



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 8-12 mars 2021

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)**Projet révisé d'annexe VIII à la Résolution d'ensemble sur la circulation routière : lignes directrices sur l'élaboration de politiques concernant les usagers de la route vulnérables dans les pays à revenu faible ou intermédiaire****Document soumis par l'Italie, l'Institute of Road Traffic Education (Inde), l'Université de Birmingham (Royaume-Uni) et l'Université Johns Hopkins (États-Unis d'Amérique)***Résumé*

1. La présente annexe à la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) porte sur les politiques qu'il est recommandé de mettre en œuvre de toute urgence pour aider les pays à revenu faible ou intermédiaire à mettre en œuvre les objectifs de développement durable liés aux transports et à la sécurité routière, notamment les cibles 3.6 et 11.2 du Programme 2030.
2. L'annexe tient compte des résultats d'une table ronde tenue en 2015 par le Forum mondial de la sécurité routière sur les véhicules à moteur à deux roues et de plusieurs conférences tenues en 2016 et 2017 dans les locaux de l'Institute of Road Traffic Education (IRTE), à Delhi (Inde).



I. Contexte

1. La présente annexe à la R.E.1 offre un aperçu des besoins fondamentaux qu'ont, en matière de sécurité routière, les utilisateurs de véhicules à moteur à deux roues, les piétons, les personnes âgées, les personnes handicapées, les très jeunes enfants, les enfants sur leur trajet scolaire et les autres usagers de la route vulnérables. Les principes y énoncés sont directifs et non prescriptifs.
2. La présente annexe tient compte de l'amplitude considérable du phénomène que représentent les accidents de la route en Asie du Sud-Est ainsi que de l'environnement socioéconomique qui l'explique, et de la nécessité qu'il y a à améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables dans cette région, et elle offre des orientations en vue de l'adoption de mesures durables. Elle a été élaborée en consultation avec les membres du Forum mondial de la sécurité routière, étant entendu que des politiques et les stratégies de mise en œuvre associées ne peuvent être applicables et appliquées que si elles prennent expressément en compte le contexte culturel et social des pays concernés et sont adaptées à la situation particulière de chaque pays.
3. Les conclusions, politiques et recommandations énoncées dans la présente annexe sont fondées sur un examen des pratiques en vigueur en Asie du Sud-Est, ainsi que sur des consultations menées avec des représentants des principales parties prenantes. Les principes, notions et solutions ci-après sont susceptibles, après adaptation, de s'appliquer à d'autres pays aux besoins similaires dans le domaine des transports, par exemple en Afrique.
4. Au cours des dernières années, l'augmentation rapide du nombre de propriétaires de véhicules dans la région de l'Asie du Sud-Est a exercé une pression considérable sur le réseau routier et ses usagers. Les accidents de la circulation sont une préoccupation majeure et les usagers de la route vulnérables sont particulièrement exposés en raison de leur grand nombre, de leur compréhension insuffisante des risques de la circulation et du manque d'infrastructures routières adaptées. Ces usagers sont les piétons (y compris les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées), les cyclistes et utilisateurs d'autres véhicules non motorisés, ainsi que les utilisateurs de véhicules à moteur à deux roues. En Asie du Sud-Est, 85 % des décès dus aux accidents de la route concernent ces catégories. Le coût socioéconomique des accidents de la route représente 1 à 5 % du produit intérieur brut des pays de la région. En outre, il est probable que le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes augmente considérablement dans les années à venir sous l'effet de la croissance rapide des transports motorisés. Cependant, cette situation déjà alarmante ne reflète pas adéquatement l'incidence de la sécurité des usagers de la route vulnérables sur les sociétés et les économies de la région ; on sait en effet que des données sur les accidents sont manquantes, lacunaires ou erronées (IRTE, 2017).
5. De plus, l'utilisation de véhicules à moteur à deux roues est déjà courante et en pleine expansion dans le monde entier. L'usage croissant de ce type de véhicules (motocycles, scooters et cyclomoteurs), dans les pays à revenu faible, intermédiaire et élevé, s'explique par plusieurs facteurs, notamment leur coût relativement abordable et leur polyvalence, ainsi que l'urbanisation et le besoin accru de mobilité et d'accessibilité. La mauvaise qualité des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes, l'insuffisance des services de transport public et le développement économique contribuent également à cette évolution. La faible protection en cas de choc qui caractérise les véhicules à moteur à deux roues rend leurs utilisateurs particulièrement vulnérables face aux voitures, autobus et camions roulant à vive allure. Les véhicules à moteur à deux roues sont, du reste, moins visibles sur la route que les autres véhicules. Les accidents impliquant ce type de véhicules représentent environ un tiers des décès sur les routes en Asie du Sud-Est.
6. Les recommandations formulées dans la présente annexe ne peuvent être efficaces que si leur application s'accompagne de mesures de renforcement des capacités. En outre, l'adoption d'une approche globale tenant compte de l'interaction entre usagers de la route, infrastructures et véhicules est essentielle pour qu'un quelconque programme de mise en œuvre dans le domaine de la sécurité routière donne de bons résultats. La mise en place de structures institutionnelles, de dispositifs de gestion et de mécanismes de financement sous-jacents adéquats est tout aussi importante.

II. Recommandations générales

7. Les politiques en faveur des usagers de la route vulnérables devraient être élaborées tant par les administrations publiques que par les organismes du secteur public, compte tenu des besoins dans les domaines suivants :

- a) Mobilité sûre, durable et inclusive ;
- b) Croissance et stabilité économiques ;
- c) Prospérité et gouvernance sociale ;
- d) Protection de l'environnement urbain et rural (bruit et émissions, par exemple).

8. Ces politiques devraient favoriser des styles de vie sains, faire en sorte que les villes et les établissements humains soient inclusifs, sûrs et durables, et renforcer les institutions et les communautés.

9. Les politiques en faveur des usagers de la route vulnérables devraient être inclusives et répondre aux besoins sociaux et économiques des pays dans lesquels elles sont mises en œuvre. Elles devraient prendre expressément en compte la vulnérabilité de certaines catégories d'usagers de la route et prévoir des mesures stratégiques et des programmes de mise en œuvre. Elles devraient sensibiliser le public à l'existence des usagers de la route vulnérables et à leurs besoins spécifiques de protection sur le réseau routier. Elles devraient aussi tenir compte des besoins, des conditions et du contexte locaux, afin que les mesures de planification des transports soient mises en lien avec les questions de santé publique, d'environnement, d'éducation, d'équité et de genre.

10. Les politiques en faveur des usagers de la route vulnérables devraient être fondées sur l'approche pour un système sûr (ECE/TRANS/WP.1/2014/6).

III. Politiques en faveur des usagers de la route vulnérables

11. Les politiques en faveur des usagers de la route vulnérables devraient :

- a) Traiter, à tout le moins, les questions du port du casque, de la conduite en état d'ivresse, des limitations de vitesse, de la ceinture de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants et de la création d'organismes chefs de file dans le domaine de la sécurité routière ;
- b) Reposer sur la prise en compte et la compréhension des conditions locales ;
- c) Être fondées sur une quantité suffisante de données de qualité quant au nombre et à la gravité des accidents de la route ;
- d) Prendre en compte le fait que les données disponibles actuellement sont loin d'être parfaites et que celles de la police sont souvent la meilleure source d'information ;
- e) Comprendre la mise en place d'une législation conforme aux normes internationales, qui prenne en compte expressément la circulation non motorisée et qui soit rigoureusement et durablement appliquée, ainsi que la prestation de soins post-accident et l'affectation d'un personnel de santé formé ;
- f) Définir clairement les rôles et responsabilités des autorités chargées de la sécurité routière, ainsi que les modalités de coordination entre elles ;
- g) Traiter de problèmes techniques tels que le manque d'enquêtes de sécurité routière, et la conception des infrastructures et la composition du trafic, qui contraignent les usagers vulnérables à partager la route avec des véhicules rapides et créent ainsi des situations dangereuses ;
- h) Établir des liens avec des questions de développement telles que la croissance rapide des transports motorisés et de l'urbanisation, tenir compte du fait que les routes en mauvais état sont la norme dans de nombreux pays où le risque de mortalité routière est le plus élevé et reconnaître que, bien souvent, les routes sont construites sans prendre en considération les besoins de sécurité des usagers vulnérables et des localités traversées par

ces routes, faute de planification suffisante. Ces enjeux appellent des solutions durables et conformes aux normes internationales ;

i) Prendre en compte des questions sociales telles que le niveau des revenus, le taux d’alphabétisation et l’accès de la population à l’éducation ;

j) Prévoir la possibilité de recourir à des mécanismes de financement innovants, par exemple à des fonds de sécurité routière de deuxième génération (Evdorides et al., 2014), à des contrats à impact social, ainsi qu’à des mécanismes tels que la fiscalité et l’inscription hypothécaire. Il serait nécessaire de définir des modèles économiques et financiers propres à faciliter l’élaboration de nouveaux mécanismes de financement. Ces modèles devraient prendre dûment en compte les besoins des usagers de la route et de la société dans son ensemble.

IV. Gestion des données

12. Les données et leur gestion sont au cœur de la prise de décisions fondées sur les besoins. Il conviendrait de collecter et d’exploiter constamment et systématiquement des données temporelles et spatiales, et les données devraient, au minimum, faciliter la prise des décisions relatives aux fonctions suivantes :

- a) la planification stratégique ;
- b) la mise en œuvre ;
- c) l’exploitation ;
- d) l’évaluation.

13. La collecte et l’analyse des données devraient au moins permettre de déterminer les catégories d’usagers de la route vulnérables, compte tenu des conditions locales, en particulier :

- a) Le nombre d’usagers de la route vulnérables tués ou blessés ;
- b) Le lieu des collisions ;
- c) L’heure et la date des collisions ;
- d) Le coût des blessures et des décès d’usagers de la route vulnérables au regard du coût des programmes de sécurité routière.

14. Les administrations publiques et les organismes publics chargés de la production des données relatives à la sécurité des usagers de la route vulnérables devraient définir les données pertinentes eu égard à leurs responsabilités et à leurs besoins, et utiliser systématiquement ces données.

15. Des données relatives aux usagers de la route vulnérables devraient être collectées pour :

- a) Faciliter les enquêtes sur les accidents (voir aussi <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-157f.pdf>) ;
- b) Définir les causes des blessures.

16. Idéalement, ces deux ensembles de données devraient être pleinement intégrés. Il s’agit là d’un objectif difficile à atteindre et, par conséquent, les administrations publiques et les organismes publics chargés de la production des données relatives à la sécurité des usagers de la route vulnérables devraient à tout le moins s’efforcer de normaliser et d’harmoniser les régimes de gestion des données (roadsafety.piarc.org, site Web consulté le 27 juin 2018).

17. L’analyse des données relatives aux usagers de la route vulnérables devrait aboutir à l’établissement d’indicateurs de performance permettant de quantifier, de suivre et d’évaluer les résultats des politiques et plans de sécurité routière (CESAP, 2017 ; WRI, 2016).

V. Orientations relatives aux infrastructures

18. Les infrastructures devraient être examinées sous les angles de l'ingénierie de la circulation, de l'entretien des routes, de la gestion de la demande et de la réglementation. Il importe d'utiliser des principes établis et des méthodes éprouvées d'ingénierie de la circulation pour observer et analyser les conditions de circulation propres aux régions ou aux pays considérés, et faciliter ainsi l'élaboration de solutions viables. Les pratiques fondées sur une connaissance empirique des conditions locales devraient être sous-tendues par des notions analytiques, c'est-à-dire théoriques, et par les approches qui en découlent.

19. Les stratégies visant à résoudre les problèmes de sécurité devraient reposer sur des données fiables. Les caractéristiques de la circulation (flux de circulation, demande de déplacements et composition du trafic, par exemple) et les prévisions de trafic devraient être examinées attentivement pour réduire les risques au minimum. Dans les réseaux existants, la sécurité des routes devrait être renforcée pour les usagers vulnérables grâce à des programmes de maintenance conformes à des normes adéquates. En outre, il convient de lutter contre les accidents impliquant des usagers de la route vulnérables au moyen de mesures réglementaires appropriées, prises dans le cadre de stratégies plus larges de gestion de la demande, qui visent à maximiser l'utilisation des infrastructures existantes. Les autorités routières devraient s'efforcer de prévoir des aménagements en faveur des usagers vulnérables en évaluant leur coût, leur efficacité et leur durabilité.

20. En outre, chaque accident mortel ou grave devrait donner lieu à une enquête de sécurité routière, dont l'objectif serait d'examiner les raisons pour lesquelles de tels accidents se produisent et de définir les mesures à prendre pour éliminer ou réduire autant que possible les risques. La détermination et la constance avec lesquelles de tels efforts d'amélioration seront faits faciliteront la recherche de solutions optimales, qui seront adaptées aux besoins et à la situation des pays, et favoriseront l'acquisition de nouvelles connaissances et techniques en matière de sécurité.

VI. Technologie

21. Les administrations publiques, les autorités chargées de la sécurité routière, les entreprises et les autres parties prenantes devraient encourager la mise au point de technologies appropriées concernant la sécurité, et leur intégration dans les véhicules et les infrastructures pour protéger les usagers de la route vulnérables. Il pourrait par exemple s'agir de technologies numériques durables destinées à faciliter l'intégration sociale, d'appareils électroniques ou de vêtements et d'équipements de protection fabriqués à partir de matériaux disponibles localement. Diverses solutions peu coûteuses et plus coûteuses devraient être envisagées et mises à l'essai, puis les solutions retenues devraient être appliquées de manière cohérente. Les universités locales et les centres locaux de recherche-développement devraient être associés à l'action menée pour mettre au point des solutions viables et adaptées à la situation des transports dans les régions ou les pays considérés.

VII. Maintien de l'ordre : règles de base

22. Le maintien de l'ordre est essentiel au succès de tout programme de sécurité à court ou à long terme. Des mesures appropriées devraient être prises pour assurer un maintien de l'ordre efficace et équitable. La police de la circulation a un rôle majeur à jouer dans les programmes de sécurité et ses membres devraient être formés dans les domaines de l'ingénierie de la circulation, de l'éducation publique et de la sécurité routière. Les forces de l'ordre devraient s'efforcer de progresser sans cesse et utiliser des méthodes adéquates de gestion de la performance pour améliorer la sécurité routière.

23. Les politiques en faveur des usagers de la route vulnérables devraient aborder la question des comportements des usagers, y compris du port du casque et de vêtements de protection. L'équipement de protection des utilisateurs de véhicules à moteur à deux roues (conducteurs et passagers) doit comprendre au minimum un casque ; le port de gants, de bottes, d'une veste et d'un pantalon fabriqués à partir de matériaux adéquats et disponibles

localement est également recommandé. Les administrations publiques devraient faire appliquer des normes et règles internationales, dont le Règlement ONU n° 22 (CEE, 2002).

VIII. Normes de formation et d'essai

24. En plus d'énoncer des normes appropriées de sécurité des véhicules, les politiques devraient imposer aux conducteurs de véhicules motorisés à deux ou à quatre roues de suivre une formation adaptée aux types de véhicules que ceux-ci seront autorisés à conduire. Tout permis de conduire devrait être délivré au terme d'une formation adéquate, préciser les types de véhicules que le détenteur peut conduire et indiquer quand et où la conduite est autorisée. Les politiques devraient définir :

- a) Un cadre de compétences et des normes connexes, qui précisent les connaissances, les compétences, la capacité de discernement et le comportement attendus de tout conducteur prudent et responsable d'un véhicule motorisé à deux ou à quatre roues ;
- b) Les procédures et normes opérationnelles relatives au contenu, au lieu 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 perfectionnement des examinateurs ;
- c) Un code de la route ou de la circulation applicable à toutes les catégories d'usagers de la route, dans lequel figurent les réglementations en vigueur et les pratiques optimales d'utilisation des routes.

IX. Politiques de diffusion de l'information et programmes d'éducation et de sensibilisation

25. Les administrations publiques devraient publier les documents relatifs aux politiques en utilisant les canaux officiels. Les responsables gouvernementaux et autres fonctionnaires travaillant dans le domaine des transports devraient être informés de l'existence de ces documents.

26. Des programmes de sensibilisation à la sécurité routière devraient être mis en place par les autorités responsables des transports, en étroite collaboration avec d'autres services, organismes et professionnels des domaines de l'éducation, de la santé, de l'immatriculation des véhicules et de l'application des règles relatives à la circulation. Une éducation à la sécurité routière devrait être dispensée à tous les usagers de la route, y compris les conducteurs de tous les types de véhicules motorisés et non motorisés, notamment de cycles, de cyclo-poussettes, de véhicules tractés par des animaux et de charrettes à bras. Les écoliers devraient faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre des programmes d'éducation à la sécurité routière. Les responsables et les résidents des localités et villages, particulièrement ceux situés en bord d'autoroute ou à proximité d'autoroutes, devraient également bénéficier de programmes d'éducation. Il importe de réfléchir à des plans de circulation sûrs pour les usagers vulnérables dans l'environnement particulier des écoles, des gares routières et ferroviaires, des centres commerciaux, des marchés locaux et des localités rurales, et de trouver des solutions durables aux problèmes de sécurité liés à la circulation de ces usagers.

X. Approche globale

27. Les politiques en faveur de la sécurité des usagers de la route vulnérables devraient être élaborées selon une approche globale et définir clairement, à l'intention des décideurs politiques et des responsables de la réglementation aux niveaux national et local, les rôles et responsabilités des différents acteurs en ce qui concerne :

- a) La compétence territoriale en matière de voirie ;
- b) Les infrastructures routières ;
- c) La délivrance des permis de conduire ;

- d) L'immatriculation et l'homologation des véhicules ;
- e) Le contrôle et la réglementation des véhicules de transport ;
- f) La législation applicable aux véhicules à moteur ;
- g) La circulation des véhicules non motorisés ;
- h) L'application des lois.

28. Les politiques de sécurité routière devraient également faire référence à d'autres documents directifs, notamment à ceux qui ont trait aux secteurs de la santé, de l'éducation et de l'économie.

29. Les administrations tant nationales que locales devraient adapter, puis adopter des résolutions relatives aux usagers de la route vulnérables en s'appuyant sur les connaissances et les compétences locales, sans négliger aucune des notions fondamentales de la sécurité routière. Elles devraient associer davantage les entreprises et les autres parties prenantes à la prise de décisions et à l'exécution des programmes en faveur des usagers vulnérables. Elles devraient définir clairement les fonctions et les missions des responsables de la sécurité de ces usagers. Les ministères ou départements des transports devraient collaborer étroitement avec les services s'occupant des autoroutes, de la circulation, des affaires publiques locales et de l'éducation pour assurer la sécurité.

30. Les administrations publiques et les autorités chargées de la sécurité routière devraient réduire les risques que courent les usagers de la route vulnérables au minimum en se penchant sur les questions de la vitesse, de l'alcool, de la conception des infrastructures, de la visibilité, de la conduite dangereuse, des facteurs de distraction des conducteurs et des usagers de la route vulnérables (les téléphones portables, par exemple), de la fatigue des conducteurs et du comportement des conducteurs et des usagers de la route vulnérables (les personnes âgées, les personnes handicapées et les enfants, par exemple). Les décideurs politiques et administratifs devraient reconnaître l'importance de la sécurité des usagers de la route vulnérables et adopter des politiques adéquates. Les autorités locales devraient également prendre conscience qu'il leur incombe de mettre en place des infrastructures de transport sûres, efficaces et conformes aux normes appropriées. Elles devraient encourager la consultation du public dans la prise des décisions. Des unités spécialisées en ingénierie de la circulation et de la sécurité routière devraient être créées au sein des autorités locales et routières. Les autorités centrales et locales devraient entreprendre des travaux de recherche et de planification pour assurer une gestion et un contrôle efficaces de la circulation.