

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-quatorzième session**

Genève, 21-24 mars 2017

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) :**Propositions d'amendements concernant les dispositions relatives aux deux-roues motorisés****Dispositions relatives aux deux-roues motorisés à l'intention des pays d'Asie Sud-Est et d'autres pays à revenu faible ou intermédiaire****Document soumis par le Président du WP.1 et l'Institute of Road Traffic Education (Institut de l'éducation à la sécurité de la circulation routière)****Résumé*

1. On trouvera dans le présent document des dispositions visant à améliorer la sécurité des deux-roues motorisés dans les pays d'Asie du Sud-Est et d'autres pays à revenu faible ou intermédiaire où l'on assiste à une croissance rapide du parc automobile.
2. Ce document devrait servir de base à l'inclusion dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) de bonnes pratiques et de recommandations sur la sécurité des deux-roues motorisés dans les pays d'Asie du Sud-Est et d'autres pays à revenu faible ou intermédiaire.

* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources.



I. Introduction

A. Contexte

1. L'utilisation des deux-roues motorisés est une pratique courante et répandue qui se développe dans le monde entier. L'usage croissant de ce type de véhicules – motocycles, scooters et cyclomoteurs – tant dans les pays en développement que dans les pays développés résulte d'un certain nombre de facteurs. Il s'agit notamment de l'urbanisation et du besoin accru de mobilité et d'accessibilité, ainsi que de la nécessité de disposer de véhicules d'un coût relativement abordable et qui offrent une souplesse d'utilisation. La mauvaise qualité des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes, l'insuffisance des services de transport public et les coûts associés à l'usage des voitures favorisent également cette évolution. En outre, lorsque les revenus augmentent, l'achat d'un scooter ou d'un motocycle devient une première étape possible vers la mobilité personnalisée. La part des deux-roues motorisés augmentant parmi les différents modes de transport, ce type de véhicules est de plus en plus souvent associé à des blessures graves ou mortelles et constitue une préoccupation majeure en matière de sécurité routière ayant des conséquences aux niveaux social, économique et personnel. La vulnérabilité des utilisateurs de deux-roues motorisés est liée à leur interaction avec des voitures, des autobus et des camions roulant à vive allure, à la vitesse assez élevée à laquelle ils se déplacent habituellement par rapport à celle d'autres usagers de la route vulnérables, ainsi qu'à leur manque de visibilité et à l'absence de protection physique.

2. Pour avoir un aperçu de l'ampleur du problème de la sécurité routière des deux-roues motorisés en Asie du Sud-Est, il suffit de prendre connaissance des statistiques de l'Organisation mondiale de la Santé, qui montrent que les 11 pays de cette région enregistrent la plus grande partie (30,4 %) de l'ensemble des décès sur les routes dans le monde. Les deux-roues motorisés sont à l'origine de 34 % de ces décès en Asie du Sud-Est. En outre, il semble probable que le taux d'accidents des deux-roues motorisés continuera d'augmenter en raison de la rapidité du développement des infrastructures et de la circulation. Il est donc nécessaire pour assurer la sécurité des deux-roues motorisés d'adopter des instruments juridiques et des bonnes pratiques adaptés à la situation qui prévaut dans ces pays.

3. Le présent document repose ainsi sur le constat que de nombreuses propositions peuvent être faites pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés. Toutefois, ces propositions ne peuvent devenir des stratégies d'intervention concrètes et applicables que si elles tiennent compte des contextes culturels et sociaux des pays touchés et sont « adaptées au contexte particulier de chaque pays ». Il est tout aussi important de mentionner que la qualité des routes, le comportement des conducteurs et la culture de la sécurité dans les différents pays examinés sont des facteurs qui ont une influence sur la sécurité.

4. Néanmoins, le présent document d'orientation a été établi sur la base d'un examen des pratiques observées en Asie du Sud-Est et en consultation avec les représentants des principales parties prenantes. Les principes, les notions et les possibilités évoqués ci-après devraient pouvoir être appliqués à d'autres pays ayant des besoins similaires en matière de transports.

B. Applicabilité dans d'autres pays et reproductibilité des stratégies proposées

5. Le présent document d'orientation a été établi sur la base d'un examen des pratiques observées en Asie du Sud-Est et en consultation avec les représentants des principales

parties prenantes. Il devrait être considéré non seulement comme un outil réglementaire, mais aussi comme un moyen de toute première importance de renforcer les capacités dans ce domaine en Asie du Sud-Est ainsi que dans d'autres régions du monde. Il est impératif que tous les pays soient déterminés à appliquer les principes de politique générale énoncés ci-après. Il est aussi essentiel que les pays engagent des dialogues sur les grandes orientations et facilitent les débats et d'autres actions participatives concernant la sécurité des deux-roues motorisés en vue de rassembler des connaissances utiles à ce sujet.

II. Questions de politique générale

A. Politique en matière de sécurité routière

6. Une politique générale bien structurée est nécessaire pour clarifier les questions liées à la propriété et aux responsabilités dans ce domaine et pour définir des objectifs transparents, équitables et prenant en considération de manière adéquate les besoins des usagers de la route. Une telle politique devrait reposer sur différentes options et tenir compte des priorités et de la durabilité (économique, sociale et environnementale). Elle devrait mettre explicitement l'accent sur la sécurité routière et en faire son objectif principal. Elle devrait aussi s'inscrire dans une conception globale de la sécurité routière et associer toutes les parties prenantes des secteurs public et privé. Cette politique devrait être définie au niveau des gouvernements et des organismes du secteur public. Les instruments utilisés devraient inclure la législation, la réglementation et la fiscalité. La politique appliquée devrait définir la vision et la mission de tous les organismes concernés, des objectifs pouvant être communiqués à d'autres parties prenantes et des normes détaillées ; et tenir compte des besoins des usagers de la route ainsi que des conditions locales liées à l'environnement (sécurité et bruit), aux besoins sociétaux (accès et mobilité) et des caractéristiques culturelles et religieuses. Elle devrait être envisagée en termes de :

- Mobilité ;
- Croissance et stabilité économiques ;
- Prospérité.

7. Elle devrait garantir une vie saine, faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables, et renforcer les institutions et les communautés. Dans le cadre d'une politique plus large de sécurité routière, elle devrait favoriser la mise en place de structures institutionnelles appropriées (par exemple, un conseil national de la sécurité routière, une agence exécutive de la sécurité routière, etc.). La politique générale en matière de sécurité des deux-roues motorisés devrait se fonder sur une approche systémique de la sécurité (ECE/TRANS/WP.1/2014/6).

B. Considérations juridiques et réglementaires

8. Une politique générale en matière de sécurité des deux-roues motorisés devrait concerner :

- a) Les infrastructures ;
- b) Les usagers de la route :
 - i) Formation des conducteurs de deux-roues à moteur ;
 - ii) Permis (permis de conduire, permis provisoire/temporaire) et autorisations ;

- iii) Questions d'assurance ;
- iv) Articles vestimentaires de sécurité ;
- v) Réglementations relatives au port du casque ;
- c) La sécurité des deux-roues motorisés sous l'angle de la santé publique ;
- d) La gestion de la situation après un accident ;
- e) Les normes concernant les véhicules.

9. La politique générale relative aux deux-roues motorisés devrait sensibiliser la population à la légitimité de ce mode de transport. Elle devrait reconnaître les avantages de l'utilisation des deux-roues motorisés dans les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est compte tenu des besoins en termes de croissance et des questions liées aux transports particulières à cette région. Le rôle que peuvent jouer les deux-roues motorisés dans le secteur des transports dans les zones urbaines et rurales devrait être reconnu en même temps que leur vulnérabilité et les besoins particuliers qui y sont associés sur le plan de la sécurité.

C. Politique générale et financement

10. La politique générale de sécurité concernant les deux-roues motorisés devrait stipuler expressément que la vie humaine n'a pas de prix et être accompagnée d'un code de déontologie.

11. Comme toute autre politique de sécurité routière, la politique relative aux deux-roues motorisés devrait être liée à la politique de santé publique. Afin d'en assurer la mise en œuvre, il est nécessaire d'obtenir des secteurs public et privé un financement continu et sûr. Des mécanismes de financement innovants, par exemple, des fonds de sécurité routière de deuxième génération, des obligations à retombées sociales positives, ainsi que des mécanismes tels que la fiscalité et l'inscription hypothécaire, peuvent avoir un rôle à jouer à cet égard. Il conviendrait d'encourager la collaboration entre les organismes publics, le secteur privé, le secteur industriel, les usagers de la route et l'ensemble de la société. Des modèles économiques et financiers appropriés devraient être définis en vue d'appuyer l'élaboration de nouveaux mécanismes de financement. Ces modèles devraient prendre en compte de manière satisfaisante les besoins des usagers de la route et de l'ensemble de la société.

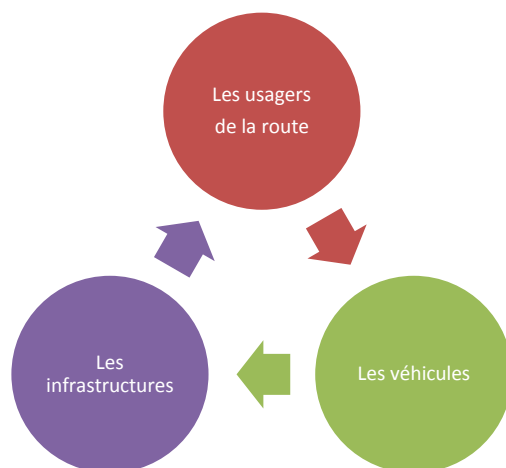
D. Diffusion de la politique générale en matière de sécurité des deux-roues motorisés

12. Les documents relatifs à la politique devraient être mis à la disposition du public à l'aide des moyens de diffusion officiels des gouvernements. Les responsables gouvernementaux et les autres agents de l'État travaillant dans ce domaine devraient avoir connaissance de l'existence de ces documents d'orientation.

III. Thèmes principaux

13. La sécurité des deux-roues motorisés, comme n'importe quel autre aspect de la sécurité routière, devrait être envisagée sous l'angle de ses trois volets principaux :

- a) Les usagers de la route ;
- b) Les infrastructures ;
- c) Les véhicules.



14. Ces éléments font l'objet de plus amples observations ci-après.

A. Facteurs comportementaux

15. Un objectif essentiel des politiques publiques est d'exercer une influence sur le comportement de la population. Les aspects comportementaux des questions de sécurité relatives aux deux-roues motorisés doivent être considérés sous deux angles : le point de vue du conducteur et celui des autres usagers de la route. Souvent, l'accent est mis sur le comportement du conducteur, alors que le comportement des autres usagers de la route est aussi directement pertinent. Il est important que la politique relative aux deux-roues motorisés tienne compte du fait que tous les usagers de la route doivent acquérir des compétences et des connaissances globales ayant une influence sur leur comportement. Il est particulièrement important de veiller à ce que les conducteurs prennent conscience de leur vulnérabilité en tant qu'utilisateurs de deux-roues motorisés et de la nécessité d'agir et de réagir face aux stimuli menaçants de manière efficace et efficiente afin d'assurer et de favoriser leur sécurité (et celle des autres usagers).

1. Conducteur de deux-roues motorisés

16. L'erreur du conducteur de deux-roues motorisé est la principale cause d'accident de ce type de véhicule. Le comportement des conducteurs de deux-roues motorisés est influencé par le celui des autres usagers, ce qui peut avoir pour effet que des habitudes dangereuses se généralisent et deviennent des pratiques culturelles dans un pays ou une ville donnée. Il est donc nécessaire de s'attaquer à des problèmes tels que l'utilisation des voies réservées aux autobus, le rassemblement compact de deux-roues devant la ligne d'arrêt aux carrefours, la surcharge de marchandises ou de passagers sur le véhicule et la pratique d'activités distrayantes, comme l'usage du téléphone mobile en conduisant au moyen de campagnes de sécurité routière, de l'application systématique de la loi et d'autres mesures. Les faits montrent que l'amélioration de la visibilité des conducteurs de deux-roues motorisés contribue à renforcer leur sécurité, mais ce sont les comportements en ce qui concerne les articles vestimentaires de sécurité et l'utilisation des phares qui doivent faire plus particulièrement l'objet des mesures visant à favoriser la visibilité des deux-roues motorisés. Il faut cependant tenir compte des obstacles financiers qui empêchent d'appliquer certaines méthodes telles que les systèmes ABS pour deux-roues motorisés ou limitent le port d'articles vestimentaires de sécurité tels que les vestes et les casques.

2. Services professionnels

17. Les services professionnels (par exemple, les services de taxi ou de livraison) utilisant des deux-roues devraient être réglementés ou nécessiter l'obtention d'une licence, et il faudrait s'assurer du fait que les conducteurs ont les compétences et le comportement appropriés.

3. Autres usagers de la route

18. Des instruments juridiques devraient encourager les changements de comportement des autres usagers de la route envers les deux-roues motorisés, même s'il faut reconnaître que ces changements seront difficiles à induire. Les instruments utilisés devraient aussi prendre acte du fait que d'autres utilisateurs, tels que les piétons et les cyclistes, sont vraisemblablement plus vulnérables lorsqu'ils sont en contact avec un deux-roues motorisé. Une sensibilisation générale à la sécurité routière accompagnée d'une prise de conscience de sa propre mortalité aideraient ces usagers à adopter des comportements d'autoprotection lorsqu'ils se trouvent sur les routes dans des situations présentant des risques. Toutefois, il est important de faire preuve de réalisme en ce qui concerne les mesures envisagées. L'existence de facteurs culturels, sociaux, religieux ou autres susceptibles d'avoir une influence sur les comportements peut rendre nécessaire une formation complémentaire afin de modifier le comportement des usagers à l'égard des deux-roues motorisés. Il est difficile d'encourager les changements de comportement à grande échelle. Des interventions et des actions plus modestes visant à induire certains changements peuvent être une solution, comme en témoignent les travaux de la « Behavioural Insights Team » (Équipe de recherche sur le comportement) au Royaume-Uni (www.behaviouralinsights.co.uk).

19. Les conducteurs de véhicules motorisés de plus grande taille doivent être régulièrement ciblés, par des campagnes de sensibilisation soulignant : a) le manque de visibilité avéré des deux-roues motorisés, en particulier au niveau des carrefours ; b) l'importance du respect des règles d'utilisation des voies ; et c) le rôle important que jouent les utilisateurs de deux-roues motorisés pour le développement économique et social aux niveaux local et national.

C. Infrastructures

20. L'infrastructure routière occupe une place centrale dans les questions relatives à la sécurité des deux-roues motorisés. Les décideurs devraient veiller à ce que les infrastructures soient bien entretenues, bénéficient des investissements nécessaires et soient adaptées aux deux-roues motorisés. Ces véhicules sont relativement instables et sont en outre vulnérables à des accidents dus à des erreurs de conduite et au mauvais état des infrastructures. En raison de cette double source de risques, les routes devraient être conçues de manière à tenir compte des besoins des deux-roues motorisés, et il faudrait envisager de mettre en œuvre des programmes d'entretien et d'amélioration des infrastructures qui renforcent les dispositifs de sécurité afin de réduire les risques encourus. Il est important avant d'effectuer les travaux d'infrastructures de déterminer les causes des accidents des deux-roues motorisés et les différents moyens d'y remédier sur la base de principes d'ingénierie fiables et en tenant compte des besoins prioritaires du secteur des transports routiers.

1. Conception des routes

21. Des normes permettant d'assurer la sécurité des deux-roues motorisés devraient être établies et prendre en considération ce que devrait être la géométrie de la route, la nécessité d'une visibilité appropriée, de rayons de courbure élevés et continus des virages, ainsi que

les principes relatifs aux zones dégagées d'obstacles. Des aires de stationnement appropriées et sécurisées pour les deux-roues motorisés devraient aussi être prévues. En outre, toutes les nouvelles activités de conception et d'entretien devraient s'accompagner d'audits de sécurité routière prenant dûment en considération les incidences sur les deux-roues motorisés.

22. Plusieurs options en matière de conception routière pourraient être envisagées. Les barrières de sécurité devraient être évitées mais, si elles sont utilisées, elles devraient être adaptées aux deux-roues motorisés. Toute l'attention voulue devrait être accordée au fait qu'un nombre élevé d'accidents de deux-roues motorisés ont tendance à se produire aux intersections en T ou Y. Les angles d'entrée dans les carrefours giratoires devraient être compris entre 30° et 40°. Les dos-d'âne devraient être évités ou conçus de manière à avoir un effet limité. Les voies réservées aux motocycles devraient être conçues en tenant compte des caractéristiques des mouvements et de la vitesse des deux-roues motorisés.

2. Ingénierie appliquée à la circulation

23. Il est important que les méthodes et les principes établis de l'ingénierie appliquée à la circulation soient utilisés pour recenser et analyser les conditions de circulation particulières en Asie du Sud-Est en vue d'élaborer des solutions durables. Les méthodes de travail fondées sur une connaissance empirique des conditions locales devraient être complétées par des notions analytiques (c'est-à-dire théoriques) et les méthodes qui en découlent. Le choix d'une option pour résoudre les problèmes rencontrés devrait reposer sur des éléments probants et fiables (données). Les caractéristiques de la circulation (par exemple, les flux de circulation, la demande qui en découle, la composition de ces flux) et les prévisions dans ce domaine devraient être soigneusement examinées afin de réduire au minimum les risques qui y sont associés.

3. Entretien des routes

24. Si l'on veut faire en sorte que les routes soient plus sûres pour les conducteurs de deux-roues motorisés, il est important de se préoccuper de l'état du revêtement des routes, qui peut être détérioré par des nids-de-poule, des marquages au sol épais, des salissures, de l'argile, de l'eau, de l'huile et d'autres sources de risques. Les programmes d'entretien des routes et les normes devraient porter sur la résistance au dérapage, la texture du revêtement et le choix des matériaux. La gestion des points noirs pour les deux-roues motorisés devrait aussi faire partie de l'entretien. Les routes dont la signalisation, les éléments en bordure et le tracé sont conçus pour les conducteurs de véhicules de plus grande taille, entraînant des risques pour les deux-roues motorisés, devraient être évaluées et modifiées de manière à en améliorer la sécurité. Des travaux devraient être effectués afin de remédier aux défauts de la route contribuant à rendre les revêtements inégaux et pour réparer les conduites d'évacuation et les systèmes de drainage défectueux. La rétro réflexion nocturne des marques routières dans les zones rurales est particulièrement importante.

4. Gestion et régulation de la demande

25. Le nombre croissant de deux-roues motorisés sur les routes devrait aussi être pris en charge au moyen d'approches réglementaires appropriées dans le cadre de stratégies plus larges de gestion de la demande par l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes. Ces mesures peuvent consister en la mise en place de voies réservées aux motocycles, de lignes ou de zones d'arrêt placées à l'avant, d'une canalisation directionnelle utilisant des marquages au sol, d'un contrôle des distances longitudinales et latérales, de mesures de gestion de la vitesse (par des mesures coercitives, d'information et l'application de limites de vitesse appropriées (par exemple, 30 km/h). L'installation de voies de circulation séparées pour les deux-roues motorisés peut s'accompagner de la mise

en place de croisements à niveaux différents aux carrefours et de voies ouvertes aux différents types de véhicules comportant un espace supplémentaire sur le côté extérieur de la route. Les autorités routières devraient en outre envisager d'utiliser une signalisation supplémentaire distincte pour les deux-roues motorisés.

D. Questions liées aux véhicules

26. Les modifications apportées aux deux-roues motorisés ou à tout autre type de véhicules devraient satisfaire aux normes minimales de sécurité, et cette obligation devient de plus en plus importante à mesure que l'âge du véhicule augmente. Il faut veiller à ce que des règlements soient mis en place en vue de renforcer autant que possible la sécurité des conducteurs et des passagers. Dans le même temps, il faudrait adopter des pratiques et des mesures législatives destinées à favoriser le respect des réglementations.

1. Normes et réglementations en matière de sécurité

27. Les divers instruments d'intervention et réglementations en matière de sécurité devraient prendre en considération les différences au niveau local. Ils devraient s'appuyer sur les meilleures pratiques au niveau international, prendre en considération la situation locale et être conçus de manière à agir le plus efficacement possible sur les incidences des facteurs sociaux, économiques, environnementaux et comportementaux sur la sécurité des deux-roues motorisés. Les normes devraient être juridiquement contraignantes.

2. Amélioration de la conception des deux-roues motorisés

28. Les fabricants, les praticiens, les décideurs et les milieux de la recherche devraient travailler en collaboration afin de faire évoluer la conception des deux-roues motorisés de manière à y intégrer les derniers progrès qui contribuent à éliminer les risques en matière de sécurité. Les conceptions innovantes qui apportent des solutions aux problèmes liés à la mobilité dans les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est devraient être encouragées à condition qu'elles soient conformes aux normes de sécurité. Ces conceptions devraient s'appliquer au transport des personnes aussi bien que des marchandises.

E. Mesures visant à réduire le nombre d'accidents corporels liés aux deux-roues motorisés

29. Les accidents corporels liés aux deux-roues motorisés peuvent être associés à des causes multiples tels que le comportement, la conception et la perception du risque. Toutefois, l'utilisation des articles vestimentaires de sécurité et les soins médicaux fournis après un accident occupent un rôle crucial dans la prévention des accidents et la limitation de leurs conséquences négatives.

1. Casques et autres normes relatives aux articles vestimentaires de sécurité

30. L'équipement de protection destiné aux utilisateurs de deux-roues motorisés (conducteurs et passagers) doit inclure au minimum un casque. Les autres articles de protection devraient inclure des gants et des bottes ainsi qu'une veste et un pantalon fabriqués avec des matériaux appropriés disponibles au niveau local. Les normes relatives aux casques devraient être obligatoires.

31. Des actions de normalisation et d'harmonisation devraient être entreprises afin d'unifier les réglementations, les normes et d'autres aspects de politique générale très divers recensés dans le monde. Ces actions devraient aussi prendre en considération les

traditions locales et les opinions religieuses. Il est donc important que chaque pays élabore ses propres plans en vue d'adopter les normes et les réglementations requises.

2. Soins médicaux sur le lieu de l'accident

32. Une intervention médicale rapide et efficace dans les accidents de deux-roues motorisés est primordiale. L'intervention médicale et le transport des blessés dans un centre de soins approprié dans les meilleurs délais sont essentiels pour garantir le début de la guérison et diminuer le risque de décès d'une personne grièvement blessée.

3. Fourniture de soins de santé et suivi

33. Pour acquérir une connaissance plus fine de l'évolution de l'état des blessés entre l'accident et la guérison, chaque centre de soins aux personnes accidentées devrait tenir un registre spécifique aux deux-roues motorisés contenant des informations détaillées relatives aux blessures et à l'issue du traitement. Ce registre devrait être normalisé dans tous les centres offrant ce type de soins. Les renseignements ainsi obtenus devraient être saisis dans une base de données centrale pouvant être consultée en vue de prendre connaissance des points communs et des caractéristiques des blessés et d'acquérir une meilleure compréhension des facteurs médicaux pouvant contribuer à l'élaboration des politiques de santé publique.

F. Considérations relatives à la formation

34. La formation des usagers de la route est essentielle à l'acquisition des compétences de base nécessaires au développement des aptitudes qui contribuent à la sécurité de tous. Il importe de noter que le développement et le perfectionnement des compétences passent par la pratique et que par conséquent, une période de formation suffisamment longue devrait être requise avant de pouvoir se présenter à l'examen en vue de l'obtention du permis.

35. Il convient de reconnaître que la formation et l'examen ne constituent qu'un aspect du système de délivrance du permis de conduire aux automobilistes et aux conducteurs de deux-roues motorisés et que le respect des réglementations est nécessaire pour garantir que ces normes soient appliquées avec rigueur.

36. Les normes relatives à la formation et à l'examen devraient porter sur les éléments ci-après :

- Les véhicules dont la conduite est autorisée ;
- Les personnes autorisées à les conduire ;
- Quand et où la conduite est autorisée ;
- Les processus ayant trait aux éléments précédents.

37. Tout en reconnaissant que différentes approches peuvent être adoptées, l'examen des bonnes pratiques montre que le système de formation et d'examen devrait comprendre les éléments clefs ci-après :

- Une catégorisation réaliste des véhicules ;
- Des dispositions administratives relatives au système (validité, renouvellement, nouvel examen, réalisation de l'examen, etc.) ;
- Un âge minimum pour pouvoir accéder à l'examen ;

- Un cadre de compétences définissant les comportements, les connaissances, les compétences et la compréhension qu'un conducteur de voiture ou de deux-roues motorisé prudent et responsable doit avoir ;
 - Sur la base de ce cadre de compétences, un ensemble de normes concernant :
 - Les caractéristiques d'un conducteur de voiture ou de deux-roues motorisé prudent et responsable ;
 - Le contenu de la formation ;
 - Les formateurs qui la dispensent ;
 - Les procédures et les normes opérationnelles relatives au contenu, à l'emplacement et à la durée des examens de conduite, ainsi qu'au recrutement, à la formation, à la certification, à la supervision, au suivi et au renforcement des capacités des examinateurs ;
 - Que se passe-t-il après l'examen – sanctions, activités imposées après l'examen ou mesures correctives, restrictions.
38. L'examen de conduite d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé devrait, au minimum, comprendre les volets ci-après :
- Un examen théorique portant sur le Code de la route et d'autres matériels pédagogiques effectué à l'aide d'une large banque de questions validées n'étant pas accessible dans le domaine public ;
 - Un examen hors route portant sur le contrôle et la sécurité pour les motocyclistes, qui devrait couvrir notamment les vérifications des éléments de sécurité, le freinage d'urgence, le freinage précis en situation normale, la négociation des virages, des boucle en huit, un slalom, etc. ;
 - Un examen sur route se déroulant dans un éventail de conditions réalistes de route et de circulation pendant 25 minutes au minimum. Le contenu de cet examen devrait être précisé.
39. Les matériels didactiques ci-après devraient être élaborés :
- Un Code de la route ou de la circulation destiné à toutes les catégories d'usagers de la route (portant sur les réglementations et les meilleures pratiques de conduite) ;
 - Des matériels didactiques (livres, DVD, applications, contenu en ligne) visant à faciliter l'apprentissage de la conduite et devant servir de documents de référence pour les détenteurs de permis ;
 - Un échantillon de questions de l'examen théorique (n'incluant pas les questions posées en situation vécue, ni les réponses).
40. Dans les pays n'ayant pas établi de normes dans ce domaine, il faudrait idéalement entreprendre des activités de recherche en vue d'élaborer un ensemble de normes fondées sur des données probantes (compétences) portant sur :
- Les comportements, les connaissances, les compétences et la compréhension qu'un conducteur de voiture ou de deux-roues motorisé prudent et responsable doit avoir ;
 - Les activités de formation ;
 - Les formateurs ;
 - Les examinateurs ;
 - L'examen de conduite d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé.

41. Il faudrait envisager de mettre en place une formation et une évaluation portant sur la perception des dangers.

42. Les élèves motocyclistes devraient porter une tenue de protection adaptée (en plus d'un casque), un gilet très visible, placer sur le véhicule un signal indiquant qu'ils sont en formation et être accompagnés d'un formateur qualifié restant en contact radio avec eux à tout moment. Le formateur ne devrait pas être autorisé à former plus de deux élèves en même temps.

43. En outre, les fabricants et les compagnies d'assurances devraient proposer un appui et des mesures d'incitation à la formation. Par ailleurs, étant donné que la qualité de l'instruction est essentielle pour l'efficacité de la formation, les qualifications des instructeurs devraient être réglementées dans le cadre de l'offre de formations.

1. Conducteur de deux-roues motorisés

44. Pour ce qui concerne les deux-roues motorisés, la formation avant la délivrance du permis devrait porter sur des compétences techniques de conduite telles que les manœuvres et les réactions appropriées face à diverses situations de circulation, ainsi que sur l'importance du port des vêtements et des équipements de protection. La formation devrait aussi mettre l'accent sur les attitudes en matière de sécurité, la conduite défensive et la perception des dangers.

45. Il faudrait également prévoir des formations facilement accessibles après la délivrance du permis visant à éliminer les mauvaises habitudes susceptibles de nuire à la sécurité et à remettre l'accent sur les questions liées à la sensibilisation aux risques et à la conduite défensive.

2. Autres usagers de la route

46. Tous les autres usagers de la route sont responsables de leur propre sécurité ainsi que de celle des autres usagers. Au cours de la formation précédant la délivrance du permis, les conducteurs d'autres types de véhicules devraient être sensibilisés à la vulnérabilité des utilisateurs de deux-roues motorisés, se représenter plus clairement où et quand des accidents avec ce type de véhicules sont plus susceptibles de se produire, et acquérir de bonnes compétences en matière de perception des risques et des dangers.

G. Gestion des données

47. Les données et leur gestion sont au cœur de la prise de décisions fondée sur les besoins. Par conséquent, les autorités et les organismes publics qui s'occupent des données relatives à la sécurité des deux-roues motorisés devraient définir et utiliser systématiquement des données pertinentes eu égard à leurs responsabilités et à leurs besoins fondamentaux. Ces données devraient permettre la prise de décisions dans au moins deux domaines d'action : a) la planification stratégique ; et b) la mise en œuvre, les opérations et l'évaluation.

48. Les données ayant trait aux deux-roues motorisés devraient être recueillies pour ce qui concerne : a) les enquêtes sur les accidents ; et b) les causes des blessures. Idéalement, ces deux ensembles de données devraient être pleinement intégrés. Étant donné qu'il s'agit d'une tâche difficile, les autorités et les organismes publics qui s'occupent de la sécurité des deux-roues motorisés devraient, au minimum, s'efforcer de normaliser et d'harmoniser la mise en commun et l'échange de ces données.

49. Les données et leur gestion devraient être durables. Le choix des données devrait être fondé sur : a) leur pertinence eu égard aux responsabilités, priorités et besoins

principaux de l'organisme concerné ; b) leur adéquation par rapport aux ressources et aux besoins actuels ; c) leur fiabilité ; et d) leur coût.

50. L'analyse des données devrait permettre d'élaborer des indicateurs de résultats pour les deux-roues motorisés qui serviront à mesurer concrètement, à contrôler et à évaluer les plans et les politiques en matière de sécurité routière s'y rapportant.

1. Normalisation des données sur les accidents

51. Les données sur les accidents devraient permettre de comprendre où des incidents se produisent, la nature de ces incidents et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Grâce à ces données, les tendances, les causes, les points noirs, les facteurs atténuants et d'autres questions importantes relatives à un accident peuvent être précisés, et des analyses peuvent être effectuées afin de les comprendre et de s'efforcer de prévenir la répétition d'accidents similaires. La collecte de données fiables et de bonne qualité sur chaque accident devrait permettre de représenter de manière claire et exacte la répartition des accidents sur le réseau routier d'un pays et les détails de chaque accident. Les données devraient être recueillies de manière régulière et fiable, et la consultation des bases de données devrait être effectuée par du personnel qualifié à même d'appréhender les nuances de la signification des multiples aspects des dossiers relatifs aux accidents.

2. Bases de données sur les accidents

52. Il importe d'assurer la comparabilité des dossiers d'accident figurant dans une base de données. Cela devrait être réalisé dans le cadre d'un travail en collaboration entre les institutions concernées (police, santé publique, autorités locales et nationales et chercheurs) permettant de s'accorder sur la nature et le contenu des outils de collecte de données qui seront utilisés pour chaque accident ayant entraîné une blessure mortelle, grave ou légère sur au moins une personne. La loi devrait rendre obligatoire l'établissement de ces dossiers dans des délais précis (par exemple, 24 heures) suite à l'accident de même que le contrôle de l'exactitude des données qui y figurent.

53. L'uniformisation des données collectées rend nécessaire la mise en place de systèmes de stockage fiables permettant la consultation des renseignements recueillis. Des bases de données sur les accidents reposant sur les systèmes d'information géographique devraient être créées de manière à pouvoir effectuer une analyse à plusieurs niveaux, par exemple, concernant un certain lieu, une section donnée du réseau routier ou un type de carrefour déterminé dans une zone précise. Ces données devraient aussi être consultables au moyen de questions permettant de mettre en évidence un ensemble d'accidents ayant des caractéristiques particulières ainsi que les accidents qui présentent des aspects atypiques parmi d'autres cas ayant des caractéristiques communes. La richesse des analyses possibles au moyen de telles bases de données ne devrait pas être sous-estimée car elles constituent un élément clef dans l'élaboration de solutions en matière de sécurité routière.

IV. Sécurité durable pour les deux-roues motorisés

54. La notion de sécurité durable pour les deux-roues motorisés devrait être systématiquement prise en considération dans les documents d'orientation, en termes de :

- Durabilité économique et financière ;
- Durabilité environnementale ;
- Durabilité sociale.

55. La durabilité économique et financière devrait porter sur l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience au moyen d'une approche globale du processus décisionnel ainsi que de la participation des parties prenantes, du secteur industriel et des usagers de la route à la planification stratégique de la sécurité routière pour les deux-roues motorisés. La durabilité environnementale devrait s'intéresser aux aspects de la sécurité des deux-roues motorisés liés aux menaces pour la santé, à l'incidence de la sécurité sur le plan des coûts et des avantages, à l'utilisation des connaissances et des technologies locales, et aux effets du climat sur la sécurité routière. La durabilité sociale devrait porter sur les préjugés sexistes faisant obstacle à la prise en compte des besoins des femmes dans l'élaboration des politiques et la planification en matière de sécurité routière, sur l'appui aux méthodes efficaces sur le plan des coûts de mise en œuvre des politiques de sécurité routière pour les deux-roues motorisés, et sur la participation de la collectivité au processus décisionnel.

A. Analyse coûts-avantages

56. Le choix d'un moyen d'améliorer la sécurité des deux-roues motorisés devrait toujours se fonder sur des éléments attestant de son efficacité en termes de rapport coûts-avantages. Des méthodes appropriées de gestion de l'économie des transports, telles que l'analyse coûts-avantages et l'analyse des incidences économiques, devraient être appliquées selon les besoins à des données économiques et financières de bonne qualité.

B. Recherche-développement

57. Pour être durable, la mise en œuvre d'une politique relative aux deux-roues motorisés devrait se fonder sur des connaissances et des compétences locales acquises dans le cadre de programmes appropriés de recherche-développement. Les organismes de recherche, les universités et le secteur industriel devraient mettre en place des mécanismes de coopération et établir des liens à l'intérieur de la région de l'Asie du Sud et du Sud-Est comme avec d'autres régions en vue d'élaborer des méthodes, des conceptions et des matériels adaptés à un pays donné en veillant à qu'ils soient au minimum conformes aux normes internationales. Les gouvernements devraient fournir un appui financier et en nature à de tels programmes.
