nous faut agir : le nombre intolérable de tués et de blessés sur les routes et le début de la prochaine Décennie d'action pour la sécurité routière impulsent le nouvel élan nécessaire à la communauté mondiale de la sécurité routière pour agir différemment.

Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période **2021-2030 la Décennie d'action pour la sécurité routière**, avec pour objectif de réduire

D'AU MOINS 50%

le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période



Le concept de ce Plan mondial

La mobilité fait partie intégrante de notre vie quotidienne, dans presque tous ses aspects. En sortant de chez nous, nous suivons un trajet pour nous rendre au travail ou à l'école, aller acheter notre nourriture et répondre aux nombreux besoins de notre vie quotidienne sociale et familiale. L'emploi du système de transport routier est tellement généralisé que sa sécurité (ou son absence de sécurité) se répercute sur un large éventail de besoins humains fondamentaux. Ainsi, le fait d'assurer la sécurité sur les routes et de permettre une mobilité durable joue un rôle important en réduisant la pauvreté et les inégalités, en facilitant l'accès à l'emploi et à l'éducation et en atténuant

les effets du changement climatique. En fait, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des systèmes de transport contribuent directement et indirectement à la réalisation de nombreux objectifs de développement durable. En tant que telle, l'évolution de la sécurité routière est limitée dans sa capacité d'extension et d'influence et elle est souvent subordonnée à d'autres besoins sociaux. Mais si la sécurité routière est considérée comme une nécessité capable de permettre une meilleure satisfaction des besoins sociaux (de veiller à l'égalité des sexes jusqu'à assurer un environnement durable) alors son potentiel peut être considérablement amplifié.

Le **Plan mondial** décrit ce qu'il faut faire pour atteindre cet objectif et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en œuvre

**UNE APPROCHE INTÉGRÉE
POUR UN SYSTÈME SÛR**

À qui s'adresse ce plan

Ce plan a pour but de motiver les gouvernements nationaux et locaux ainsi que d'autres parties prenantes susceptibles d'avoir une influence sur la sécurité routière (notamment la société civile, le monde universitaire, le secteur privé, les

baillleurs de fonds, les responsables de communautés et de groupes de jeunes et d'autres partenaires) et chargées d'élaborer des plans d'action et des cibles à l'échelle nationale ou locale pour la Décennie d'action.

S'appuyer sur l'approche pour un système sûr

L'approche pour un système sûr, une caractéristique essentielle de la Décennie d'action, reconnaît que le transport routier est un système complexe et place la sécurité au cœur de ce système. Elle reconnaît aussi que les humains, les véhicules et l'infrastructure routière doivent interagir de telle sorte que la sécurité soit garantie au plus haut niveau. Ainsi, un système sûr :

- anticipe et tient compte de l'erreur humaine,
- conçoit des routes et des véhicules capables de limiter l'énergie cinétique dans les accidents à des niveaux que les humains peuvent supporter pour éviter les décès et les traumatismes graves,
- incite ceux qui conçoivent et entretiennent les routes, construisent les véhicules et dirigent les programmes

de sécurité à partager la responsabilité de la sécurité avec les usagers de la route de telle sorte qu'en cas d'accident, on ne blâme pas seulement le conducteur ou d'autres usagers de la route, mais on recherche plutôt les remèdes dans l'ensemble du système,

- poursuit une démarche d'anticipation et d'amélioration constante des routes et des véhicules pour rendre l'ensemble du système sûr et pas seulement dans les endroits ou les situations où des accidents viennent de se produire et enfin,
- adhère au principe fondamental selon lequel le système de transport ne doit causer ni mort ni blessé grave et il n'est pas question de transiger sur la sécurité au profit d'autres facteurs tels que le coût ou le désir de rendre les transports plus rapides.



PARTIE II



Mesures recommandées

Les recommandations ci-dessous résultent d'interventions éprouvées et efficaces et de meilleures pratiques qui ont permis d'éviter des accidents de la route. Elles donnent un aperçu global des mesures à prendre pour rendre les systèmes plus sûrs. Ces recommandations ne sont pas

prescriptives, mais peuvent être utilisées pour guider l'élaboration de plans d'action nationaux sur la sécurité routière adaptés aux contextes locaux et aux ressources et moyens d'action disponibles.

Transport multimodal et aménagement du territoire

Reconnaissant qu'à l'horizon 2030, environ 70 % de la population mondiale vivra probablement dans des zones urbaines, la demande croissante de mobilité urbaine sera supérieure à la capacité des systèmes qui reposent largement sur les véhicules privés comme les voitures et les motos. Il est donc indispensable d'investir dans les systèmes de transport public pour faciliter les déplacements sûrs et efficaces de populations massives et croissantes en vue de résoudre ce problème. Les systèmes de transport public comme les bus, les trams et les trains de banlieue transportent plus de personnes que les voitures privées et sont généralement plus abordables. Ils réduisent les risques d'accidents et constituent un important moyen pour améliorer la sécurité, comme souligné dans la cible 11.2 des objectifs de développement durable.

Le transport multimodal et l'aménagement du territoire sont d'importants points de départ pour l'adoption de l'approche pour un système sûr. Ils permettent un mélange optimal de modes de transport motorisés et non motorisés pour assurer la sécurité et l'accès équitable aux moyens de mobilité, tout en répondant aux différents besoins et préférences d'une population. Le transport multimodal et l'aménagement du territoire doivent être adaptés aux contextes locaux et aux climats. L'aménagement du territoire doit prendre en considération la gestion des demandes de déplacement, le choix du mode de transport et la mise à disposition de trajets sûrs et durables pour tous, en particulier pour les modes de transport les plus sains et les plus propres, mais souvent les plus négligés : la marche, le vélo et les transports publics. Ce système doit être

assorti de normes qui indiquent explicitement d'éviter ou d'atténuer les risques potentiels pour la sécurité routière et imposent un minimum de sécurité dans le fonctionnement de tous les modes, moyens et trajets prévus.

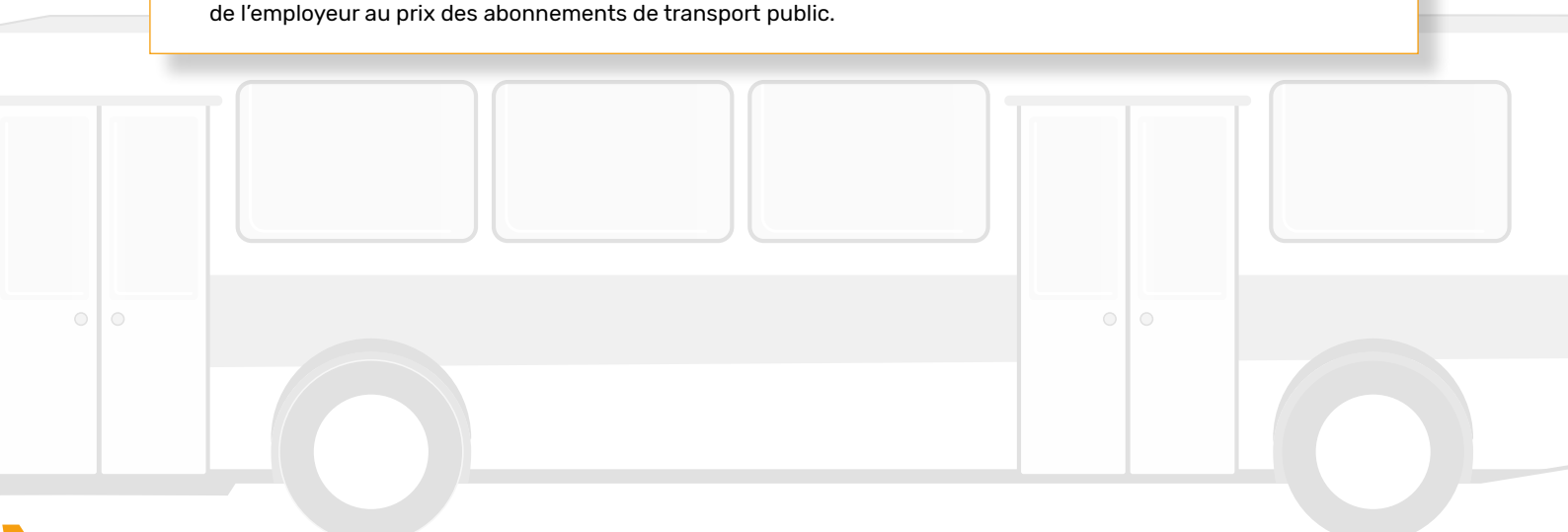
La mise en place de moyens de stationnement des vélos et des véhicules privés aux arrêts de bus et près des gares, par exemple, peut faciliter le choix de trajets multimodaux. Outre qu'ils éliminent les risques liés à la

circulation des véhicules motorisés pour les piétons et les cyclistes, les gens ont besoin de se sentir en sécurité. À cette fin, les investissements et les politiques en matière d'infrastructure susceptibles de donner aux gens un plus grand sentiment de sécurité vis-à-vis de la circulation routière et de la criminalité, en particulier ceux traitant de l'insécurité anxiogène pour les femmes, sont des préalables indispensables pour encourager le transport multimodal et la mobilité active.

Encadré 1

Mesures recommandées pour encourager le transport multimodal et l'aménagement du territoire

- Appliquer des politiques de promotion de plans compacts d'urbanisme.
- Appliquer des politiques qui imposent de réduire la vitesse et accordent la priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics.
- Promouvoir le développement tourné vers les flux de transit pour concentrer les développements urbains et commerciaux autour de nœuds de transit de masse.
- Définir un lieu stratégique, si possible, public, subventionné et pour le logement de la main-d'œuvre afin d'assurer un accès pratique à des services de transit de grande capacité.
- Dissuader les usagers d'utiliser leurs propres véhicules dans les zones urbaines à forte densité de population en imposant des restrictions sur les usagers de véhicules à moteur, sur les véhicules et sur l'infrastructure routière et proposer d'autres solutions accessibles, sûres et faciles d'utilisation comme la marche, le vélo, les bus et les tramways.
- Faciliter les connexions intermodales entre les points de transit et les systèmes de partage de vélos aux principaux points de transit et créer des connexions pour les déplacements à vélo ou à pied qui réduisent la durée totale des trajets.
- Construire des réseaux de transport (ou reconstruire ceux qui existent) pour faire en sorte que les modes de déplacement non motorisés soient aussi sûrs que les modes motorisés et, plus important, pour satisfaire aux besoins de déplacement de tous, quels que soient leur âge et leurs capacités.
- Promouvoir des stratégies commerciales positives et pratiquer des méthodes incitatives telles que la participation de l'employeur au prix des abonnements de transport public.



Une infrastructure routière sûre

Une infrastructure routière sûre est essentielle pour réduire le nombre des victimes d'accidents de la route. Elle doit être planifiée, conçue, construite et exploitée pour assurer la mobilité multimodale, notamment le partage des moyens de transport et/ou les transports publics, la marche et le vélo. Elle doit éliminer les risques, ou les réduire au minimum, pour tous les usagers de la route, à commencer par les plus vulnérables, et pas seulement pour les conducteurs.

Il est impératif de s'appuyer sur des normes techniques minimales applicables à l'infrastructure et portant sur la sécurité des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, des occupants des véhicules, des usagers des transports publics, des opérateurs de fret et d'autres utilisateurs du système de mobilité. Ces normes doivent inclure des caractéristiques de base comme les marquages verticaux et horizontaux (panneaux de signalisation et peintures), trottoirs, passages pour piétons, pistes cyclables, voies pour deux-roues motorisés, voies de bus, accotements sûrs, séparation entre les différents modes de circulation,

séparation centrale des chaussées sur les voies rapides, conception des intersections sans risque et contrôle de la vitesse selon le lieu traversé, commodités souhaitées et type de circulation. Il conviendra aussi de spécifier les besoins d'infrastructure physique et numérique concernant les technologies de pointe d'aide à la conduite et les véhicules autonomes.

Une infrastructure logique et intuitive doit être conçue pour le contrôle de la vitesse afin d'assurer la protection de tous les usagers de la route (par exemple les panneaux de limitation de vitesse à l'entrée des villes et les panneaux signalant des travaux). Outre qu'elle permet d'améliorer la sécurité, l'infrastructure routière doit favoriser l'accessibilité, notamment pour les personnes handicapées et faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre. Des recommandations sur les normes applicables aux différents éléments de sécurité ont été élaborées aux niveaux mondial et régional et pourront être utilisées par les pays lorsqu'ils élaboreront leurs propres normes.

Encadré 2

Mesures recommandées pour améliorer la sécurité de l'infrastructure routière

- Définir la classification des fonctions et élaborer des normes applicables au niveau de sécurité souhaité pour chaque groupe d'usagers de la route au niveau de l'occupation du sol et du corridor de sécurité.
- Étudier et mettre à jour la législation et les normes de conception locales qui prennent en compte les fonctions de la route et les besoins de tous les usagers, pour des zones spécifiques.
- Spécifier une norme technique et définir le niveau d'appréciation visé, par l'attribution d'étoiles, pour tous les critères de conception applicables à chaque type d'usager de la route ainsi que le niveau de sécurité souhaité à l'endroit concerné.
- Mettre en place les panneaux indicateurs assurant une conformité logique et intuitive avec l'environnement justifiant la vitesse souhaitée (par exemple 30 km/h dans les centres urbains, ≤ 80 km/h sur les routes en zones rurales sans terre-plein central, 100 km/h sur les voies express).
- Entreprendre des audits de la sécurité routière sur tous les tronçons de nouvelles routes (études préalables de faisabilité sur l'ensemble de la conception détaillée) et réaliser des évaluations en faisant appel à des experts indépendants et accrédités pour obtenir un niveau minimal de trois étoiles, voire plus, pour tous les usagers de la route.
- Entreprendre la réalisation d'une cartographie des risques d'accident (lorsque les données sur les accidents sont fiables) et procéder à des évaluations de la sécurité par anticipation et à des contrôles sur le réseau visé en s'attachant plus particulièrement aux besoins propres aux usagers de la route, le cas échéant.
- Définir une cible d'efficacité pour chaque usager de la route en s'appuyant sur les résultats des contrôles au moyen de paramètres mesurables, pour chaque attribut des routes (installations de trottoirs par exemple).

Sûreté des véhicules

Les véhicules doivent être conçus pour assurer la sécurité de leurs occupants et des personnes se trouvant à l'extérieur. Pour améliorer la sûreté des véhicules, différentes caractéristiques peuvent être intégrées aux véhicules dès leur conception, soit pour éviter les accidents (sécurité active) soit pour réduire le risque de traumatisme pour les occupants et d'autres usagers de la route en cas d'accident (sécurité passive). Bien que plusieurs types de solutions technologiques aient été élaborés, ils ont été adoptés à différents degrés dans les pays et les équipements intégrés en série dans les nouveaux véhicules diffèrent d'un pays à l'autre. En fait, selon la réglementation en place sur le marché destinataire, les véhicules sont produits avec différents équipements de sécurité. Il est fréquent que les constructeurs automobiles n'intègrent plus en série certains équipements de sécurité essentiels

dans les nouveaux modèles de véhicules lorsqu'ils sont vendus dans des pays qui n'exigent pas ces équipements dans leur réglementation.

Il est nécessaire d'harmoniser les législations relatives à la conception des véhicules et aux technologies automobiles pour assurer un niveau uniforme et acceptable de sécurité partout dans le monde. Au travers de leur législation, les gouvernements doivent produire un ensemble minimal de normes de sécurité relatives aux véhicules, en prenant en compte toutes les catégories « traditionnelles » de véhicules, notamment voitures, fourgons, camions, bus et deux- ou trois-roues motorisés, mais relatives aussi à ces modes de transport informels qui prévalent dans de nombreux pays (par exemple les tricycles à moteur (tuk-tuk, skylabs) ou les minibus philippins (jeepneys)).

Encadré 3

Mesures recommandées pour assurer la sûreté des véhicules

- Exiger des normes de sécurité harmonisées de haute qualité pour les véhicules motorisés nouveaux ou d'occasion et applicables à l'utilisation de la ceinture de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants et des casques pour motocyclistes, notamment :
 - les normes relatives aux chocs frontaux et latéraux pour assurer la protection des occupants en cas d'accident générant un choc frontal ou latéral,
 - la ceinture de sécurité et son dispositif d'ancrage pour tous types de sièges, pour s'assurer que les ceintures de sécurité sont fixées dans les véhicules au moment de leur construction et de leur assemblage,
 - les points d'ancrage ISOFIX pour dispositifs de retenue d'enfants afin de s'assurer que ces dispositifs de retenue sont fixés directement au châssis du véhicule pour éviter tout mauvais usage,
 - le contrôle électronique de stabilité (ESP) pour éviter un dérapage et la perte de contrôle dans des cas de survirage ou de sous-virage,
 - le freinage d'urgence avancé (AEBS) pour réduire les collisions,
 - les normes de protection des piétons pour réduire la gravité d'un choc avec un véhicule motorisé,
 - les casques homologués pour motocyclistes conformes aux normes internationales harmonisées,
 - le système antiblocage de roues (ABS) et l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour, phare allumé,
 - les limiteurs de vitesse intelligents pour aider les conducteurs à respecter les limites de vitesse,
 - l'appel d'urgence *eCall* en cas d'accident (AECS) pour déclencher une intervention d'urgence grâce à un capteur intégré dans le véhicule.
- S'assurer que des normes de sécurité harmonisées de haute qualité s'appliquent pendant toute la durée de vie du véhicule. Cela peut se faire, par exemple :
 - au moyen de systèmes obligatoires d'homologation et d'enregistrement pour les véhicules nouveaux ou d'occasion sur la base d'impératifs de sécurité établis et associés à des contrôles systématiques,
 - au moyen de réglementations applicables aux importations et aux exportations de véhicules d'occasion assorties de contrôles aux points d'entrée et de sortie et du contrôle technique obligatoire des véhicules à échéance régulière et,
 - par une demande accrue de véhicules plus sûrs, en encourageant la mise en place de nouveaux programmes indépendants d'évaluation des voitures.

Des accords de réglementation des véhicules ont été élaborés par les Nations Unies pour aider les pays à fixer des règles pour définir des normes de sécurité et les mettre en application dans la production des véhicules et de leurs équipements et organiser des contrôles techniques réguliers tout au long de leur durée de vie. Une fois les normes rendues obligatoires, il faut ensuite s'assurer qu'elles seront appliquées et continueront de s'appliquer tout au long de la durée de vie du véhicule. Cet impératif concerne la production, la vente, l'entretien ou la revente des véhicules ainsi que leurs importations et exportations. À cet égard, les gouvernements doivent mettre en place à échéances régulières des dispositifs d'évaluation pour s'assurer que tous les véhicules, nouveaux ou en cours d'utilisation, sont conformes à la réglementation de base en matière de sûreté des véhicules.

Un usage sûr des routes

L'excès de vitesse, l'alcool au volant, la fatigue du conducteur, la distraction au volant et la non-utilisation des ceintures de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants et des casques font partie des principaux comportements qui contribuent aux accidents de la route, mortels ou non. C'est pourquoi la conception et l'exploitation du réseau de transport routier tiennent compte de ces comportements par la mise en place de différentes législations, par leur mise en application et par l'éducation. Les comportements des usagers de la route sont aussi très influencés par la conception des équipements de sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière qui doit prendre en compte les besoins de tous les usagers de la route et s'appliquer de façon intuitive et facile à comprendre et obéisse au principe que les mesures les plus faciles et les plus évidentes sont les plus sûres.

La législation applicable au comportement des usagers de la route peut être adoptée à l'échelon national, local ou continental selon le type de gouvernement des pays. Bien que les lois sur la circulation soient une composante essentielle des mesures favorisant les comportements sans risque des usagers de la route, il n'en reste pas moins qu'il faut veiller à leur application et instaurer des

Parallèlement aux mesures de réglementation, les gouvernements doivent encourager la transmission aux consommateurs d'informations sur la sûreté des véhicules par l'intermédiaire de programmes d'évaluation des nouveaux véhicules, indépendants des constructeurs automobiles. Ces programmes aident les acheteurs à prendre des décisions d'achat plus sûres en leur fournissant des informations indépendantes sur les niveaux de sécurité des véhicules testés. De plus, ces programmes peuvent inciter directement les constructeurs à installer volontairement des dispositifs de sécurité à la pointe de la technologie, en anticipant sur la création d'une obligation réglementaire pour satisfaire à la demande de véhicules plus sûrs. Les parcs automobiles du secteur privé comme du secteur public peuvent aussi contribuer à améliorer la sûreté des véhicules en achetant toujours des véhicules dont le niveau de sécurité est supérieur à la réglementation minimale des Nations Unies en matière de sécurité.

pénalités et des sanctions adaptées pour dissuader toute violation de la législation routière. Les stratégies coercitives doivent être renforcées par la communication de messages éprouvés en vue d'obtenir la compréhension et le soutien du grand public et l'implication des parties prenantes locales et optimiser ainsi le respect de la loi. De même, des mesures doivent être prises pour prévenir la corruption dans l'application de la législation sur la sécurité routière, corruption qui compromet les chances d'obtenir le soutien du public et l'efficacité de la loi.

D'autres facteurs, notamment le fait de déterminer le montant des primes d'assurance en fonction de la qualité de conduite des conducteurs, peuvent inciter ces derniers à se conformer aux lois et règles de la circulation en vigueur. Les sociétés, publiques et privées, peuvent élaborer des protocoles pour assurer l'exploitation sans risque de leur parc, notamment en prévoyant des délais raisonnables pour empêcher l'excès de vitesse, en limitant le temps de conduite des chauffeurs-livreurs et en contrôlant les comportements au volant des conducteurs au moyen de dispositifs de contrôle comme les limiteurs de vitesse et les tachygraphes.

Encadré 4

Mesures recommandées pour garantir un usage sûr de la route

- Adopter et faire appliquer une législation sur la sécurité routière :
 - Fixer des limites de vitesse à ne pas dépasser selon le type et la fonction des routes.
 - Définir des limites de concentration d'alcool dans le sang pour prévenir une conduite en état d'ébriété (conduire sous l'emprise d'alcool et de drogue) avec des dispositions particulières pour les conducteurs débutants et les conducteurs professionnels.
 - Rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de sécurité (ceintures de sécurité, dispositifs de retenue pour enfants et casques).
 - Restreindre l'utilisation de dispositifs électroniques tenus à la main tout en conduisant.
 - Créer un organisme de répression dédié, assurer une formation et fournir le matériel nécessaire aux activités de coercition.

- Instaurer des règles de circulation et l'obligation de détenir un permis pour conduire :
 - Définir et mettre à jour régulièrement des règles de circulation et des codes de conduite à l'intention des usagers de la route.
 - Fournir des informations et éduquer sur les règles de circulation.
 - Fixer pour les conducteurs des limites minimales d'âge et d'acuité visuelle.
 - Mettre en place des tests d'aptitude à la conduite pour l'obtention du permis de conduire et adopter un permis de conduire progressif pour les conducteurs débutants.
 - Fixer une limite de temps de conduite à ne pas dépasser et imposer un temps de repos minimal pour les conducteurs professionnels.
 - Rendre obligatoire une assurance responsabilité civile pour les conducteurs de véhicules motorisés.

- Veiller à ce que l'infrastructure routière tienne compte des besoins de tous les usagers de la route et soit conçue pour favoriser les comportements sans risque, notamment :
 - Équiper les routes de panneaux de signalisation et de marquages clairs et intuitifs.
 - Utiliser des ronds-points et modérer la vitesse au moyen de ralentisseurs.
 - Prévoir une séparation physique des usagers de la route, par exemple des pistes cyclables protégées et des zones réservées aux piétons.

- Implanter des équipements et technologies de sécurité dans les véhicules pour favoriser des comportements sans risque, par exemple :
 - Des ceintures de sécurité automatiques et des alertes en cas de ceintures non attachées.
 - Des limiteurs de vitesse intelligents.
 - Des technologies permettant d'empêcher la rédaction de messages et d'autres formes de distraction en conduisant.



Interventions après un accident

Dans les soins aux victimes d'accidents de la route et dans les gestes de survie, le facteur temps est primordial : chaque minute peut faire la différence entre la vie et la mort. C'est la raison pour laquelle des soins appropriés, intégrés et coordonnés doivent être dispensés le plus rapidement possible à la suite d'un accident. Il existe des dispositifs grâce auxquels les secours appropriés peuvent intervenir ; il s'agit notamment d'un système d'alerte (c'est-à-dire un numéro d'appel universel unique) raccordé aux professionnels concernés qui seront à leur tour capables de faire suivre rapidement l'appel aux services d'urgence appropriés dont le personnel est formé et qui disposent du matériel nécessaire dans des ambulances ou parfois dans des hélicoptères, si nécessaire.

Il est important de promouvoir la formation des premiers intervenants de la communauté pour accéder beaucoup plus rapidement à de simples interventions susceptibles de sauver des vies, en particulier dans des zones où les services de soins préhospitaliers sont limités et/ou les temps d'intervention sont longs. Les professionnels concernés par la formation de premiers intervenants sont notamment des intervenants d'urgence non-médecins comme la police et les pompiers et d'autres qui, par leur profession, se trouvent souvent sur le lieu d'accidents de la route, comme les conducteurs professionnels notamment les chauffeurs de taxi et les conducteurs de véhicules de transport public. Pour encourager ces premiers intervenants à porter secours, les pays doivent leur assurer une protection juridique (par exemple les lois protégeant le « *Bon Samaritain* »).

La réadaptation est une composante importante des interventions et des soins faisant suite à un accident dans la mesure où ces services peuvent réduire considérablement le risque d'un handicap à vie pour les victimes d'accidents de la route. Des dispositifs doivent être mis en place pour renforcer la prestation des services de réadaptation et faciliter l'accès des victimes de la route à ces services. Il s'agit notamment d'intégrer les soins de réadaptation aux systèmes de soins aigus, de rendre les services de réadaptation disponibles au niveau des soins primaires et de mettre en place les dispositifs de financement nécessaires comme les régimes d'assurance des usagers de la route (par exemple l'assurance au tiers obligatoire). Offrir des protections aux personnes handicapées pour leur permettre de conserver leur travail ou les aider à obtenir un nouveau travail grâce à des mesures d'incitation proposées aux employeurs atténuera d'autant les conséquences socio-économiques d'un handicap permanent.

Des systèmes de soutien global aux victimes et à leur famille doivent être mis en place également. Les gouvernements doivent élaborer des dispositifs pour mener une recherche multidisciplinaire sur les accidents et assurer la justice. Un soutien financier et social doit aussi être apporté, au besoin, aux victimes et à leur famille, pour leur éviter de sombrer dans la pauvreté en raison des coûts importants induits parfois par un traitement prolongé et des soins de réadaptation ou par la perte d'un soutien de famille.



Encadré 5

Mesures recommandées pour améliorer les interventions après un accident

- Mettre un système en place pour déclencher l'intervention après un accident :
 - Unique numéro de téléphone d'urgence avec couverture nationale.
 - Dispositif de coordination pour répartir les interventions (pompiers, police, ambulance).
- Renforcer les moyens d'action parmi les intervenants non-médecins :
 - Assurer une formation de base aux professionnels n'appartenant pas au monde médical comme les chauffeurs de taxi et les conducteurs de véhicules de transport public, la police, les pompiers, etc.
 - Adopter des lois de protection des « Bons Samaritains » pour assurer la protection juridique des intervenants non-médecins.
- Renforcer les soins par des professionnels médecins :
 - Créer des registres des victimes de la route dans les établissements de santé pour rassembler les informations sur la cause des traumatismes et sur les interventions cliniques.
 - Renforcer les moyens d'action des services préhospitaliers, hospitaliers et de réadaptation et instaurer un ensemble de base de services de soins d'urgence à chaque niveau du système de santé.
 - Assurer un accès 24 h sur 24 (que la personne ait les moyens de payer ou non) à des services opérationnels de soins essentiels dotés de personnel et de matériel.
 - Offrir des services de réadaptation et de relèvement pour prévenir un handicap permanent.
- Définir des impératifs pour mener des enquêtes multidisciplinaires à la suite d'accidents :
 - Rendre obligatoires des enquêtes sur les accidents ayant entraîné des morts et des blessés graves pour éclairer les stratégies de prévention et lancer une action judiciaire efficace au profit des victimes et de leurs familles.
 - Mettre en place des dispositifs de coordination des enquêtes menées après un accident et de partage des informations par les secteurs concernés.
 - Instaurer les dispositifs de financement nécessaires, comme des régimes d'assurance pour les usagers de la route (par exemple l'assurance au tiers obligatoire).
- Apporter un soutien social, judiciaire et, le cas échéant, financier aux familles en deuil et aux survivants.





Impératifs pour la mise en place d'un système sûr

Il est essentiel d'appliquer efficacement l'approche pour un système sûr en vue d'améliorer la sécurité routière au cours de la prochaine décennie. Les mesures prises doivent être fondées sur des données factuelles et, si possible, les résultats d'une recherche sur la mise en œuvre doivent être utilisés pour guider l'adaptation de mesures qui ont fait leurs preuves au contexte local.

Financement

Dans la plupart des pays, la sécurité routière est sous-financée. Il est impératif d'investir durablement et à long terme pour concevoir des infrastructures routières sûres et des interventions susceptibles d'améliorer la sécurité routière. D'importantes opportunités permettent de tirer parti des investissements existants dans de plus larges domaines liés au transport, en particulier la planification des transports et des réseaux, les transports publics, la construction des routes, l'exploitation et l'entretien du réseau routier. Plutôt que de n'être qu'un « plus » à ces activités plus larges liées au transport, la sécurité routière doit être intégrée aux prises de décision sur le transport et même en faire partie intégrante.

Les gouvernements nationaux sont les premiers responsables du financement des activités liées à la sécurité routière. Il est probable que les sources durables de financement sont les sources du pays, celles ayant un lien évident avec l'activité à financer, celles motivées par une solide analyse de rentabilité montrant les importants bénéfices pouvant en découler, celles faciles à recueillir et à gérer et enfin celles jugées acceptables par le public et par les politiciens. Les sources de financement durable sont notamment les allocations du gouvernement central, les allocations du gouvernement local, les charges imposées aux usagers de la route, les primes d'assurance dans le secteur privé, les excédents des primes d'assurance du gouvernement, l'utilisation des amendes sanctionnant les infractions aux règles de la route et enfin l'émission d'obligations à impact social.

Cependant, pour lancer les mesures recommandées dans ce plan, il peut être nécessaire de disposer de fonds relais à court terme. Plusieurs sources de financement sont disponibles pour permettre le lancement des mesures de sécurité routière, particulièrement dans les pays à

revenu faible ou intermédiaire. Ce sont notamment des organismes de prêts multilatéraux, le parrainage du secteur privé, la collecte de fonds pour des marchandises, les agences de financement international et les contributions philanthropiques de fondations et d'individus.

Cadre juridique

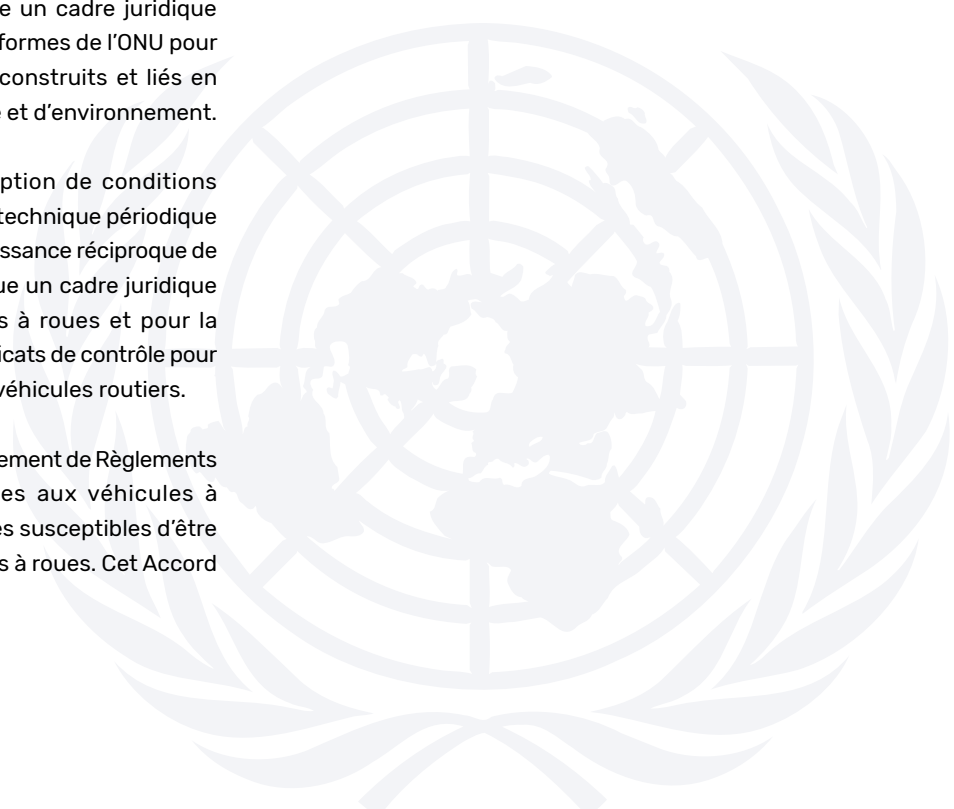
Les instruments juridiques des Nations Unies sur la sécurité routière constituent une base solide permettant aux pays de renforcer leur cadre juridique national et les systèmes qui contribuent à la sécurité routière et facilitent la circulation routière internationale. Ces instruments sont les suivants :

- 1968 : la Convention sur la circulation routière qui fait suite à la Convention sur la circulation routière de 1949 et destinée à faciliter la circulation routière internationale et à accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation.
- 1968 : la Convention sur la signalisation routière qui adopte d'un commun accord un ensemble de signaux et symboles routiers.
- 1958 : l'Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements. Cet Accord constitue un cadre juridique pour l'adoption de Règlements uniformes de l'ONU pour tous types de véhicules à roues construits et liés en particulier aux aspects de sécurité et d'environnement.
- 1997 : l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque de ces contrôles. Cet Accord constitue un cadre juridique pour ces contrôles des véhicules à roues et pour la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle pour la circulation transfrontalière des véhicules routiers.
- 1998 : l'Accord concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues. Cet Accord

constitue un cadre pour l'élaboration de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules dont les caractéristiques ont un rapport avec la sécurité routière et la protection de l'environnement.

- 1957 : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) qui comprend des normes, notamment des impératifs pour les opérations, la formation des chauffeurs et la construction des véhicules, qui peuvent être appliquées pour prévenir et atténuer les chocs en cas d'accidents impliquant des marchandises dangereuses.

Pour en tirer tous les bienfaits, les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière doivent être appliquées bien au-delà de leur adhésion. La prochaine étape primordiale consistera à transposer ces conventions en législations et systèmes nationaux ou régionaux pour en assurer effectivement l'application et qui par la suite, seront rendus obligatoires par l'intermédiaire de la police de la route et par la mise en place de contrôles.



Contrôle de la vitesse

Il est essentiel de contrôler la vitesse sur les routes pour assurer efficacement l'application de l'approche pour un système sûr de transport routier. La vitesse est un facteur de risque transversal et son contrôle peut être assuré par des mesures portant sur différents éléments de ce système sûr, comme le transport multimodal et l'aménagement du territoire, l'infrastructure routière, la conception des véhicules et le comportement des usagers de la route. Le contrôle approprié de la vitesse n'a pas seulement une répercussion directe sur la probabilité et la gravité des accidents, mais il a également une incidence sur l'efficacité d'autres interventions en matière de sécurité. Par exemple, les véhicules conformes à la réglementation applicable des Nations Unies ou à des normes nationales équivalentes sont conçus pour limiter les chocs en cas d'accidents pour leurs occupants et pour les piétons et augmenter leurs chances de survie dans les chocs latéraux jusqu'à des vitesses de collision de 50 km/h. C'est pourquoi un système sûr limitera la circulation à 50 km/h ou à des vitesses plus basses sur les routes comprenant des intersections où il y a risque de chocs latéraux. Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu'elle est sûre. C'est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d'usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures.

Des interventions en matière de contrôle de la vitesse sont possibles dans différents domaines de la sécurité routière, notamment dans la conception et l'ingénierie des routes (par exemple, installer des ralentisseurs de vitesse ou des coussins berlinois, des plateaux surélevés aux intersections, des ronds-points, des chicanes et imposer des limites de vitesse sûres), dans les interventions sur les véhicules (limiteurs de vitesse, adaptation intelligente de la vitesse (ISA)) et dans le changement des comportements (législation, mesures de coercition et promotion de moyens généraux efficaces de dissuasion d'excès de vitesse). L'intégration effective de ces mesures souvent fragmentées (et dans les contextes où elles seront les plus efficaces) permettra de rendre le contrôle de la vitesse plus efficace et d'obtenir des résultats plus évidents et plus satisfaisants. Par exemple, les mesures prises en matière d'ingénierie routière conviennent mieux dans des contextes où la vitesse est plus basse plutôt qu'avec des vitesses plus élevées. Les interventions sur les véhicules peuvent prendre du temps pour devenir économiquement efficaces, en particulier dans les pays qui importent majoritairement des véhicules d'occasion et les mesures de répression, y compris les dispositifs automatiques de contrôle, sont plus efficaces dans les pays où la corruption est faible et où les systèmes judiciaires et administratifs sont efficaces.



30

Développement des capacités

Une priorité absolue doit être accordée au développement des capacités des professionnels chargés de la sécurité routière et travaillant pour le compte du gouvernement ou dans le secteur privé, la société civile ou les instituts de recherche. En effet, le manque d'expertise dans la création de routes et de véhicules plus sûrs ou dans les comportements des usagers de la route et dans la conception et le fonctionnement satisfaisant de systèmes d'intervention après un accident est un obstacle important dans de nombreux pays. De plus, nombreux sont les pays et les villes qui manquent d'expertise pour adapter les principes d'un système sûr aux conditions locales, pour recueillir et analyser les données sur la sécurité routière et pour mener à bien une recherche de qualité sur la sécurité routière.

Au cours des dernières décennies, la sécurité routière était, dans une certaine mesure, intégrée aux programmes d'études universitaires dans plusieurs disciplines telles

que la santé publique, le transport et l'urbanisme. L'accréditation de la sécurité routière comme sujet de cours dans les instituts supérieurs d'études et de perfectionnement professionnel serait une condition importante qui permettrait d'assurer la formation complète de responsables et de spécialistes de la sécurité routière. Des stages de courte durée et une formation continue peuvent aussi contribuer à enrichir les compétences dans la gestion et la mise en œuvre de programmes. De même, des réseaux de professionnels et des communautés de pratique constituent aussi de précieuses plateformes permettant d'apporter un soutien continu et de développer les connaissances. En outre, la formation de professionnels appartenant à des domaines associés (comme le journalisme) peut être un moyen efficace de soutenir davantage les campagnes de sensibilisation et les politiques en faveur de la sécurité routière.

Intégrer une perspective sexospécifique dans la planification des transports

Les problèmes de sécurité routière se posent différemment selon qu'il s'agit de femmes ou d'hommes, pour différentes raisons physiques, comportementales et sociales. Si les femmes sont plus vulnérables dans un accident de la route, elles ont bien moins de risques de mourir dans un accident que les hommes. Lorsqu'elles sont tuées, c'est généralement dans des circonstances différentes : c'est plutôt en tant que piétons ou passagères de la voiture qu'en tant que conductrices de la voiture ou du véhicule à deux roues. Cela indique en partie qu'un plus nombre de déplacements dans des véhicules motorisés sont assurés par des hommes. Cela indique également la différence entre hommes et femmes dans la prise de risques. Selon des données factuelles, il semble les conducteurs masculins de voitures ou de deux-roues motorisés soient associés à deux à quatre fois plus de risques par kilomètre que les femmes, même en tenant compte du fait que les hommes utilisent très largement les modes de transport les plus dangereux, y compris dans leurs déplacements et activités professionnelles.

Il y a aussi de grandes différences entre hommes et femmes dans les traumatismes résultant d'accidents de la route. Ainsi, les femmes ont 47 % plus de risques que les hommes d'être grièvement blessées dans un accident de la route et ont cinq fois plus de risques de subir le coup du lapin. Les différences intrinsèques entre hommes et femmes dans le squelette peuvent être une des explications possibles au plus grand nombre de traumatismes chez les femmes.

Cependant, la plupart des tests réglementaires d'évaluation de la sécurité des occupants d'un véhicule s'appuient uniquement sur des modèles d'hommes moyens et ne tiennent donc pas compte des caractéristiques physiques et des besoins des femmes. À cet égard, il conviendrait de prendre en compte les points suivants pour assurer la mise en place d'un système sûr :

- Le cadre des politiques de transport doit assurer un environnement favorable tant pour les hommes que pour les femmes pour partager une même mobilité sûre, sans risque, accessible, fiable et durable et une participation non discriminatoire aux transports.
- Un plus grand nombre de femmes doivent être impliquées dans le secteur des transports et dans ses processus, en tant que qu'opératrices dans les systèmes de transport, en tant que décisionnaires dans l'élaboration de réglementations et de politiques ou en tant qu'ingénieures et conceptrices et à tous les niveaux intermédiaires.
- Une plus grande attention doit être accordée aux différences entre sexes dans ce qui touche à la conception et à la construction de tous les aspects d'une infrastructure routière. Par exemple, les véhicules devraient être conçus en tenant compte des différences ergonomiques entre hommes et femmes ; ainsi le mannequin EvaRID représentant une femme enceinte est un bon exemple de la façon d'y parvenir lorsqu'il sera validé pour les tests réglementaires.

Adapter les technologies à un système sûr

La technologie automobile évolue à une vitesse inégalée et alors que l'on débat de la possibilité de technologies émergentes, des systèmes perfectionnés d'aide à la conduite comme le contrôle électronique de stabilité, l'avertisseur de changement de voie ou le freinage automatique d'urgence, sauvent déjà des vies dans de nombreux pays. Les futures fonctions automatiques automobiles, également en cours d'élaboration, pourront aussi sauver encore plus de vies. Des technologies à l'extérieur des véhicules pourraient aussi faire la différence dans des pays à revenu faible ou intermédiaire. Les soins dispensés après un accident en sont un exemple puisqu'une technologie de communication, peut-être mise au point en tirant parti des téléphones portables quasiment omniprésents, pourrait permettre à un témoin de dispenser des soins aux blessés. Lorsque des ambulances ne sont pas disponibles, une technologie pourrait indiquer le trajet à suivre pour conduire les victimes d'un accident à l'établissement médical le plus proche assurant des soins de traumatologie.

Les communications entre un véhicule et un autre et entre un véhicule et une infrastructure peuvent aussi contribuer

à une mobilité plus sûre et plus durable. Cette capacité pourrait être particulièrement intéressante pour la sécurité des piétons, des cyclistes et des deux-roues motorisés. Une technologie semblable pourrait aussi permettre de planifier un trajet pour réduire les embouteillages et les émissions polluantes et pour optimiser la sécurité. Les technologies de communication et de logistique peuvent réduire la nécessité de se déplacer en établissant des connexions électroniques entre personnes pour les affaires et le commerce et en facilitant l'expédition efficace et sans risque de produits et de matériel.

Stimuler la mise au point d'une technologie de la sécurité pouvant être appropriée dans une grande diversité de lieux est un élément du défi à relever pour les dirigeants. L'autre élément concerne la gestion d'une révolution technologique et de son impact possible, positif ou négatif, sur la sécurité routière. Intensifier la connectivité et d'autres technologies de téléphonie portable peut créer de nouvelles opportunités comme de nouvelles difficultés exigeant l'évaluation et l'actualisation de politiques, réglementations et législations en matière de sécurité routière.



S'attacher aux pays à revenu faible ou intermédiaire

Les pays à revenu faible ou intermédiaire enregistrent plus de 90 % du total des décès dus aux accidents de la circulation alors qu'ils disposent de moins de 60 % du parc automobile mondial. Aussi atteindre la cible de la Décennie d'action nécessitera d'accorder une attention accrue et un soutien à ces pays. Malgré d'évidentes difficultés, les pays à revenu faible ou intermédiaire peuvent contourner les interventions traditionnelles isolées pour améliorer la sécurité routière et adopter une méthode intégrée pour assurer un transport sûr et durable. Alors que de nombreux pays à revenu élevé (en particulier ceux qui dépendent fortement de l'utilisation de véhicules particuliers) sont confrontés à des difficultés, comme décarboner le transport pour atténuer les effets du changement climatique et doivent résoudre les problèmes de santé découlant de l'inactivité physique, les pays à revenu faible ou intermédiaire peuvent désormais investir dans des systèmes de transport multimodal dans le cadre d'un programme intégré de développement.

Outre le partage des enseignements tirés et du soutien technique, les pays à revenu élevé (par l'intermédiaire de leurs agences bilatérales de développement) avec les bailleurs de fonds privés et multilatéraux, doivent adopter

des dispositions en faveur de la sécurité routière et s'y conformer, dans le cadre de l'aide au développement. De même, les entreprises multinationales œuvrant dans des pays à revenu faible ou intermédiaire doivent contrôler la sécurité de leurs opérations et mettre des dispositifs en place pour prévenir les traumatismes dus aux accidents de la route tout au long de leur chaîne de valeur. L'engagement des sociétés privées vis-à-vis des principes de sécurité routière et l'observance de ces principes doivent être les mêmes dans les pays à revenu faible ou intermédiaire que dans les pays à revenu élevé et ce, quel que soit le cadre réglementaire dans lequel elles fonctionnent.

La diversité des contextes et des situations géopolitiques des différents pays à revenu faible ou intermédiaire renforce l'importance de la collaboration régionale et nationale, y compris les occasions de définir des cibles et/ou des stratégies régionales pour surmonter les difficultés courantes. Dans ces situations, la collaboration peut aussi offrir une occasion de porter plus haut la voix de chacun des pays. Grâce à l'instauration d'alliances et de réseaux régionaux, les pays peuvent augmenter leurs moyens de pression au cours d'interactions avec des organisations multilatérales et multinationales.





Partage des responsabilités pour la sécurité routière

Bien que les agences gouvernementales soient les principales responsables de la conception d'un système sûr de transport routier et de la mise en place d'un plan d'action en faveur de la sécurité routière, le rôle et l'influence d'autres acteurs sont plus largement reconnus comme éléments importants d'un système sûr. Le secteur privé, la société civile, le milieu universitaire et d'autres acteurs

non étatiques peuvent aussi jouer des rôles importants. La puissance collective mondiale des organisations publiques et privées qui adoptent des pratiques en faveur de la sécurité routière dans le cadre de leur contribution aux objectifs de développement durable, associée à la force de leur adhésion et de leur direction et à leur pouvoir d'achat, est considérable.

Rôle du gouvernement

Un gouvernement (national ou local) porte la principale responsabilité d'assurer la sécurité des citoyens. Compte tenu du fort impact négatif des accidents de la circulation et des retombées très positives d'une meilleure sécurité, la sécurité routière doit être considérée comme une priorité politique et être reconnue comme un bien public précieux. Une indication très importante de la volonté politique à faire cela est le niveau de financement accordé, dans les différents secteurs, pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité routière. En outre, les gouvernements ont la responsabilité de définir les priorités dans le cadre d'un plan national établi à partir d'une consultation des parties prenantes et de données factuelles locales, de mettre en

place des dispositifs de coordination et d'assurer la collecte et l'analyse des données sur les accidents de la circulation et sur le nombre de tués et de blessés qui en résultent.

Le rôle central d'un gouvernement dans la direction et la coordination d'une stratégie nationale en matière de sécurité routière doit être préservé même lorsque ce gouvernement partage la responsabilité des mesures ci-dessous avec d'autres acteurs :

- Assurer un cadre législatif en faveur de la sécurité routière et définir une mission juridique pour les activités des différentes agences au sein et en dehors du gouvernement.

- Élaborer un plan d'action assorti de cibles et assurer le suivi des activités relatives à la sécurité routière des différents acteurs et garantir le financement suffisant pour soutenir leur mise en application.
- Encourager la conformité à des normes comme les pratiques d'achat par les transporteurs et les usagers.
- Assurer la coordination globale de ces activités.

Il est indispensable que tous les intervenants transmettent des rapports publics pour assurer transparence et responsabilité. Les acteurs étatiques ont l'obligation de les rendre publics et d'inciter et/ou d'obliger d'autres intervenants à faire de même avec leurs propres politiques et indicateurs de résultats, notamment le nombre de tués et de blessés sur les routes et d'autres informations pertinentes.

Rôle des universités, de la société civile et de la jeunesse

Une expertise considérable est disponible à l'échelle mondiale dans les instituts universitaires et les associations de la société civile et cette expertise peut permettre de combler les importantes lacunes constatées (parfois négligées) dans différents domaines de la sécurité routière et peut aider à appliquer les mesures politiques nécessaires pour réduire le nombre des victimes de la route. Les universités et les instituts de recherche jouent un rôle important en produisant des données factuelles qui aideront les gouvernements et d'autres acteurs à comprendre la nature du problème (au travers d'analyses épidémiologiques et d'analyses des risques) et à identifier des solutions et des stratégies efficaces (au travers d'essais d'interventions et d'études de mise en œuvre). La société civile peut se faire le porte-voix des universités en étant leur avocat et en agissant comme une voix indépendante pour favoriser les changements sociaux. Elle peut également appuyer l'élaboration de politiques en enrichissant la base de données factuelles et en ouvrant des perspectives aux communautés subissant les retombées de ces politiques. En outre, en obtenant des gouvernements qu'ils maintiennent la sécurité routière dans leurs programmes d'action et en incitant les parties prenantes à s'unir derrière un objectif commun, les universités et des groupes de la société civile peuvent :

- être une source importante d'informations sur la sécurité routière pour la communauté et les gouvernements,
- contribuer à assurer la responsabilisation des gouvernements en donnant aux communautés un pouvoir de décision pour résoudre les problèmes de sécurité routière et à assurer une bonne gouvernance et
- impulser la dynamique nécessaire pour atteindre les objectifs de développement durable relatifs à la sécurité routière.

Le rôle des jeunes est important puisqu'ils contribuent au façonnement du futur système de transport et ce, pour deux raisons principales. La première est qu'ils appartiennent à la tranche d'âge la plus touchée par les accidents de la route, ces accidents étant la première cause de décès parmi les 5-29 ans. La seconde est qu'ils sont la génération qui héritera des conséquences des décisions prises aujourd'hui sur la sécurité du système de transport en évolution. À ce titre, on doit leur demander d'exprimer leurs besoins, d'aider à faire évoluer le système et de donner des idées sur la façon de mieux protéger les plus vulnérables. Un véritable engagement auprès des jeunes responsables peut les aider à adhérer plus pleinement aux problèmes de sécurité routière et à constituer un nouveau groupe de défenseurs de la sécurité routière avec un regard neuf sur l'avenir de la mobilité.



Rôle du secteur privé

Les sociétés et les entreprises ont un incroyable pouvoir d'influence sur la société et les systèmes de transport par l'intermédiaire de leurs produits et de leurs parcs de véhicules et par leur façon de les gérer, grâce à leur influence sur les employés et les entrepreneurs et à leur capacité à soutenir financièrement la sécurité routière. Les entreprises et les industries de toutes tailles et dans tous les secteurs peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable relatifs à la sécurité routière en appliquant les principes d'un système sûr dans l'ensemble de leurs chaînes de valeurs (notamment dans leurs pratiques internes d'achat, de production et de distribution) et en rendant compte de leurs résultats en matière de sécurité dans leurs rapports sur leur viabilité. Ainsi, les entreprises pourraient intégrer dans leurs contrats avec des fournisseurs des provisions pour imprévus dans lesquelles :

- elles spécifient les niveaux de sécurité des véhicules de leurs parcs (y compris pour les deux-roues motorisés) utilisés pour la réalisation des services sous-traités,
- elles exigent que les chauffeurs routiers, y compris les conducteurs deux-roues motorisés et autres dispositifs de mobilité du personnel motorisé, aient suivi la formation appropriée,
- elles considèrent que les fournisseurs doivent surveiller eux-mêmes leurs résultats en matière de sécurité routière et doivent en rendre compte et,
- elles définissent des normes pour programmer et planifier les opérations et pratiques de sous-traitance de la conduite pour tenir compte de la fatigue des chauffeurs, emprunter des routes à faible risque, utiliser des véhicules à moindre risque et améliorer les temps de trajet.

Les constructeurs automobiles et les industries connexes peuvent contribuer à la sécurité routière en s'assurant que les véhicules qu'ils produisent sont équipés de dispositifs de sécurité, quels que soient les marchés auxquels ces véhicules sont destinés. Ils peuvent plaider pour une infrastructure routière plus sûre, adaptée à tous les usagers de la route, pour la mise au point de technologies de sécurité et en soutenant les initiatives visant à harmoniser les normes et les impératifs entre régions.

De même, d'autres secteurs comme ceux des assurances peuvent contribuer à instaurer une culture de la sécurité en adoptant des mesures d'incitation à un usage prudent de la route par la tarification des primes d'assurance.

Des régimes d'assurance obligatoire peuvent contribuer notablement aux interventions qui font suite à un accident en facilitant les enquêtes sur les accidents et en offrant une protection aux victimes contre les pertes financières. D'autres mesures visant à créer un « produit » Sécurité comme la création d'indices de la sécurité routière et l'émission d'obligations en relation avec la sécurité routière sont d'importants moyens d'obtenir des pratiques durables de la part des sociétés.

De plus, les sociétés et les entreprises privées doivent aussi prendre des mesures pour mettre un terme ou atténuer les activités ayant un impact négatif sur la sécurité routière, notamment la promotion de voitures sur la vitesse qu'elles peuvent atteindre, la promotion de fortes consommations d'alcool ou d'autres produits susceptibles d'altérer la qualité de la conduite et l'application de politiques risquant d'entraîner une surcharge des transports publics ou la fatigue des conducteurs.



Rôle des bailleurs de fonds

Le rôle des bailleurs de fonds, publics et privés, est important puisqu'ils assurent la mise à disposition des ressources nécessaires pour soutenir les mesures décrites dans ce plan d'action. Les donateurs privés ont aussi un rôle important puisqu'ils comblent les déficits de financement à court terme et peuvent fournir des ressources telles que des fonds d'amorçage pour la réalisation d'améliorations immédiates de la sécurité routière tout en incitant les gouvernements à investir à long terme à l'échelon national. L'aide de bailleurs de fonds privés permet également de combler les graves déficits pour de nombreux pays dans le développement des capacités, la recherche et les campagnes de sensibilisation. Si l'on veut que ces initiatives réussissent, il est indispensable de faire correspondre

les priorités des bailleurs de fonds externes et celles des gouvernements et de trouver une voie de financement durable en faveur de la sécurité routière. Les bailleurs de fonds externes, y compris les organisations internationales, les agences de développement bilatérales et multilatérales et les banques de développement peuvent contribuer également aux mesures de sécurité routière en assurant l'intégration de la sécurité routière dans les activités de développement, en particulier pour les initiatives de développement des infrastructures qui ont une incidence sur les transports et la mobilité. Ces bailleurs de fonds ont aussi l'obligation de veiller à ce que les provisions pour la sécurité routière soient garanties dans le cadre de l'ensemble de l'aide au développement fournie.

Rôle des Nations Unies

L'Organisation mondiale de la Santé en coopération avec les Commissions régionales des Nations Unies agit en tant qu'organe de coordination dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, pour aider les États Membres par des campagnes de sensibilisation, la définition de cibles, la proposition d'orientations politiques, la collecte de données, le renforcement des capacités techniques et l'organisation de réunions entre parties concernées. L'envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière continuera de sensibiliser les pays à la nécessité de rendre la sécurité routière prioritaire dans leurs plans et budgets nationaux, et de promouvoir ses liens avec d'autres objectifs de développement durable. Le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière continuera d'agir en tant qu'organe consultatif pour faciliter la coopération internationale, renforcer la coordination mondiale et régionale entre les agences des Nations Unies et d'autres partenaires internationaux et soutenir l'application des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la sécurité routière.

Le fonds des Nations Unies pour la sécurité routière continuera de renforcer les moyens d'action des gouvernements pour apporter effectivement des améliorations durables en matière de sécurité routière, en tirant parti des investissements publics et privés en faveur d'initiatives à fort impact dans les pays. Les coordonnateurs résidents des Nations Unies poursuivront aussi la coordination des activités prévues et entreprises par les équipes de pays des Nations Unies et les gouvernements hôtes, en lien avec ce plan. Des organisations spécialisées telles que ONU-Habitat, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'UNICEF, l'Union internationale des Télécommunications (UIT), l'UNESCO, ainsi que l'envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la Jeunesse, continueront d'œuvrer pour faire en sorte qu'une mobilité sûre et durable soit prise en compte dans d'autres priorités et programmes de développement, en réaffirmant les implications transversales de la sécurité routière.



Suivi et évaluation

Mesurer les progrès vers la cible mondiale

Au niveau mondial, le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* préparé par l’OMS est le principal dispositif de suivi des progrès accomplis dans le cadre de la Décennie d’action pour la sécurité routière. Les informations nécessaires à l’établissement de ce rapport sont recueillies au moyen d’une enquête gérée pour les États Membres qui permet d’obtenir en détail le nombre de tués et de blessés graves sur les routes, sur la situation relative aux lois sur la sécurité routière et à leur application ainsi que d’autres indications sur les progrès réalisés vers la mise en œuvre de ce plan, comme l’accès aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière.

Il est demandé que le nombre de tués et de blessés graves sur les routes soit réduit de moitié à l’horizon 2030. Un changement obtenu dans le nombre absolu de tués et de blessés graves sur les routes sera le point de départ d’une analyse (si l’on s’appuie sur les estimations présentes, la réduction visée représentera environ 650 000 personnes

dans le monde). Ces données seront analysées pour montrer le nombre de tués et de blessés graves sur les routes pour 100 000 habitants. Une référence sera calculée pour 2021 pour les indicateurs absolus et relatifs. Une évaluation sera réalisée à mi-parcours (2025) et en fin de parcours (2030) pour déterminer les changements survenus dans ces indicateurs, en les comparant à la référence. En plus des principaux indicateurs, d’autres indicateurs de résultats et de processus seront définis pour permettre une évaluation qualitative. Bien que la résolution 74/299 de l’Assemblée générale des Nations Unies demande aussi que l’on montre le changement apporté dans le nombre de blessés graves dans des collisions, il n’existe actuellement aucune base de données globale contenant ces informations. La définition et la mesure des traumatismes graves posent des problèmes dans de nombreux pays. Les gouvernements et d’autres acteurs doivent considérer comme prioritaire le renforcement des systèmes de collecte des données sur la sécurité routière.

Suivi de la mise en œuvre dans les pays

Au niveau des pays, la mise en œuvre des plans d'action nationaux et locaux doit être réalisée de manière itérative et doit être éclairée par des informations et des données factuelles. Les pays et toutes les parties prenantes devraient donc évaluer systématiquement le fonctionnement de leurs programmes et utiliser ces conclusions pour éclairer et améliorer la planification et la mise en œuvre. Les cibles et indicateurs mondiaux volontaires de performance adoptés en 2017 et 2018 constituent un cadre utile pour l'évaluation des progrès vers la mise en œuvre de ce plan.

La collecte de données de qualité est une condition préalable importante pour la mise en œuvre. La création de registres des victimes de la route, l'harmonisation des

définitions et l'instauration de liens entre différents secteurs (police, santé, transports) facilitent le regroupement des informations lorsque les ressources sont limitées et garantissent la validité des informations recueillies. Les opportunités d'apprentissage doivent être intégrées aux pratiques systématiques comme le contrôle et l'inspection des infrastructures, les contrôles techniques périodiques des véhicules et les contrôles de gestion systématiques. Ces processus existants, en même temps que la recherche, peuvent générer des données intéressantes et des informations en retour susceptibles d'éclairer les décisions essentielles à prendre en matière de mise en œuvre et, selon les besoins, les modifications apportées aux plans d'action au cours de la prochaine décennie.





PARTIE VI

Alors à nous de jouer !

La voie à suivre

Alors que nous entamons la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, nous prions instamment les gouvernements et quiconque est concerné par la sécurité routière d'utiliser ce plan pour guider l'évolution continue, la mise en œuvre et l'évaluation des mesures de sécurité routière prises aux niveaux mondial, régional, national et local et adaptées aux contextes particuliers. Les plans nationaux doivent s'appuyer sur une évaluation de la situation et sur les informations de toutes les agences gouvernementales et d'autres parties prenantes. Ils doivent définir le concept global de la sécurité routière et identifier les problèmes particuliers à résoudre pour le concrétiser. À cet effet, les plans doivent déterminer des priorités d'action à court, moyen et long termes, tout en reconnaissant qu'on ne peut pas tout faire d'un coup.

En poursuivant dans cette voie, il est indispensable que les gouvernements redoublent d'efforts pour mobiliser leur engagement politique et leur responsabilité afin d'agir en faveur de la sécurité routière au plus haut niveau, parallèlement aux contributions des différentes agences

gouvernementales, des partenariats multisectoriels, des entreprises et des organisations internationales. Ces stratégies et ces activités doivent être transparentes et publiques. La sécurité doit être la valeur centrale inhérente à ces activités et elle doit être manifeste dans la conception et l'application des politiques et dans la façon de gouverner le système. En plaçant la sécurité au cœur du transport routier, on peut être certains qu'elle sera intégrée dans l'ensemble de la chaîne de valeur du système de transport, de la conception et la production des véhicules et de l'infrastructure routière jusqu'à la prestation des services de transport et à la politique de transport proprement dite.

Ce plan d'action mondial pour la sécurité routière demande aux gouvernements et aux parties prenantes de s'engager sur une nouvelle voie : une voie qui place la sécurité au cœur de l'approche pour un système sûr et une mobilité durable. Nous savons déjà quoi faire, nous avons les outils pour le faire et nous avons tous un rôle à jouer. Alors à nous de jouer ! **Alors à nous de jouer !**

ANNEXE I

Principaux documents de référence

Les documents dont la liste figure dans la présente annexe proviennent principalement d'organes des Nations Unies et d'autres organisations gouvernementales internationales. On trouvera également dans la liste des documents que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvés ou dont elle a pris note dans ses résolutions.

- Résolution 74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (📄)
- Transformer notre monde : Le Programme de développement durable à l'horizon 2030. New York, Organisation des Nations Unies, 2015 (📄)
- Déclaration de Stockholm (📄)
- Recommandations du Groupe d'experts universitaires (créé à l'occasion de la troisième Conférence de haut niveau sur la sécurité routière pour élaborer des recommandations sur la voie à suivre) (📄)
- Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (📄)
- Instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière
 - Convention de 1968 sur la circulation routière (📄)
 - Convention de 1949 sur la circulation routière (📄)
 - Convention de 1968 sur la signalisation routière (📄)
 - Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (📄)
 - Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (📄)
 - Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (📄)
 - Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) (📄)
- Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (📄)
- Zero road deaths and serious injuries: leading a paradigm shift to a safe system. Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 2016 (📄)
- SAuver des VIES : module technique sur la sécurité routière. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2017 (📄)
- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2004 (📄)
- Global status report on road safety 2018. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2018 (📄)
- Cibles mondiales de performance en matière de sécurité routière (📄)
- Glossaire des statistiques des transport (cinquième édition). Genève, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, 2019 (📄)
- Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2013 (📄)
- Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2020 (📄)
- La sécurité des deux et trois-roues motorisés : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2017 (📄)

- Sécurité des piétons : manuel de sécurité routière pour les décideurs et les intervenants. OMS, 2013 (📄)
- Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays. Organisation mondiale de la Santé (2014) (📄)
- Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens, Banque mondiale, Organisation mondiale de la Santé et Partenariat mondial pour la sécurité routière. (2008) (📄)
- Casques : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens. Organisation mondiale de la Santé. (2006) (📄)
- Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva, Partenariat mondial pour la sécurité routière, 2007 (📄)
- Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners Londres, Fondation de la FIA pour l'automobile et la société, 2009 (📄)

ANNEXE II

Cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services

Les cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services ont été adoptées par les États Membres le 21 novembre 2017 afin d'orienter les efforts des pays et de progresser plus vite dans le domaine de la sécurité routière.

L'OMS a supervisé le processus menant à la définition de ces cibles, avec la pleine participation des États Membres et en collaboration avec les organisations du système des Nations Unies (y compris les commissions régionales des Nations Unies), par le biais des mécanismes existants (y compris le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière) comme demandé par l'Assemblée générale (A/RES/70/260) (🇺🇳) et l'Assemblée mondiale de la Santé (WHA 69.7) (🇺🇳).



CIBLE 1 : D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière comprenant des objectifs assortis d'échéances précises.



CIBLE 2 : D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière.



CIBLE 3 : D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes satisfont à des normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, qui tiennent compte de la sécurité routière ou ont obtenu une notation de trois étoiles ou plus.



CIBLE 4 : D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se font sur des routes qui répondent aux normes techniques prenant en considération la sécurité de tous les usagers de la route.



CIBLE 5 : D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (produits, vendus ou importés) et des véhicules d'occasion satisfont à des normes de sécurité de haut niveau, telles que les normes prioritaires recommandées par les Règlements de l'ONU, les règlements techniques mondiaux ou des exigences techniques nationales considérées comme équivalentes.



CIBLE 6 : D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée et réduire le nombre de blessures et de décès liés à la vitesse.



CIBLE 7 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque répondant aux normes.



CIBLE 8 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules automobiles utilisant une ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfants répondant aux normes.



CIBLE 9 : D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de blessures et de décès dus aux accidents de la circulation routière liés à la consommation d'alcool, et/ou réduire le nombre de blessures et de décès sur les routes liés à la consommation d'autres substances psychoactives.



CIBLE 10 : D'ici à 2030, tous les pays disposent d'une législation nationale visant à restreindre ou à interdire l'utilisation des téléphones mobiles au volant.



CIBLE 11 : D'ici à 2030, tous les pays adoptent une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels et/ou adhèrent à la réglementation internationale ou régionale dans ce domaine.



CIBLE 12 : D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.

ANNEXE III

Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a formulé, à l'intention des pays, des recommandations concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (« Recommandations du CTI »), qui ont été adoptées à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/2020/9). Ces recommandations donnent un panorama complet des systèmes nationaux de sécurité routière comprenant tous les éléments essentiels au niveau national et le soutien international. Elles font le lien entre les cinq piliers du plan mondial pour la Décennie d'action 2011-2020 (gestion, usagers sûrs, véhicules sûrs, routes sûres et intervention efficace après accident) et approfondissent les principaux domaines d'action (législation, exécution, éducation, technologie). Les mesures possibles, l'autorité responsable idéale, la coordination nationale, le soutien international et l'application des instruments juridiques pertinents des Nations Unies en matière de sécurité routière pour chaque pilier sont précisés dans les recommandations.

Gestion de la sécurité routière – coordination verticale et horizontale

Domaine Pilier	Législation	Exécution	Education	Technologie	Appui internationale à la réglementation
Usagers sûrs	Règles de circulation conducteurs cyclistes piétons	Respect de la loi assuré par des policiers et des inspecteurs	Sensibilisation, formation et examen	Technologie et équipement d'appui, rappels aux règles	Instruments juridiques et résolutions de l'ONU, WP.1, SC.1, WP.15
Véhicules sûrs	Règles et normes pour la mise en circulation des véhicules	Certification et inspection par des inspecteurs qualifiés	Sensibilisation des usagers, formation des inspecteurs	Technologie et équipement d'appui, rappels à la conformité	Instruments juridiques et résolutions de l'ONU, WP.1, SC.1, WP.29
Routes sûres	Normes pour la conception, la construction, l'entretien et la signalisation	Vérification, évaluation et inspection par des équipes qualifiées	Sensibilisation des gestionnaires des routes, des usagers et des inspecteurs	Conception "clémente" et "lisible" des routes, réseaux routiers intelligents	Instruments juridiques et résolutions de l'ONU, WP.1, SC.1
Intervention efficace après accident	Normes de collecte des données, d'intervention après accident et l'enquête	Supervision des services de sauvetage et des enquêteurs sur les accidents	Formation des sauveteurs et secouristes, formation des enquêteurs	Technologie et équipement d'appui	Résolution d'ensemble, normes internationales, WP.1, SC.1

