



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-unième session

Genève, 19-22 février 2019

Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique :

Transport routier

Études de performance en matière de sécurité routière

Note du secrétariat

Résumé

Les études de performance en matière de sécurité routière (EPSR) ont été conçues pour aider les États à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité routière et à améliorer les performances nationales dans ce domaine en déterminant et en traitant efficacement les aspects les plus critiques de la sécurité routière. On trouvera dans le présent document une description de la méthode suivie dans le cadre des EPSR réalisées en Albanie et en Géorgie avec l'appui financier du Compte de l'ONU pour le développement (UNDA) et des résultats de ce projet, ainsi que de la manière dont cet outil utile pourrait servir à définir des politiques ou des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

Le Comité des transports intérieurs **est invité** à :

- Examiner le présent document ;
- Accueillir favorablement les résultats du projet ; et
- Appuyer la mise en œuvre et la publication de l'examen des performances du Kazakhstan en matière de sécurité routière.

I. Contexte

1. Les accidents de la route constituent un problème majeur dans les sociétés modernes : près de 1,25 million de personnes décèdent et 50 millions d'autres sont blessées chaque année dans le monde¹. Selon des estimations, les traumatismes dus à des accidents de la circulation seraient la huitième cause de mortalité à l'échelle mondiale, et de tels accidents occasionnent dans plus de la moitié des cas la mort de jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans, ce qui signifie donc que des personnes qui entament les années les plus productives de leur vie sont lourdement touchées. Ces pertes en grande partie évitables mettent en évidence la nécessité d'adopter d'urgence des mesures afin d'améliorer la sécurité routière dans le monde.

¹ OMS, 2015.



2. En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière et a fixé pour objectif la stabilisation et la réduction du nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde au moyen du renforcement des programmes relatifs à la sécurité aux niveaux national, régional et mondial.

3. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030, adopté par le Sommet des Nations Unies consacré à l'adoption du programme de développement pour l'après-2015, contient la définition des objectifs de développement durable. Deux cibles sont directement liées à la sécurité routière :

- La cible 3.6 de l'objectif 3 vise à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020 ; et
- La cible 11.2 de l'objectif 11 a pour but d'assurer, d'ici à 2030, l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

4. Conformément aux objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et du Programme de développement durable à l'horizon 2030, la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a lancé avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) un projet consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière. Le projet a été financé dans le cadre de la neuvième tranche du Compte de l'ONU pour le développement.

5. Ce projet a été conçu pour aider les gouvernements à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité routière et à prendre des mesures efficaces pour améliorer les performances nationales dans ce domaine. Les EPSR ont permis de déterminer les aspects les plus critiques de la sécurité routière et les besoins prioritaires des pays bénéficiaires. Un complément de formation portant sur les domaines prioritaires pertinents, sur l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et sur la mise en œuvre de ces instruments a été fourni dans le cadre d'ateliers nationaux de renforcement des capacités en s'appuyant sur les résultats des EPSR. Le projet a permis d'aider certains pays (Albanie, Géorgie, République dominicaine et Viet Nam) à améliorer leurs capacités nationales de gestion de la sécurité routière et à sensibiliser leur population aux questions liées à la sécurité routière. Les quatre études de performance en matière de sécurité routière ont été publiées en juin 2018.

6. Dans les quatre cas, l'EPSR a permis d'exposer les lacunes en matière de gestion de la sécurité routière et de recenser les domaines prioritaires en la matière dans chaque pays, ce qui a aidé ces pays à concevoir des mesures de politique générale ciblées. Les recommandations formulées étaient axées sur les mesures à prendre pour résoudre les problèmes en matière de sécurité routière et sauver des vies sur la route, notamment le renforcement de l'organe national de coordination des activités en matière de sécurité routière, la réintroduction des contrôles techniques périodiques pour les voitures particulières, la mise à jour des normes et pratiques nationales en matière de conception des routes, et l'amélioration de la législation relative au transport des marchandises dangereuses.

II. Méthode adoptée pour mener les études de performance en matière de sécurité routière

7. Le premier volet du projet prévoyait l'évaluation de la situation quant à la sécurité routière et du système de gestion de la sécurité routière au niveau national au moyen d'une EPSR. L'évaluation a mis en évidence le fait que les capacités, les ressources financières et humaines, et les capacités statistiques nécessaires étaient limitées, ainsi que d'autres problèmes économiques ou sociaux pressants qui empêchaient les pays de créer un système national de gestion de la sécurité routière ou de moderniser celui qui était en place. Parmi les questions abordées, on peut également citer les lacunes dans le cadre juridique et réglementaire national, le respect des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et la coordination des activités des intervenants du secteur.

8. Dans chaque pays bénéficiaire, l'évaluation s'est déroulée en deux étapes :
- Tout d'abord, une première équipe d'examen (composée de fonctionnaires de la commission régionale concernée) a mené une mission préparatoire, dans le cadre de laquelle a notamment été organisée une journée de concertation pour arrêter les objectifs, les grandes lignes et le calendrier de l'EPSR avec les autorités nationales et les acteurs du secteur. À l'issue de cette mission préparatoire de deux jours, la commission régionale et l'État concerné ont convenu des domaines dans lesquels les problèmes étaient les plus pressants et sur lesquels l'étude de performance devrait porter plus particulièrement ;
 - Ensuite, une mission d'enquête approfondie a été menée par une équipe d'examen technique (composée de fonctionnaires de la commission régionale et de consultants nationaux) qui a rencontré et interrogé les autorités nationales et d'autres intervenants du secteur de la sécurité routière et observé différents environnements routiers (routes urbaines et routes rurales). Un projet d'EPSR a été mis au point par les consultants nationaux, lesquels ont recensé les aspects les plus critiques de la sécurité routière. Ce projet a été examiné par le personnel compétent de la commission régionale.
9. À partir des domaines prioritaires recensés dans l'EPSR (par exemple, l'instauration d'une gestion efficace de la sécurité routière, le renforcement des systèmes institutionnels et des cadres législatifs, la collecte et l'évaluation de statistiques précises sur la sécurité routière, la définition et le suivi des objectifs en matière de sécurité routière et l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures routières), le **deuxième volet** du projet, dans le cadre duquel des ateliers nationaux de renforcement des capacités sont menés, a été conçu et mis en œuvre.
10. Deux ateliers nationaux de renforcement des capacités ont été organisés afin d'accroître les capacités nationales de gestion de la sécurité routière. Le premier atelier a consisté en une journée de concertation sur les conclusions et recommandations des EPSR, et un séminaire d'une journée sur les problèmes de sécurité routière les plus urgents recensés dans le projet d'étude de performance. Le deuxième s'est déroulé sur deux jours et a permis de dispenser une formation complémentaire dans les domaines prioritaires recensés, notamment l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et la mise en œuvre efficace de ces instruments. Des fonctionnaires nationaux et des représentants d'organisations non gouvernementales (ONG) et du secteur privé ont suivi chacun des séminaires nationaux de renforcement des capacités.
11. Pour améliorer la qualité des EPSR, la CEE a invité plusieurs organisations internationales concernées par la sécurité routière à jouer un rôle de pairs examinateurs sur des sujets spécifiques (sécurité des véhicules, conduite en état d'ébriété et sécurité des infrastructures routières). Des experts de l'International Alliance for Responsible Drinking (IARD) ont établi de précieuses contributions sur la conduite en état d'ébriété dans tous les pays bénéficiaires, et des experts de la Fédération routière internationale (IRF Washington) ont examiné les composantes de l'étude de performance relatives à l'amélioration de la sécurité routière en Albanie et en Géorgie.
12. À la suite de la concertation sur l'action à mener, en collaboration avec les autorités nationales, les équipes d'examen technique ont établi le texte définitif des rapports de l'EPSR en y ajoutant des recommandations. Le rapport a été publié en anglais et dans la langue nationale. Une page consacrée à cette question a été créée sur le site Web de la CEE pour diffuser les résultats du projet et accroître sa visibilité. Grâce à ces mesures, le projet a contribué à sensibiliser les pays bénéficiaires au fait qu'il est capital de relever les défis posés par la sécurité routière et à mettre l'accent sur l'importance de l'adhésion aux principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et de leur mise en œuvre, qui constituent un moyen efficace d'améliorer la gestion de la sécurité routière au niveau national.

III. Principaux résultats de l'étude de performance en matière de sécurité routière en Albanie et en Géorgie et suivi du projet

13. Les EPSR ont été accompagnées de l'organisation de 10 ateliers de renforcement des capacités (auxquels ont participé plus de 450 personnes) dans quatre pays bénéficiaires, dans le cadre desquels les participants ont été informés des instruments techniques et politiques qui permettent de relever les défis de la sécurité routière. Grâce à des activités axées sur les domaines prioritaires recensés, le projet a permis de renforcer les capacités des principaux responsables politiques et décideurs en ce qui concerne la gestion de la sécurité routière, l'amélioration de la sécurité des véhicules et des routes, les statistiques de sécurité routière et la prévention de la conduite en état d'ivresse et des excès de vitesse. Le projet a également permis de susciter une plus forte prise de conscience de l'importance de l'adhésion aux principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et de leur mise en œuvre.

14. Parmi les principaux résultats du projet, il convient de citer le fait que les conclusions et recommandations formulées dans le cadre des EPSR ont donné lieu à des mesures concrètes (mise à jour des documents stratégiques nationaux et de la législation nationale et amélioration de la gestion de la sécurité routière) et à des activités en faveur de la sécurité routière dans les pays bénéficiaires :

- En Albanie, le projet a mis en évidence l'existence de lacunes dans la législation relative à la sécurité des véhicules et au transport des marchandises dangereuses. La concertation sur les politiques nationales a permis de conclure que l'Albanie devait entretenir et améliorer ses capacités actuelles en matière de sécurité routière, en particulier s'agissant de l'organe de coordination des activités en matière de sécurité routière et du secrétariat de cet organe au sein du Ministère des infrastructures et de l'énergie ;
- En Géorgie, deux plans d'action nationaux pour la sécurité routière (2017 et 2018) ont été adoptés en s'appuyant sur les conclusions et les recommandations formulées dans le cadre du projet. Les auteurs de l'EPSR ont recommandé de réintroduire les contrôles techniques périodiques pour les voitures particulières, d'appliquer des normes plus strictes dans le cadre de l'importation de véhicules d'occasion et de modifier la législation relative à la sécurité routière. Grâce à la mise en œuvre de ce projet, les autorités géorgiennes sont mieux armées pour améliorer le comportement des usagers de la route en les sensibilisant davantage aux facteurs de risque (conduite en état d'ivresse, port de la ceinture de sécurité et utilisation de dispositifs de retenue pour enfants), notamment au moyen de campagnes de marketing social.

15. Il importe au plus haut point que ce projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement soit complété par les EPSR que l'Envoyé spécial aide à réaliser en Afrique (Cameroun et Ouganda) dans le cadre de la coopération en cours entre la CEE, l'Envoyé spécial et la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Deux EPSR entreprises en suivant la même méthode ont été menées à bonne fin et leurs résultats ont été publiés en 2018. Des intervenants de la CEA, du Cameroun et de l'Ouganda concernés par la sécurité routière ont participé activement à l'atelier intitulé « United Nations transport legal instruments – a tool for better Road Safety Management » (Instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports : un outil pour améliorer la gestion de la sécurité routière), tenu à Genève, du 5 au 7 juillet 2017.

16. Les 26 et 27 novembre 2018, la CEE, en coopération avec le Ministère géorgien de l'économie et du développement durable, a organisé à Tbilissi un atelier de suivi de l'EPSR consacré au renforcement des capacités. L'objectif de l'atelier était que les États d'Asie centrale, du Caucase et d'Europe orientale soient mieux à même de définir une politique nationale de sécurité routière et d'améliorer la sécurité routière dans leur pays. Ainsi, cet atelier a contribué à améliorer la compréhension des meilleures pratiques internationales et régionales en ce qui concerne la gestion de la sécurité routière, la collecte et l'utilisation de statistiques et d'outils solides et fiables (SafeFITS et l'EPSR), et les méthodes à adopter pour établir des objectifs stratégiques en matière de sécurité routière.

17. En 2018, la CEE a convenu avec le Gouvernement de la République du Kazakhstan d'entreprendre une étude de la performance de ce pays en matière de sécurité routière. La méthode de mise en œuvre de l'EPSR qui a été décrite sera revue de manière à la mettre en conformité avec le Plan-cadre mondial pour la sécurité routière², adopté le 21 novembre 2018 par le Conseil consultatif du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière. Le projet vise à renforcer la capacité des parties prenantes kazakhes en ce qui concerne l'élaboration d'une politique nationale de sécurité routière et l'amélioration de la sécurité routière. Ce projet, qui est financé par le Gouvernement kazakh, devrait être mené à bonne fin en 2019.

² Études de performance en matière de sécurité routière.