



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 25-28 février 2020

Point 4 h) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
ou réglementaire : sécurité routière**

L'évaluation des systèmes de sécurité routière

Note du secrétariat

L'évaluation d'un système national de sécurité routière consiste à mesurer les progrès et les besoins du pays concerné pour ce qui est de l'amélioration de la gestion de son système de sécurité routière et des résultats obtenus en la matière, le critère étant l'évolution du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés. Le but de cette évaluation est de permettre aux pays :

- D'apprécier la situation, les progrès réalisés et les lacunes à combler en matière de sécurité routière ;
- D'améliorer la gestion de la sécurité routière ;
- De promouvoir une coordination et une coopération continues entre les parties prenantes pour généraliser l'utilisation de la notion de système de sécurité routière, et pour permettre des avancées compatibles avec les objectifs généraux du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et aux objectifs de développement durable ;
- D'établir des priorités.

Le Comité souhaitera peut-être **examiner et, éventuellement, adopter** le modèle d'Évaluation des systèmes de sécurité routière tel que présenté dans le présent document, qui constitue un outil supplémentaire à la disposition des États membres et des Parties contractantes pour améliorer leurs systèmes de sécurité routière et renforce ainsi la contribution du CTI aux efforts actuellement déployés pour améliorer la sécurité routière dans le monde.

I. En quoi consiste l'Évaluation du système de sécurité routière ?

1. L'Évaluation du système de sécurité routière (ESSR) consiste à mesurer les progrès et les besoins du pays concerné, s'agissant de l'amélioration de la gestion de son système



de sécurité routière et des résultats obtenus en la matière, le critère étant l'évolution du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés. L'ESSR est une analyse exhaustive du système de sécurité routière en place dans un pays et de son fonctionnement, dans laquelle sont passées en revue les institutions, la législation et son application, l'éducation, les politiques, les infrastructures et la relation au cadre réglementaire international (conventions des Nations Unies relatives à la sécurité routière). Le Plan-cadre mondial pour la sécurité routière en fournit le cadre théorique d'analyse et d'évaluation.

Objet de l'évaluation

2. L'évaluation a pour objet d'aider les pays à :
 - Apprécier la situation, les progrès réalisés et les lacunes à combler en matière de sécurité routière ;
 - Améliorer leur gestion de la sécurité routière en établissant des conditions minimales et en faisant des recommandations concrètes afin d'améliorer la mise en œuvre et les résultats à l'échelle des institutions et des politiques ;
 - Promouvoir la continuité de la coordination et de la coopération entre les parties prenantes, pour faire s'imposer la notion de système de sécurité routière, et pour permettre des avancées en phase avec les objectifs généraux du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable ;
 - Donner la priorité aux activités susceptibles de réduire l'insécurité routière, et centrer leur action et leurs ressources financières sur des investissements à fort impact justifiés par des analyses et des recommandations fiables, structurées et cohérentes.

II. Le processus d'évaluation, ses produits et ses résultats

3. L'ESSR est une démarche volontaire ; à ce titre, elle est réalisée à la demande du pays concerné.
4. Sa première étape est la conclusion d'un accord sur la structure du rapport à élaborer, entre, d'une part, la CEE ou les commissions régionales concernées et, d'autre part, les hauts responsables de l'autorité chargée des transports dans le pays candidat.
5. L'équipe d'évaluation est composée d'experts internationaux et, selon les besoins, d'experts nationaux. Elle doit avoir la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins du pays à l'examen. Cette équipe rencontre les experts nationaux afin d'examiner les problèmes recensés dans le système national de sécurité routière, à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière. Son rapport final contient des recommandations aux fins de l'amélioration du système.
6. Il convient de faire examiner le rapport par des pairs afin d'asseoir la fiabilité et la pertinence politique de l'analyse menée et des recommandations formulées.
7. L'ESSR comporte cinq étapes :
 - a) La mission préparatoire ;
 - b) La mission d'évaluation et le projet de rapport ;
 - c) L'examen par les pairs et l'adoption du rapport ;
 - d) La publication ;
 - e) La mise en application, dont l'un des aspects est le renforcement des capacités.

A. Mission préparatoire

8. Le processus s'enclenche lorsqu'un pays demande à l'organisation compétente d'entreprendre une évaluation. La décision de procéder à l'évaluation concernant le pays concerné est prise par cette organisation.

9. Pendant la mission préparatoire qu'il effectue dans le pays, le secrétariat se concerta avec les autorités de ce pays sur la structure de l'évaluation. Le secrétariat constitue ensuite une équipe d'évaluation, qui comprend généralement des experts gouvernementaux (appui international en nature) ainsi que des experts de la CEE et d'autres commissions régionales et d'autres entités et organismes internationaux connexes qui disposent d'un savoir-faire particulier, tels que l'Organisation mondiale de la Santé (concernant le volet relatif à l'assistance aux victimes d'accidents de la circulation routière), la Banque mondiale, la Fédération routière internationale, l'International Alliance for Responsible Drinking, la Fédération internationale de l'automobile et les milieux universitaires.

B. Mission d'évaluation et projet de rapport

10. À l'issue de la phase préparatoire, l'équipe d'évaluation se rend dans le pays concerné et rencontre des représentants des autorités nationales et locales, d'organisations non gouvernementales (ONG) et du secteur privé. Les discussions portent principalement sur l'évaluation de l'efficacité de la politique de sécurité routière, conformément au cadre d'évaluation défini, ainsi que sur la liste de contrôle et le questionnaire qui doivent s'en inspirer. La présence d'experts expérimentés du pays concerné dans l'équipe d'évaluation est un atout très précieux.

11. À l'issue de la mission d'évaluation, l'équipe d'évaluation rédige une série de chapitres, qui sont ensuite révisés et rassemblés pour former un projet de rapport d'ESSR. Ces chapitres contiennent à la fois des textes descriptifs et une série de recommandations sur les moyens d'apporter des améliorations dans les domaines posant problème.

12. La version finale du projet de rapport est soumise pour examen par les pairs et adoption (voir la phase suivante).

C. Examen par les pairs et adoption du rapport

13. Le projet de rapport d'ESSR est alors soumis à un examen par les pairs. À ce stade, les discussions portent sur certaines des grandes questions de politique générale soulevées par l'évaluation, une attention particulière étant accordée aux conclusions et aux recommandations et à leur mise en œuvre, notamment grâce au soutien du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

14. Les experts du pays à l'examen (les experts nationaux) sont invités à participer aux débats. Au terme de l'examen, le rapport doit être adopté par le pays concerné afin de renforcer l'appropriation du processus par ce pays et de favoriser des actions de suivi durables.

15. À l'issue de l'examen par les pairs et de l'adoption du rapport, ce document est établi sous sa forme définitive et soumis pour publication.

D. Publication et présentation

16. La publication du rapport achevé est la dernière étape du processus d'évaluation. Des données et des chiffres actualisés peuvent être demandés au pays à l'examen. Le secrétariat intègre ces précisions ainsi que les éventuelles modifications découlant des conclusions de l'examen par les pairs. Si les rapports visent en premier lieu les décideurs, ils s'adressent aussi à tous les acteurs de la sécurité routière dans le pays concerné et dans les autres pays intéressés.

17. Si pays à l'examen le demande, une manifestation est organisée pour présenter les conclusions du rapport aux autorités gouvernementales, à la communauté internationale, aux ONG et aux autres parties prenantes. Cette manifestation bénéficie généralement d'une bonne couverture médiatique. Elle permet aux acteurs nationaux de la sécurité routière d'attirer l'attention sur les problèmes les plus urgents mis en évidence par l'évaluation.

E. Mise en application et renforcement des capacités

18. Une fois le rapport publié, des mesures de suivi, qui ont parfois été déterminées dès la phase d'évaluation, sont engagées par le pays concerné, avec l'appui du secrétariat. Cet appui peut prendre la forme d'activités de renforcement des capacités et, le cas échéant, d'interventions du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

19. Pour clore le cycle de mise en application, le pays concerné peut rendre compte au comité des transports compétent de la commission régionale intéressée et aux organes directeurs du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière des progrès accomplis dans la mise en œuvre des recommandations issues de l'ESSR.

Annexe

Évaluation du système de sécurité routière

Structure du rapport*

I. Résumé analytique

Le résumé analytique comprend les principales conclusions et recommandations adressées aux décideurs.

II. Rapport

A. Introduction : Tendances d'évolution et principales caractéristiques de la sécurité routière dans le pays

B. Chapitre 1 : Évaluation de l'efficacité de la gestion de la sécurité routière

- a) Mesures de gestion
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- b) Mesures de suivi
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- c) Évaluation des lacunes à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, conclusions et recommandations.

C. Chapitre 2 : Évaluation de l'efficacité du dispositif de renforcement de la sécurité des usagers de la route

- a) Cadre juridique relatif aux règles de circulation applicables aux conducteurs de véhicules
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- b) Respect des règles et action de la police et des corps d'inspection
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants

* Le Plan-cadre mondial pour la sécurité routière étant pris comme référence.

- c) Formation des conducteurs et éducation des usagers de la route
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- d) Technologies favorisant l'adoption d'un comportement sûr par les usagers de la route
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- e) Appui réglementaire à l'échelon international
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- f) Évaluation des lacunes à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, conclusions et recommandations.

D. Chapitre 3 : Évaluation de l'efficacité du dispositif de renforcement de la sûreté des véhicules

- a) Cadre juridique : règles et normes régissant la mise en circulation des véhicules
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- b) Mise en application
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- c) Éducation et formation
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- d) Technologies
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- e) Appui réglementaire à l'échelon international
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- f) Évaluation des lacunes à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, conclusions et recommandations.

E. Chapitre 4 : Évaluation de l'efficacité du dispositif de renforcement de la sûreté des routes

- a) Cadre juridique : Normes régissant la conception, la construction, l'entretien et la signalisation des routes
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- b) Mise en application
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- c) Éducation et formation
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- d) Technologies
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- e) Appui réglementaire à l'échelon international
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- f) Évaluation des lacunes à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, conclusions et recommandations.

F. Chapitre 5 : Évaluation de l'efficacité du dispositif d'assistance aux victimes d'accidents de la circulation routière

- a) Cadre juridique régissant les interventions après un accident
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- b) Système d'assurance
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- c) Mise en œuvre et contrôle des services de secours
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants

- d) Éducation et formation
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- e) Technologies
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- f) Appui réglementaire à l'échelon international
 - Points forts
 - Points faibles
 - Éléments manquants
- g) Évaluation des lacunes à la lumière du Plan-cadre mondial pour la sécurité routière, conclusions et recommandations.

G. Chapitre 6 : Conclusions et Plan d'action pour la sécurité routière

III. Annexes

- Annexe I :** Aperçu et tendances par pays
- Annexe II :** Principaux indicateurs nationaux relatifs à l'efficacité de la politique de sécurité routière
- Annexe III :** Liste des documents nationaux pertinents en matière de sécurité routière
- Annexe IV :** Évaluation de scénarios de politique de sécurité routière à l'aide de l'outil SafeFITS¹.

¹ Outil de modélisation des futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) : Analyse réalisée au moyen de l'application SafeFITS, en fonction de la disponibilité des indicateurs.