



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la circulation routière****Quatre-vingt-cinquième session**

Genève, 19-23 septembre 2022

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)****Politiques relatives aux usagers de la route vulnérables –  
Examen des obstacles à la sécurité routière dans les pays  
à revenu intermédiaire inférieur en Asie du Sud-Est****Document soumis par l'Italie, l'Institute of Road Traffic Education  
(IRTE), l'Université de Birmingham (Royaume-Uni) et l'Université  
Johns Hopkins**

Le présent document, établi sur la base des résultats du webinaire organisé en mars 2021, fournit des orientations auxquelles se reporter pour encadrer les modes de transport non réglementés couramment utilisés en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions. Le WP.1 est invité à examiner et adopter ces orientations compte tenu de la place prépondérante des modes de transport non réglementés dans les régions où ils sont couramment utilisés pour des raisons économiques et sociales.



## **Orientations visant à améliorer la sécurité des véhicules non réglementés tout en maintenant l'accès à la mobilité**

1. Les représentants des gouvernements, les professionnels des transports, les chercheurs, les parties prenantes et les responsables politiques participant aux travaux du Forum mondial de la sécurité routière de la CEE étudient la possibilité d'élaborer des orientations qui pourraient faciliter la prise en compte et l'amélioration de la sécurité des véhicules non réglementés dans les régions où ce type de transport est couramment utilisé car il s'agit d'une forme de mobilité accessible à même de répondre à des besoins économiques et sociaux.

### **Deux univers de mobilité**

2. L'existence de conditions de circulation très différentes entre les pays occidentaux et de nombreux pays à revenu intermédiaire inférieur (PRITI) était un thème récurrent des débats qui se sont tenus à l'occasion d'un webinaire sur la question organisé par le Forum mondial le 10 mars 2021 et par la suite. Ces différences s'expliquent en grande partie par la situation économique des pays de ces régions et la capacité des usagers de la route à acheter des véhicules neufs ou d'occasion pour répondre à leurs besoins de mobilité. Dans certains PRITI, l'achat de véhicules neufs, ou même d'occasion, conformes à la législation locale relative à la sécurité des véhicules n'est pas envisageable pour de nombreuses personnes, et l'utilisation de véhicules à deux ou trois roues motorisés, improvisés et non réglementés, ainsi que de véhicules à traction animale ou humaine, est nécessaire pour faire face aux besoins fondamentaux de mobilité liés à la santé, à l'éducation et à la qualité de la vie. Une autre grande différence entre les pays à revenu élevé et les PRITI est la proportion de deux-roues motorisés dans le trafic. Dans les pays d'Asie du Sud-Est, près de 75 % des véhicules immatriculés sont des deux-roues motorisés, contre 11 % dans les Amériques et 9 % dans la région européenne. La grande disponibilité et la simplicité de la mécanique des véhicules à deux ou trois roues motorisés expliquent en partie la prédominance des véhicules modifiés et non réglementés créés de toutes pièces pour répondre aux besoins locaux.

3. On trouve parmi les véhicules improvisés des véhicules conventionnels qui ont été modifiés pour transporter plus de passagers ou des charges plus importantes que leur conception originale ne le permettait, et des véhicules « créatifs » dans lesquels un groupe motopropulseur provenant d'un véhicule conventionnel ou d'une autre source est placé sur un châssis de véhicule conçu et fabriqué localement. Bien qu'il existe peu de données concernant la sécurité de ces moyens de transport improvisés et non réglementés, on peut affirmer sans se tromper que les systèmes critiques de ces véhicules (direction, freinage et éclairage) ainsi que leur niveau d'intégrité général sont dans l'ensemble moins efficaces et moins fiables que ceux des véhicules qui sont conçus, fabriqués et mis à l'essai conformément à des normes de sécurité.

4. La nécessité de trouver un équilibre entre les garanties de sécurité conférées par les conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et le besoin de mobilité accessible des populations faisant face à des difficultés économiques et sociales, que l'on rencontre dans nombre de PRITI, est au cœur des débats sur les moyens de transport non réglementés tenus dans le cadre du Forum mondial. Les représentants ont également abordé la nécessité d'inciter en parallèle les PRITI à adopter et appliquer les normes de sécurité internationales. L'importance des conventions sur la sécurité routière de la CEE en tant que cadre pour le développement de la sécurité routière a été soulignée, ainsi que le rôle essentiel que l'adhésion à ces conventions peut jouer dans les progrès des PRITI en matière de sécurité.

### **Sortir des sentiers battus : l'approche de la réduction des risques**

5. Alors que la politique en matière de sécurité des véhicules à moteur prend généralement en compte un grand nombre de facteurs autres que la prévention des blessures, comme c'est le cas avec les calculs coûts-bénéfices, il convient d'adopter une approche encore plus interdisciplinaire pour examiner le besoin de mobilité accessible dans les PRITI.

Cette approche doit incorporer des principes transversaux, novateurs et intégrés qui appréhendent la sécurité routière de manière globale, en lien avec d'autres besoins sociaux, et viser l'intérêt général.

6. Le principe de réduction des risques, tel qu'il est appliqué dans les programmes de santé publique, pourrait être utilisé pour les moyens de transport non réglementés. Les techniques de réduction des risques visent à réduire les risques liés aux comportements qu'il peut être difficile, voire contre-productif d'éliminer autrement. Dans le cas des moyens de transport non réglementés, l'approche de la réduction des risques pourrait être appliquée pour encadrer dans une certaine mesure l'utilisation des véhicules non conformes, sans l'éliminer complètement, en réduisant leur dangerosité tout en répondant aux besoins de mobilité accessible au niveau local. Une telle approche ne chercherait pas à modifier les normes établies dans les instruments juridiques, mais tenterait de réduire les risques que posent les moyens de mobilité non réglementés, courants dans les régions qui ne peuvent pas encore se permettre de se conformer aux meilleures pratiques.

7. Imposer des limites de vitesse plus basses pour ces véhicules et leur interdire de circuler sur des voies à circulation rapide lorsqu'il est possible d'emprunter d'autres routes sur lesquelles la vitesse est moins élevée sont des exemples de mesures de réduction des risques posés par les véhicules non réglementés. Une formation spéciale pourrait également être dispensée aux conducteurs de ces véhicules, qui recevraient ainsi des instructions sur la façon de réduire les risques lorsqu'ils circulent sur des voies rapides, ainsi que des informations sur les règles générales de circulation.

8. Ces mesures de réduction des risques n'ont pas pour objectif de valider l'utilisation de véhicules non réglementés ou de mettre en place une solution durable face aux risques liés à leur utilisation, mais plutôt d'améliorer la sécurité dans une situation qu'il est difficile – ou contre-productif – d'éliminer à court ou à moyen terme. L'idéal serait donc d'avoir recours à cette approche en adoptant en parallèle des mesures à plus long terme visant à améliorer l'économie locale afin que des véhicules plus sûrs deviennent abordables et à faciliter l'adoption et le respect généralisé des normes internationales en matière de sécurité des véhicules.

## Principes applicables aux orientations

9. Les représentants au Forum mondial souhaitent continuer à examiner la possibilité d'élaborer des orientations pour améliorer la sécurité des véhicules non réglementés lorsque leur utilisation est nécessaire à une mobilité accessible. Jusqu'à présent, les débats ont porté sur plusieurs principes de base sur lesquels reposeraient d'éventuelles orientations sur la mobilité accessible, à savoir :

- Reconnaître la nécessité des véhicules non réglementés dans certains contextes économiques et sociaux, chercher à réduire le danger qu'ils représentent sans nuire à la mobilité, et être suffisamment souples pour répondre aux besoins propres à certains environnements ;
- Inclure la formation du conducteur et des passagers des véhicules non réglementés afin d'améliorer leur sécurité, énoncer des recommandations portant sur les limitations de vitesse et les types de routes pouvant être utilisés par ces véhicules et prévoir éventuellement des mesures de protection telles que le port du casque ;
- Favoriser la collecte de données sur l'utilisation des véhicules non réglementés et les problèmes de sécurité liés à leur utilisation ;
- Appliquer les orientations dans le cadre d'efforts plus larges visant à améliorer les facteurs sous-jacents et à permettre aux régions de se doter de véhicules conformes aux normes de sécurité internationales.