



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique**Sécurité routière****Futurs systèmes sûrs de transport intérieur****Note du secrétariat****I. Généralités**

1. Les accidents de la route constituent un problème majeur dans les sociétés modernes : près de 1,25 million de personnes décèdent et 50 millions d'autres sont blessées chaque année dans le monde¹. Selon des estimations, les traumatismes dus à des accidents de la circulation seraient la huitième cause de mortalité à l'échelle mondiale, et de tels accidents occasionnent dans plus de la moitié des cas la mort de jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans, qui entament donc les années les plus productives de leur vie. Environ 90 % des personnes tuées dans des accidents de la route le sont dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, alors que leur part dans le parc mondial de véhicules à moteur est de 54 % seulement. En outre, plus de la moitié des décès enregistrés dans le monde surviennent parmi les piétons et les conducteurs de deux-roues motorisés. Les tendances actuelles donnent à penser que, si des mesures ne sont pas prises, les traumatismes dus aux accidents de la route seront la cinquième cause de décès d'ici à 2030, tandis que la disparité entre les pays à faible revenu et les pays à revenu élevé se cessera de s'accroître². Ces pertes en grande partie évitables mettent en évidence la nécessité d'adopter d'urgence des mesures afin d'améliorer la sécurité routière dans le monde.

2. En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière et a fixé pour objectif de stabiliser et réduire le nombre de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en intensifiant les programmes relatifs à la sécurité aux niveaux national,

¹ Organisation mondiale de la Santé, 2015.

² Ibid.



régional et mondial. La résolution A/70/L.44 de l'Assemblée générale, adoptée en avril 2016, réaffirme les cibles définies en matière de sécurité routière dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 :

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

3. Un Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020³ a été mis au point afin de guider les pays dans l'adoption de mesures concrètes au niveau national visant à atteindre l'objectif qui consiste à réduire les décès et les traumatismes dus aux accidents de la route dans le monde de 50 % d'ici à 2020 et, en même temps, à promouvoir des actions coordonnées et concertées axées sur la réalisation de cet objectif. Le contexte et les raisons qui sous-tendent la décision de l'Assemblée générale sont censés appuyer l'élaboration de plans d'action nationaux et locaux et servir de cadre à des activités coordonnées aux niveaux régional et mondial. Les activités proposées en matière de sécurité routière à l'échelle nationale comportent cinq volets : renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière, amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière et des réseaux de transport, sécurité accrue des véhicules, meilleur comportement des usagers de la route et amélioration des soins après les accidents.

4. Le secrétariat a élaboré le document de réflexion sur le projet SafeFITS (Futurs systèmes sûrs de transport intérieur) en se fondant sur : a) les conclusions d'un projet de la CEE intitulé « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière »⁴ ; b) le succès du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS) et d'autres activités d'assistance technique de la CEE. L'objectif était de combler une lacune théorique dans l'évaluation des résultats des politiques et des mesures de sécurité routière. SafeFITS a été financé par l'Union internationale des transports routiers (IRU).

5. Le modèle de sécurité routière « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) » vise à faciliter la prise de décisions éclairées en matière de politiques des transports, liées à la réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Il a pour objectif principal d'aider les gouvernements et les décideurs à se prononcer sur les politiques et mesures les plus appropriées à adopter afin d'obtenir des résultats tangibles en matière de renforcement de la sécurité routière, tant dans les pays développés que dans les pays en développement. Le modèle, qui sera fondé sur des données historiques en matière de sécurité routière et sur les relations entre plusieurs paramètres pertinents, devrait fournir des informations sur différents scénarios ayant trait à la sécurité routière en fonction des politiques et mesures retenues.

II. Mise au point du projet SafeFITS

6. Vu que SafeFITS est par nature un projet de recherche-développement et que les projets de recherche mondiaux visant à prévoir les résultats de stratégies de sécurité routière sont relativement rares, il s'est avéré nécessaire de décomposer le projet en différentes phases. Chaque phase correspondait à un projet distinct de recherche-développement : ce n'est qu'à l'achèvement d'une phase donnée, et en fonction des résultats obtenus, que le comité directeur du projet pouvait décider de l'orientation à définir pour en poursuivre l'exécution.

³ Organisation des Nations Unies, 2011.

⁴ Compte de l'ONU pour le développement.

7. Le projet se déroule en quatre phases : la phase I consistait à étudier et analyser les modèles existants et les liens de causalité constatés en matière de sécurité routière ; la phase II a permis d'élaborer un projet de cadre d'orientation et de décrire des rapports de cause à effet à utiliser pour concevoir des scénarios dans le domaine de la sécurité routière ; la phase III permettra d'élaborer un projet de modèle et une interface application/utilisateur ; la phase IV correspond à la mise à l'essai du modèle et à sa vérification par des essais pilotes.

8. La phase I a donné lieu à une analyse des études et projets concernant la sécurité routière, à un recensement des besoins statistiques et à l'élaboration d'un projet de cadre conceptuel du modèle. La phase II a abouti à un cadre conceptuel (de trois modules SafeFITS), à la définition des données requises et à une liste des relations/liens de causalité les plus pertinents à inclure dans le projet SafeFITS. Cette deuxième phase a permis de constater que les modèles déterministes étaient inadaptes et que les modèles statistiques fondés sur une solide base de données des indicateurs relatifs à la sécurité routière pourrait être la solution la plus appropriée. Les phases I et II ont été achevées en 2016.

9. La phase III, d'une importance cruciale mais aussi la plus complexe du projet SafeFITS, a débuté en mai 2016. Sur la base des résultats des deux phases précédentes, la phase III⁵ devrait produire :

- Une base de données SafeFITS sur les indicateurs relatifs à la sécurité routière (nombre de morts et de blessés, indicateurs de résultats, mesures de sécurité routière, etc.) pour tous les pays faisant partie de l'Organisation des Nations Unies. Cette base de données sera utilisée pour évaluer à l'avenir les liens de causalité au niveau mondial, grâce à l'élaboration de nouveaux modèles statistiques. Le consultant a recueilli de solides données sur la sécurité routière pour tous les pays concernés, ce qui était une condition *sine qua non* pour aller de l'avant dans la phase III ;
- Les modèles statistiques SafeFITS des relations de causalité mondiales qui fourniront des estimations à partir de la base de données des indicateurs relatifs à la sécurité routière, permettant de procéder à des analyses d'« intervention », de « prévision » et d'« évaluation comparative » ;
- Les trois modules SafeFITS qui concourent comme indiqué ci-après à l'analyse des politiques de sécurité routière :
 - Un module d'« analyse d'intervention » qui permet à l'utilisateur de prévoir les effets de telle ou telle mesure ou intervention de sécurité routière pour un pays donné à court et à moyen terme, toutes choses étant égales par ailleurs ;
 - Un module « prévisionnel » servant à tester des scénarios combinés d'intervention (mesures et programmes) au niveau national ;
 - Un module d'« évaluation comparative » permettant de comparer les résultats obtenus en matière de sécurité routière par rapport aux indicateurs de base relatifs à la sécurité routière dans les différents pays. Cela devrait aider à recenser les domaines prioritaires sur lesquels le pays devrait faire porter ses efforts pour améliorer ses résultats.

10. La mise au point du modèle SafeFITS et l'expérience actuelle de l'analyse et de la prévision en matière de sécurité routière ont fait ressortir plusieurs problèmes :

- Les liens entre les indicateurs et les résultats sont complexes et n'ont aucun caractère déterministe. La documentation existante donne à penser qu'un indicateur (économie, demande de transport, mesure ou intervention, etc.) peut varier

⁵ En cours en décembre 2016.

considérablement selon les pays et les périodes et que plusieurs conditions peuvent faire fluctuer et modifier l'ordre de grandeur et la nature de la relation entre l'indicateur et le résultat obtenu en matière de sécurité routière. Le problème est multidimensionnel et il n'est pas recommandé de transposer des liens de causalité connus au niveau national dans un contexte mondial ;

- Les connaissances actuelles sur les relations de causalité sont incomplètes : très peu de résultats sont disponibles pour plusieurs indicateurs clefs. La plupart des relations de causalité identifiées à partir de la documentation disponible concernent les pays développés, et il est fort improbable que ces estimations puissent être transposées dans des pays en développement ou des pays à faible revenu ;
- Les données font défaut dans le cas de plusieurs indicateurs et résultats concernant la sécurité routière au niveau mondial. Il y a très peu de bases de données, comportant des données et des indicateurs de résultats correspondants sur la sécurité routière à l'échelle planétaire, et ces bases de données présentent des insuffisances car elles sont dépourvues de données pour plusieurs pays, en l'occurrence les pays en développement. Par exemple, les indicateurs du niveau de sécurité, notamment associés aux résultats obtenus en matière de sécurité routière, ne sont qu'en partie disponibles, même pour les pays développés.

11. Afin d'atteindre les objectifs de ce projet, il faut appliquer une méthode d'analyse appropriée permettant de prendre en considération les principaux problèmes rencontrés à cet égard. Différentes démarches ont été adoptées dans le cadre du projet SafeFITS :

- Une méthode est en cours de mise au point pour tenir compte autant que possible des différents aspects du problème (résultats des mesures de sécurité routière et indicateurs) ;
- Le modèle SafeFITS permettra d'estimer les relations de causalité futures, sur la base d'analyses des statistiques initiales, en tenant compte des données existant pour tous les pays de l'Organisation des Nations Unies ;
- À cette fin, une base de données d'origine a été créée, avec des données provenant de différentes sources internationales pour 129 pays ;
- Le modèle serait applicable dans les pays en développement et les pays développés.

12. À partir de l'ensemble de données fiables dont il disposait, le consultant a élaboré plusieurs projets de modèles qui relient les indicateurs et les résultats relatifs à la sécurité routière. Les processus de validation et d'étalonnage sont en cours. Des résultats préliminaires devraient être disponibles au début de 2017.

III. Prochaines étapes

13. Une fois le modèle SafeFITS vérifié, une table ronde sera en principe organisée au premier semestre de 2017 avec des professionnels de la sécurité routière (universitaires et spécialistes de renom) aux fins d'un examen collégial.

14. Dans les prochaines étapes, il est prévu de mettre en œuvre le modèle et d'élaborer des interfaces utilisateur :

- Mise en service des modules SafeFITS, reliant les éléments de fond (base de données) et les interfaces utilisateur correspondantes ;
- Élaboration d'interfaces en ligne conviviales, permettant à l'utilisateur de choisir les données appropriées à utiliser, de préciser les paramètres du modèle (différents

scénarios) et d'examiner les résultats des modèles, à la fois sous la forme de tableau/texte et sous forme graphique ;

- Description de tous les éléments du modèle SafeFITS, afin d'aider l'utilisateur à tirer efficacement parti du système en fonction de sa conception ;
- Essai de l'interface sur la base d'un certain nombre de cas d'utilisation bien définis, pour que le modèle SafeFITS soit facilement utilisable par les utilisateurs finals.

15. Le projet de modèle SafeFITS mis à jour sera testé et évalué dans le cadre d'essais pilotes dans quelques pays (en 2017), si possible en synergie avec le projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement consacré au renforcement des capacités de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière, pour procurer de la valeur ajoutée en testant et en hiérarchisant les recommandations issues de l'étude de performance en matière de sécurité routière. Sur la base des résultats des essais, les paramètres du modèle seront à nouveau ajustés et affinés.

16. Ces essais pilotes et ces ajustements devraient être suivis de la phase opérationnelle proprement dite, le modèle SafeFITS étant mis à la disposition du public. Tous les composants SafeFITS (base de données et modèles statistiques) devraient faire l'objet de révisions annuelles ou semestrielles visant à y incorporer tous faits nouveaux survenus dans le domaine de la sécurité routière.
