

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Comité des transports**Cinquième session**

Bangkok, 19-21 novembre 2018

Point 3 f) de l'ordre du jour provisoire**

Les grandes questions en matière de transports**Amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique****Note du secrétariat***Résumé*

La sécurité routière demeure l'une des principales priorités du secrétariat en matière de transport, et, de fait, elle revêt une importance croissante. Dans la région de l'Asie et du Pacifique, une personne meurt dans un accident de la route toutes les 40 secondes. La région perd plus de 2 000 vies par jour, soit quelque 733 000 vies chaque année sur ses routes, mais un nombre beaucoup plus élevé encore de personnes sont victimes de blessures graves qui bouleversent leur vie, ce qui entraîne des pertes économiques et sociales considérables. Les effets néfastes des accidents de la route ne peuvent plus être passés sous silence.

Le présent document passe brièvement en revue la situation de la sécurité routière dans la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Un rappel des mandats mondiaux et régionaux en vertu desquels l'ONU en général, et la CESAP en particulier, élaborent et mettent en œuvre des programmes et des activités visant à améliorer la sécurité routière dans la région est fait. L'attention est également appelée sur la création récente d'un Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière, lancé en avril 2018 dans le but de mobiliser des fonds publics et privés pour obtenir des engagements financiers à un niveau correspondant à l'ampleur de la pandémie mondiale des accidents de la route. Enfin, le Comité des transports est invité à donner des orientations sur les mesures les plus efficaces devant être prises, selon lui, aux niveaux régional et national, par le secrétariat, pour aider les États membres à réduire le nombre des accidents de la route dans la région de la CESAP.

I. Introduction

1. Le transport routier est devenu un élément essentiel du développement économique et social. Sa souplesse en matière d'acheminement des marchandises vers les villes et les villages n'est égalée par aucun autre mode de transport. Cependant, le transport routier est également meurtrier. Dans la région Asie-Pacifique, une personne est tuée dans un accident de la route toutes les 40 secondes, ce qui porte le nombre de morts à plus de 2 000 par jour.

* Nouveau tirage pour raisons techniques le 9 novembre 2018.

** ESCAP/CTR/2018/L.1.

2. De nombreux problèmes de développement sont insolubles, mais celui des accidents de la route n'en fait pas partie. Au Japon, le nombre de personnes tuées sur les routes est passé de 16 765 en 1970 à moins de 4 000 en 2016¹. En Suède, le nombre de personnes tuées dans un accident de la route en 2013 était de 264, soit le plus bas du monde, bien que le nombre de véhicules en circulation dans le pays et le nombre de kilomètres parcourus aient doublé depuis 1970². Ces exemples montrent que des solutions existent. Elles doivent être étudiées, évaluées et, le cas échéant, appliquées.

3. Le présent document fait le point sur la sécurité routière et les tendances connexes, ainsi que sur les activités menées par le système des Nations Unies pour aider les États membres à faire face aux accidents de la route. Les effets économiques et sociaux indésirables considérables que les accidents de la route ont sur les économies et les populations de la région sont soulignés, et l'importance capitale de disposer de données fiables pour comprendre les causes des accidents de la route est mise en avant, de même que l'adoption de politiques fondées sur des données factuelles et l'allocation des ressources nécessaires à l'application de mesures concrètes axées sur les effets. Le lancement récent du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui donne un nouvel élan et renouvelle l'engagement politique mondial en faveur de la lutte contre les accidents de la route, a également été rappelé.

II. Sécurité routière : chiffres et impact socioéconomique

4. Si l'on considère l'augmentation de 4 % de la population mondiale et l'augmentation de 16 % de la motorisation, le nombre de personnes tuées sur les routes dans le monde s'est stabilisé ces dernières années, ce qui donne à penser que les mesures connexes prises par les gouvernements ont eu des effets positifs³. Pourtant, compte tenu du fait que 97 % des décès liés aux transports dans le monde surviennent sur les routes, il est essentiel de renforcer la sécurité routière pour améliorer le bilan global de la sécurité dans le secteur du transport⁴.

5. On estime que, dans le monde, 1,25 million de personnes meurent chaque année dans des accidents de la route, dont 733 000 sur les routes et autoroutes de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Pour chaque tranche de dix vies perdues dans la circulation, neuf le sont dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire⁵. Étant donné que 40 des 53 États membres de la CESAP appartiennent à ces deux catégories de revenus⁶, les gouvernements de la région ont tout intérêt à poursuivre leurs efforts, d'abord, pour stabiliser, puis, pour réduire le nombre

¹ « Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years », *Japan Times*, 4 janvier 2017.

² « Why Sweden has so few road deaths », *Economist*, 26 février 2014.

³ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, 2015).

⁴ Banque mondiale, « Safety: why safety matters for sustainable mobility », décembre 2017. Disponible à l'adresse suivante : <http://pubdocs.worldbank.org/en/535391513887066669/ConNoteSeries-No11-web.pdf>.

⁵ Banque mondiale, *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable* (Washington, D.C., 2017).

⁶ Banque mondiale, « World Bank Country and Lending Groups », juin 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>.

d'accidents de la route qui surviennent sur leurs infrastructures routières nationales.

6. En termes de population, les accidents de la route sont la principale cause de décès chez les personnes âgées de 15 à 29 ans⁷. De façon plus générale, ils ont également un impact important sur l'ensemble de la population en âge de travailler d'un pays. Parallèlement, à l'autre bout de l'échelle, dans un contexte de sociétés vieillissantes et de mobilité accrue des personnes âgées de 60 ans et plus, la part des personnes âgées tuées dans la circulation est, dans un certain nombre de pays, déjà supérieure à leur part dans la population totale et continue de croître⁸. En d'autres termes, les accidents de la route représentent une menace potentielle pour tous les segments de la population, ce qui signifie qu'il existe différentes sortes de problèmes qui peuvent nécessiter chacune une approche différente.

7. Les accidents de la route touchent aussi les usagers de la route différemment. Dans le monde, près de la moitié des usagers de la route sont des usagers vulnérables, notamment les cyclistes, les piétons et les conducteurs de véhicules à deux ou trois roues. Bien qu'aucune région ne soit épargnée, le phénomène est assez répandu dans la région Asie-Pacifique, en particulier en Asie de l'Est et du Nord-Est et en Asie du Sud-Est, où environ deux tiers des décès imputables à la circulation routière sont des usagers vulnérables⁹.

8. Le nombre total d'usagers de la route tués dans des accidents a considérablement augmenté dans la région de la CESAP au cours des dernières décennies. L'une des principales raisons en est la motorisation rapide de la région, stimulée par une croissance économique sans précédent. En 2008, la CESAP a estimé qu'à moins que des mesures supplémentaires ne soient prises, environ les deux tiers des décès sur la route dans le monde pourraient se produire dans la région de la CESAP en 2020¹⁰. Alors que le nombre de décès est estimé à 733 000, soit 59 % du total mondial, il est probable que cette prévision se réalisera bientôt dans la région, à moins que des mesures adéquates ne soient prises.

9. Dans un rapport publié en 2015, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) indiquait que 90 % des décès dus à des accidents de la circulation se produisent dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, alors que seulement 54 % des véhicules immatriculés dans le monde circulent dans ces pays. Le tableau montre l'évolution du nombre de véhicules en circulation dans certains États membres sur la période 2006-2015, et indique le taux de motorisation pour mille habitants en 2015.

⁷ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*.

⁸ Organisation de coopération et de développement économiques, *Road Safety Annual Report 2017* (Paris, 2017).

⁹ Calculs effectués par la CESAP sur la base des données du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* de l'Organisation mondiale de la Santé.

¹⁰ Voir E/ESCAP/CTR/4.

Nombre de véhicules en circulation dans certains États membres, 2006 et 2015, et taux de motorisation, 2015

<i>Pays</i>	<i>Nombre de véhicules (mille)</i>		<i>Taux de motorisation, 2015</i>
	<i>2006</i>	<i>2015</i>	<i>(Nombre de véhicules pour mille habitants)</i>
Chine (MI)	36 974	162 845	118
Fédération de Russie (MI)	32 547	51 355	358
France (HI)	36 681	28 860	598
Inde (MI)	11 520	22 513	22
Indonésie (MI)	10 784	22 513	87
Japon (HI)	75 859	77 404	609
Kazakhstan (MI)	2 132	4 397	249
Pakistan (MI)	1 843	3 220	17
Pays-Bas (HI)	8 295	9 395	555
République de Corée (HI)	15 895	20 990	417
Royaume-Uni (HI)	34 935	15 491	228
Thaïlande (MI)	34 935	38 220	587
Monde	926 642	1 282 270	182

Source : Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, « World vehicles in use – all vehicles », 2005-2015. Disponible à l'adresse suivante : www.oica.net/wp-content/uploads//Total_in-use-All-Vehicles.pdf.

Abréviation : HI, pays à haut revenu ; MI, pays à revenu intermédiaire.

10. Il ressort des chiffres que dans les pays développés, le nombre de véhicules en circulation se stabilise autour de 550 à 600 véhicules pour mille habitants. Étant donné que la plupart des pays de la CESAP sont loin d'atteindre ce niveau, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le nombre d'accidents de la route augmente encore si l'impact des mesures visant à améliorer la sécurité routière ne suit pas le rythme de la croissance de la motorisation.

11. Cette observation est particulièrement pertinente pour les cinq pays à revenu intermédiaire les plus peuplés de la région¹¹, dont la population totale représente 75 % de celle de l'Asie dans son ensemble, mais dont le taux de motorisation varie entre 17 (Pakistan) et 118 (Chine) véhicules pour mille habitants, bien en dessous du seuil de 550 à 600 véhicules. Cette hypothèse est corroborée par des statistiques récentes qui montrent que la région de la CESAP est le premier marché mondial de voitures neuves. En 2017, le nombre de voitures particulières vendues dans la région Asie-Pacifique était estimé à 40,8 millions d'unités, contre seulement 18,4 millions en 2008¹². La même

¹¹ Par ordre décroissant : Chine, Inde, Indonésie, Pakistan et Bangladesh (Banque mondiale, « World Bank Country and Lending Groups »).

¹² Voir www.statista.com/statistics/590425/asia-pacific-passenger-car-sales.

année, les ventes de voitures neuves dans six grands pays d'Asie du Sud-Est ont augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente et ont atteint environ 3,36 millions d'unités¹³. Ces chiffres font qu'il est d'autant plus nécessaire et urgent que les décideurs de la région suivent de près la situation de la sécurité routière dans leur pays afin de recenser les problèmes et de prendre des mesures correctives.

12. Selon les données disponibles, les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire occasionneraient des pertes économiques générales pouvant atteindre 5 % du produit intérieur brut (PIB)¹⁴. En plus de ce chiffre économique alarmant, les victimes d'accidents, leurs familles et la société supportent également un coût social important.

13. Dans une étude réalisée en 2014 par l'Institut coréen des transports, il a été constaté que la majorité des survivants d'accidents de la route connaissait des difficultés sociales et économiques après leur rétablissement, un grand nombre de victimes perdant leur emploi ou subissant une baisse de revenu et près de la moitié des personnes handicapées permanentes perdant leur logement¹⁵. En outre, plus d'un tiers d'entre eux étaient confrontés au divorce en raison de difficultés économiques et de frustration mentale. De plus, les accidents de la route ont de graves répercussions sur les systèmes hospitaliers, en particulier dans les pays en développement. Une étude réalisée en 2013 au Viet Nam a montré qu'à l'hôpital général Thai Binh, dans la province côtière du nord-est du pays, plus de la moitié des patients admis avec des traumatismes étaient des victimes d'accidents de la route¹⁶. En Nouvelle-Zélande, le coût social moyen résultant d'une perte de qualité de vie, d'une baisse de productivité et des coûts médicaux et autres coûts liés aux ressources serait aussi élevé que 786 000 dollars des États-Unis par traumatisme grave déclaré¹⁷.

III. Le système des Nations Unies et la sécurité routière

A. Mesures sur la sécurité routière prises au niveau mondial par le système des Nations Unies

14. Depuis 2003, l'Assemblée générale a adopté pas moins de 10 résolutions dans lesquelles elle invite les États Membres, l'OMS et les commissions régionales à se pencher sur la crise mondiale de la sécurité routière¹⁸. Elle y demandait que soient accordées une attention accrue et davantage de ressources à l'action en faveur de la sécurité routière, et insistait sur la nécessité d'améliorer la coopération internationale à cet égard.

¹³ Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande et Viet Nam (Nikkei Asian Review, « Southeast Asia's new car sales up for second straight year », 3 février 2018).

¹⁴ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*.

¹⁵ Namji Jung et Jaehoon Sul, *Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes* (Gyeonggi-do, République de Corée, Institut coréen des transports, 2014).

¹⁶ Ha Nguyen et al., « The economic burden of road traffic injuries: evidence from a provincial general hospital in Vietnam », *Injury Prevention*, vol. 19, n° 2 (avril 2013).

¹⁷ Nouvelle-Zélande, Ministère des transports, « Social cost of road crashes and injuries 2017 update: December 2017 » (Wellington, 2017).

¹⁸ Résolutions 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260, 68/269, 70/260 et 72/271 de l'Assemblée générale.

15. En symbiose avec les résolutions de l'Assemblée générale, deux conférences ministérielles mondiales sur la sécurité routière ont été organisées par les Gouvernements de la Fédération de Russie (Moscou, 2009) et du Brésil (Brasilia, novembre 2015), qui ont chacune adopté une déclaration exhortant les gouvernements, les organisations internationales, les organisations non gouvernementales et les fondations philanthropiques à coopérer pour traiter les questions connexes.

16. En mars 2010, donnant suite à la Déclaration de Moscou du 20 novembre 2009¹⁹, l'Assemblée générale a adopté la résolution 64/255 proclamant la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde. Or, lors de l'examen à mi-parcours de la Décennie, en 2015, peu de changements ont été constatés quant au nombre annuel de décès imputables aux accidents de la route dans le monde, si bien que le Secrétaire général a décidé de nommer un Envoyé spécial pour la sécurité routière²⁰, chargé, dans le cadre de son mandat, de mener à bien les activités suivantes :

a) Promotion des partenariats mondiaux à l'appui de la mise au point et de la réalisation de stratégies et d'activités destinées à améliorer la sécurité routière ;

b) Activités de plaidoyer auprès des gouvernements, de la société civile et du secteur privé en faveur de la promotion de la sécurité routière, particulièrement dans les pays qui souffrent d'un nombre élevé de décès et de blessures dus aux accidents de la route ;

c) Participation à des conférences et réunions mondiales et régionales sur la sécurité routière ;

d) Activités de plaidoyer en faveur de l'adhésion aux instruments des Nations Unies intéressant la sécurité routière et d'une mise en œuvre plus efficace de ceux-ci.

17. En outre, l'importance d'une collecte de données de qualité comme base de la définition de politiques rationnelles visant à réduire les accidents de la route ayant été reconnue, dans la Déclaration de Brasilia du 19 novembre 2015, l'OMS a été invitée à poursuivre les activités de normalisation des définitions, indicateurs et pratiques de déclaration, notamment pour les décès, traumatismes et facteurs de risque liés à la circulation routière, en vue de produire des informations comparables, et en se fondant sur les bonnes pratiques existant dans ce domaine²¹.

18. Plus important encore, en adoptant la résolution 70/1 de l'Assemblée générale intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », la communauté internationale a clairement fait de la question de la sécurité routière un enjeu mondial sur le plan du développement, au même titre que les maladies infectieuses, en fixant comme objectif ambitieux, d'ici à 2020, de diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route dans le cadre de l'objectif de développement durable n° 3 (permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge). La question de la sécurité routière est également reflétée dans la cible 11.2, qui vise à

¹⁹ Voir www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_fr.pdf.

²⁰ L'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière est M. Jean Todt, citoyen français, Président de la Fédération automobile internationale.

²¹ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf.

assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

19. En vue d'atteindre cet objectif ambitieux d'une diminution de moitié du nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020, on estime qu'un montant supplémentaire de 260 milliards de dollars sera nécessaire pour atteindre les cibles 3.6 et 11.2 relatives à la sécurité routière dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire dans la décennie à venir²². C'est dans ce contexte que l'Assemblée générale a adopté, en avril 2016, la résolution 70/260 dans laquelle elle a prié le Secrétaire général d'envisager la possibilité de créer, au moyen de contributions volontaires, un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière qui permette de mettre en œuvre le Plan mondial pour la décennie 2011-2020 et d'atteindre les objectifs de développement durable ayant trait à la sécurité routière. En outre, dans la même résolution, elle a prié l'OMS, agissant en collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies et les commissions régionales des Nations Unies, d'aider les pays intéressés à se fixer des objectifs généraux concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services pour réduire le nombre de blessés et de tués sur les routes. L'état d'avancement de l'élaboration d'objectifs de résultats fixés à l'échelle mondiale concernant la sécurité routière et de la création d'un fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière est décrit ci-après.

Cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière

20. La réunion des États membres de l'OMS qui s'est tenue en novembre 2017²³ pour conclure les travaux sur l'élaboration des cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière concernant les principaux facteurs de risque et les mécanismes de prestation de services, a mis au point un ensemble complet de 12 cibles mondiales (reproduit intégralement à l'annexe I du présent document). Dans sa résolution 72/271 du 12 avril 2018, l'Assemblée générale s'est félicitée de l'approbation par consensus des cibles susvisées. Compte tenu de la fin imminente de la Décennie d'action, la majorité des objectifs mondiaux ont été fixés pour 2030, eu égard à l'action coordonnée et intégrée à long terme nécessaire pour atteindre les cibles relatives à la sécurité routière définies dans les objectifs de développement durable.

Le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière

21. Alors que les accidents de la route sont une des principales causes de décès et que cette situation tend à s'aggraver, les ressources allouées à l'amélioration de la sécurité routière sont encore bien inférieures à celles consacrées à la lutte contre d'autres problèmes de santé mondiaux comme le paludisme ou le VIH/sida. Indéniablement, il faut mobiliser d'urgence des ressources en vue d'éradiquer les maladies infectieuses, mais il est essentiel de traiter les problèmes par ordre d'importance. En 2016, on estimait à 445 000 le nombre de décès dus au paludisme dans le monde et en tout, 2,7 milliards

²² Voir www.unece.org/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/Draft_proposal_for_the_establishment_of_a_UN_Road_Safety_Fund_Feb_2017.pdf.

²³ Voir www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states.pdf?ua=1.

de dollars ont été consacrés à la lutte contre cette maladie et à son éradication²⁴. La même année, 990 000 personnes sont mortes des suites d'une infection liée au VIH/sida et 19,1 milliards de dollars ont été alloués à la lutte contre la maladie²⁵. Sur la même période, les accidents de la route ont tué 1,25 million de personnes mais les fonds alloués à la sécurité routière sont loin d'atteindre le montant qu'on estime nécessaire pour atteindre les cibles des objectifs de développement durable liées à la sécurité routière.

22. Chargée par le Secrétaire général d'agir en qualité de chef de file, la Commission économique pour l'Europe, en consultation avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, les commissions régionales, l'Organisation mondiale de la Santé et d'autres organismes des Nations Unies, a établi une proposition visant à créer un fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière et l'a présentée au Secrétaire général afin qu'il l'examine en septembre 2017. Le Secrétaire général a formellement exprimé son soutien à la création du fonds d'affectation spéciale en décembre 2017 et demandé que toutes les mesures nécessaires soient prises pour qu'il soit établi conformément à cette proposition.

23. Le Fonds a été officiellement lancé le 12 avril 2018 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, l'objectif étant d'appuyer une démarche coordonnée et globale visant à améliorer la sécurité routière dans le monde et de soutenir le renforcement de l'action menée pour s'attaquer aux problèmes critiques de sécurité routière et l'amélioration des effets de cette action. Il mettra l'accent sur le renforcement de la capacité des organismes publics, des administrations locales et des autorités municipales à élaborer et à mettre en œuvre des programmes de sécurité routière, en donnant la priorité à des projets lancés dans les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire²⁶.

24. La structure de gouvernance du Fonds comprend un conseil d'orientation, où chaque région est représentée par un État membre choisi par la commission régionale concernée²⁷, et un comité directeur chargé d'appliquer les orientations stratégiques fournies par le conseil d'orientation. Tous les organismes des Nations Unies participants sont également représentés au comité directeur. En juin 2018, le secrétariat de la CESAP a convoqué une réunion extraordinaire du Comité consultatif des représentants permanents et autres représentants désignés par les membres de la Commission afin de présenter un exposé sur le Fonds et de demander qu'un État membre soit choisi pour représenter la Commission à son conseil d'orientation.

²⁴ Organisation mondiale de la Santé, *Rapport sur le paludisme dans le monde 2017* (Genève, 2017).

²⁵ Programme commun des Nations Unies sur le VIH/sida (ONUSIDA), Fiche d'information, juillet 2018. Disponible à l'adresse suivante : http://www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/UNAIDS_FactSheet_fr.pdf.

²⁶ Voir www.unece.org/fr/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/lancement-du-fonds-d-affectation-speciale-des-nations-unies-pour-la-securite-routiere-speciale-des-nations-unies-pour-la-securite-routiere.html.

²⁷ Les États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique ont désigné la Fédération de Russie comme représentant ; ceux de la Commission économique pour l'Europe, de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, de la Commission économique pour l'Afrique et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes ont désigné la Suède, le Liban, le Nigéria et l'Argentine respectivement.

25. Dès le lancement du Fonds, un premier groupe de donateurs s'est engagé à verser des contributions, portant le montant total des promesses de dons à 11,85 millions de dollars²⁸. D'autres contributions de donateurs des secteurs privé et public sont attendues au cours des prochains mois.

26. Lors des premières réunions du conseil d'orientation et du comité directeur qui se sont tenues à Genève les 9 et 10 août 2018 respectivement, les représentants se sont penchés sur des aspects essentiels concernant la création du Fonds, notamment les critères et priorités de financement et le cadre global d'action pour la sécurité routière, qui sera perfectionné puis soumis pour examen lors de prochaines réunions, provisoirement prévues pour novembre 2018.

27. Le nouveau Fonds devrait permettre à la région Asie-Pacifique d'atteindre ses objectifs et cibles en matière de sécurité routière, non seulement en offrant la possibilité de coordonner l'action grâce à la collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies et parties prenantes, mais aussi en fournissant un moyen supplémentaire d'obtenir des financements indispensables pour faire face aux problèmes techniques et de capacités que rencontrent plusieurs États membres de la CESAP. Ce sera l'occasion pour les États membres d'approuver et de prendre des mesures radicales au plus haut niveau de décision afin d'aborder la sécurité routière sous un angle nouveau.

28. Le secrétariat estime que le nombre extrêmement élevé d'accidents de la route dans la région de l'Asie et du Pacifique est principalement imputable à des caractéristiques socioéconomiques propres à la région. Dans ce contexte, des mesures correctives n'auront l'effet escompté que si elles reposent sur une solide connaissance des causes profondes des accidents de la route et si les États membres estiment disposer de tous les moyens nécessaires en ce qui concerne leurs modalités d'application. Dans sa résolution 74/3, la Commission a prié la Secrétaire exécutive de continuer à suivre les progrès accomplis dans la réalisation des Objectifs et cibles régionaux actualisés en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) et de poursuivre les activités visant à faciliter la réalisation des objectifs et des buts de la Décennie d'action pour la sécurité routière ainsi que des cibles du Programme de développement durable à l'horizon 2030 relatives à la sécurité routière. Le secrétariat est prêt à faciliter les efforts que font les États membres pour ce qui est d'accéder au financement, d'élaborer et de soumettre des projets à financer et d'apporter des contributions au Fonds.

B. Activités de promotion de la sécurité routière de la CESAP

29. En 1992, la CESAP a constaté que certains instruments juridiques mondiaux pourraient apporter une valeur ajoutée au développement des transports en Asie et dans le Pacifique. La Commission, dans sa résolution 48/11, a recommandé que les États membres de la CESAP qui ne l'avaient pas encore fait envisagent de devenir parties à sept conventions et accords, notamment aux deux conventions ci-après sur la sécurité routière :

²⁸ Fondation FIA pour l'automobile et la société, Pirelli, Total Corporate Foundation et 3M. Voir <https://www.unece.org/fr/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/un-road-safety-trust-fund-gears-up-for-action/doc.html>.

a) La Convention sur la circulation routière de 1968²⁹ qui établit des règles sur les divers aspects de la circulation et de la sécurité routière et sert de référence aux lois nationales. Elle décrit le comportement de tous les usagers de la route, par exemple ce que les conducteurs et les piétons doivent faire aux croisements et intersections et encourage les usagers de la route à adopter un comportement sans risque ;

b) La Convention sur la signalisation routière de 1968³⁰, qui fournit plus de 250 signaux, panneaux et marquages routiers arrêtés d'un commun accord et précise les normes applicables aux feux de circulation. Elle classe également les signaux routiers en trois catégories (signaux d'avertissement de danger, de réglementation et d'indication), les définit et décrit leur apparence physique afin d'assurer leur visibilité et leur lisibilité.

30. Ces deux conventions fournissent un cadre d'application modulable et peuvent apporter une réponse à court et moyen terme en vue de l'amélioration de la sécurité routière dans la région de la CESAP.

31. Outre ce qui précède, dans la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique adoptée lors de la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Busan (République de Corée) en novembre 2006, les ministres : a) ont constaté la croissance rapide du développement de l'infrastructure de transport routier et du nombre de véhicules dans la région, qui faisait pressentir un accroissement concomitant des décès et traumatismes imputables à la circulation routière ; b) se sont déclarés résolus à sauver 600 000 vies et à prévenir un nombre proportionnel de traumatismes sur les routes de l'Asie et du Pacifique au cours de la période 2007-2015. Bien que cet objectif n'ait pas été atteint en chiffres absolus, si l'on tient compte de la croissance démographique et du nombre de véhicules en circulation, le nombre de décès dus aux accidents de la route enregistrés au cours de la période considérée a montré que les mesures mises en œuvre par les gouvernements de la région avaient un effet positif, même si les analyses par pays dressent parfois un bilan contrasté.

32. Depuis 2015, et prenant note des cinq volets d'activité du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020³¹, la CESAP s'est efforcée de promouvoir la sécurité routière en concentrant son action dans ce domaine sur : a) la sécurité routière vue sur le plan institutionnel ; b) la question des infrastructures s'agissant des accidents de la route.

33. Conformément à la Déclaration de Brasilia et aux objectifs de développement durable liés à la sécurité routière, la Conférence ministérielle sur les transports, à sa troisième session tenue à Moscou en décembre 2016, a adopté les Objectifs et cibles régionaux actualisés pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020), le but général étant de réduire de 50 % le nombre de morts et de

²⁹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1042, n° 15705. Les États membres de la CESAP ci-après sont parties à cette Convention : Arménie ; Azerbaïdjan ; Fédération de Russie ; France ; Géorgie ; Indonésie ; Iran (République islamique d') ; Kazakhstan ; Kirghizistan ; Mongolie ; Ouzbékistan ; Pakistan ; Pays-Bas ; Philippines ; République de Corée ; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ; Tadjikistan ; Thaïlande ; Turquie ; Turkménistan ; Viet Nam.

³⁰ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1091, n° 16743. Les États membres de la CESAP ci-après sont parties à cette Convention : Arménie ; Azerbaïdjan ; Fédération de Russie ; France ; Géorgie ; Inde ; Indonésie ; Iran (République islamique d') ; Kazakhstan ; Kirghizistan ; Mongolie ; Ouzbékistan ; Pakistan ; Pays-Bas ; Philippines ; République de Corée ; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ; Tadjikistan ; Thaïlande ; Turkménistan ; Viet Nam.

³¹ Les cinq volets sont les suivants : gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers de la route et soins après accident.

blessés graves sur les routes de la région d'ici à la fin de la Décennie d'Action pour la sécurité routière. Ces Objectifs (reproduits dans leur intégralité à l'annexe II du présent document), qui visent à orienter l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et à fournir des outils pour évaluer les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière aux niveaux national et régional, sont les suivants :

- a) Faire de la sécurité routière une priorité dans l'élaboration des politiques ;
- b) Rendre les routes plus sûres pour les usagers vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées, les piétons, les utilisateurs de véhicules non motorisés, les motocyclistes et les personnes handicapées ;
- c) Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes « intuitives » et routes « pardonnant les erreurs éventuelles des usagers ») ;
- d) Assurer une meilleure sécurité des véhicules et encourager une publicité responsable de la part des constructeurs ;
- e) Améliorer, aux niveaux national et régional, les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles pertinentes ;
- f) Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats ;
- g) Faire du Réseau routier asiatique un modèle sur le plan de la sécurité routière ;
- h) Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace en matière de sécurité routière.

34. Malgré la mise en place d'un ensemble très complet d'objectifs pour orienter la formulation et l'application de politiques, dans de nombreux pays de la région l'efficacité des politiques visant à améliorer la sécurité routière est souvent entravée par l'insuffisance de données fiables. Il est essentiel de disposer de données de qualité afin de mieux cerner et comprendre les types d'accidents de la route auxquels chaque pays fait face, leurs causes, les facteurs, le contexte local qui y contribuent et les caractéristiques des personnes concernées. Pour l'heure, les décideurs ne disposent pas des informations nécessaires pour orienter au mieux les politiques et allouer les ressources limitées là où elles sont le plus nécessaires.

35. Sur la question des infrastructures, il est largement admis que la construction et la conception des réseaux routiers ont une influence sur la gravité et la probabilité des accidents. En effet, lorsqu'en 2016, au Japon, le nombre de décès dus aux accidents de la route est passé en dessous de la barre des 4 000 pour la première fois depuis des décennies, la Police nationale a reconnu que l'amélioration de l'état des routes avait joué un rôle essentiel³². Ce constat est corroboré par la base de données du Réseau routier asiatique, gérée par la CESAP.

36. Selon la base de données du Réseau routier asiatique mise à jour en 2017, les routes primaires du Réseau sont les plus sûres (4,09 décès par milliard de véhicules-kilomètre) alors que les tronçons ne satisfaisant pas aux critères de la classe III sont les moins sûrs (129,25 décès par milliard de véhicules-kilomètre). Il semble donc que la modernisation des routes, quelle

³² « Traffic deaths fall to below 4,000 in Japan for first time in 67 years », *Japan Times*, 4 janvier 2017.

que soit leur classe, notamment pour les mettre en conformité avec les normes minimales applicables à la classe III, permettrait sans doute de réduire le nombre de morts sur le Réseau routier asiatique. Le taux moyen de mortalité sur les axes du Réseau routier asiatique est de 25,69 décès par milliard de véhicules-kilomètre pour les routes de la classe I, de 58,41 pour les routes de la classe II et de 62,87 pour les routes de la classe III³³. L'amélioration des routes visant à ce qu'elles répondent aux normes des routes primaires à accès contrôlé ou des routes de catégorie supérieure entraîne une diminution sensible du nombre de décès. Il est également possible d'améliorer considérablement la sécurité en mettant les routes qui ne répondent pas aux exigences de la classe III en conformité avec les normes minimales requises.

37. Compte tenu de ce qui précède, et en vue de promouvoir des normes régionales de sécurité routière le long du Réseau routier asiatique, en 2015, le secrétariat, en étroite collaboration avec la Korea Expressway Corporation, a lancé un programme de trois ans visant à harmoniser les installations de sécurité routière le long du Réseau routier asiatique. Ce programme résultait d'une prise de conscience du fait qu'avec l'amélioration de la connectivité des transports régionaux, de plus en plus de véhicules vont traverser les frontières entre des pays qui ont des signaux, panneaux et marquages routiers différents. Dans le même temps, avec le développement du tourisme, un plus grand nombre de visiteurs louent des véhicules dans leur pays de destination. Dans ces deux situations, le risque d'accidents est accru car les conducteurs méconnaissent l'environnement local dans lequel ils conduisent, ce qui montre qu'il est urgent d'harmoniser les conditions de circulation dans l'ensemble de la région.

38. Dans le cadre de ce programme, plusieurs réunions consultatives ont été organisées avec des experts de la sécurité routière de la région et des consultants internationaux qui ont reconnu l'utilité de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique en tant que plateforme institutionnelle pour la coordination du développement des installations de sécurité routière répondant à des normes harmonisées, et recommandé qu'un ensemble de normes communes applicables aux installations de sécurité routière figurent dans une nouvelle annexe de l'Accord intergouvernemental.

39. Cette nouvelle annexe (annexe II bis, intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière ») a été adoptée à la septième réunion du Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, tenue à Bangkok en décembre 2017. Conformément à l'alinéa 5 de l'article 8 de l'Accord, la nouvelle annexe II bis entrera en vigueur 12 mois après que deux tiers des parties à l'Accord auront déposé auprès du Secrétaire général un instrument portant acceptation soit directement, soit par l'intermédiaire du secrétariat de la CESAP, qui est prêt à apporter son aide à cette fin³⁴. L'annexe III du présent document contient un modèle d'instrument d'acceptation. L'entrée en vigueur de l'annexe II bis de l'Accord est importante, car elle permettrait à l'avenir d'instaurer un processus d'échanges entre les États membres visant à apporter des amendements pour tenir compte des nouvelles installations, selon que de besoin.

³³ CESAP, « Asian Highway Database – 25 September 2017 », Status of the Asian Highway in Member Countries database.

³⁴ L'instrument peut être envoyé au secrétariat de la CESAP qui assurera ensuite la liaison avec le Bureau des affaires juridiques du Secrétariat de l'ONU à New York.

40. Afin de faciliter la mise en œuvre effective des instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, le secrétariat, en collaboration avec la Commission économique pour l'Europe et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, a mis en œuvre un projet intitulé « renforcement des capacités nationales de gestion en matière de sécurité routière de certains pays en développement et pays à économie en transition » s'adressant à quatre pays à faible revenu et à revenu intermédiaire où la situation en matière de sécurité routière devrait être améliorée et les systèmes de gestion de la sécurité routière mis en place³⁵. Pour chaque pays, le projet : a) a recensé les limites de capacités, de ressources financières et humaines, les besoins en termes de capacités statistiques et d'autres problèmes économiques ou sociaux urgents qui ont empêché ces pays de créer un système de gestion de la sécurité routière ou d'améliorer celui existant ; b) a évalué les lacunes du cadre juridique et normatif national, le respect des instruments internationaux relatifs à la sécurité routière et la coordination des acteurs de la sécurité routière. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat a organisé des ateliers nationaux de renforcement des capacités sur l'application des instruments juridiques relatifs à la sécurité routière (à Hanoi, les 12 et 13 janvier 2017 et à Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), les 16 et 17 janvier 2017) et les audits de sécurité routière (à Hanoi, du 12 au 18 juin 2017 et à Hô Chi Minh-Ville (Viet Nam), du 19 au 25 juin 2017).

41. Récemment, en vue d'aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable liés à la sécurité routière, le secrétariat a entrepris une initiative visant à s'attaquer aux principales causes d'accidents de la route et à réduire le nombre de personnes tuées et blessées dans ces accidents dans les pays de l'Asie et du Pacifique, l'accent étant mis sur la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse, en élaborant et en mettant en œuvre des politiques et des plans d'ensemble en matière de sécurité routière.

IV. Questions à examiner

42. Le Comité souhaitera peut-être inviter les délégations à communiquer des informations sur les progrès faits par chaque pays s'agissant de renforcer la sécurité routière, en soulignant des difficultés qu'ils ont rencontrées.

43. Le Comité est en outre invité à examiner le présent document et à communiquer les vues, expériences et pratiques nationales de ses membres concernant l'amélioration de la sécurité routière. En particulier, le Comité souhaitera peut-être :

a) Prier instamment les États membres de déposer de toute urgence auprès du Secrétaire général un instrument d'acceptation de l'annexe II bis à l'Accord intergouvernemental ;

b) Fournir au secrétariat des orientations sur les travaux futurs qu'il mènera afin d'aider les États membres à atteindre les objectifs de développement durable liés à la sécurité routière et à mettre en œuvre les Objectifs et cibles régionaux actualisés en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) ;

c) Fournir au secrétariat des orientations sur les travaux futurs qu'il mènera en vue d'améliorer la qualité des données sur la sécurité routière et leur collecte ;

³⁵ Les quatre pays visés par le projet étaient l'Albanie, la Géorgie, la République dominicaine et le Viet Nam.

- d) Engager les États membres qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties à la Convention sur la circulation routière de 1968 et à la Convention sur la signalisation routière de 1968 ;
- e) Engager les États membres, en collaboration avec le secrétariat, à recenser les besoins les plus urgents en matière de sécurité routière et à intégrer des mesures visant à y répondre dans les priorités du Fonds d'affectation spéciale pour la sécurité routière.

Annexe I

Cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière approuvées à la réunion des États membres de l'Organisation mondiale de la Santé qui s'est tenue à Genève les 20 et 21 novembre 2017*

- Cible 1 : D'ici à 2020, tous les pays auront établi un plan d'action national multisectoriel complet pour la sécurité routière assorti de cibles limitées dans le temps.
- Cible 2 : D'ici à 2030, tous les pays auront adhéré à un ou plusieurs instruments juridiques de base de l'ONU relatifs à la sécurité routière.
- Cible 3 : D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes répondront à des normes techniques pour l'ensemble des usagers tenant compte de la sécurité routière, ou seront classées trois étoiles ou plus.
- Cible 4 : D'ici à 2030, plus de 75 % du trafic routier sera effectué sur des routes répondant à des normes techniques pour l'ensemble des usagers qui tiennent compte de la sécurité routière.
- Cible 5 : D'ici à 2030, 100 % des nouveaux véhicules (définis comme produits, vendus ou importés) ou des véhicules d'occasion seront conformes à des normes de sécurité de haute qualité, comme celles recommandées dans les règlements prioritaires de l'ONU, les règlements techniques mondiaux ou les critères de performance nationaux reconnus équivalents.
- Cible 6 : D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion des véhicules circulant à une plus grande vitesse que la limitation fixée et réduire le nombre des morts et des blessés lié à un excès de vitesse.
- Cible 7 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion des motocyclistes utilisant correctement un casque conforme aux normes.
- Cible 8 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion des occupants d'un véhicule à moteur utilisant la ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfant répondant aux normes.
- Cible 9 : D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre des morts et des blessés sur les routes lié à la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou réduire le nombre des morts et des blessés lié à la conduite sous l'influence d'autres substances psychoactives.
- Cible 10 : D'ici à 2030, tous les pays seront dotés de lois nationales limitant ou interdisant l'utilisation du téléphone portable au volant.
- Cible 11 : D'ici à 2030, tous les pays auront adopté une réglementation sur le temps de travail et les périodes de repos des conducteurs professionnels et/ou adhéré à des réglementations internationales ou régionales sur le sujet.

* Voir l'annexe du rapport de la réunion, disponible à l'adresse suivante : www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

Cible 12 : D'ici à 2030, tous les pays auront défini et atteint des cibles nationales visant à réduire le plus possible la durée écoulée entre la survenue d'un accident de la route et la fourniture des premiers soins d'urgence par des professionnels.

Annexe II

Objectifs et cibles régionaux actualisés en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020) adoptés par la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session, tenue à Moscou, en décembre 2016

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
But général : réduire de 50 % le nombre des décès et des traumatismes graves sur les routes d'Asie et du Pacifique pendant la période 2011-2020			
a)	Réduire les taux de mortalité de 50 % entre 2011 et 2020	1)	Nombre d'accidents de la route mortels (et taux de mortalité pour 100 000 habitants)
b)	Réduire les taux de traumatismes graves dus aux accidents de la route de 50 % de 2011 à 2020	2)	Nombre de victimes d'accidents de la route gravement blessées (et taux de traumatismes pour 100 000 habitants)
Objectif 1 : Faire de la sécurité routière une priorité dans l'élaboration des politiques			
a)	Élaborer une politique/stratégie de sécurité routière, désigner un organisme directeur et exécuter un plan d'action	3)	Informations sur la politique, la stratégie et le plan d'action relatifs à la sécurité routière existants à l'échelon national et leur mise en œuvre ^a
		4)	Nom de l'organisme directeur désigné chargé de la sécurité routière ^a . Description des responsabilités des organismes publics locaux, régionaux et nationaux, y compris du mécanisme de coordination connexe au niveau national
		5)	Rapports nationaux sur la sécurité routière ou rapports d'évaluation des effets des programmes publics
b)	Mobiliser des ressources financières et humaines suffisantes pour l'amélioration de la sécurité routière	6)	Informations sur le montant des financements et le nombre de personnels qualifiés affectés aux projets et programmes de sécurité routière (de sources publiques, privées et des donateurs) et à la recherche et développement pour créer un environnement routier plus sécurisé
Objectif 2 : Rendre les routes plus sûres pour les usagers vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées, les piétons, les utilisateurs de véhicules non motorisés, les motocyclistes et les personnes handicapées			
a)	Réduire d'un tiers le nombre de décès de piétons sur les routes	7)	Nombre de décès de piétons ^a

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
b) Accroître le nombre de passages piétons sûrs (passages souterrains, passerelles ou feux de signalisation, par exemple)	8) Nombre de nouveaux passages piétons sûrs ou d'aménagements en cours ou en projet
c) Faire en sorte que le port du casque devienne la règle et imposer des normes minimales de qualité pour les casques, afin de réduire le nombre de décès de motocyclistes d'un tiers (ou de l'abaisser en dessous du taux moyen dans la région de la CESAP)	9) Nombre de décès de motocyclistes et taux de décès de motocyclistes pour 100 000 habitants ^a 10) Textes législatifs ou réglementaires existants sur le port obligatoire du casque spécifiant des normes de qualité minimales pour les casques. Informations sur le port du casque (pourcentage) ^a
d) Appliquer des mesures de sécurité minimales pour les enfants afin de réduire d'un tiers le taux de décès d'enfants	11) Nombre de décès d'enfants dans des accidents de la route 12) Textes législatifs ou réglementaires existants prévoyant des mesures de sécurité pour les enfants dans les voitures (dispositifs de retenue) et sur les motocycles (casques pour enfants) ^a 13) Utilisation des dispositifs de retenue et des casques pour enfant (pourcentage) ^a
e) Donner à tous les écoliers des notions fondamentales de sécurité routière	14) Programmes d'éducation sur la sécurité routière, existants ou prévus, dans le système scolaire, niveau auquel ils commencent et portée des programmes
f) Veiller à ce que les personnes âgées et les personnes handicapées aient accès à des transports sûrs	15) Informations sur l'accès à des transports sûrs pour les personnes âgées et les personnes handicapées

Objectif 3 : Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes « intuitives » et routes « pardonnant les erreurs éventuelles des usagers »)

a) Prévoir des audits de sécurité à tous les stades de la construction des routes dès la conception, effectuer des inspections de la sécurité des routes, effectuer les travaux d'amélioration nécessaires et procéder à des aménagements aux endroits dangereux	16) Nombre d'audits de sécurité routière effectués lors de la conception de routes, la construction de nouvelles routes et à l'occasion de travaux d'aménagement importants, et informations à leur sujet ^a
--	--

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
	17) Nombre de programmes d'aménagement routier destinés à tenir compte du risque d'erreur humaine (suppression des points noirs, élimination d'obstacles situés au bord des routes ou aménagement de dispositifs de protection par exemple)
b) Accroître l'espace routier séparé/sûr destiné aux piétons et aux cyclistes dans les zones urbaines et périurbaines (s'il y a l'espace nécessaire)	18) Longueur des trottoirs et des pistes cyclables existants, exprimée en kilomètres pour 100 000 habitants ou pour 10 000 km de route (sur les routes et dans les agglomérations) Programme de construction de trottoirs et de pistes cyclables

Objectif 4 : Assurer une meilleure sécurité des véhicules et encourager une publicité responsable de la part des constructeurs

a) Rendre le contrôle périodique des véhicules routiers obligatoire et faire respecter les règles à ce sujet (en commençant par les zones urbaines)	19) Existence de textes législatifs ou réglementaires sur l'inspection des véhicules, la fréquence de l'inspection (annuelle), le nombre d'installations d'inspection des véhicules et d'organisations responsables des inspections
b) Veiller à ce que les normes de sécurité des nouveaux véhicules soient conformes aux normes internationales	20) Dispositions législatives et réglementaires spécifiant les normes de sécurité des véhicules et leur application

Objectif 5 : Améliorer, aux niveaux national et régional, les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles pertinentes

a) Ratification et mise en œuvre des instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou adhésion à ces derniers	21) Informations sur l'adhésion aux instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou sur leur ratification ^a
--	--

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
b) Mettre en place une base de données nationale (informatisée), ainsi qu'un dispositif de signalement mobile si possible, permettant de fournir des informations sur les accidents	<p>22) Informations concernant la base de données intégrée sur la sécurité routière mise en place et sur les organisations responsables</p> <p>23) Existence de définitions des notions de « nombre de morts sur les routes » et de « traumatismes graves » utilisées à des fins de collecte de données et indications précisant si ces définitions sont basées sur les celles retenues au niveau international</p>
c) Viser à assurer la sécurité routière au stade de planification du réseau routier	24) Informations concernant la prise en compte de la sécurité routière au stade de planification du réseau routier
d) Adoption de lois et réglementations relatives au port obligatoire du casque et de la ceinture de sécurité, à la conduite en état d'ivresse, à l'utilisation du téléphone portable et aux limitations de vitesse	<p>25) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs au port du casque et sur leur respect (comprenant des pourcentages)^a</p> <p>26) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des téléphones portables, ainsi que sur le respect de ces textes (comprenant des pourcentages)^a</p> <p>27) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'alcool au volant et aux limitations de vitesse, ainsi que sur le respect de ces textes^a</p>
e) Permettre l'action pénale sur la base d'un contrôle positif de l'alcoolémie (alcootest et/ou tests comportementaux)	28) Informations sur les règles en vigueur et les types de test utilisés pour le contrôle de l'alcoolémie, ainsi que sur les seuils d'alcoolémie fixés et autorisant des poursuites pénales ^a
f) Généraliser l'allumage permanent des feux avant pour les motocyclistes	29) Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'allumage des feux avant des motocycles en mouvement

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
g) Accroître la réactivité des services d'urgence après un accident et améliorer les capacités des systèmes de santé et autres pour leur permettre de fournir des soins d'urgence appropriés et des services de réadaptation rapides pour les victimes d'accident	30) Informations sur la mise en place d'un numéro national unique pouvant être utilisé en cas d'urgence, notamment en cas d'accident de la route ^a 31) Informations sur les services de réadaptation
h) Appliquer les nouvelles technologies à la gestion de la circulation et aux systèmes de transport intelligents, y compris les systèmes de navigation, pour limiter les risques de collisions et maximiser l'efficacité des interventions	32) Informations sur l'utilisation de systèmes de transport intelligents aux fins de l'amélioration de la sécurité routière

Objectif 6 : Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats

a) Encourager et reconnaître les initiatives parrainées par le secteur privé	33) Nombre de grands partenariats dans le domaine de la sécurité routière, financement (secteur privé et initiatives public-privé)
b) Établir de nouveaux partenariats avec les organisations non gouvernementales et renforcer ceux qui existent	34) Nombre de grands partenariats avec des organisations non gouvernementales, portée et financement

Objectif 7 : Faire du Réseau routier asiatique un modèle sur le plan de la sécurité routière

a) Réduire le nombre total de décès et d'accidents sur le Réseau routier asiatique	35) Nombre total de décès et d'accidents sur le Réseau routier asiatique dans chaque pays, par an ^a
b) Réduire le nombre de décès sur l'ensemble des tronçons du Réseau routier asiatique à moins de 100 morts par milliard de véhicules-kilomètre	36) Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètre pour chaque tronçon du Réseau routier asiatique, par an ^a
c) Consacrer davantage de ressources aux mesures liées à la sécurité routière sur le Réseau routier asiatique	37) Montant des ressources procurées par les gouvernements et les donateurs pour les travaux d'amélioration de la sécurité routière sur les tronçons du Réseau routier asiatique

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
d) Procéder à des aménagements sur des tronçons du Réseau routier asiatique pour atténuer la gravité des dommages en cas d'accident ; faire la démonstration des meilleures pratiques	38) Informations sur un programme d'évaluation et de notation de la sécurité routière pour le Réseau routier asiatique
Objectif 8 : Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace en matière de sécurité routière	
a) Exécuter des campagnes de sensibilisation et des programmes de formation ciblés	39) Informations sur le nombre de campagnes de sensibilisation et de programmes de formation sur la sécurité routière organisés dans les pays
b) Adoption de politiques visant à réduire le nombre d'accidents liés à une activité professionnelle	40) Informations sur les politiques visant à réglementer et améliorer les conditions de travail des conducteurs professionnels

^a Données partiellement ou intégralement disponibles dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015* (Genève, Organisation mondiale de la Santé, 2015), la base de données sur le Réseau routier asiatique ou les documents des Nations Unies.

Annexe III

Modèle d'instrument d'acceptation d'un amendement

(doit être signé par le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères)

CONSIDÉRANT que l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique a été adopté à Bangkok le 18 novembre 2003 et qu'il a **[fait l'objet de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation, de la signature définitive ou de l'adhésion]** de [État] le **[date de dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, etc.]**,

CONSIDÉRANT que le Groupe de travail sur les autoroutes asiatiques, à sa septième réunion, tenue à Bangkok du 13 au 15 décembre 2017, a adopté, conformément à l'article 8 de l'Accord, les amendements ci-dessous :

Article 10, titre : *après annexe II ajouter II bis*

Article 10, paragraphe 1 : *après annexe II ajouter II bis*

Article 17 : *après annexes I, II ajouter II bis*

CONSIDÉRANT que, par la notification dépositaire C.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a du 26 janvier 2018, le Secrétaire général a communiqué à toutes les parties ces amendements, qui résultent de l'ajout d'une nouvelle annexe II bis intitulée « Normes de conception du Réseau routier asiatique en matière de sécurité routière »,

NOUS, **[nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du Ministre des affaires étrangères]** déclarons que le Gouvernement de [État], après avoir examiné lesdits amendements, les accepte et entend sincèrement les exécuter et en mettre en œuvre les dispositions.

EN FOI DE QUOI j'ai signé le présent instrument d'acceptation à **[lieu]** le **[date]**.

[Signé :]
