



Document de réflexion de l'OMS (version du 22 août 2017)

Projet : Définir des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services

INTRODUCTION

Contexte

1. Les traumatismes liés aux accidents de la circulation occupent la neuvième place parmi les causes de mortalité au niveau mondial et sont la cause principale de mortalité chez les personnes âgées de 15 à 29 ans. Les accidents de la circulation sont à l'origine de plus de 1,25 million de décès chaque année, et de 20 à 50 millions de traumatismes non mortels selon les estimations.¹

2. Les personnes les moins protégées, à savoir les motocyclistes (23 %), les piétons (22 %) et les cyclistes (4 %) représentent la moitié de l'ensemble des tués sur les routes dans le monde. Toutefois, le risque de décès sur les routes pour un motocycliste, un cycliste ou un piéton varie d'une région à l'autre : par exemple, la Région africaine compte la plus forte proportion de décès chez les piétons et les cyclistes, représentant 43 % de l'ensemble des décès dus aux accidents de la circulation, et dans la Région de l'Asie du Sud-Est, les motocyclistes représentent la proportion la plus élevée de décès dus aux accidents de la circulation (34 %). Cela reflète en partie les principaux moyens de transport dans différentes régions ainsi que le niveau de mesures de sécurité en vigueur pour protéger les différents usagers de la route.

3. Depuis plusieurs années, les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont la principale cause de mortalité ; toutefois les accidents de la circulation sont prévisibles et évitables. Il est amplement établi que des interventions efficaces renforcent la sécurité des routes : en effet, les pays ayant mis en œuvre avec succès ces interventions ont connu une baisse correspondante du nombre de décès dus aux accidents de la circulation. La mise en œuvre de ces interventions à l'échelle mondiale pourrait permettre d'atténuer les dommages futurs et de sauver des vies dans le monde entier.

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/fr/.

Mandat

4. Reconnaissant l'ampleur de l'impact social, économique et sanitaire de ce problème, ainsi que les possibilités d'une intervention efficace, les Nations Unies ont déclaré en 2011 une Décennie d'action pour la sécurité routière dont l'objectif est de réduire le nombre de décès par accident de la route à l'échelle mondiale. En septembre 2015, cet objectif a été complété par des cibles mondiales ambitieuses dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030.¹ L'objectif 3.6 de développement durable (ODD) appelle, d'ici à 2020, à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route, par rapport à une estimation de base de 2010. La sécurité routière figure également dans la cible 2 de l'ODD 11 qui vise, d'ici à 2030, à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

5. L'importance de l'établissement de cibles de performance et du suivi des progrès accomplis dans la réalisation des cibles des ODD a été soulignée dans la résolution A/70/260 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée en avril 2016² ainsi que par l'Assemblée mondiale de la Santé. En effet, la résolution 69.7 adoptée en mai 2016,³ appelle l'OMS à continuer à faciliter, en collaboration avec les organisations du système des Nations Unies (y compris les commissions régionales des Nations Unies), un processus transparent, durable et participatif avec l'ensemble des parties prenantes en vue de prêter assistance aux pays intéressés pour qu'ils définissent des cibles mondiales volontaires de performance concernant les principaux facteurs de risque et mécanismes de prestation de services, de manière à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes.

6. Le présent document présente un ensemble de cibles mondiales volontaires de performance en vue de la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, ainsi que des indicateurs qui seront utilisés pour évaluer la réalisation des cibles, pour examen par les États Membres. On trouvera ci-après davantage d'informations sur le processus d'élaboration du cadre.

CIBLES MONDIALES VOLONTAIRES DE PERFORMANCE

Pourquoi avons-nous besoin de cibles mondiales ?

7. Le processus consistant à définir des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services de manière à réduire le nombre de victimes et de blessés sur les routes viendra compléter les cibles des ODD connexes.

8. Les pays ayant réussi à améliorer la sécurité routière ont montré que pour y parvenir, il fallait notamment fixer des cibles et établir des rapports sur les progrès accomplis dans la réalisation de ces cibles fondées sur des indicateurs convenus. Cela peut contribuer à maintenir une certaine dynamique et poursuivre l'action sur les efforts en matière de sécurité routière en vue d'obtenir des résultats positifs. Les cibles et les indicateurs associés permettent de suivre l'ampleur des progrès réalisés et donnent la possibilité de redéfinir l'élément central ainsi que la portée des activités nationales en faveur de la sécurité routière, en vue de garantir la réalisation des cibles en appui aux objectifs.

¹ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>.

² http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=F.

³ http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-fr.pdf.

9. Tandis que les cibles mondiales à définir seront utilisées par les pays pour orienter l'action ultérieure sur les efforts nationaux en matière de sécurité routière, le suivi des progrès vers la réalisation des cibles a également une fonction importante dans le programme mondial. Il sert en effet à sensibiliser et à renforcer l'engagement politique en faveur d'une action mondiale plus solide et mieux coordonnée à laquelle participent les parties prenantes concernées dans le domaine de la sécurité routière. Les cibles mondiales de performance peuvent également être utiles pour évaluer les progrès vers la mise en place d'initiatives multipays coordonnées telles que la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) ainsi que les ODD pertinents.

10. Les cibles doivent être mesurables et devraient être aussi précises et réalistes que possible. Elles devraient être fixées en consultation avec les organismes publics chargés de la mise en œuvre. Pour avancer en matière de sécurité routière, il est essentiel d'établir un niveau de référence en vue de mesurer les progrès accomplis et de définir une stratégie de suivi des progrès accomplis dans la réalisation des cibles.

11. Certains pays ont déjà fixé des objectifs de performance à long terme très ambitieux pour rendre les routes plus sûres, tels que celui consistant à parvenir à zéro décès ni traumatismes graves sur les routes. Ces objectifs à long terme sont généralement accompagnés de cibles et d'objectifs intermédiaires à court terme, lesquels exposent clairement les indicateurs spécifiques officiellement adoptés par les gouvernements. L'évaluation des indicateurs porte sur leur potentiel prévu de réalisation de la cible sur la base des données disponibles en matière d'efficacité. Tous les pays sont encouragés à adopter des objectifs à long terme de ce type comme cadre pour la réalisation des cibles des ODD.

Quels processus seront utilisés pour définir les cibles ?

12. L'OMS dirigera le processus consistant à définir ces cibles mondiales volontaires, mais ce processus sera guidé par l'expertise des principales institutions des différents domaines de la sécurité routière. Afin de garantir la représentation de ces secteurs, en septembre 2016, l'OMS a mis en place un groupe de travail technique pour fournir des conseils quant à la définition des cibles et des indicateurs connexes.

13. Plusieurs mesures de consultation seront prises dans le processus de définition des cibles. Outre la pleine participation des États Membres, le processus impliquera une vaste participation multisectorielle, notamment les membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CENUE), les groupes de travail concernés de la CENUE ainsi que les acteurs non étatiques concernés. De cette façon, les représentants des principaux organismes nationaux de sécurité routière et les parties prenantes concernées d'autres ministères (y compris les ministères de la santé, du transport et de l'intérieur) ainsi que la société civile seront représentés dans le processus. La Figure 1 présente le processus multisectoriel systématique et participatif dont la durée approximative est de 18 mois.

14. Une réunion mondiale des États Membres se tiendra en novembre 2017 en vue de mettre la dernière main au projet de cibles mondiales volontaires de performance.

Figure 1. Proposition de processus pour définir des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services

| | |
|---|-----------------------|
| Réunion du groupe d'expert technique de l'OMS pour produire des cibles mondiales volontaires de performance et des indicateurs nouveaux | septembre 2016 |
| Publication du document de réflexion de l'OMS (avant-projet) | octobre 2016 |
| Cinq consultations informelles sur le document de réflexion de l'OMS (avant-projet) | octobre-décembre 2016 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Consultation en ligne • États Membres • Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CENUE • Collaboration des Nations Unies en matière de sécurité routière • Sécurité 2016 (conférence sur les traumatismes) | |
| Publication du document de réflexion actualisé de l'OMS (révision 1.0) | février 2017 |
| Quatre consultations/auditions informelles : document de réflexion de l'OMS (révision 1.0) | février-mai 2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Consultation publique en ligne • Tous les États Membres (Siège de l'OMS) • Comité des transports intérieurs (CENUE) • Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CENUE • Acteurs non étatiques (par exemple la société civile, les ONG œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, les sociétés professionnelles, le secteur privé) | |
| Publication du document de réflexion actualisé de l'OMS contenant la révision 2 | juin 2017 |
| Réunion mondiale des États Membres (Siège de l'OMS) | août-novembre 2017 |
| Discussions des comités régionaux | |
| Publication du rapport final de l'OMS | novembre 2017 |

Définition et suivi des cibles mondiales volontaires de performance

15. Le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 est fondé sur les recommandations du Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation de 2004. Ces recommandations ont permis de mobiliser une action internationale en faveur de la sécurité routière et ont été approuvées dans plusieurs résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Assemblée mondiale de la Santé. En tant que tel, les cibles à inclure dans le cadre de suivi mondial sont alignées sur ce plan et ont trait aux volets principaux suivants de la prévention des traumatismes liés à la circulation routière :

- gestion de la sécurité routière ;
- sécurité des routes et mobilité ;
- sécurité des véhicules ;
- sécurité des usagers de la route ;
- soins postaccident.

16. Par ailleurs, les autres critères généraux ci-après devraient être évalués dans le cadre de la définition des cibles en vue d'être inclus dans le cadre de suivi mondial de la sécurité routière :

- pertinence élevée du point de vue épidémiologique et pour la santé publique (forts liens de causalité, autres coavantages en matière de santé) ;
- cibles et indicateurs reposant sur des bases factuelles ;
- disponibilité d'interventions de santé publique efficaces et réalisables, dont la mise en œuvre est possible, y compris dans les pays à revenu faible ou intermédiaire ;
- éléments indiquant que les interventions sont réalisables au niveau des pays ;
- facilité de la communication (simplicité).

17. Pour chacune des cibles mondiales volontaires, un ou plusieurs indicateurs devront être définis, soit des indicateurs de résultats, soit des indicateurs de résultats intermédiaires ou bien des indicateurs sur les systèmes nationaux de riposte.¹ Les indicateurs devraient :

- être fortement associés à la survenue de traumatismes et/ou de décès ;
- être sensibles aux changements suscités par les mesures de sécurité routière ;
- contenir une définition opérationnelle claire et inclure des mécanismes de suivi réalisables ;
- donner la possibilité aux pays de collecter, compiler, analyser et communiquer les données de haute qualité relatives à ces indicateurs de façon régulière et rapide ;
- être appuyés de données pouvant être collectées au moyen d'instruments de collecte de données non ambiguës avec la possibilité de fixer une base et de suivre l'évolution de la situation dans le temps.

18. Une « cible » représente l'objectif spécifique à atteindre d'ici à 2030. L'année de référence à utiliser pour toutes les cibles est 2018, ceci dans le but d'accorder suffisamment de temps aux pays pour qu'ils établissent des données de base pour les cibles lorsque celles-ci ne sont pas disponibles. Certaines données sont disponibles par l'intermédiaire des mécanismes de suivi existants, tels que le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, de l'OMS. Par ailleurs, de nouveaux outils techniques seront mis au point afin de contribuer à la collecte de données pour certains indicateurs parmi ceux proposés. Les « indicateurs » sont utilisés pour évaluer les progrès accomplis ainsi que la réalisation de la cible. La « source de données » indique la provenance de l'information pour chaque indicateur.

19. La collaboration internationale et multisectorielle pour le renforcement des capacités des pays à revenu faible ou intermédiaire en matière de collecte, d'analyse et de notification des données constitue un élément important du cadre de suivi mondial.

¹ On entend ici par indicateurs sur les systèmes nationaux de riposte, les interventions relatives aux capacités des systèmes de santé et/ou de transport : infrastructure, politiques et plans, accès aux interventions sanitaires et aux traitements essentiels. Voir également le Tableau 1 (domaine principal : sécurité des véhicules ; indicateur : Application du règlement N° 127 (ou RTM N° 9) de l'ONU sur la protection des piétons),

20. L'engagement politique de haut niveau ainsi que la coopération entre les pouvoirs publics et divers organes du système des Nations Unies seront nécessaires. La communauté du développement international sera appelée à fournir un soutien technique afin d'aider les pays à renforcer leurs fonctions de collecte et de suivi des données.

Établissement de rapports et examen

21. Il est proposé d'établir un rapport sur l'évaluation des progrès accomplis par rapport à l'ensemble final des cibles et indicateurs mondiaux volontaires tous les cinq ans. Le premier rapport fournira les données de base pour 2018.

22. Dans le cadre de ces rapports, il conviendra de trouver un juste équilibre entre l'appropriation par les pays et l'application, la comparabilité et la transparence, de sorte que les enseignements tirés puissent être partagés et les progrès évalués. Cela nécessitera une étroite coordination entre l'établissement de rapports au niveau des pays et le regroupement et l'analyse à l'échelle mondiale. La responsabilité de la compilation et de l'interprétation des données et des analyses supplémentaires incombe à l'OMS, qui sera soutenue par un groupe technique d'experts.

CONCLUSION

23. Le fait de fixer des cibles mondiales volontaires de performance relatives aux principaux facteurs de risque et aux mécanismes de prestation de services peut contribuer aux efforts mondiaux en matière de sécurité routière. Il conviendrait que les cibles choisies soient fondées sur de solides faits scientifiques et comprennent des indicateurs connexes mesurables et soutenus politiquement. Le présent document propose une sélection de cibles mondiales sur la base de ces considérations et précise un ensemble limité d'indicateurs susceptibles d'être utilisés par les pays participants en vue de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de ces cibles.

Tableau 1. Cibles et indicateurs mondiaux proposés pour examen

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|---------------------------------|---|--|--|---|--|
| Gestion de la sécurité routière | Objectif Améliorer la gestion de la sécurité routière dans tous les secteurs | Nombre de pays adhérant à la Convention de Genève de 1949 et/ou aux Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation et la signalisation routières | Site Web de la CENUE pour les parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière ² | Site Web de la CENUE | L'application des conventions de l'ONU sur la sécurité routière fournit le cadre juridique nécessaire pour mettre en place et mettre en œuvre des mesures législatives en matière de sécurité routière. |
| | Cibles Tous les pays accèdent à un ou plusieurs instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière | Existence d'un plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière doté d'un financement et comprenant des cibles limitées dans le temps | Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | La coordination des efforts en matière de sécurité routière dans de multiples secteurs et impliquant de nombreuses parties prenantes est essentielle pour obtenir des résultats. Bien qu'il existe différents modèles de mise en œuvre de cette coordination, il est recommandé de créer un organisme chef de file doté d'un mandat et de ressources afin de coordonner les efforts en matière de sécurité routière. |
| | Tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière assorti de cibles limitées dans le temps | Existence d'un organisme chef de file sur la sécurité routière chargé d'exécuter un nombre précis de fonctions ¹ | Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | Pour parvenir à des réductions durables des traumatismes liés aux accidents de la route, les pays doivent disposer d'une stratégie pour la sécurité routière qui soit multisectorielle, limitée dans le temps et qui fixe des cibles réalistes pour ses objectifs. |

¹ Ces fonctions sont définies dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* et comportent notamment des rôles de coordination, législatif, de suivi et d'évaluation.

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|--|--|---|--|---|---|
| Sécurité des routes et mobilité | <p>Objectif Éliminer les routes à haut risque</p> <p>Cible 100 % des nouvelles routes sont classées 3 étoiles ou plus pour l'ensemble des usagers de la route¹</p> <p>et >75 % des déplacements sur des routes existantes se font sur des voies classées 3 étoiles ou plus pour tous les usagers de la route (ou l'équivalent national de cette catégorie)</p> | <p>Pourcentage de nouvelles routes classées 3 étoiles² ou plus pour tous les usagers de la route (ou l'équivalent national de cette catégorie)</p> <p>Pourcentage de déplacements sur des routes existantes classées 3 étoiles ou plus pour tous les usagers (ou l'équivalent national de cette catégorie)</p> | Ministère chargé des autoroutes ou ministère du transport et/ou chargé des infrastructures | Données recueillies et publiées annuellement pour plus de 70 pays par le Programme international d'évaluation routière (iRAP) – ou autre système de classification équivalent, par exemple la directive 2008/96/EG de l'Union européenne ou des indicateurs nationaux | <p>L'infrastructure routière a toujours mis l'accent sur la mobilité et l'efficacité économique, mais cela a parallèlement suscité des inquiétudes quant à la sécurité.</p> <p>Les principaux types d'accidents qui entraînent la mort ou des traumatismes graves aux usagers de la route surviennent lorsque les piétons et les cyclistes se déplacent sur les routes ou les traversent ; et il s'agit aussi de collisions frontales, de sorties de route, de chocs en intersection entre des motocyclistes, des voitures, des bus ou des camions.</p> <p>Des solutions rentables en matière d'infrastructure existent pour tous les types d'accident.</p> <p>Les données probantes mondiales sur le risque d'accident associé aux caractéristiques de l'infrastructure et à la vitesse de circulation des véhicules sont incluses dans la classification mondiale des routes par étoiles.</p> <p>Les taux d'accidents entraînant la mort ou des traumatismes graves sur les routes classées 1 ou 2 étoiles sont plus de deux fois plus élevés que sur les routes classées 3, 4 ou 5 étoiles.</p> <p>Veiller à ce que les nouvelles routes construites soient conformes aux normes minimales de sécurité 3 étoiles pour l'ensemble des usagers de la route (y compris des vitesses sûres, l'aménagement de trottoirs, des passages et des intersections sûrs, des chaussées sûres et des barrières centrales) permettra de sauver des milliers de vies, en particulier chez les usagers de la route vulnérables.</p> |

¹ Des programmes d'évaluation des routes sont menés dans plus de 80 pays, généralement dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement, les organismes chargés du réseau routier, la société civile et des partenaires de recherche nationaux. Le système mondial de classement par étoiles est géré par un organisme caritatif britannique indépendant, l'International Road Assessment Programme (iRAP), et son comité composé d'éminents spécialistes mondiaux des infrastructures routières. Les outils correspondants sont mis gratuitement à disposition en vue de leur usage mondial et sont publiés dans leur intégralité sur le site Web de l'iRAP (<http://irap.org/en/>).

² <http://www.irap.net/en/about-irap-2/star-ratings>. La classification est fondée sur les données d'inspection des routes et donne une indication simple et objective du niveau de sécurité sur la route pour les passagers de véhicules, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Les routes classées 5 étoiles sont les plus sûres et celles classées 1 étoile sont les moins sûres. Remarque : la classification peut être effectuée sans recourir aux données détaillées sur les collisions qui souvent ne sont pas disponibles.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------------------|---|--|--|--|---|
| | | | | | Optimiser les déplacements sur les routes classées 3 étoiles ou plus sur le réseau routier existant peut axer la gestion des limitations de vitesse, la maintenance et l'investissement de capitaux dans les réseaux routiers existants pour sauver des vies. Des cibles plus ambitieuses de performance à 4 ou 5 étoiles sont encouragées sur les réseaux routiers à forte circulation d'un usager de la route particulier ou pour les pays très performants. |
| Sécurité des véhicules | <p>Objectif Éliminer la production et l'importation de véhicules nouveaux ou anciens qui ne satisfont pas aux normes minimales de sécurité</p> <p>Cible 100 % des nouveaux véhicules (définis comme produits, vendus ou importés) ou des véhicules d'occasion</p> | <p>Application du règlement N° 94 de l'ONU sur la protection en cas de collision frontale et du règlement N° 95 sur la protection en cas de collision latérale¹</p> <p>Application du règlement N° 13H² de l'ONU sur le contrôle électronique de stabilité (remarque : à compter de janvier 2017, le contrôle électronique de la</p> | <p>Site Web de la CENUE pour les parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière³</p> <p>Ou</p> <p>Législation nationale équivalente régissant la sécurité des véhicules, par exemple Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) aux États-Unis, normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada</p> | <p>Site Web de la CENUE</p> <p>Données recueillies et publiées dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>La sécurité des véhicules joue un rôle crucial à la fois pour éviter les accidents et pour réduire la probabilité de blessures graves en cas d'accident.</p> <p>Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) des Nations Unies est le premier organisme mondial responsable de l'élaboration de normes de sécurité des voitures. Les règlements de l'ONU suivants sont considérés comme des normes prioritaires que tous les véhicules doivent respecter :</p> <p>Protection en cas de collision frontale et protection en cas de collision latérale (règlements N° 94 et N° 95) : ces règlements garantissent la résistance des voitures aux chocs de collisions frontales et latérales lors des essais effectués à certaines vitesses, et sont ainsi essentiels pour protéger les passagers. Ces règlements relatifs à la résistance des véhicules en cas d'accidents permettent de protéger les passagers en cas de chocs de collisions frontales ou latérales. Lors des tests de simulation, l'énergie absorbée par le mannequin de simulation d'impact doit être en deçà d'un certain seuil pour que la voiture réussisse les tests.</p> |

¹ Ou normes nationales équivalentes : aux États-Unis d'Amérique, les normes correspondantes sont FMVSS 208 et 214, et au Canada, il s'agit des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

² Jusqu'à janvier 2017, le règlement N° 13-H de l'ONU, qui fixe les exigences pour les systèmes de freinage des véhicules utilitaires légers, est applicable au contrôle électronique de la stabilité. Il est désormais régi par le nouveau règlement N° 140 de l'ONU.

³ https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|---|--|--------------------|--|--|
| | (définis comme importés) sont conformes aux règlements prioritaires de l'ONU ¹ ou à des critères de performance nationaux reconnus équivalents | <p><i>stabilité sera régi par le règlement N° 140 de l'ONU ou le RTM N° 8)</i></p> <p>Application du règlement N° 127 (ou RTM N° 9) de l'ONU sur la protection des piétons</p> <p>Ceintures de sécurité : règlement N° 16 de l'ONU.</p> <p>Ancrages des ceintures de sécurité : règlement N° 14 de l'ONU</p> <p>Dispositifs de retenue pour enfants : règlement N° 44 et règlement N° 129 de l'ONU</p> <p>Application du règlement N° 78 sur le système antiblocage des freins pour véhicules à moteur (ou RTM N° 3)</p> | | | <p>Contrôle électronique de la stabilité (règlement N° 140²) : le contrôle électronique de la stabilité vise à prévenir les dérapages et la perte de contrôle en cas de survirage ou de sous-virage, réduit efficacement les accidents et permet de sauver des vies.</p> <p>Protection des piétons (règlement N° 127) : l'installation de pare-chocs plus souples et la modification de la face avant des véhicules (par exemple le retrait des structures solides qui ne sont pas nécessaires) permettent de réduire la gravité du choc si un piéton est heurté par une voiture.</p> <p>Le règlement sur la ceinture de sécurité faisant partie des règlements de l'ONU concernant les véhicules garantit le montage des ceintures de sécurité dans les véhicules lors de la fabrication et de l'assemblage ; la réglementation sur les ancrages permet de veiller à ce que les points d'ancrage de la ceinture puissent résister au choc lors d'une collision, afin de minimiser le risque d'un détachement de la ceinture de sécurité et pour que les passagers puissent être retirés de leur siège en cas de collision.</p> <p>Le règlement relatif aux dispositifs de retenue pour enfants prévoit qu'au lieu de maintenir l'enfant en place avec une ceinture de sécurité pour adultes, le véhicule sera équipé de points d'ancrage d'un dispositif de retenue pour enfants ISOFIX pour fixer les dispositifs de retenue qui sont directement attachés au cadre du véhicule.</p> <p>Système antiblocage des freins pour véhicules à moteur (ABS) (règlement N° 78) : ces systèmes de sécurité permettent au conducteur de garder le contrôle de la moto en cas de freinage d'urgence. Les systèmes ABS permettent de réduire la probabilité d'accident de la circulation et de traumatismes en conséquence.</p> |

¹ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>.

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|---|---|---|--|---|---|
| | Mise en place de programmes nationaux d'évaluation des nouveaux véhicules | | Programmes nationaux d'évaluation des véhicules du monde entier | Base de données du Global NCAP | <p>Les objectifs des programmes d'évaluation des nouveaux véhicules sont de promouvoir la sécurité et la santé publiques, de protéger et de préserver la vie humaine et de conserver, de protéger et d'améliorer l'environnement physique et naturel par les moyens suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • promouvoir et mener des recherches indépendantes, tester des programmes pour évaluer les caractéristiques environnementales et la sécurité des véhicules à moteur en comparant leurs performances, et diffuser les résultats de ces travaux au public ; et • promouvoir l'élaboration de programmes d'évaluation de nouveaux véhicules, en apportant un soutien financier et une assistance technique, et faciliter la coopération internationale avec ces programmes et entre eux. |
| Sécurité des usagers de la route | Objectif Réduire la vitesse | La législation nationale sur la limitation de vitesse en agglomération est conforme aux meilleures pratiques ¹ | Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | <p>L'augmentation de la vitesse de circulation moyenne accroît la probabilité et la gravité d'un accident.</p> <p>En agglomération, la vitesse autorisée au niveau national ne doit pas dépasser 50 km/h. Il est important que les autorités locales aient le pouvoir, au plan juridique, non seulement de réduire la vitesse autorisée au niveau national mais aussi de gérer la vitesse autorisée en fonction des routes et en parallèle avec d'autres politiques de modération de la circulation et de gestion de la vitesse.</p> <p>Du fait de la combinaison circulation automobile-fortes concentrations de piétons, de cyclistes et de cyclomotoristes, la vitesse autorisée doit être inférieure à 30 km/h. Ceci est dû à la vulnérabilité de ces usagers de la route à des vitesses</p> |

¹ Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les critères considérés comme essentiels en matière de législation relative à la vitesse autorisée sont les suivants : législation nationale en vigueur sur la vitesse autorisée ; vitesse autorisée en agglomération inférieure ou égale à 50 km/h ; les autorités locales ont le pouvoir de modifier les limitations de vitesse au niveau national – par exemple réduire la vitesse à proximité des écoles. Remarque : dans les pays où les lois sont adoptées au niveau infranational, on considère que les pays respectent les bonnes pratiques en matière de législation lorsque 80 % des entités infranationales remplissent les critères retenus.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|--|--|---|--|--|
| | <p>Cible</p> <p>Réduire d'au moins 10 % par an la proportion de véhicules circulant à une plus grande vitesse que la limitation fixée</p> | <p>Pourcentage de véhicules circulant à une vitesse supérieure à la limitation de vitesse en agglomération et dans les zones rurales</p> <p>Pourcentage de décès imputables à la vitesse</p> | <p>Enquêtes menées dans les pays ²</p> <p>Rapports d'accident établis par la police</p> | | <p>accrues : en effet un piéton adulte a environ 20 % de risque de mourir en étant heurté par une voiture à 50 km/h contre presque 60 % de risque de mourir en étant heurté à 80 km/h. Des données factuelles considérables montrent que les autorités locales ayant réduit la vitesse autorisée en agglomération à ≤ 30 km/h en parallèle avec des mesures de modération de la circulation ont permis de faire baisser le nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation.</p> |
| | <p>Objectif</p> <p>Augmenter le port du casque satisfaisant à une norme de qualité chez les motocyclistes</p> | <p>La législation sur le port du casque pour les motocyclistes est conforme aux meilleures pratique¹</p> | <p>Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>Le casque pour motocyclistes, s'il est porté correctement et satisfait à une norme de qualité particulière, peut réduire de près de 40 % le risque de décès et de plus de 70 % le risque de traumatisme grave.</p> <p>Pour être conforme aux meilleures pratiques, la législation sur le port du casque de protection doit s'appliquer à l'ensemble des conducteurs et passagers, sur toutes les routes et pour tous les types de moteurs ; le casque doit être correctement attaché et satisfaire à une norme de qualité particulière.³</p> |

¹ Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les critères considérés comme essentiels en matière de port du casque chez les motocyclistes sont les suivants : existence d'une législation nationale sur le port du casque ; la loi est applicable à tous les motocyclistes et les passagers adultes, à tous les types de route et pour tous les types de moteur ; la loi exige que le casque soit correctement attaché et qu'il soit conforme à une norme nationale ou internationale. Remarque : dans les pays où les lois sont adoptées au niveau infranational, on considère que les pays respectent les bonnes pratiques en matière de législation lorsque 80 % des entités infranationales remplissent les critères retenus.

² Des lignes directrices sur la collecte des données relatives à certains de ces indicateurs seront élaborées par des experts techniques afin d'aider les pays à recueillir et à notifier les données de manière standardisée.

³ Ou normes nationales équivalentes : aux États-Unis d'Amérique, les normes correspondantes sont FMVSS 208 et 214, et au Canada, il s'agit des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|--|--|---|--|---|
| | <p>Cible</p> <p>Réduire d'au moins 10 % par an la proportion de conducteurs et de passagers de motos qui ne portent pas de casque</p> | <p>Nombre de pays appliquant le règlement N° 22 de l'ONU (ou une norme nationale équivalente)</p> <p>Pourcentage de motocyclistes (conducteurs et passagers) portant un casque</p> | <p>Site Web de la CENUE pour les parties contractantes aux instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière²</p> <p>Enquêtes menées dans les pays³</p> | <p>Site Web de la CENUE</p> | <p>Lorsque la législation sur le port du casque pour motocyclistes est appliquée, les taux de port du casque peuvent dépasser 90 %.</p> |
| | <p>Objectif</p> <p>Généraliser le port de la ceinture de sécurité</p> | <p>La législation sur le port de la ceinture de sécurité est conforme aux meilleures pratiques¹</p> | <p>Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>Le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès parmi les occupants assis à l'avant jusqu'à 50 % et parmi les occupants assis à l'arrière jusqu'à 75 %.</p> <p>L'utilisation de siège-auto permet de réduire de 71 % le risque de décès chez le nourrisson (âgés de <1 an) et de 54 % chez le jeune enfant (âgés de 1 à 4 ans) dans les véhicules à passagers.</p> <p>L'utilisation de rehausseurs peut permettre de réduire de 45 % le risque de traumatisme grave chez l'enfant âgé de 4 à 8 ans, en comparaison avec l'utilisation de la ceinture de sécurité uniquement.</p> |

¹ Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les critères considérés comme essentiels en matière de port de la ceinture de sécurité sont les suivants : existence d'une législation nationale sur le port de la ceinture de sécurité ; la loi est applicable aux conducteurs, aux passagers à l'avant et aux passagers à l'arrière. Remarque : dans les pays où les lois sont adoptées au niveau infranational, on considère que les pays respectent les bonnes pratiques en matière de législation lorsque 80 % des entités infranationales remplissent les critères retenus.

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

³ Ou normes nationales équivalentes : aux États-Unis d'Amérique, les normes correspondantes sont FMVSS 208 et 214, et au Canada, il s'agit des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|--|--|--|--|---|
| | <p><u>Cible</u></p> <p>Réduire d'au moins 10 % par an la proportion des occupants n'utilisant pas la ceinture de sécurité</p> | <p>La législation sur les dispositifs de retenue pour les enfants est conforme aux meilleures pratiques¹</p> <p>Pourcentage de tous les occupants portant la ceinture de sécurité (ventilation selon les taux relatifs aux conducteurs, aux passagers à l'avant et aux passagers à l'arrière)</p> | <p>Enquêtes menées dans les pays²</p> | | <p>Pour les enfants plus âgés et les adultes, le port de la ceinture de sécurité réduit de près de moitié le risque de décès et de traumatisme grave.</p> <p>La législation sur le port de la ceinture de sécurité doit s'appliquer aux occupants assis à l'arrière et aux occupants assis à l'avant. Les dispositifs de retenue pour enfants doivent tenir compte de l'âge, de la taille ou du poids et de la position dans le véhicule (à l'avant ou à l'arrière).</p> <p>Les lois relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants ainsi que leur application sont efficaces pour ce qui est d'accroître l'utilisation des dispositifs de retenue.</p> |

¹ Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, les critères considérés comme essentiels en matière de dispositifs de retenue pour enfants sont les suivants : existence d'une législation nationale sur les dispositifs de retenue pour enfants ; la loi tient compte de l'âge, de la taille ou du poids de l'enfant ou d'une conjonction de ces facteurs ; la loi impose des restrictions pour l'installation d'enfants sur le siège avant en fonction de l'âge et de la taille. Remarque : dans les pays où les lois sont adoptées au niveau infranational, on considère que les pays respectent les bonnes pratiques en matière de législation lorsque 80 % des entités infranationales remplissent les critères retenus.

² Ou normes nationales équivalentes : aux États-Unis d'Amérique, les normes correspondantes sont FMVSS 208 et 214, et au Canada, il s'agit des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|---|--|---|--|---|
| | <p>Objectif Réduire l'alcool au volant¹</p> <p>Cible Réduire de 10 % par an la proportion de décès de conducteurs dus à l'alcool</p> | <p>La législation sur l'alcool au volant est conforme aux meilleures pratiques²</p> <p>Pourcentage de décès de conducteurs dus à l'alcool</p> <p>Pourcentage de conducteurs dépassant le taux limite d'alcoolémie</p> | <p>Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux des données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> <p>Services de police scientifique</p> <p>Rapports de police aux postes de contrôle</p> | <p><i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> <p>Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i></p> | <p>Le risque que l'alcool affecte le comportement au volant commence à des niveaux très faibles de consommation d'alcool et augmente de manière exponentielle à mesure que l'on consomme de l'alcool, en particulier pour un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 g/dl (grammes par décilitre).</p> <p>Par rapport aux conducteurs plus âgés et expérimentés, les conducteurs jeunes ou inexpérimentés ont un risque accru d'être impliqués dans des accidents de la route lorsqu'ils sont sous l'emprise de l'alcool.</p> <p>Les lois sur l'alcool au volant fixant un seuil d'alcoolémie $\leq 0,05$ g/dl sont très efficaces pour réduire les accidents liés à l'alcool si celles-ci sont accompagnées d'une mise en application rapide et visible.</p> <p>Il est possible de réduire de 24 % le nombre d'accidents impliquant des jeunes par l'adoption de lois établissant un taux limite d'alcoolémie plus faible ($\leq 0,02$ g/dl) pour les conducteurs jeunes ou inexpérimentés. De nombreuses juridictions appliquent une politique de tolérance zéro (soit 0,00 g/dl pour les jeunes conducteurs).</p> |

¹ Remarque : ce point concerne l'alcool au volant chez les conducteurs de véhicules à quatre roues et les motocyclistes.

² Selon le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015, les critères considérés comme essentiels en matière d'alcool au volant sont les suivants : loi en vigueur sur l'alcool au volant ; la législation s'appuie sur la mesure du taux d'alcoolémie (par litre de sang ou d'air expiré) ; le taux d'alcool autorisé est $\leq 0,05$ g/dl pour la population générale et $\leq 0,02$ g/dl pour les jeunes conducteurs ou inexpérimentés. Remarque : dans les pays où les lois sont adoptées au niveau infranational, on considère que les pays respectent les bonnes pratiques en matière de législation lorsque 80 % des entités infranationales remplissent les critères retenus.

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|---|---|--|--|---|
| | <p>Objectif</p> <p>Réduire les accidents dus à la fatigue parmi les conducteurs professionnels</p> <p>Cible</p> <p>Tous les pays adoptent une réglementation sur le temps de travail des conducteurs professionnels ou adhèrent à des réglementations internationales ou régionales sur le temps de travail</p> | <p>Pays adhérant à la Convention N° 153 de l'OIT¹</p> <p>Pays adhérant à l'AETR de la CENUE, à la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil et au règlement (CE) N° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil</p> <p>Pays ayant une législation nationale sur le temps de travail des conducteurs professionnels</p> | <p>Données recueillies sur une base triennale par l'Unité des transports et des questions maritimes de l'OIT</p> | <p>Enquêtes informelles et recherches sur l'Internet</p> | <p>D'après les estimations d'une enquête de l'OCDE,² entre 10 et 15 % des accidents de la route impliqueraient des conducteurs professionnels. De plus, 624 accidents graves ont été analysés dans le cadre de l'Étude européenne sur les causes d'accidents impliquant des camions (ETAC), et il est apparu que la fatigue était la cause principale dans 6 % des cas. Lorsque la fatigue a joué un rôle dans l'accident, un camion et un autre véhicule étaient impliqués dans 68 % des cas, un camion seul dans 29 % des cas et un piéton dans 3 % des cas. Plus d'un tiers de ces accidents ont été mortels, ce qui montre que de nombreux accidents liés à la fatigue sont très graves. Dans les cinq catégories d'accidents étudiées, la fatigue était la cause de presque 18,6 % de l'ensemble des accidents de la catégorie « accidents impliquant un seul camion » (7,4 % de l'ensemble des 624 accidents graves) et de presque 8,8 % de l'ensemble des accidents de la catégorie « accidents pendant un dépassement » (11,3 % de l'ensemble des 624 accidents graves).</p> <p>Également, la fatigue est une cause plus fréquente, en valeur absolue comme en valeur relative, dans les grands pays faiblement peuplés comme l'Australie. Sur 461 accidents graves de camions étudiés dans ce pays pour 2011, la fatigue est apparue comme cause principale dans 12 % des cas, seuls les excès de vitesse apparaissant comme une cause plus fréquente (25 %).</p> |

¹ http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153.

² International Transport Forum: Moving Freight with Better Trucks (OECD, 2011).

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|-------------------|---|---|---|---|---|
| | <p>Objectif Réduire le manque d'attention au volant</p> <p>Cible Tous les pays sont dotés d'une législation nationale sur l'utilisation du téléphone portable au volant</p> | Législation restreignant l'usage par les conducteurs d'un téléphone portable tenu en main et/ou en mains libres | Ministères du transport par l'intermédiaire des coordonnateurs nationaux de données du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | Données recueillies dans le cadre du <i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> | <p>Le manque d'attention au volant constitue une menace grave et croissante pour la sécurité routière. Alors que les propriétaires de téléphones portables sont de plus en plus nombreux, et comme les systèmes de communication embarqués se généralisent rapidement, ce problème devrait encore s'aggraver au niveau mondial dans les années qui viennent. Ce rapport traite plus particulièrement de l'utilisation du téléphone portable au volant afin d'illustrer le problème plus général du manque d'attention au volant.</p> <p>On sait désormais qu'une personne utilisant un téléphone portable au volant risque environ quatre fois plus qu'un autre conducteur d'avoir un accident. Ce risque est similaire pour les téléphones tenus en main et pour les dispositifs « mains libres », car c'est la distraction cognitive qui pose problème et pas seulement la distraction physique liée au fait de tenir l'appareil. L'utilisation des SMS apparaît avoir des conséquences plus graves encore sur le comportement au volant et le risque d'accident.</p> |

| Domaine principal | Objectif et cible | Indicateur | Source des données | Comment les données sont-elles recueillies ? | Justification |
|--------------------|---|---|---|--|--|
| Soins postaccident | <p>Objectif Améliorer l'accès aux soins d'urgence</p> <p>Cible - Réduire d'au moins 10 % par an la durée écoulée entre le moment de survenue du traumatisme grave¹ et la fourniture des premiers soins d'urgence</p> | <p>Durée moyenne écoulée entre la survenue du traumatisme grave et le premier contact avec un prestataire de soins d'urgence (y compris les prestataires à tous les niveaux d'un établissement de traumatologie)</p> <p>- en agglomération - dans les zones rurales</p> | <p>Notification par les patients et données concernant la prestation de soins d'urgences préhospitaliers et dispensés dans les établissements de santé.</p> | <p>Enquêtes communautaires, collecte de données systématique sur les soins d'urgences préhospitaliers et dispensés dans les établissements de santé (par exemple registres des systèmes d'information sanitaire, systèmes de notification des hôpitaux, etc.). Collecte de données à l'échelle mondiale dirigée par l'OMS.</p> | <p>Des éléments probants montrent que des soins d'urgence rapides et adaptés permettent de sauver des vies et de réduire le handicap après la survenue du traumatisme.</p> |

¹ En fonction de la définition du traumatisme grave dans chaque pays.