



Conseil économique et social

Distr. générale
13 septembre 2022

Français
Original : anglais

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

Septième session

Bangkok et en ligne, 23-25 novembre 2022

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

Les grands enjeux du transport

Transports et mobilité sûrs et inclusifs

Note du secrétariat

Résumé

On trouvera dans le présent document des informations sur la situation relative à la sécurité et à l'inclusivité des transports, notamment en lien avec les questions d'inclusion sociale, de réduction de la pauvreté et d'inégalités, et sur les progrès réalisés dans le secteur des transports dans la région Asie-Pacifique. Il comprend le Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) qui fait écho au Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) lancé en octobre 2021.

Le présent document fait le point des politiques et mesures à même d'appuyer une planification et une conception de services, d'infrastructures et de systèmes de transport qui ne fassent pas de laissés-pour-compte, de favoriser la diversité de la main-d'œuvre et une transition juste vers des transports durables et de contribuer à réduire la pauvreté et les inégalités dans la région. La question essentielle de savoir comment rendre le transport et la mobilité accessibles à toute personne indépendamment de son âge, de son genre, de sa santé, de ses revenus ou de sa situation géographique à l'heure où le secteur évolue de plus en plus vers le numérique, l'automatisation et la décarbonisation, est examinée.

Le Comité des transports est invité à approuver le Plan d'action régional annexé au présent document. L'approbation d'un plan d'action régional pour la deuxième Décennie est l'un des indicateurs de succès du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) dans le domaine thématique de la sécurité routière. Le Comité souhaitera peut-être donner des orientations sur les efforts supplémentaires à déployer aux niveaux régional, sous-régional et national pour réduire sensiblement le nombre de tués sur les routes et pour renforcer l'inclusion sociale dans le secteur des transports dans la région.

* ESCAP/CTR/2022/L.1.

I. Introduction

1. La sécurité et l'inclusion dans le domaine des transports constituent les piliers d'un transport durable et équitable en Asie et dans le Pacifique. Pour que le développement durable prenne véritablement sens, il doit être associé à des transports sûrs et inclusifs.

2. Les transports et la mobilité jouent un rôle important dans l'intégration économique et sociale car ils facilitent un large éventail d'interactions sociales et économiques. En rendant les infrastructures et les services de transport plus sûrs et inclusifs, on crée des conditions économiques et sociales favorables en améliorant l'accessibilité de sorte que tous les groupes sociaux peuvent accéder aux activités nécessaires et souhaitées, telles que les possibilités d'emploi, l'éducation, les soins de santé, les achats et les loisirs.

3. Un examen des politiques inclusives figurant dans les plans de transport des pays de la région a montré que seuls 20 pays ont mis en place des stratégies visant à améliorer l'inclusivité des transports, malgré les bénéfices apportés par l'amélioration des aspects sociaux des transports.

4. Les usagers des ménages à faible revenu, les femmes et les enfants, les personnes handicapées, les personnes âgées et les personnes vivant dans les zones rurales peuvent trouver les systèmes de transport actuels peu sûrs, limités et inconfortables. Se déplacer d'un endroit à l'autre peut comporter de nombreux risques, allant de petits désagréments à des crimes violents. Faute d'accès aux modes de transport privés, ces groupes d'utilisateurs ont plus souvent recours à la marche, au vélo et aux transports publics.

5. Les contraintes dans les déplacements aggravent les désavantages économiques et sociaux car le manque de solutions de transport est un frein supplémentaire à l'accès des groupes à faible revenu aux emplois, aux établissements d'enseignement, aux établissements de soins et aux réseaux sociaux, créant ainsi un engrenage de la pauvreté. Ces utilisateurs voyagent dans de moins bonnes conditions, effectuent moins de trajets sur des distances plus courtes, mais passent davantage de temps dans ces déplacements. De même, les personnes âgées se déplacent moins souvent et sur de plus courtes distances à mesure que leur capacité de conduite s'amenuise et que les possibilités de déplacement diminuent. En raison de leur mobilité réduite, les personnes âgées sont plus vulnérables à l'isolement social et à la solitude. La demande de transport est également plus faible chez les personnes handicapées qui font aussi moins de déplacements en moyenne.

6. Des différences entre les sexes existent également dans les transports. Les femmes et les hommes ont des habitudes et des comportements de déplacement différents, les femmes ayant tendance à parcourir des distances plus courtes, à se déplacer davantage en dehors des heures de pointe et à choisir des modes de transport plus flexibles. Les préoccupations des femmes concernant leur sécurité peuvent également les rendre plus méfiantes lorsqu'elles empruntent les transports publics ou marchent, et ainsi influencer sur le choix du mode de transport.

7. Parallèlement à l'urbanisation rapide, les populations rurales ont diminué dans toute la région Asie-Pacifique. Les réseaux de transport ruraux construits pour desservir un plus grand nombre d'utilisateurs ont donc du mal à survivre. Toutefois, l'insuffisance de l'offre de transports dans les zones rurales crée des problèmes structurels pour les populations marginalisées qui sont souvent des personnes à faible revenu, des personnes âgées, des étudiants et des personnes handicapées.

8. L'amélioration de l'accessibilité des systèmes de transport existants profitera donc à tous les groupes d'utilisateurs, quels que soient leurs revenus, leur âge, leur sexe, leur état de santé et leur situation géographique. Un système de transport inclusif et accessible à tous les groupes d'utilisateurs assure l'égalité d'accès aux ressources et aux débouchés pour tous les membres de la société, quelle que soit leur situation.

9. On trouvera dans le présent document des informations sur un certain nombre d'aspects régionaux relatifs à la sécurité et à l'inclusivité des transports dans la région Asie-Pacifique, les lacunes constatées dans les politiques existantes et les domaines potentiels de coopération régionale pour améliorer la sécurité routière et soutenir la réduction de la pauvreté, l'inclusion sociale et l'égalité des sexes afin d'atteindre les objectifs de développement durable. On y trouvera également des informations actualisées sur les activités récentes ou en cours du secrétariat dans le domaine de la sécurité routière et des transports bénéficiant à tous, telles que prévues dans le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).

II. Sécurité des transports

10. La sécurité routière reste l'un des principaux défis du développement du transport durable. Globalement, ces dix dernières années, le nombre de décès et de blessures graves dus aux accidents de la route n'a pas diminué malgré les objectifs fixés dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)¹. Le nombre d'accidents de la route mortels est inacceptable, avec un bilan qui dépasse 1,28 million de morts dans le monde en 2019². En outre, on estime que 97 % des décès liés aux transports se produisent sur les routes. Les accidents de la route sont la septième cause de mortalité dans les pays à faible revenu et la dixième dans les pays à revenu intermédiaire³.

11. La situation de la sécurité routière varie considérablement d'une région du monde à une autre. Au cours de la première Décennie d'action, dans la région Asie-Pacifique, la sécurité routière s'est légèrement améliorée entre 2010 et 2019. Une étude menée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a montré que de 777 000 décès en 2010 on est passé à 714 346 décès en 2019, soit une baisse de 8 %⁴.

A. Sécurité routière dans la région

12. Une étude récente menée dans la région Asie-Pacifique a montré que le nombre de tués sur les routes avait baissé de 12,13 % entre 2016 et 2019. Cette amélioration se traduit également par la diminution de la part de la région dans

¹ Organisation mondiale de la Santé (OMS), « Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ». Disponible à l'adresse suivante : www.who.int/groups/united-nations-road-safety-collaboration/decade-of-action-for-road-safety-2011-2020.

² OMS, base de données de l'Observatoire mondial de la Santé, mortalité sur les routes. Disponible à l'adresse suivante : www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality (page consultée le 19 août 2022).

³ OMS, « Les 10 principales causes de mortalité », 9 décembre 2020.

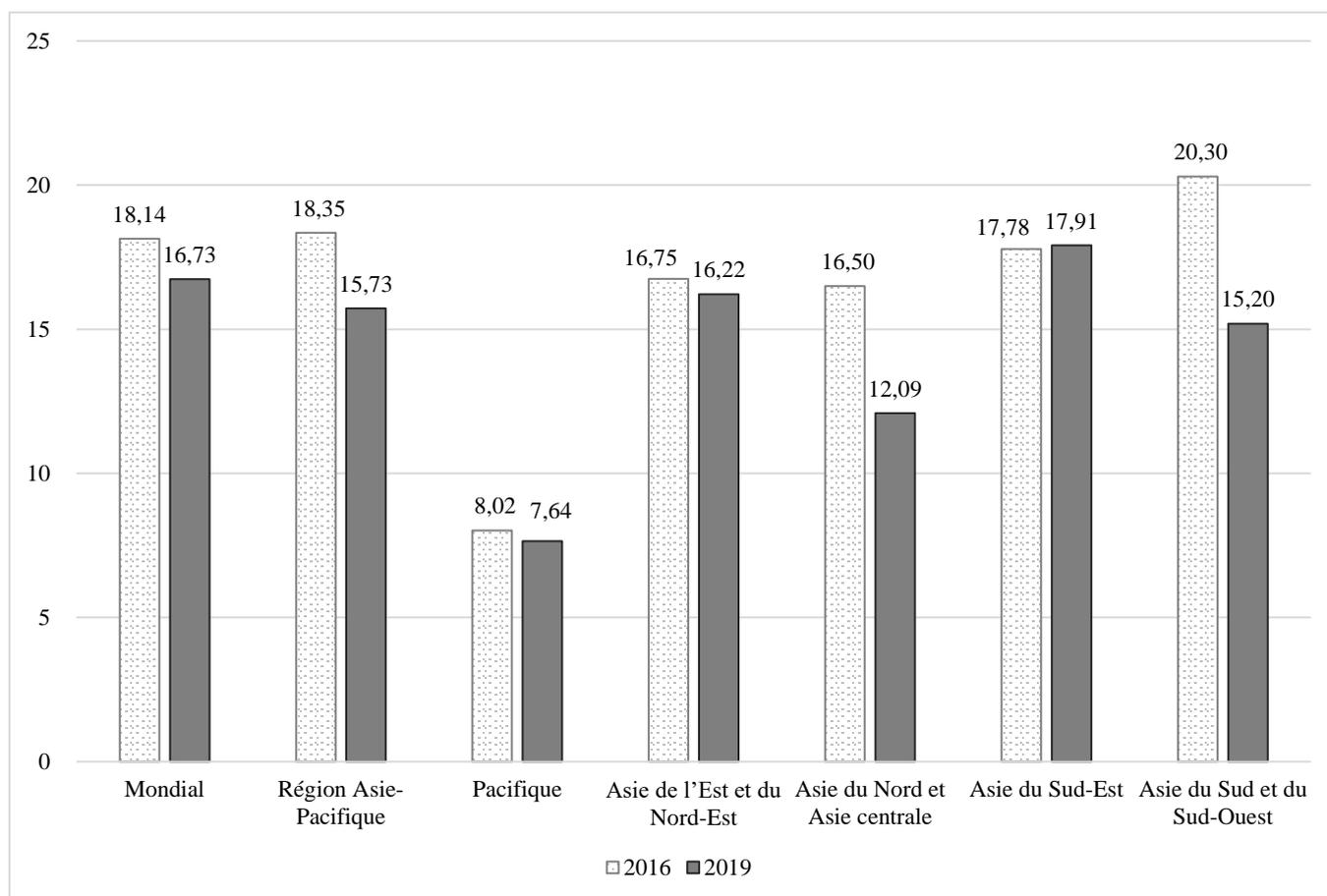
⁴ Les données relatives aux décès sur la route en 2010 sont disponibles auprès de l'OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 : soutenir une décennie d'action* (Genève, 2013) ; les données de 2019 proviennent aussi de l'OMS, « Base de données de l'Observatoire mondial de la santé, mortalité sur les routes », disponible à l'adresse suivante : www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality (page consultée le 19 août 2022).

la mortalité routière mondiale : de 62,8 % en 2016 elle est passée à 58,5 % en 2019.

13. Alors que le taux de décès imputables aux accidents de la route dans la région en 2016 (18,35 décès pour 100 000 habitants) était supérieur à la moyenne mondiale de 18,14, ce taux n'était plus que de 15,73 en 2019, passant en-dessous de la moyenne mondiale de 16,73.

14. Les taux de mortalité routière mondiaux, régionaux et sous-régionaux sont présentés dans la figure I.

Figure I
Nombre de décès sur les routes pour 100 000 habitants



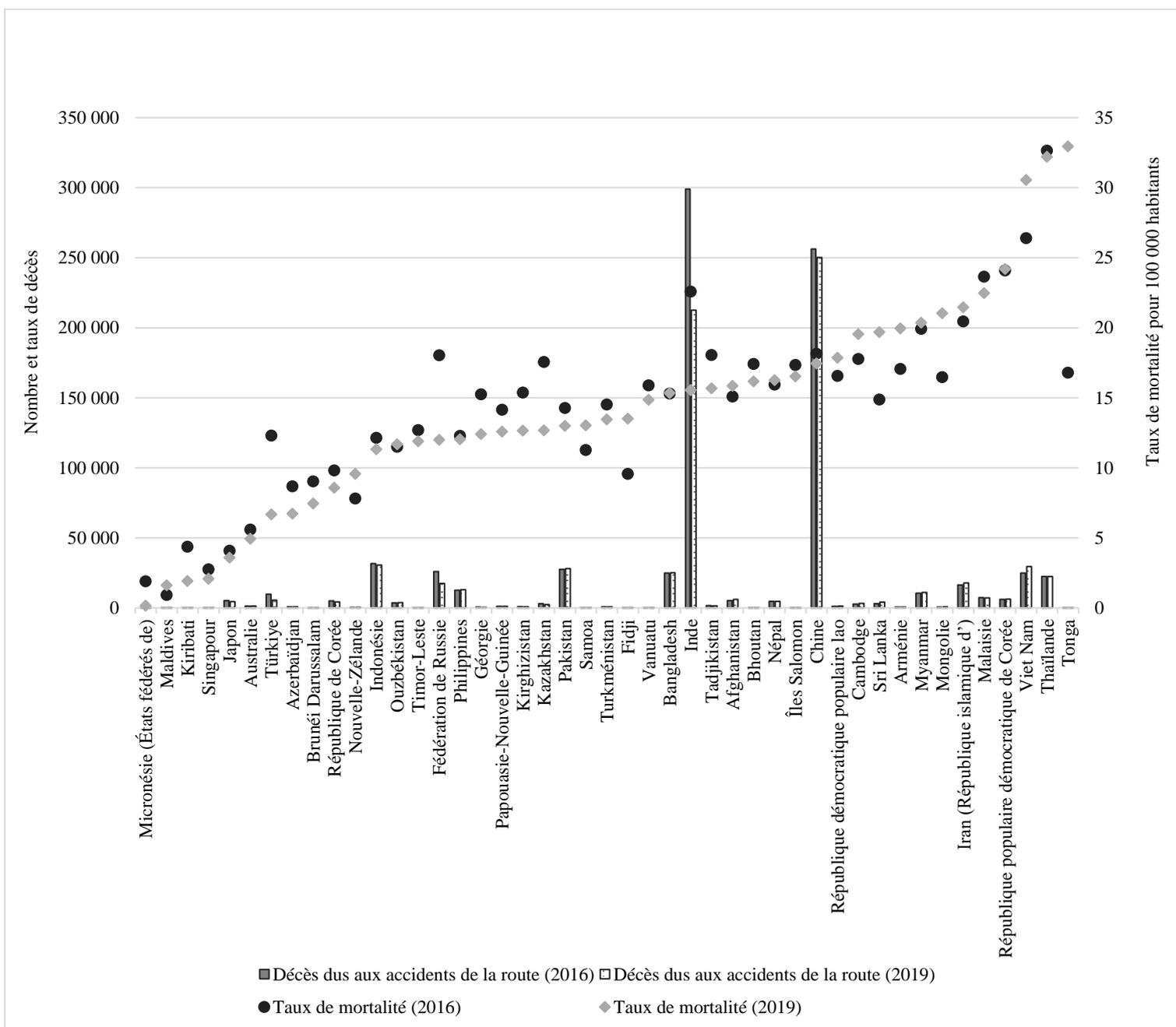
Sources : les calculs effectués par la CESAP concernant les données sur la mortalité routière en 2016 sont basés sur le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) (Genève, 2018) ; les données de 2019 proviennent de la base de données de l'Observatoire mondial de la santé de l'OMS, mortalité sur les routes, disponible à l'adresse suivante : www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality (page consultée le 19 août 2022).

15. La figure II montre le nombre de décès dus aux accidents de la route estimé par l'Organisation mondiale de la Santé, comparé au taux de mortalité pour 100 000 habitants dans la région⁵.

⁵ Les données relatives aux décès dus aux accidents de la route pour 2016 proviennent du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* de l'OMS (Genève, 2018) ; les données de 2019 proviennent de la base de données de l'Observatoire mondial de la santé de l'OMS, mortalité sur les routes, disponible à l'adresse suivante : www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality (page consultée le 19 août 2022).

16. La figure III montre l'évolution du nombre de décès sur les routes entre 2016 et 2019 dans les pays de la région, et la figure IV le pourcentage de décès d'utilisateurs vulnérables de la route dans la région en 2016.

Figure II
Nombre de décès dus aux accidents de la route comparé au taux de mortalité

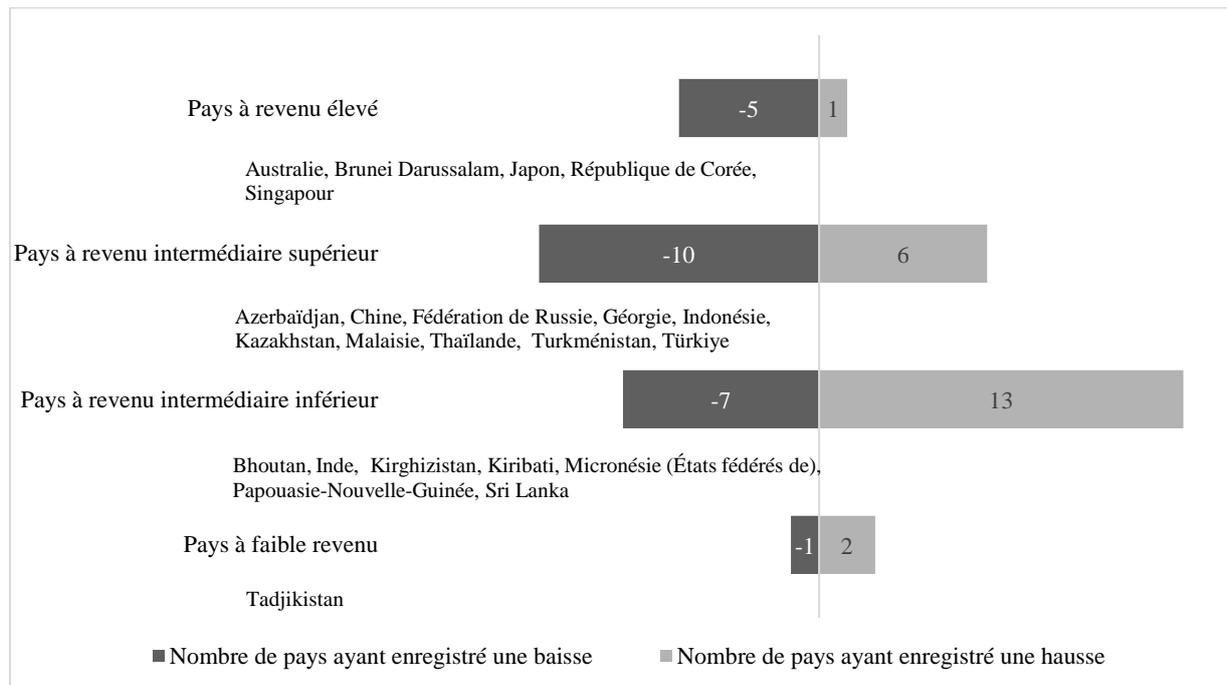


Source : calculs de la CESAP (voir figure I).

17. En 2019, la majorité des décès dus aux accidents de la route se sont produits dans les pays à revenu intermédiaire (96,6 %). Entre 2016 et 2019, 10 des 16 pays à revenu intermédiaire supérieur ont réussi à réduire le nombre de tués sur les routes, mais seuls 7 des 20 pays à revenu intermédiaire inférieur et 1 des 3 pays à faible revenu de la région y sont parvenus⁶.

⁶ Ibid.

Figure III
Pays ayant enregistré une réduction ou une augmentation du nombre de décès dus aux accidents de la route entre 2016 et 2019 (par groupe de revenus)

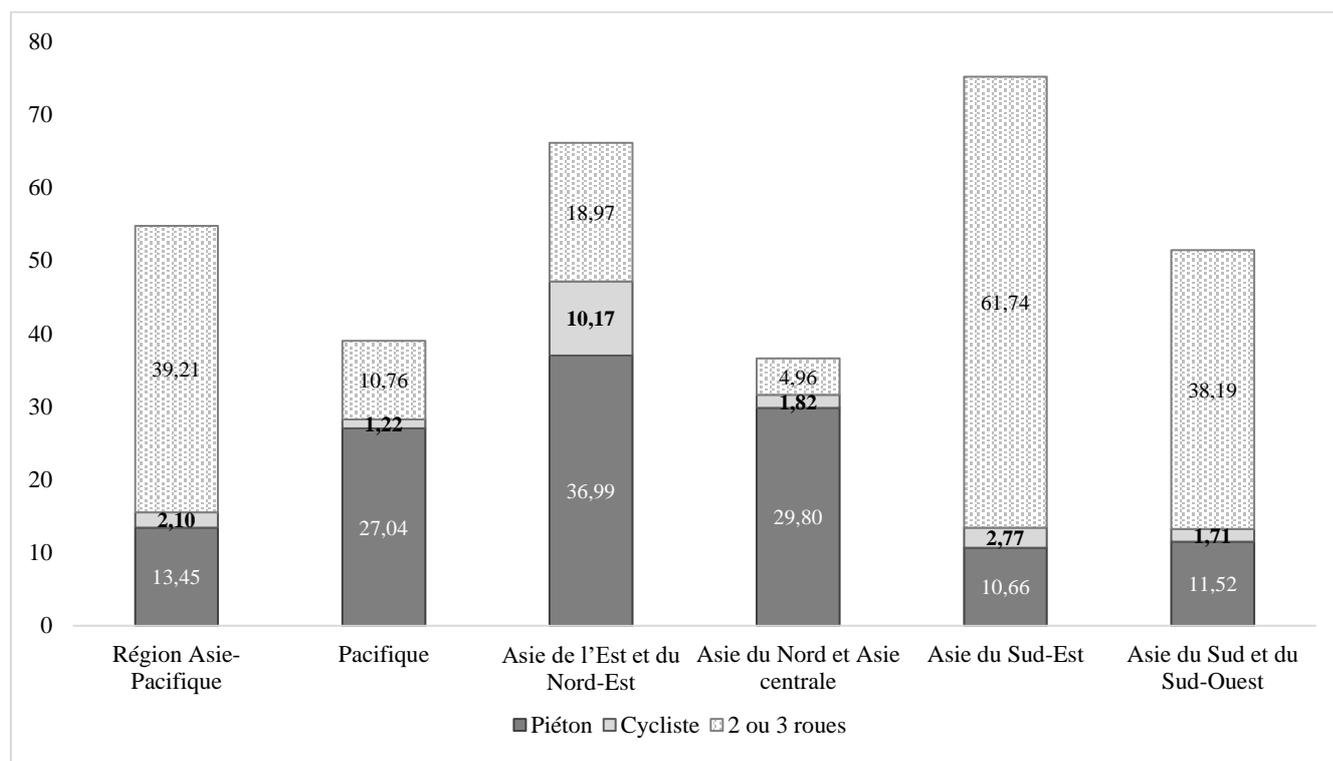


Source : calculs de la CESAP (voir figure I).

Note : seuls les pays qui ont enregistré une réduction du nombre de décès dus aux accidents de la route sont indiqués.

18. Si de légères améliorations ont été constatées dans la région Asie-Pacifique entre 2016 et 2019, l'objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de tués et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030 reste ambitieux et nécessite des interventions aux niveaux national, régional et mondial.

Figure IV
Décès d'usagers vulnérables de la route dans la région en 2016
 (En pourcentage)



Source : calculs de la CESAP basés sur des données de 2016 provenant du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* de l'OMS (Genève, 2018).

B. Initiatives mondiales et régionales

19. Dans sa résolution 74/299 du 31 août 2020 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de blessés sur les routes pendant la période visée. Dans cette résolution, l'Assemblée a prié l'OMS et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies de mettre au point un plan d'action pour la deuxième Décennie, qui servirait de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci. Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a rejoint le groupe spécial mondial dirigé par l'OMS pour élaborer un plan d'action mondial. Le Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) a été arrêté et lancé par la communauté mondiale le 28 octobre 2021.

20. Si les questions relatives à la sécurité routière dans le monde sont abordées de manière générale dans le Plan mondial, il convient d'accorder une plus grande attention aux questions locales dans le Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030). Ces questions comprennent, par exemple, la sécurité des véhicules motorisés à deux et à trois roues et les conditions climatiques de la région. Compte tenu de cette nécessité, lors de la quatrième Conférence ministérielle sur les transports qui s'est tenue à Bangkok et en ligne en décembre 2021, le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) a été adopté. Le Programme d'action régional fait de la sécurité routière l'une des grandes priorités de la région. Il prévoit l'élaboration et l'approbation d'un plan

d'action régional pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), faisant écho au Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030), comme l'une de ses activités et l'un de ses indicateurs de succès.

21. En conséquence, le secrétariat, en consultation avec les membres et les membres associés de la CESAP, a établi le projet de plan régional lors d'un atelier de renforcement des capacités sur l'élaboration d'un plan d'action régional pour la deuxième Décennie d'action en mars 2022, au cours duquel il a reçu et pris en compte des observations. Le projet révisé a été présenté lors de la Réunion régionale relative au Plan régional pour la Décennie d'action pour la sécurité routière, tenue à Bangkok et en ligne les 9 et 10 août 2022⁷, lors de laquelle il a été convenu que le Plan d'action régional serait présenté au Comité des transports à sa septième session afin qu'il l'approuve.

III. Transports et mobilité inclusifs

A. Contexte actuel et défis en Asie et dans le Pacifique

22. Environ 1,3 milliard de personnes en Asie et dans le Pacifique vivent avec moins de 3,20 dollars par jour – soit le seuil de pauvreté des pays à revenu intermédiaire inférieur⁸ – et ont donc peu de choix en ce qui concerne les transports. La marche, le vélo et les deux-roues sont les modes de transport les plus courants des usagers à faibles revenus. Ces usagers effectuent moins de déplacements que les autres groupes de revenus, mais passent plus de temps dans les transports en raison d'un choix réduit de déplacements disponibles, ce qui peut limiter leurs possibilités d'emploi^{9,10}. Le transport a donc été reconnu comme l'un des principaux obstacles à l'emploi pour les personnes qui ont de faibles revenus, aussi bien dans les zones rurales que dans les zones urbaines.

23. En outre, l'arbitrage entre les dépenses de logement, l'espace de vie et les frais de transport est une préoccupation qui touche davantage les groupes à faibles revenus que les autres. À mesure que les villes s'étendent, ces groupes sont contraints de s'éloigner du centre-ville, où se trouvent les possibilités d'emploi, les services et les équipements de base, pour chercher un logement à loyer modéré. En l'absence de services de transport bien connectés, leurs coûts et leur temps de transport augmentent souvent.

24. Les zones rurales abritent environ la moitié de la population de la région, mais 25 % de la population rurale n'a pas accès à des routes praticables en toutes saisons¹¹. Par ailleurs, l'existence de routes praticables en toutes saisons ne garantit pas l'accessibilité, qui dépend de la disponibilité des modes de transport et de leur qualité et de leur fréquence.

⁷ Après la Réunion, le projet de document a été affiné et des améliorations rédactionnelles ont été apportées.

⁸ Yusuke Tateno et Zakaria Zoundi, « Estimating the short-term impact of the COVID-19 pandemic on poverty in Asia-Pacific LDCs » (Bangkok, CESAP, 2021).

⁹ Chris Zegras, Sumeeta Srinivasan et Pierce Hall, « Household income, travel behavior, location, and accessibility: sketches from two different developing contexts », *Transport Research Record Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2038, n° 1 (décembre 2007), p. 128-138.

¹⁰ Sumeeta Srinivasan, ChengHe Guan et Chris P. Nielsen, « Built environment, income and travel behavior: change in the city of Chengdu, China 2005-2016 », *International Journal of Sustainable Transport*, vol. 14, n° 10 (juillet 2019), p. 749-760.

¹¹ Banque mondiale, Indice de l'accessibilité rurale. Disponible à l'adresse suivante : <https://rai.azavea.com> (page consultée le 19 août 2022).

25. La disponibilité des transports publics a des répercussions importantes sur la santé et la sécurité des habitants des zones rurales, notamment des personnes âgées. Dans les zones rurales, le niveau d'accès détermine souvent la capacité d'un individu à participer aux activités économiques et sociales locales et régionales. Grâce à une bonne connexion des services de transport, un individu peut participer à une activité ou à un ensemble d'activités précis. D'autre part, un accès insuffisant aux transports crée des problèmes structurels pour les populations pauvres et marginalisées.

26. Souvent, les infrastructures, services et systèmes de transport existants ne sont pas conçus pour tous les groupes sociaux. Pour parvenir à l'accessibilité universelle et permettre l'accès sans entraves aux transports, il faudrait que les infrastructures, les services et les systèmes de transport commencent à prendre en compte les différents besoins et préférences en matière de déplacement. Parmi les obstacles courants à l'accès aux transports figurent le coût élevé des déplacements, l'emplacement inadéquat des sièges prioritaires dans les transports publics, des services de transport public inadaptés aux zones rurales et l'absence de voies piétonnes sûres, de pistes cyclables et d'installations d'accessibilité (comme les rampes d'accès pour les fauteuils roulants dans les bus à plancher haut ou les aires de stationnement pour les personnes handicapées).

27. S'agissant de la main-d'œuvre du secteur des transports, l'inclusivité peut également avoir des avantages sur le plan économique et jouer en faveur de la réduction de la pauvreté. Dans de nombreuses villes de la région, le transport urbain est une source importante d'emplois. Or, l'accès aux emplois dans le secteur des transports est très inégal entre les sexes. Ce secteur est dominé par les hommes et les disparités fondées sur le genre sont présentes à tous les niveaux d'emploi. En 2021, les femmes représentaient moins de 20 % de la main-d'œuvre du secteur des transports à l'échelon mondial et, en Asie et dans le Pacifique, elles représentaient moins de 15 %¹². Les attitudes sexistes et les environnements et conditions de travail discriminatoires sont autant d'obstacles au recrutement et au maintien des femmes dans le secteur des transports. Toutefois, une plus grande diversité de la main-d'œuvre est essentielle pour le bien-être, la productivité, les entreprises et la croissance économique pour toutes et tous.

28. La hausse de l'emploi féminin produira des gains économiques plus importants qu'une augmentation équivalente de l'emploi masculin. En effet, la diversité de genre est bénéfique en soi car elle permet l'apport de nouvelles compétences et des différences de préférence pour le risque et de réponse aux incitations. Attirer et retenir davantage de femmes dans la main-d'œuvre du secteur des transports permettra de mieux planifier et concevoir des systèmes et des services de transport qui répondent aux besoins des utilisatrices. Pour parvenir au transport inclusif, il faut avoir une diversité de perspectives et, en accroissant la représentation et la visibilité des femmes à tous les stades de l'élaboration stratégique, de la planification, de la mise en œuvre et de l'utilisation des projets de transport, on peut faire en sorte que les transports soient plus adaptés aux besoins de tous les utilisateurs et même rendre le développement du transport plus durable. Par conséquent, l'égalité femmes-hommes dans la main-d'œuvre du secteur des transports est non seulement une valeur intrinsèque et un droit en soi, mais elle contribue aussi à

¹² Organisation internationale du Travail (OIT), « Emploi par sexe et activité économique : estimations modélisées de l'OIT, nov. 2021 (milliers) – annuel », ILOSTAT. Disponible à l'adresse suivante : www.ilo.org/shinyapps/bulkexplorer38/?lang=en&segment=indicator&id=EAP_2WAP_SEX_AGE_RT_A (page consultée le 19 août 2022).

la croissance économique, à la réduction de la pauvreté et au développement durable, ainsi qu'à la lutte contre les pénuries de main-d'œuvre dans le secteur.

B. Priorités stratégiques pour la région Asie-Pacifique

29. Les politiques, normes et initiatives existantes en matière de transport inclusif dans les pays de la région ont créé un cadre directeur pour la prise en compte des conséquences sociales des transports dans la conception et la construction des infrastructures de transport. Certains pays ont inclus des évaluations de l'impact social de leurs projets de transport, tandis que d'autres s'engagent à promouvoir un développement inclusif et durable tout en favorisant l'innovation.

30. D'autres pays ont défini des objectifs et des cibles précis pour parvenir à un transport inclusif et à l'accessibilité par des choix de modes de transport non motorisés, ainsi que par des aménagements axés sur le transport en commun, la priorité donnée aux piétons, l'intégration des questions de genre dans les installations de transport et la mise en place de voies piétonnes, de trottoirs et de pistes cyclables sûrs. Les systèmes de transport inclusifs et axés sur les personnes, où la santé publique et le bien-être seront prioritaires, ont également été mentionnés dans les plans et stratégies de transport nationaux.

31. Les idées et recommandations de mesures visant à soutenir le transport inclusif devront relever les défis qui se posent tant aux utilisateurs des transports qu'aux travailleurs. Parmi les différents concepts de planification et d'aménagement du milieu urbain visant à répondre aux besoins du plus grand nombre possible, la conception universelle est devenue la plus populaire. L'application de la conception universelle dès les premières étapes de la planification des transports peut contribuer à éliminer les obstacles aux déplacements et à maximiser la participation des personnes à la société. Les sept principes¹³ de la conception universelle sont les suivants :

- a) Utilisation équitable ;
- b) Flexibilité dans l'utilisation ;
- c) Utilisation simple et intuitive ;
- d) Information perceptible ;
- e) Tolérance pour l'erreur ;
- f) Effort physique minimal ;
- g) Dimensions et espace libre pour l'approche.

32. Les mesures communes qui ont été mises en œuvre dans les villes de la région afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports pour les femmes comprennent la mise en place de pistes cyclables et de services de transport public réservés aux femmes afin de réduire le harcèlement, ainsi que divers dispositifs de sécurité, tels qu'un bon éclairage, une surveillance, des zones séparées et un personnel formé pour aider les femmes qui font la navette.

¹³ Center for Universal Design, North Carolina State University, « The principles of universal design », 1^{er} avril 1997. Disponible à l'adresse suivante : https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciplestext.htm (page consultée le 18 août 2022).

33. Assurer la stabilité de l'emploi et des conditions de rémunération et de travail décentes aux travailleurs du secteur des transports est primordial. Ceux-ci devront aussi posséder les connaissances, les compétences et l'expérience nécessaires pour concevoir et mettre en place les services de transport de l'avenir, à mesure que le secteur s'automatisera, se numérisera et se décarbonisera. Les entreprises des secteurs de l'automobile et de l'énergie sont un autre domaine de préoccupation stratégique, car elles seront directement touchées financièrement par la transition vers la mobilité électrique et par les changements structurels et technologiques, ce qui aura des répercussions sur les travailleurs de ces entreprises.

34. Des données relatives aux transports ventilées en fonction de l'âge, des revenus, du sexe et du handicap deviendront de plus en plus indispensables pour l'élaboration de politiques de transport inclusives. Ces caractéristiques socioéconomiques devraient toujours être prises en compte dans la collecte et l'analyse des données sur les transports, ceci afin de mieux comprendre la demande, les habitudes et les préférences de tous les groupes d'utilisateurs en matière de déplacements. Compte tenu de la rareté des données relatives au transport, il est difficile de comprendre les différences de comportements en matière de déplacement et, pour les décideurs, d'élaborer des plans de transport répondant à des besoins différents. Le fait de disposer d'un ensemble normalisé de variables socioéconomiques dans les enquêtes sur les déplacements des ménages dans différents pays facilitera grandement l'analyse transnationale et permettra de mieux comprendre les politiques. Les données pertinentes sur les travailleurs du secteur des transports devraient également être ventilées par sexe afin d'élaborer des politiques de l'emploi davantage à même de combler l'écart entre les genres dans la main-d'œuvre du secteur des transports.

35. Le secrétariat a élaboré des projets et des initiatives relatifs au transport inclusif pour favoriser son développement en Asie et dans le Pacifique. Parmi les supports de connaissances récents, on peut citer le rapport d'étude « Enhancing sustainability and inclusiveness of urban passenger transport in Asian cities »¹⁴ et la publication *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2021: Towards Sustainable, Inclusive and Resilient Urban Passenger Transport in Asian Cities*¹⁵. Des travaux empiriques et théoriques supplémentaires visant à relier la question de l'exclusion sociale dans les transports à d'autres aspects du transport durable devront être approfondis. La mise en œuvre d'un projet visant à renforcer l'inclusion sociale et les innovations dans les systèmes de transport urbain dans les villes de la région Asie-Pacifique progresse. Ce projet vise à renforcer la capacité des décideurs à planifier des systèmes de transport urbain plus accessibles, sûrs, socialement inclusifs et novateurs et à répondre spécifiquement aux besoins de transport des différents groupes d'utilisateurs.

36. Enfin, une réunion régionale sur une transition juste vers une mobilité à faible émission de carbone en Asie et dans le Pacifique s'est tenue en août 2022 afin d'aborder les défis actuels dans la région et de recenser les mesures qui permettront de réaliser une transition juste et inclusive vers des transports sobres en carbone. La réunion a servi de lieu d'échange pour la coopération multipartite et la mise en commun des meilleures pratiques et des connaissances entre les membres et les membres associés de la CESAP, ainsi qu'avec d'autres acteurs concernés des villes et des secteurs du transport et de

¹⁴ Dorina Pojani, document présenté lors d'un atelier régional sur le transport urbain de passagers durable, inclusif et résilient : préparation à la mobilité après la pandémie en Asie, tenu à Bangkok, en octobre 2021.

¹⁵ Publication des Nations Unies, 2021.

l'énergie. Il est clair qu'une collaboration et une coordination accrues entre les pays et au sein de ceux-ci sont nécessaires pour faire progresser les objectifs de transport durable et inclusif.

IV. Questions sur lesquelles le Comité est appelé à se prononcer

37. Le Comité souhaitera peut-être approuver le Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) qui est annexé au présent document. L'approbation d'un plan d'action régional pour la deuxième Décennie est l'un des indicateurs de succès du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026) dans le domaine thématique de la sécurité routière.

38. Le Comité est invité à examiner les activités décrites dans le présent document et à donner des orientations au secrétariat sur les activités qui seront menées à l'appui du développement du transport sûr et inclusif. Les représentant(e)s sont également invité(e)s à informer le Comité des progrès accomplis et des activités menées aux niveaux national et régional qui contribuent à assurer des transports sûrs et durables dans la région Asie-Pacifique.

Annexe

Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030)

I. Historique

1. Le Plan d'action régional pour l'Asie et le Pacifique pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) vise à orienter et à appuyer les efforts déployés pour réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route entre 2021 et 2030 et pour atteindre les cibles des objectifs de développement durable liées à la sécurité routière, notamment la cible 3.6, d'ici à 2030. Le Plan d'action régional a pour objectif d'inciter les gouvernements de la région Asie-Pacifique à tous les niveaux et les parties prenantes qui peuvent avoir une influence sur la sécurité routière (comme les organisations non gouvernementales, les universités, le secteur privé, les donateurs, la communauté au sens large et les médias) dans l'élaboration de plans d'action et d'objectifs nationaux et locaux pour cette deuxième Décennie primordiale.

2. Les recommandations formulées dans chaque domaine doivent être lues conjointement à la recommandation correspondante du Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030)¹.

II. Vision et objectif pour la région Asie-Pacifique

3. **Vision :** faire en sorte que la région Asie-Pacifique se libère progressivement de la souffrance humaine et du fardeau économique que représentent les décès et les blessures dus aux accidents de la route.

4. **Objectif :** réduire d'au moins 50 % le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route entre 2021 et 2030.

III. Domaines d'intervention en matière de sécurité routière (sur la base du Plan global)

Domaine 1. Infrastructure routière sûre

5. Une infrastructure routière sûre (routes et bordures des routes) contribue nettement à l'amélioration de la sécurité routière car a) si l'infrastructure est bien conçue, la sécurité sur les routes s'améliore ; b) les modifications apportées à l'infrastructure sont relativement durables (de nombreuses années) et c) l'infrastructure relève largement de la responsabilité des pouvoirs publics. Cependant, il est essentiel de porter un regard plus neuf sur la définition de la notion de route sûre. Si l'on part du principe que l'être humain fait inévitablement des erreurs, une route sûre doit être définie comme une route qui protège tous les types d'usagers des conséquences des erreurs des usagers. Pour cela, il faut passer d'une conception de l'infrastructure de sécurité consistant à guider les usagers de la route (à l'aide de panneaux et de lignes) à une approche moderne visant à protéger les usagers de la route de leurs erreurs inévitables.

¹ Organisation mondiale de la Santé (OMS), « Plan mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) » (Genève, 2021). Disponible à l'adresse suivante : www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

6. Une infrastructure routière sûre, associée au contrôle de la vitesse, doit fondamentalement tenir compte des différentes catégories d'usagers présents sur la route : piétons (notamment les personnes handicapées), cyclistes, motocyclistes, conducteurs de voitures et de véhicules lourds. Cela peut être réalisé par la combinaison de trois ensembles de mesures :

a) La construction et l'exploitation d'une infrastructure visant à protéger tous les usagers de la route, conformément à l'approche pour un système sûr ;

b) L'établissement de limitations de la vitesse et la réduction de la vitesse à des niveaux qui sont sûrs pour les usagers de la route ;

c) Si nécessaire, en dernier recours, l'interdiction d'accès des usagers de la route qui ne sont pas entièrement protégés par les deux premières mesures.

7. La région Asie-Pacifique doit de toute urgence améliorer l'infrastructure routière sous l'angle de la protection, ce qui offrira d'immenses possibilités de sauver des vies et de prévenir les blessures, y compris les handicaps, ce qui en fait un bon investissement économique.

Recommandations

8. Conformément aux cibles 3 et 4 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services², il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

a) Décider des investissements à allouer à l'infrastructure routière en s'appuyant sur les constatations les plus récentes et non plus sur la croyance selon laquelle il est préférable sur le plan économique de construire des routes à grande vitesse, de donner la priorité à la circulation automobile et de réduire les investissements dans la sécurité. Ces dix dernières années, les données probantes montrant le coût faramineux des accidents et de leurs conséquences à plus long terme sur les économies nationales se sont accumulées ;

b) Prendre des décisions concernant les investissements dans l'infrastructure routière en mesurant toute l'ampleur des incidences économiques, notamment le coût accru de tous les types de routes à grande vitesse et de la priorité donnée à la circulation (y compris la hausse du nombre de personnes décédées ou handicapées des suites d'un accident, l'augmentation de la pollution atmosphérique, des gaz à effet de serre, des nuisances sonores, des bouleversements et des inégalités) ;

c) Concevoir des infrastructures routières qui prennent en compte la sécurité des usagers vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés, en tenant compte des besoins locaux ;

d) Adopter progressivement une approche qui mette de plus en plus l'accent sur la protection des usagers de la route lorsque des erreurs sont commises, grâce à des caractéristiques routières garantissant une plus grande sécurité ;

e) Réviser les normes nationales d'ingénierie et de construction des routes, de manière générale et pour inclure les normes adoptées en 2017 lors de la septième réunion du Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique

² Voir https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/12globalroadsafetytargets-fr.pdf?sfvrsn=140e638b_22&download=true.

figurant à l'annexe II bis de l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, intitulées « Normes de conception du Réseau routier asiatique pour la sécurité routière ». Dans de nombreux pays de la région Asie-Pacifique, les normes nationales actuelles en matière de conception des routes ne facilitent pas, voire interdisent, l'adoption de meilleures pratiques modernes en matière d'infrastructure de sécurité routière et doivent être mises à jour de toute urgence ;

f) Améliorer les systèmes de classification et les politiques qui actuellement donnent la priorité à la circulation des véhicules motorisés plutôt qu'au sauvetage de vies, cette priorité empêchant l'imposition de limitations de vitesse et la mise en place de l'infrastructure nécessaire à la sécurité des piétons dès qu'une route est classée comme route à grande vitesse. La classification des routes par section, basée sur l'utilisation réelle (en particulier par les piétons et les cyclistes), plutôt que sur l'intention initiale de la route, permettra de réelles possibilités d'amélioration de la sécurité ;

g) Améliorer la sécurité des piétons (notamment des personnes handicapées) en aménageant des chemins piétonniers, en empêchant les commerces et autres activités d'occuper l'espace réservé aux piétons et en prévoyant des aménagements leur permettant de traverser en toute sécurité et en limitant la vitesse à 30 km/h. La protection des autres usagers vulnérables de la route (cyclistes et motocyclistes) devrait être renforcée par la mise en place de pistes cyclables et de voies réservées aux motocyclettes bien conçues et séparées dans la mesure du possible, les projets étant soumis à un audit complet de sécurité routière, le cas échéant ;

h) Encourager les banques multilatérales de développement à prendre des engagements uniformément forts en faveur de la sécurité routière, conformément à la Déclaration conjointe de haut niveau des banques multilatérales de développement sur la sécurité routière de 2020, en incluant les coûts des accidents dans les évaluations économiques des projets ;

i) Améliorer la capacité d'évaluation de l'état des routes et d'audits de sécurité routière, le recours à ces évaluations et audits et leur influence, en fixant des normes plus élevées de classement par étoiles de la sécurité pour les projets routiers.

Domaine 2. Véhicules sûrs

9. Les véhicules sûrs offrent d'importantes possibilités d'améliorer la sécurité de trois manières. Premièrement, les véhicules peuvent protéger leurs occupants grâce à des dispositifs tels que les ceintures de sécurité, les coussins gonflables, la protection structurelle de la cellule de survie et les zones de froissement, qui réduisent la décélération soudaine du corps humain en cas de collision. Deuxièmement, les caractéristiques du véhicule peuvent également protéger les personnes qui se trouvent à l'extérieur du véhicule en cas de collision, notamment en adoucissant l'avant du véhicule pour les piétons et en installant des protections anti-encastrement sur les bennes des camions pour protéger les occupants de l'autre véhicule en cas d'accident. Troisièmement, les véhicules peuvent prévenir les accidents ou réduire la vitesse d'impact grâce à des dispositifs de sécurité active tels que le système de contrôle électronique de la stabilité et l'assistance au freinage d'urgence.

10. Bien que les véhicules à conduite autonome, qui réduiront l'erreur humaine, soient en constante évolution, leur déploiement à grande échelle n'est pas encore pour demain dans les pays à revenu élevé et encore moins dans les pays à revenu intermédiaire inférieur qui en ont le plus besoin. La sécurité routière ne peut pas attendre que ces solutions soient prêtes, surtout en Asie et dans le Pacifique.

11. Seule une petite minorité de pays d'Asie et du Pacifique a une réglementation fixant les conditions d'utilisation des systèmes de contrôle électronique de la stabilité et d'autres dispositifs de sécurité. Dans de nombreux pays de l'Asie et du Pacifique, les motocycles représentent une grande partie du parc de véhicules et les décès sur les routes impliquent en majorité des motocyclistes, et l'absence d'obligation légale d'équiper les motocycles de freins antiblocage (sauf dans certains pays à revenu élevé disposant d'un petit parc de motocycles) est la cause de profondes souffrances et entraîne des coûts élevés.

Recommandations

12. Conformément à la cible 5 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

- a) Adopter progressivement une réglementation sur les dispositifs de sécurité essentiels pour la fabrication ou l'importation de véhicules, en incluant à terme les éléments suivants :
 - i) Un système de contrôle électronique de la stabilité (y compris pour les camions) ;
 - ii) Un système de frein antiblocage et des feux de jour pour les motocycles afin d'améliorer la visibilité du conducteur ;
 - iii) Des normes relatives aux chocs frontaux et latéraux des voitures particulières pour assurer la protection des occupants ;
 - iv) Des ceintures de sécurité et un ancrage de ceinture de sécurité pour tous les sièges afin de garantir que tous les véhicules soient équipés de ceintures de sécurité lors de leur fabrication ;
 - v) La norme 13216 de l'Organisation internationale de normalisation (ISOFIX) sur les points d'ancrage des dispositifs de retenue pour enfants, qui prévoit de fixer ces dispositifs directement au châssis du véhicule pour éviter toute erreur d'utilisation ;
 - vi) Le freinage d'urgence autonome pour réduire les collisions pour tous les véhicules, y compris les motocycles ;
 - vii) Des normes de protection des piétons visant à réduire la gravité d'un choc avec un véhicule automobile ;
 - viii) Des casques de protection certifiés selon les normes internationales harmonisées et tenant compte des conditions climatiques locales ;
 - ix) Des barres anti-encastrement sur les bennes des camions ;
- b) Promouvoir l'utilisation de véhicules plus sûrs auprès de la communauté, afin d'influencer les décisions d'achat des consommateurs et de forcer les fabricants à apporter des améliorations, et augmenter le financement des tests de sécurité des véhicules ;
- c) Fixer des normes de sécurité élevées pour les achats ou locations de parcs de véhicules. Inciter le transfert modal des véhicules routiers, notamment depuis la moto en faveur du bus, en particulier des bus à haut niveau de service. Les motocycles sont nettement et intrinsèquement plus dangereux que les voitures (avec un risque de décès par kilomètre parcouru

environ 10 à 20 fois plus élevé), et les voitures sont bien plus dangereuses que les bus de ligne, surtout lorsque les bus sont soumis à des itinéraires fixes et ne sont pas en concurrence sur un itinéraire donné ;

d) Maintenir les normes de sécurité (et d'émission) des véhicules grâce à une réglementation adaptée sur les contrôles techniques des véhicules incluant des audits des programmes de contrôle technique ;

e) Réviser les politiques d'exportation des pays qui vendent des véhicules d'occasion à l'étranger afin d'empêcher l'exportation de véhicules non conformes aux normes, dangereux et polluants. Les pays qui importent des véhicules d'occasion doivent tenir compte de cette question dans leurs politiques ;

f) Améliorer les systèmes d'immatriculation et d'identification des véhicules, car il est indispensable de pouvoir identifier les véhicules pour utiliser des radars, faire appliquer le code de la route, procéder à des contrôles de véhicules et empêcher la perte de revenus.

13. La sécurité routière ne peut pas attendre que les véhicules autonomes soient au point et déployés.

Domaine 3. Usage sûr des routes

14. Aucun pays n'a encore atteint le point où l'infrastructure routière, les véhicules et les limitations de vitesse protègent les usagers de la route de leurs erreurs. Il est donc possible de réduire considérablement le nombre de décès et de blessures, et par ailleurs de réaliser des économies en améliorant le comportement des usagers de la route. Il existe de nombreuses possibilités dans ce domaine et les interventions fondées sur des données probantes devraient être prioritaires. Il est possible d'intervenir efficacement de plusieurs façons, notamment en ayant recours à un ensemble restreint et bien précis de programmes de formation³.

15. Parmi les interventions qui s'avèrent efficaces, la dissuasion générale, par une application des mesures accompagnée d'une publicité adéquate, suscite la crainte d'être repéré et entraîne des sanctions rapides, inévitables et dissuasives. L'application des mesures, les lois, la technique et de multiples dispositifs œuvrant à l'unisson sont nécessaires pour y parvenir.

16. Les interventions les plus pertinentes et les plus utiles pour la région Asie-Pacifique sont énumérées dans les recommandations ci-dessous.

Recommandations

17. Conformément aux cibles 7 et 11 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

a) Veiller à ce que toutes les politiques et tous les programmes soient fondés sur des éléments de preuve scientifiques rigoureux montrant que

³ Blair Turner, Soames Job et Sudeshna Mitra, *Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work* (Washington, Banque mondiale, 2021).

telle ou telle mesure ou action permettra de sauver des vies et de prévenir les blessures ;

b) Choisir des activités et des procédures d'application de la loi qui aient un fort effet dissuasif pour le grand public et provoquent un déclic menant à un changement de comportement. Pour cela, il faut au minimum que les mesures d'application de la loi soient accompagnées d'une publicité adéquate, impliquant la diffusion de messages sans équivoque plusieurs semaines avant que les mesures d'applications ne se durcissent ;

c) Veiller à la bonne application des obligations du port du casque et de l'utilisation de la ceinture de sécurité, ainsi qu'au suivi du port de la ceinture et de l'utilisation du casque au moyen de contrôles routiers d'observation (et non pas sur la base d'autoévaluations) afin d'évaluer l'efficacité des mesures et de permettre des améliorations ;

d) Rendre obligatoires les dispositifs et techniques de sécurité des véhicules pour accompagner les comportements sûrs, notamment le port de la ceinture de sécurité ;

e) Veiller à l'existence d'une législation relative à la sécurité routière et à son application effective en ce qui concerne les taux limites d'alcoolémie comprenant des dispositions spéciales concernant l'alcoolémie des jeunes conducteurs et des conducteurs professionnels, l'objectif étant de prévenir la conduite en état d'ivresse. Les tests d'alcoolémie dans les cas d'accidents mortels sont également indispensables au suivi des progrès ;

f) Dans les pays qui comptent un nombre important de victimes parmi les piétons ou les motocyclistes, mettre davantage l'accent sur l'application de la réglementation obligeant les automobilistes et les chauffeurs de bus et de camions à céder le passage aux motocyclettes et aux piétons, ainsi que sur l'application de la réglementation relative aux motocyclettes. Réglementer les systèmes de bus, de sorte que la concurrence entre les opérateurs porte sur l'attribution exclusive d'une ligne déterminée et non sur une concurrence entre fournisseurs sur une même ligne ;

g) Fournir du matériel suffisant et adapté aux activités de contrôle, y compris des contrats pour assurer l'entretien et l'étalonnage du matériel. Pour de nombreux pays, la meilleure solution consiste à avoir recours à des entreprises privées pour la fourniture continue d'une quantité déterminée de matériel en état de marche, plutôt que de l'acheter ;

h) Augmenter la proportion de conductrices car, comme cela a été constaté, les femmes ont une conduite plus prudente que les hommes, même en tenant compte du nombre d'heures de conduite ;

i) Créer un système de permis qui garantisse que chacun commence à conduire après un apprentissage encadré comprenant des cours de conduite et un examen ;

j) Adopter un système de permis graduel qui libère progressivement les conducteurs de diverses restrictions avec l'âge et à mesure qu'ils passent les examens pertinents, le cas échéant ;

k) Légiférer (si nécessaire) et créer des systèmes permettant de faire respecter les limites maximales d'heures de conduite et les périodes de repos minimales pour les chauffeurs professionnels ;

l) Rendre l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les conducteurs de véhicules motorisés et envisager de prélever sur les primes une contribution au financement de la sécurité routière, dans la mesure du possible.

Domaine 4. Interventions après un accident

18. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) estime que la proportion de blessés qui meurent avant d'atteindre l'hôpital est au moins deux fois plus élevée dans les pays à revenu intermédiaire inférieur que dans les pays à revenu élevé⁴. Or la capacité d'obtenir une intervention rapide et des soins d'urgence de qualité est primordiale.

19. Des soins d'urgence rapides et efficaces permettent non seulement de sauver des vies, mais aussi de réduire le risque d'une invalidité de long durée pour les rescapés d'accidents de la route et de nombreux autres incidents. Pour atteindre ce niveau de soins, les besoins en personnel, connaissances, compétences, infrastructure, matériel, systèmes, gestion et financement sont considérables et, pour la plupart, ne relèvent pas du domaine de la sécurité routière, car la réponse devrait être basée sur l'ampleur des problèmes auxquels les soins d'urgence sont confrontés. La prise en charge des victimes d'accidents doit également aller au-delà d'une réponse d'urgence et inclure la fourniture de soins et de rééducation à moyen et long terme.

20. La région Asie-Pacifique fait face à de nombreuses difficultés s'agissant des interventions après un accident. Dans certains pays, les victimes d'accidents peuvent attendre des heures avant que les secours arrivent, notamment dans les zones rurales et reculées. Dans plusieurs pays, la police est souvent le seul service à apporter les premiers secours. Les passants n'osent pas intervenir car ils n'ont pas reçu de formation adéquate et craignent de ne pas pouvoir aider. Dans de nombreux pays d'Asie-Pacifique, les systèmes d'intervention d'urgence font face à d'autres difficultés telles que la mauvaise coordination des services de répartition, le manque de géolocalisation des accidents, l'absence de protocoles de travail entre les services d'urgence, les ambulances mal équipées et, dans certains pays, le fait qu'il est difficile pour les femmes d'être transportée ou soignée par des secouristes masculins.

Recommandations

21. Conformément à la cible 12 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

- a) Fixer des objectifs stricts concernant les délais minimaux d'intervention des secours, et gérer, financer et doter de ressources les systèmes d'intervention d'urgence afin d'atteindre ces objectifs, suivre les progrès et affiner les mesures en vue d'atteindre les objectifs ;
- b) Assurer l'accès aux soins d'urgence et soins hospitaliers pour toutes et tous, indépendamment de la capacité de paiement ;
- c) Fournir un numéro d'appel d'urgence unique, disponible partout et bien connu dans tout le pays ;
- d) Veiller à ce que le personnel chargé des soins d'urgence préhospitaliers dispose d'une formation et d'une certification normalisées appropriées ;
- e) Fournir du matériel et des activités de formation pour répondre à des besoins géographiques spécifiques, par exemple pour le sauvetage sur cordes en terrain escarpé ou le sauvetage en rivière. Il existe également des

⁴ OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* (Genève, 2018).

problèmes propres aux agglomérations urbaines où la circulation est dense. En cas de fort trafic, les moto-ambulances, par exemple, peuvent arriver plus rapidement sur les lieux d'un accident avec l'équipement nécessaire pour les premiers secours aux victimes, cette solution étant plus efficace que d'attendre l'arrivée d'une ambulance ;

f) Promulguer des lois du bon samaritain qui protègent les intervenants non professionnels ;

g) Réaliser des examens de la capacité de prise en charge après un accident, si le niveau de service actuel n'est pas clair ;

h) Mettre au point des registres systématiques des traumatismes et partager les données ;

i) Fournir des soins à moyen et à long terme, ainsi qu'une réadaptation, afin de réduire les handicaps ;

j) Fournir un soutien social, judiciaire et, le cas échéant, financier aux familles endeuillées et aux survivants ;

k) Employer des femmes secouristes, à la fois pour des raisons d'équité de genre en matière d'emploi et pour répondre aux difficultés rencontrées par les hommes secouristes lors de la prise en charge de femmes victimes dans certains pays ;

l) Inclure des exigences relatives à la prestation de soins d'urgence dans les contrats de concession des routes à péage lorsque le risque est important ;

m) Évaluer avec prudence la pertinence du système eCall (le système automatique d'appel d'urgence dans l'Union européenne) ou du système d'appel d'urgence en cas d'accident, car ils peuvent entraîner un gaspillage des ressources en générant de fausses alertes lorsqu'un accident se produit mais que personne ne nécessite de soins d'urgence.

Domaine 5. Vitesse sûre : une question intersectorielle

22. La vitesse sûre est un domaine du Plan d'action régional parce qu'elle est essentielle à la sécurité routière et représente d'importantes possibilités d'économies dans toute la région Asie-Pacifique. La vitesse désigne l'occurrence d'un mouvement mesuré en distance/temps, (par exemple en kilomètres par heure). La vitesse est un élément fondamental de la sécurité routière et se trouve au cœur de l'approche pour un système sûr car elle augmente non seulement la gravité des accidents, mais aussi leur fréquence.

23. Les meilleures données recueillies dans de nombreux pays démontrent les conséquences manifestes de la vitesse sur la sécurité routière : une réduction de la vitesse de 1 % entraîne une diminution de 4 % du nombre de décès, d'environ 3 % du nombre de blessures graves et de tous les accidents. Les effets de la vitesse sur la quantité et la gravité des accidents se constatent dans tous les pays car ils découlent des lois fondamentales de la physique.

24. La région Asie-Pacifique bénéficiera plus profondément que la plupart des régions d'une limitation de la vitesse à 30 km/h dans les zones où circulent des piétons et des cyclistes (que de nombreux pays de la région ont déjà commencé à mettre en œuvre), d'une bonne application de la technique pour gérer les excès de vitesse et d'une meilleure gestion des excès de vitesse sur les routes rurales et les axes routiers.

Recommandations

25. Conformément à la cible 6 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

a) Réviser les méthodes actuelles de détermination des limitations de vitesse pour donner la priorité à la sécurité, de préférence en fixant ces limitations sur la base de la classification des routes ;

b) Adopter un programme généralisé de limitation à 30 km/h dans les zones fréquentées par les piétons ou les cyclistes, avec une infrastructure de contrôle de la vitesse fiable et bien établie et des initiatives de sensibilisation de la population ;

c) Veiller à ce que les normes nationales en matière d'ingénierie et de construction routières non seulement autorisent mais exigent des éléments de conception routière visant à réduire la vitesse (tels que la modération du trafic à l'échelle d'une zone, les dos d'âne, les coussins ralentisseurs, les ronds-points bien conçus, les passages piétons surélevés, des aménagements de plateformes surélevées aux croisements et de passerelles, qui présentent des avantages considérables et créent des retombées économiques importantes) dans des zones très fréquentées par les piétons, les marchés, les zones commerçantes, les abords des écoles et les voies d'accès aux écoles ;

d) Sensibiliser la population aux avantages qu'il y a à réduire sa vitesse en termes de sécurité, d'économie et autres. Chercher à collaborer avec des partenaires travaillant sur d'autres programmes mondiaux qui bénéficieraient également d'une meilleure gestion de la vitesse (changements climatiques, santé, pollution atmosphérique, égalité des sexes) afin de donner plus de poids à l'intérêt de la régulation de la vitesse ;

e) Examiner l'état de préparation au déploiement de radars, en suivant le guide d'évaluation de l'état de préparation élaboré récemment par le Partenariat mondial pour la sécurité routière et le Mécanisme mondial pour la sécurité routière, et utiliser les résultats pour contribuer à la mise en place de radars ou améliorer les points faibles recensés lors de l'évaluation. Dès que possible, déployer des radars, qui ont prouvé leur efficacité en matière de sécurité routière, et promouvoir l'importance du contrôle de la vitesse ;

f) Suivre les meilleures pratiques en matière de contrôle de la vitesse en mettant l'accent sur la dissuasion générale des excès de vitesse. Cela comprend les mesures de dissuasion générale résultant de l'application effective de la loi bénéficiant d'une publicité adéquate, ainsi que des sanctions ayant un effet dissuasif qui sont inévitables ;

g) Gérer et contrôler le comportement des employés des entités des secteurs public et privé en matière d'excès de vitesse, qui a des conséquences négatives.

Domaine 6. Transfert modal, aménagement du territoire et réduction de l'utilisation des routes

26. La route est le moyen de transport le plus dangereux : 97 % des décès consécutifs à une blessure dans le système de transport mondial sont causés par le transport routier⁵. Ainsi, réduire l'utilisation de la route est une

⁵ Hilda Maria Gomez *et al.*, « Chapter 4: Safety » dans *Global Mobility Report 2017*, Cathy Gagnet, éd. (Washington, Sustainable Mobility for All, 2017).

intervention efficace en matière de sécurité routière. Il n'est pas question ici d'un changement vers des véhicules plus sûrs, qui est une autre mesure utile abordée dans le domaine 2.

27. On peut réduire l'utilisation des routes de deux manières. Premièrement, on peut recourir à d'autres modes de transport (train, système de transport en commun rapide, bateau et avion) pour les personnes et les marchandises, ce qui améliore nettement la sécurité. La création de solutions de transport autres que la route, les politiques et les pratiques qui rendent l'utilisation d'autres formes de transport plus facile, plus confortable ou moins coûteuse (notamment au moyen de redevances et de taxes pour l'utilisation de la route) sont des mesures extrêmement efficaces pour la sécurité routière quoique pas évidentes. Le deuxième domaine d'amélioration des politiques et de la réglementation consiste à réduire le besoin de mobilité. Autrement dit, au lieu de promouvoir le droit à la mobilité, il serait peut-être préférable de promouvoir le droit à l'accès, la mobilité étant un moyen d'accès.

28. Les politiques publiques dans ce domaine peuvent considérablement contribuer à la sécurité routière, notamment en améliorant l'urbanisme, l'aménagement du territoire et la réglementation.

29. La réduction de l'utilisation des routes contribuera également à atteindre d'autres objectifs mondiaux (changements climatiques, effets sur la santé de la pollution atmosphérique et de la pollution acoustique, et augmentation du transport actif).

Recommandations

30. Conformément à la cible 11.2 des objectifs de développement durable et aux recommandations figurant dans le Plan mondial, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

a) Faire en sorte que les personnes et les marchandises aient davantage accès à des modes de transport autres que la route (système de transport en commun rapide, transport aérien, ferroviaire et par voie navigable) et créer des mesures incitant (ou des mesures dissuasives pour les véhicules particuliers) à l'utilisation de ces moyens de transport non routiers ;

b) Permettre et faciliter l'augmentation du travail à domicile lorsque cela est possible afin de réduire les déplacements domicile-travail ;

c) À la suite de la pandémie de coronavirus (COVID-19), servir les intérêts à long terme des villes en n'investissant pas des ressources importantes pour redynamiser les centres-villes mais plutôt s'efforcer de faciliter une répartition plus efficace des installations et des services dans des lieux plus faciles d'accès pour les personnes travaillant à domicile ;

d) Mettre l'accent sur la sécurité des usagers vulnérables de la route dans l'aménagement du territoire. Par exemple, la planification d'installations pour les cyclistes, les piétons et les conducteurs de deux-roues doit être intégrée dans l'aménagement du territoire ;

e) Réorienter les activités des urbanistes et des concepteurs et accroître leur influence sur la sécurité routière et la réduction de l'utilisation des routes (grâce à une conception plus compacte des villes, à la réduction de la vitesse sur les routes, à des aménagements axés sur le transport en commun concentrant le développement urbain et commercial autour de nœuds de transport en commun, à des mesures d'incitation et de dissuasion concernant l'utilisation des véhicules particuliers), et inclure le calcul explicite des

économies réalisées sur les coûts des accidents et de vies humaines épargnées dans les évaluations des politiques et des pratiques d'urbanisme. Faire participer des urbanistes, des experts en sécurité routière et des experts en transports publics à l'élaboration de lignes directrices pour les processus susmentionnés ;

f) Renforcer les capacités de planification urbaine dans la région Asie-Pacifique ;

g) Donner aux administrations et aux urbanistes la responsabilité de réduire le recours au transport routier, ce qui contribuera par ailleurs à résoudre de nombreux problèmes ;

h) S'abstenir de présenter les mesures des résultats de la sécurité routière en termes de décès ou de blessures pour 100 millions de véhicules-kilomètres (comme le font certains pays à revenu élevé), car cela minimise l'intérêt de réduire l'utilisation de la route ;

i) Créer un changement culturel dans l'objectif déclaré du système de transport, de la fourniture de mobilité à l'objectif plus large de fourniture d'accès.

Domaine 7. Gestion et encadrement de la sécurité routière

31. La gestion et l'encadrement de la sécurité routière constituent un domaine d'action du Plan d'action régional, car ils offrent de nombreuses possibilités d'amélioration. Compte tenu de l'expertise que requièrent ces activités, elles ne peuvent pas être confiées à un comité ou un conseil, mais un organisme chef de file spécialisé, solide et disposant de ressources suffisantes, qui se consacrerait uniquement à la sécurité routière, en plus d'un comité de haut niveau, serait un choix judicieux.

32. La sécurité routière est un produit qui peut être livré. Pour cela, il faut agir dans chaque domaine, comme indiqué dans le présent Plan d'action régional. Chaque action nécessite à son tour une gestion et un encadrement efficaces en matière de sécurité routière consistant à faire en sorte que les mesures choisies reposent sur des éléments de preuve scientifiques et soient guidées par des données. La sécurité routière requiert également un financement important, ce qui suppose de réaliser des dossiers de décision solides ainsi qu'un réel engagement des gouvernements en faveur de la sécurité routière.

33. Le domaine 7, sur la gestion de la sécurité routière (avec le domaine 5 sur la vitesse sûre), aborde des facteurs les plus critiques qui ont limité le succès de la première Décennie d'action pour la sécurité routière, à savoir : a) un financement nettement insuffisant de la sécurité routière et un engagement inadéquat des organismes de financement en faveur de l'amélioration de la sécurité routière ; b) de nombreux pays n'ont pas défini un objectif, un plan ou une stratégie en matière de sécurité routière ou désigné un organisme chef de file chargé de manière effective de la sécurité routière et c) les données relatives aux accidents et à d'autres aspects de la sécurité routière sont généralement peu nombreuses, sauf dans les pays à revenu élevé, y compris dans la région Asie-Pacifique. Il existe des possibilités d'amélioration en ce qui concerne l'enregistrement, l'analyse et l'utilisation des données relatives aux accidents, ainsi que l'harmonisation de la gestion des données grâce à l'Observatoire de la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique.

34. En outre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration régulière des interventions sont des éléments essentiels de la gestion de la sécurité routière. Cela inclut souvent des examens à mi-parcours des plans eux-mêmes.

35. Les plans d'action nationaux et locaux sont parfaitement conçus de manière à refléter les solutions les mieux adaptées aux circonstances locales, mais ils devraient toujours comprendre des mesures pour lesquelles il existe des preuves qu'elles contribuent à sauver des vies. Le suivi de la mise en œuvre et des résultats doit être réalisé de manière itérative aux niveaux national et local et s'appuyer sur des données. Les résultats doivent être utilisés pour affiner, améliorer, étendre ou renforcer les mesures. La collecte de données de qualité est une condition préalable essentielle à une mise en œuvre ciblée et au suivi des progrès, et est améliorée par le partage des données et les liens entre les secteurs. Le suivi peut comprendre des processus continus tels que des évaluations de la sécurité routière et des audits de sécurité pour guider l'amélioration.

Recommandations

36. Conformément à la cible 1 des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services, il est recommandé aux pouvoirs publics de la région Asie-Pacifique, à tous les niveaux, ainsi qu'aux parties prenantes qui peuvent contribuer à la sécurité routière, de :

a) Créer ou maintenir un organisme national responsable de la sécurité routière, ainsi qu'un comité national de coordination de haut niveau. L'organisme chef de file doit être doté d'un personnel qualifié composé d'experts en sécurité routière et d'autres membres du personnel compétents, recevoir des financements suffisants et avoir le pouvoir formel de coordonner, diriger, guider et contrôler les mesures de sécurité routière des autres organismes ou services publics ;

b) Financer de manière durable le fonctionnement de l'organisme chef de file ainsi que la fourniture directe de la sécurité routière. Si les sources externes (telles que le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale, les donateurs tels que Bloomberg Philanthropies et le financement des banques multilatérales de développement pour les projets de sécurité routière) sont précieuses, les gouvernements doivent comprendre que la totalité du financement nécessaire ne peut provenir de ces sources et que la sécurité routière est un bon investissement économique. Idéalement, ce financement devrait être contrôlé par une agence pour la sécurité routière ou, au moins, par des branches des agences de mise en œuvre concernées chargées de la sécurité routière, et non par l'agence de mise en œuvre au sens large ;

c) S'assurer que l'autorité chargée de la sécurité routière dispose soit du financement nécessaire pour acheter des services et des activités de sécurité routière à d'autres organismes publics, soit du pouvoir de diriger d'autres entités incluses dans leur budget de financement. Elle devrait avoir un accès complet aux données sur les accidents, entre autres, avoir pour fonction d'améliorer les données et de représenter le pays au sein de l'Observatoire de la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique, et fournir des conseils d'experts et des services de secrétariat au comité/conseil national pour la sécurité routière, qui devrait se réunir plusieurs fois par an ;

d) Utiliser les coûts économiques humains et matériels des accidents de la route dans l'examen des bénéfices économiques évidents des activités relatives à la sécurité routière efficaces ;

e) Adopter une approche rigoureuse fondée sur des données factuelles plutôt qu'une démarche de bon sens, pour choisir les interventions de sécurité routière, en notant qu'elle est différente d'une approche de la sécurité routière axée sur les données, mais que les deux sont nécessaires ;

- f) Élaborer et financer les activités prévues dans un plan d'action national ou une stratégie nationale en matière de sécurité routière sur la base du présent Plan d'action régional, notamment des cibles d'action et des critères intermédiaires, avec des jalons (objectifs intermédiaires) tout au long de la décennie pour relier le plan national à l'objectif de développement durable consistant à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves d'ici à 2030. Ces activités peuvent être élaborées plus efficacement par des pays de la même sous-région travaillant en collaboration ;
- g) Adopter l'approche pour un système sûr à la sécurité routière, car elle a fait ses preuves et la promouvoir et la défendre. Cela consiste notamment à rejeter et à combattre activement une culture qui fait porter le blâme à la victime et à mettre l'accent sur la responsabilité des exploitants du système routier quant à la sécurité routière ;
- h) S'engager à une collaboration plus étroite entre les organismes publics et les ministères afin de réaliser le plan national et la gamme d'interventions requises pour un système sûr. Il s'agit notamment de collaborer pour déterminer qui a la responsabilité des activités, de rendre compte des performances et de partager les données en toute transparence ;
- i) Dans plusieurs domaines essentiels de la sécurité routière (application de la loi, conception et construction des routes, inspection des véhicules), améliorer sensiblement la gouvernance et la transparence ;
- j) Recenser les parties prenantes afin de s'assurer que les meilleurs partenariats en dehors des organismes publics sont connus et adoptés ;
- k) Examiner les instruments juridiques des Nations Unies qui sont les plus adaptés au pays et y adhérer ;
- l) Dans la gestion de la sécurité routière, mettre en évidence et exploiter les synergies entre la sécurité routière et les autres programmes mondiaux mentionnés ci-dessus, y compris la prise en compte des coûts de ces programmes dans le dossier de décision pour coordonner les interventions ;
- m) Élaborer des données complètes et valides sur les accidents pour de multiples aspects de la gestion et de la réalisation de la sécurité routière et participer à l'Observatoire de la sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique ;
- n) Renforcer les capacités du personnel chargé de la sécurité routière ;
- o) Suivre les progrès et procéder à un examen à mi-parcours du Plan d'action régional afin de s'adapter aux changements, aux progrès et aux enseignements des cinq premières années et de s'assurer qu'il est toujours actuel.
-