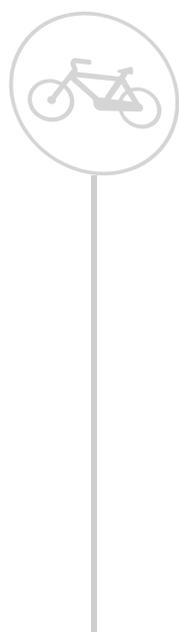


DOCUMENTER LES EFFORTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

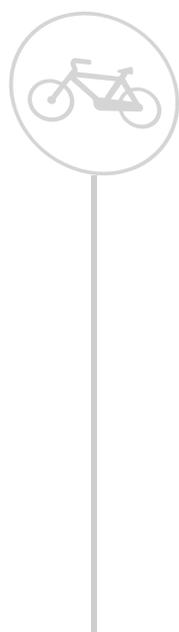


Un guide à l'usage des gouvernements
et des organismes chefs de file



Région Méditerranée orientale

DOCUMENTER LES EFFORTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Un guide à l'usage des gouvernements
et des organismes chefs de file

Catalogage à la source : bibliothèque de l'OMS

Noms : Organisation mondiale de la Santé. Bureau régional de la Méditerranée orientale

Titre : Documenter les efforts en matière de sécurité routière : un guide à l'usage des gouvernements et des organismes chefs de file/Organisation mondiale de la Santé. Région de la Méditerranée orientale

Description : Le Caire : Organisation mondiale de la Santé. Région de la Méditerranée orientale | 2024

Identificateurs : ISBN 978-92-9274-183-9 | ISBN 978-92-9274-184-6 (en ligne)

Sujets : Accidents de la route - prévention et contrôle | Plaies et blessures - épidémiologie | Conduite automobile - législation et jurisprudence | Sécurité | Agences gouvernementales | Région de la Méditerranée orientale

Classification : NLM WA 275

© Organisation mondiale de la Santé 2024

Certains droits réservés. La présente publication est disponible sous la licence Creative Commons Attribution – Pas d'utilisation commerciale – Partage dans les mêmes conditions 3.0 IGO (CC BY-NC-SA 3.0 IGO ; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).

Aux termes de cette licence, vous pouvez copier, distribuer et adapter l'œuvre à des fins non commerciales, pour autant que l'œuvre soit citée de manière appropriée. Dans l'utilisation qui sera faite de l'œuvre, quelle qu'elle soit, il ne devra pas être suggéré que l'OMS approuve une organisation, des produits ou des services particuliers. L'utilisation de l'emblème de l'OMS est interdite. Si vous adaptez cette œuvre, vous êtes tenu de diffuser toute nouvelle œuvre sous la même licence Creative Commons ou sous une licence équivalente. Si vous traduisez cette œuvre, il vous est demandé d'ajouter la clause de non-responsabilité suivante à la citation suggérée : « La présente traduction n'a pas été établie par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). L'Organisation ne saurait être tenue pour responsable du contenu ou de l'exactitude de la présente traduction. L'édition originale anglaise est l'édition authentique qui fait foi ».

Toute médiation relative à un différend survenu dans le cadre de la licence sera menée conformément au Règlement de médiation de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle.

Citation suggérée. Documenter les efforts en matière de sécurité routière : un guide à l'usage des gouvernements et des organismes chefs de file. Le Caire : Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour la Méditerranée orientale ; 2024. Licence : CC BYNC-SA 3.0 IGO.

Ventes, droits et licences. Pour acheter les publications de l'OMS, voir <http://apps.who.int/bookorders>. Pour soumettre une demande en vue d'un usage commercial ou une demande concernant les droits et licences, voir <http://www.who.int/about/licensing>.

Matériel attribué à des tiers. Si vous souhaitez réutiliser du matériel figurant dans la présente œuvre qui est attribué à un tiers, tel que des tableaux, figures ou images, il vous appartient de déterminer si une permission doit être obtenue pour un tel usage et d'obtenir cette permission du titulaire du droit d'auteur. L'utilisateur s'expose seul au risque de plaintes résultant d'une infraction au droit d'auteur dont est titulaire un tiers sur un élément de la présente œuvre.

Clause générale de non responsabilité. Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation mondiale de la Santé aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir fait l'objet d'un accord définitif.

La mention de firmes et de produits commerciaux en particulier n'implique pas que ces firmes et ces produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé, de préférence à d'autres de nature analogue qui ne sont pas cités. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la Santé a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le document publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'OMS ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Table des matières

Résumé d'orientation	vii
Pourquoi est-il important que les pays examinent les activités ayant trait à la sécurité routière ?	vii
À qui s'adresse le présent guide ?.....	viii
Principaux éléments à prendre en considération au départ	ix
<i>Définir le point de départ</i>	ix
<i>Déterminer les objectifs</i>	ix
<i>Sélectionner une équipe</i>	ix
Comment utiliser le présent guide.....	x
<i>Phase 1 : Passer en revue les données factuelles</i>	xi
<i>Phase 2 : Examiner la mise en œuvre</i>	xi
<i>Phase 3 : Analyser les résultats</i>	xii
<i>Phase 4 : Finaliser l'enquête et compiler un rapport</i>	xii
Introduction	1
Pourquoi est-il important que les pays examinent les activités ayant trait à la sécurité routière ?	3
À qui s'adresse le présent guide ?.....	4
Contexte	5
Première Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)	6
Le « système sûr ».....	6
<i>Gestion de la sécurité routière</i>	7
<i>Des routes sûres</i>	7
<i>Des véhicules sûrs</i>	7
<i>Sécurité des usagers de la route</i>	8
<i>Interventions post-accident</i>	8
<i>Vitesses de sécurité</i>	8
Objectifs de développement durable.....	8
<i>Principaux objectifs et cibles (cibles 3.6 et 11.2 des ODD)</i>	9
<i>Objectifs complémentaires</i>	10
Déclaration de Stockholm et résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies	11
Deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et plan mondial associé	12
Processus de documentation	13
Phase 1 : Passer en revue les données factuelles	15
Mise en place d'une équipe	16
<i>Garantir la transparence</i>	17
<i>Établir l'accès</i>	18
<i>Garantir la compétence et l'impartialité</i>	18
<i>Orienter l'équipe</i>	18
Examen de la littérature.....	19
<i>Définition des termes de recherche</i>	19

<i>Définition des bibliothèques de recherche</i>	20
<i>Approche de la classification et de la synthèse</i>	20
<i>Évaluation épidémiologique</i>	21
<i>Saisie des données</i>	22
<i>Alignement sur les lignes directrices de l'OMS relatives aux systèmes de données</i>	23
<i>Nombre de décès et d'accidents corporels</i>	24
<i>Taux de mortalité et d'accidents corporels</i>	25
<i>Données d'exposition</i>	25
<i>Coût social des traumatismes dus à des accidents de la circulation</i>	26
<i>Infractions au code de la route</i>	27
<i>Analyse</i>	27
<i>Revue documentaire</i>	28
<i>Stratégie</i>	29
<i>Contexte politique</i>	29
<i>Interventions</i>	30
<i>Structures</i>	30
<i>Parties prenantes à l'enquête</i>	31
<i>Outil d'enquête</i>	31
<i>Identification des parties prenantes appropriées</i>	32
<i>Alignement de l'architecture des questions sur les objectifs généraux</i>	33
<i>Analyser les résultats</i>	34
Phase 2 : Examiner la mise en œuvre	35
<i>Entretiens approfondis</i>	36
<i>Visites sur le terrain</i>	37
<i>Planification</i>	39
<i>Coordination</i>	40
<i>Exécution</i>	41
<i>Évaluation des interventions et des mesures politiques</i>	42
Phase 3 : Analyser les résultats	43
<i>Alignement sur les meilleures pratiques</i>	44
<i>Alignement sur les domaines prioritaires du « système sûr »</i>	46
<i>Alignement sur les cibles volontaires de performance à l'échelle mondiale</i>	46
<i>Alignement sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports</i>	48
<i>Alignement sur le module technique Sauver des VIES</i>	50
<i>Alignement sur les documents d'orientation de l'OMS</i>	50
<i>Analyse des lacunes</i>	51
<i>Élaboration des recommandations</i>	52
Phase 4 : Rapport final	55
<i>Résultats de l'examen des données factuelles</i>	58
<i>Analyse des données</i>	58
<i>Analyse des politiques</i>	58
<i>Recommandations et conclusions accessibles</i>	60
<i>Liste de contrôle</i>	62
<i>Prochaines étapes</i>	63

Références	64
Annexe I — Objectif principal et domaines prioritaires	67
Annexe II — Matrices d'action et d'alignement	74
Annexe III — Outil d'enquête	78
Documenter les efforts en matière de sécurité routière	78
Annexe IV — Saisie des données	89
Population.....	89
Accidents corporels et coûts sociaux.....	90
Traumatismes dus aux accidents de la circulation selon l'âge et le sexe.....	90
Accidents de la circulation selon le type de véhicule	91
Classe routière et ruralité.....	91
Sécurité et conformité.....	91
Immatriculation et permis de conduire	92

Remerciements

La présente publication a été élaborée par une équipe du Bureau régional de l'OMS pour la Méditerranée orientale : Maha El-Adawy, Directrice, Amélioration de la santé des populations ; Hala Sakr, Conseillère régionale, Violence, traumatismes et incapacités ; et Rania Saad et Abdelrahman Elwishahy (consultants).

Nous tenons également à remercier l'équipe d'Agilysis pour la contribution qu'elle a apportée, en particulier Dan Campsall, Directeur exécutif ; Tanya Fosdick, Assistante de recherche ; et Momina Kamran, Chercheuse.

Conception graphique et mise en page : Michael Mitchell.

Résumé d'orientation

La sécurité routière a un impact direct sur la santé de la population d'un pays. Elle influe sur le bien-être des citoyens du pays ainsi que sur sa croissance économique et sa pérennité future. Une stratégie nationale et un cadre réglementaire cohérents en matière de sécurité routière, mis en œuvre conformément aux normes internationales, peuvent permettre de faire face à toute une série de problèmes de développement et de défis sociaux et d'y répondre. La sécurité routière impacte la santé publique, l'économie, l'urbanisme et les infrastructures, l'environnement, l'emploi, l'éducation et la durabilité, et il est essentiel de s'efforcer de réduire le nombre annuel de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route pour atteindre les objectifs de développement durable.

En février 2020, la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière s'est tenue à Stockholm (Suède). La Déclaration de Stockholm qui en a résulté affirmait le rôle essentiel de la sécurité routière dans la réalisation des objectifs de développement durable. Elle appelait par ailleurs les Nations Unies à fixer une cible ambitieuse consistant à réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes graves dus aux accidents de la route à l'échelle mondiale à l'horizon 2030. En août 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution déclarant une seconde Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et a approuvé la cible consistant à réduire de 50 % le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la route d'ici à la fin de cette décennie.

Alors que nous entrons dans cette nouvelle Décennie d'action, il est impératif que les gouvernements et les organismes chefs de file fassent le point sur leurs performances passées, renouvellent leurs efforts visant à améliorer la sécurité des citoyens sur la route et considèrent ce domaine comme un enjeu majeur au plan de la santé publique, du développement et de la sphère sociale. Pour aider les pays dans cet exercice d'inventaire, le présent guide met en avant une procédure permettant de documenter les efforts en matière de sécurité routière et de faciliter un examen des progrès récents, et fournit un moyen de déterminer les priorités pour la nouvelle Décennie d'action.

Pourquoi est-il important que les pays examinent les activités ayant trait à la sécurité routière ?

Le rôle que joue la sécurité routière dans l'amélioration de la santé publique, du bien-être, de l'éducation, de l'emploi et de la croissance économique exige qu'elle constitue une priorité et une orientation politiques fondamentales. Lorsqu'un pays documente les activités qu'il a entreprises pour améliorer la sécurité routière, il a la possibilité d'identifier les bonnes pratiques antérieures. Il peut également recourir à des approches reposant sur des bases factuelles pour apporter des améliorations à l'avenir, en repérant les lacunes et les domaines à renforcer.

En outre, la base de connaissances internationale sur les interventions efficaces en matière de sécurité routière est solide et ne cesse de s'étoffer. Elle peut fournir des orientations sur la manière de réduire au maximum le nombre de décès et de traumatismes graves sur les routes. L'utilisation de cette solide base de données factuelles peut aider les pays à atteindre cet objectif rapidement et efficacement.

Les pays sont, bien sûr, à différents stades de mise en œuvre des mesures de sécurité routière et certains ont avancé plus que d'autres dans la mise en place d'un « système sûr ». En conséquence, certains pays ont de meilleurs véhicules, des régimes d'application plus efficaces, de meilleures routes, des limitations de vitesse plus contraignantes et des services post-collision mieux équipés que d'autres. Les différences culturelles entre les pays peuvent également se traduire par une hétérogénéité des attitudes, des comportements et des priorités. Toutefois, tout pays, quel que soit son point de départ, peut tirer avantage d'un examen de ses activités en matière de sécurité routière, qui identifie la situation du pays eu égard à la mise en œuvre des meilleures pratiques de sécurité routière et aux aires de renforcement potentiel de ses interventions. Les résultats des efforts de documentation peuvent également être utilisés par les pays qui souhaitent accroître leur visibilité régionale et internationale via la publication et la recherche.

À qui s'adresse le présent guide ?

Il est conçu pour apporter une aide et des orientations importantes à toute autorité qui cherche à élaborer un exercice de documentation nationale. Il présente une approche systématique pour examiner et comprendre les progrès en matière de sécurité routière au cours des dernières années en utilisant un cadre structuré qui s'aligne sur la documentation internationale et les meilleures pratiques.

Il vise principalement à appuyer une enquête au niveau national, qui peut utiliser les outils proposés ci-après pour poser des questions sur les instruments législatifs, politiques et stratégiques : instruments normalement fixés par les gouvernements nationaux et dirigés par les principaux ministères. Il est également possible d'appliquer ces instruments au niveau infranational, en les adaptant aux dispositions législatives ou aux structures gouvernementales en place au niveau de l'État ou au plan local.

Le processus de documentation des performances en matière de sécurité routière n'est pas une fin en soi, mais constitue plutôt une partie essentielle de l'élaboration d'une stratégie continue. Comprendre le contexte national actuel et permettre sa remise en question par des perspectives internationales aide les organismes à revoir et à renouveler leurs efforts dans le but d'améliorer ultérieurement la sécurité routière. Cette analyse de la situation doit être utilisée dans le cadre d'un effort plus large visant à élaborer les futurs plans de sécurité routière et doit par conséquent être préparée en collaboration avec les personnes chargées de définir la stratégie en la matière.

Principaux éléments à prendre en considération au départ

Définir le point de départ

Un exercice de documentation de cette nature nécessite un point de départ pour l'analyse des performances. Celui-ci pourrait être le début de la première Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, ou bien pourrait coïncider avec le lancement ou la révision d'une stratégie nationale de sécurité routière. Il doit s'agir d'un point significatif après lequel une activité claire et concertée a eu lieu pour améliorer la sécurité routière. L'analyse sera alors en mesure d'examiner l'effet des activités sur les performances et pourra servir à galvaniser les efforts en vue de produire une nouvelle amélioration à l'avenir.

Déterminer les objectifs

Un pays a besoin de clarté eu égard aux buts visés par son exercice de documentation des efforts en matière de sécurité routière. Par exemple, il peut être nécessaire d'accorder une attention supplémentaire à certains domaines de la politique ou de la mise en œuvre, alors que d'autres peuvent avoir récemment fait l'objet d'un examen important et ne doivent donc pas être inclus dans l'exercice. Le fait d'indiquer clairement les objectifs de l'exercice de documentation dans le contexte spécifique du pays permettra d'assurer une communication plus claire avec les parties prenantes et de meilleurs résultats pour tous.

Plusieurs questions clés permettront d'affiner ces objectifs :

- Quand la stratégie actuelle en matière de sécurité routière a-t-elle été approuvée ou mise en œuvre ?
- Quels sont les points de départ et d'arrivée appropriés pour cet exercice de documentation ?
- Certains domaines du programme de sécurité routière nécessitent-ils une attention particulière ?
- Y-a-t-il des domaines qui ne peuvent pas être raisonnablement examinés pour le moment ?
- Comment les résultats de cet exercice orienteront-ils la stratégie future ?
- Quels organismes seront chargés de mettre en œuvre les recommandations ?

Sélectionner une équipe

Documenter les efforts en matière de sécurité routière au niveau national nécessite une équipe possédant l'expertise requise pour étudier les problèmes de manière approfondie et systématique. Cette équipe doit avoir des connaissances et une expérience suffisantes pour être en mesure de fournir

des indications et des recommandations utiles sur la base de l'étude. Elle devrait donc comprendre des membres ayant les compétences suivantes :

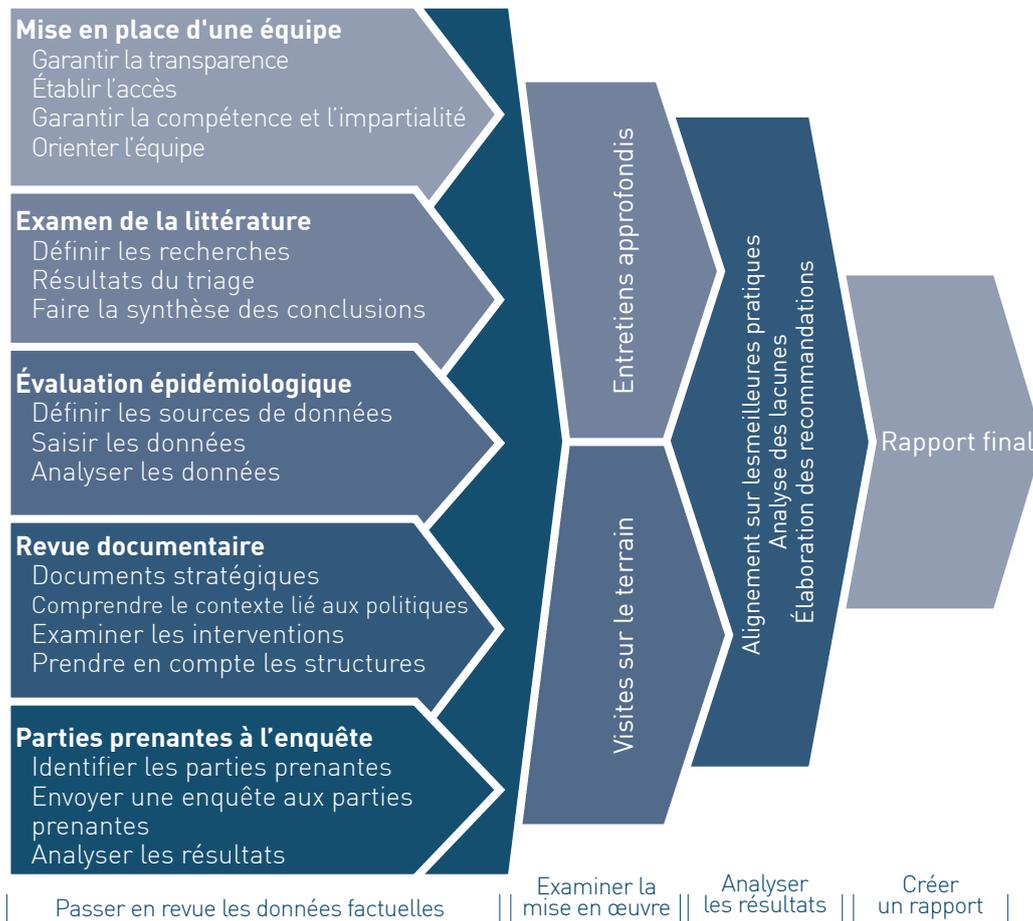
- bonne compréhension de la politique et de la législation en matière de sécurité routière ;
- connaissance approfondie des orientations internationales en matière de sécurité routière ;
- aptitude à collaborer avec les principales parties prenantes, y compris les ministres et les hauts fonctionnaires ;
- capacité à examiner et à synthétiser les travaux de recherche pertinents ;
- compétence dans l'analyse des données relatives à la sécurité routière.

Comment utiliser le présent guide

Le présent guide subdivise le processus de documentation des efforts de sécurité routière au niveau national en une série d'étapes, regroupées en plusieurs phases. Ces étapes guideront l'équipe d'investigation du début jusqu'au rapport final.

Le modèle de la Figure 1 montre chaque étape nécessaire pour mener à bien le processus, groupée avec d'autres selon leurs phases respectives. Le guide fournit une liste de contrôle qui peut être utilisée pour vérifier chaque étape, afin de s'assurer que le processus est achevé avec succès.

Figure 1. Un modèle pour documenter les efforts en matière de sécurité routière



Le guide fournit également des conseils détaillés sur chaque étape nécessaire à la documentation des efforts en matière de sécurité routière. Ces étapes sont brièvement résumées ci-dessous, regroupées par phases.

Phase 1 : Passer en revue les données factuelles

Mise en place d'une équipe

Cet exercice nécessitera une équipe ayant les compétences et l'expérience requises pour mener l'étude. Celle-ci devra être reconnue comme compétente et impartiale par les parties prenantes concernées. L'équipe devra avoir accès à la documentation et aux données nécessaires. Enfin, elle aura besoin d'une orientation pour s'assurer de bien comprendre l'histoire récente, la stratégie actuelle et la politique en vigueur.

Examen de la littérature

L'équipe devra effectuer un examen de la littérature scientifique récente afin d'obtenir une compréhension détaillée des résultats de recherche liés aux performances en matière de sécurité routière. Sur la base des orientations fournies dans le présent guide, elle devra définir les termes de recherche et les bibliothèques de recherche pertinentes. Les résultats devront faire l'objet d'un triage, puis d'une synthèse des conclusions.

Évaluation épidémiologique

Les données épidémiologiques les plus récentes seront essentielles pour comprendre les performances actuelles. Encore une fois, en utilisant les sections pertinentes de ce guide, l'équipe devra définir les données et les sources appropriées, sécuriser ces données dans un format exploitable, puis les analyser afin de générer des indicateurs de haut niveau clairs et pertinents.

Revue documentaire

Une partie importante des données factuelles comprend la documentation décrivant la stratégie et la politique, ainsi que les structures de coordination et les interventions mises en œuvre. L'équipe devra examiner ces documents pour comprendre comment la question de la sécurité routière est traitée.

Parties prenantes à l'enquête

Comprendre le point de vue des principales parties prenantes à l'enquête sur la sécurité routière est un élément essentiel de cet exercice. L'équipe devra identifier toutes les parties prenantes pertinentes à inclure. Elle devra également mener une enquête auprès de ces dernières, sur la base du modèle d'enquête présenté dans ce guide. Enfin, elle devra en examiner et analyser les résultats.

Phase 2 : Examiner la mise en œuvre

Entretiens approfondis

Les comptes rendus de première main permettent une compréhension essentielle de la planification et de la coordination en place, et livrent

des informations contextuelles telles que l'historique des développements récents ou la culture dominante de la prise de décision. Organiser des entretiens approfondis avec les personnes clés aidera l'équipe à obtenir ces informations.

Visites sur le terrain

Les visites sur le terrain permettent d'élargir le champ des conversations avec les principales parties prenantes et le personnel chargé de l'exécution en ce qui concerne la façon dont la stratégie actuelle influence leurs efforts. L'organisation d'une série de visites pertinentes permettra à l'équipe d'observer par elle-même les mesures de sécurité routière afin de voir comment elles sont mises en œuvre.

Phase 3 : Analyser les résultats

Alignement sur les meilleures pratiques

Le guide comprend une matrice d'alignement pour mesurer les progrès par rapport aux normes internationales. L'équipe peut s'en servir pour vérifier les pratiques actuelles par rapport à un ensemble organisé de principes qui ont été rassemblés auprès d'institutions mondiales telles que l'Organisation mondiale de la Santé et la Banque mondiale.

Analyse des lacunes

À l'aide de cette matrice, l'équipe sera en mesure d'observer les éléments de stratégies, de politiques et de pratiques qui sont actuellement faibles et qui pourraient être renforcés par la voie d'un alignement sur des normes largement acceptées.

Élaboration des recommandations

Les résultats de l'analyse des lacunes peuvent être transformés en recommandations pertinentes et réalisables qui influenceront la sécurité de l'ensemble du système routier.

Phase 4 : Finaliser l'enquête et compiler un rapport

Rapport final

Enfin, l'équipe compilera l'ensemble des données factuelles, des résultats de la recherche et des recommandations dans un rapport détaillé. Ce dernier pourra servir aux gouvernements et aux organismes chefs de file afin de renforcer le système de sécurité routière de leurs pays à l'avenir.

Liste de contrôle

Bien que ce guide fournisse des orientations détaillées tout au long de la procédure, les principales étapes ont été regroupées dans une liste de contrôle disponible dans sa dernière partie. Cette liste pourra être utilisée pour s'assurer que la tâche de documentation des efforts en matière de sécurité routière a été réalisée de manière systématique.

Introduction



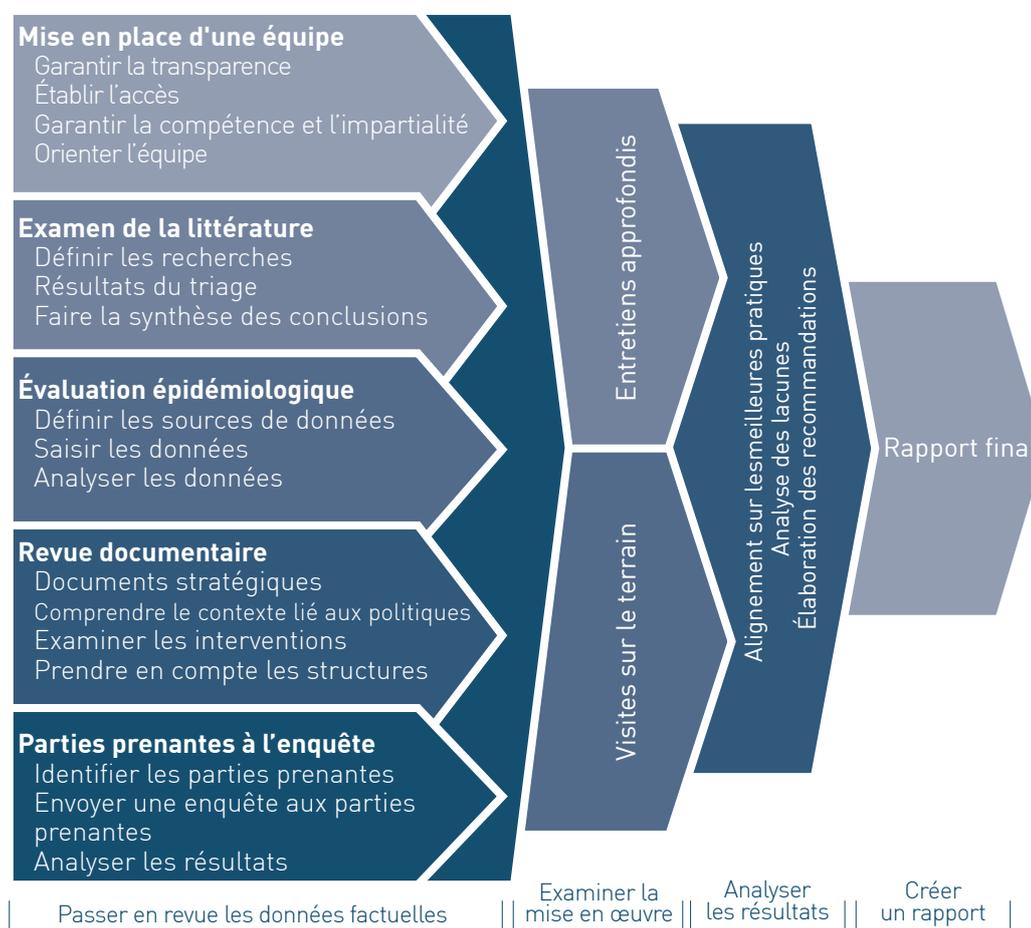
Ces dernières années, l'attention internationale portée à la prévention des traumatismes dus à des accidents de la circulation s'est considérablement accrue, les institutions mondiales, les gouvernements nationaux et la société civile ayant reconnu les dommages sociaux et économiques causés par la circulation motorisée. Alors que l'appel à l'action se faisait de plus en plus pressant, l'appui à l'élaboration de politiques et de cadres d'intervention s'est également renforcé. Nous en sommes à un point de transition et de réflexion. En effet, nous entrons dans la prochaine phase de la mise en œuvre d'un plan ambitieux visant à réduire de moitié le nombre de décès et de traumatismes graves dus aux accidents de la circulation.

Il faut tenir compte de l'efficacité des mesures déjà mises en œuvre et hiérarchiser celles qui le seront à l'avenir. La première Décennie d'action pour la sécurité routière s'est déroulée de 2011 à 2020, après un appel amplifié à l'action visant à réduire le nombre de morts et de blessés graves sur les routes. En août 2020, l'Organisation des Nations Unies a déclaré une nouvelle Décennie d'action, courant de 2021 à 2030. Nous nous trouvons donc à un tournant entre ces deux décennies, qui offre aux pays l'occasion d'examiner les résultats obtenus dès la première période et de poursuivre sur leur lancée jusqu'à la suivante.

Ce guide ne fournit pas de nouveau cadre ; il ne constitue pas un ensemble de cibles et ne génère pas d'attentes supplémentaires non plus ; il vise à aider les gouvernements et les organismes chefs de file à examiner les progrès réalisés à ce jour et à y réfléchir. Il définit un processus par étapes pour documenter les actions déjà entreprises et aide les administrations à identifier les domaines sur lesquels se concentrer de manière continue ou renouvelée au fur et à mesure qu'elles améliorent leurs propres performances en matière de sécurité routière.

Le présent guide suit une approche qui a déjà été mise en œuvre et qui a été affinée avec succès en collaboration avec les gouvernements nationaux et le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour la Méditerranée orientale. Il étudie les moyens d'établir un alignement sur les normes internationales et les orientations normatives en appliquant une approche mixte visant à comprendre les politiques et les pratiques du pays faisant l'objet de l'examen.

Figure 1. Un modèle pour documenter les efforts en matière de sécurité routière



Pourquoi est-il important que les pays examinent les activités ayant trait à la sécurité routière ?

La sécurité routière a un impact direct sur la santé de la population. Elle influe sur la santé et le bien-être des citoyens d'un pays ainsi que sur sa croissance économique et sa durabilité future. La sécurité routière devrait donc constituer une priorité et une orientation politiques fondamentales, la réduction des risques routiers apportant des avantages tangibles pour l'emploi, l'éducation et la santé. Lorsqu'un pays documente les activités qu'il a entreprises pour améliorer la sécurité routière, il a la possibilité d'identifier les bonnes pratiques antérieures. Il peut également recourir à des approches reposant sur des bases factuelles pour apporter des améliorations à l'avenir, en repérant les lacunes et les domaines à renforcer.

En outre, la base de connaissances internationale sur les interventions efficaces en matière de sécurité routière est solide et ne cesse de s'étoffer. Elle peut fournir des orientations sur la manière de réduire au maximum le nombre de décès et de traumatismes graves sur les routes. L'utilisation de cette solide base de données factuelles peut aider les pays à atteindre cet objectif rapidement et efficacement.

Les pays en sont, bien sûr, à différents stades de mise en œuvre des mesures de sécurité routière et certains ont avancé plus que d'autres dans la création d'un « système sûr ». En conséquence, certains pays ont de meilleurs véhicules, des régimes d'application plus efficaces, de meilleures routes, des limitations de vitesse plus contraignantes et des services post-collision mieux équipés que d'autres. Les différences culturelles entre les pays peuvent également se traduire par une hétérogénéité des attitudes, des comportements et des priorités. Toutefois, comme le met en évidence le récent *Guide for Road Safety Interventions* [Guide des interventions relatives à la sécurité routière] du Mécanisme mondial pour la sécurité routière : dans le domaine de la sécurité routière, nous avons plus de points communs que de différences (1). Le guide met en exergue plusieurs points de convergence essentiels et pertinents :

- *Les lois de la physique universellement applicables qui déterminent les forces d'écrasement, et les effets de la vitesse sur la force et le temps de réaction permis ;*
- *Nous avons des corps fondamentalement similaires et sommes donc tous vulnérables face à cette force physique susceptible de nous tuer ou de nous causer une incapacité lors d'un accident ;*
- *Nous commettons tous des erreurs et nous sommes tous vulnérables face aux effets néfastes des drogues, de l'alcool, de la fatigue et de la distraction ;*
- *Tous les pays autorisent des vitesses de circulation qui permettent aux forces physiques de causer des décès et des incapacités en cas d'accident ;*
- *Tous les pays ont des routes empruntées à la fois par des véhicules et des usagers de la route vulnérables ;*
- *Tous les pays disposent de routes qui favorisent les accidents frontaux, car elles ne séparent le trafic sur les voies à sens inverse de circulation qu'avec de fines lignes de peinture ou des moyens encore plus dérisoires ;*

- *Nous nous ressemblons d'un point de vue psychologique : la plupart d'entre nous sont trop confiants dans notre conduite et trop optimistes sur notre avenir, ce qui génère des sentiments d'invulnérabilité aux accidents graves.*

Un examen du type de celui proposé dans ce guide, comprenant la situation actuelle d'un pays eu égard à la mise en œuvre des interventions relatives à la sécurité routière fondées sur les meilleures pratiques et aux domaines dans lesquels elles pourraient être renforcées, s'avère bénéfique pour tous les pays, quel que soit le point de départ. Les résultats des efforts de documentation peuvent également être utilisés par les pays qui souhaitent accroître leur visibilité régionale et internationale via la publication et la recherche, s'ils le souhaitent.

À qui s'adresse le présent guide ?

Il est conçu pour apporter une aide et des orientations importantes à toute autorité qui cherche à élaborer un exercice de documentation nationale. Il offre aux chercheurs principaux et à leurs équipes un cadre structuré pour mener à bien leur étude, en reconnaissant que les pays se trouvent à différents stades de l'élaboration de politiques et d'activités en matière de sécurité routière.

Les gouvernements nationaux ou les organismes chefs de file qui sont responsables de la sécurité routière reconnaîtront l'importance stratégique de comprendre comment leurs pays accomplissent des progrès dans la réduction des décès et des traumatismes graves sur les routes. Toutefois, bien que ce guide soit principalement conçu pour appuyer une enquête au niveau des pays, les outils qui y figurent peuvent également être appliqués à un niveau infranational, en les adaptant aux dispositions législatives ou aux structures gouvernementales en place au niveau de l'État ou au plan local.

Contexte



Au niveau international, des progrès significatifs ont été accomplis ces dernières années pour parvenir à un consensus autour de la sécurité routière et lui donner la priorité en tant que question de politique et de santé publique. Vous trouverez ci-après un bref aperçu de certains des principaux développements qui ont permis de parvenir à ce consensus au cours de la dernière décennie. Ces évolutions sont présentées en tant qu'éléments permettant de situer le présent guide et de souligner la nécessité de continuer à aborder la sécurité routière de manière stratégique et coordonnée alors que nous entamons la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

Première Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)

À partir de mai 2011, dans le but de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la circulation dans le monde, la première Décennie d'action a encouragé les pays à intensifier leurs efforts en matière de sécurité routière en mettant l'accent sur le renforcement de cinq piliers : la gestion de la sécurité routière, des routes et une mobilité plus sûres, des véhicules plus sûrs, le renforcement de la sécurité des usagers de la route et les interventions après un accident.

Un certain nombre d'actions à mener au niveau national ont été présentées dans le Plan mondial pour la première Décennie d'action afin de renforcer chaque pilier. Elles fournissent aux pays un cadre d'action (2).

Un élément important du suivi et de l'évaluation de l'efficacité de la première Décennie d'action est la documentation des enseignements tirés des réalités sur le terrain. Ces derniers constituent le point de départ de l'évaluation du prochain cycle de planification et/ou de mise en œuvre.

Le « système sûr »

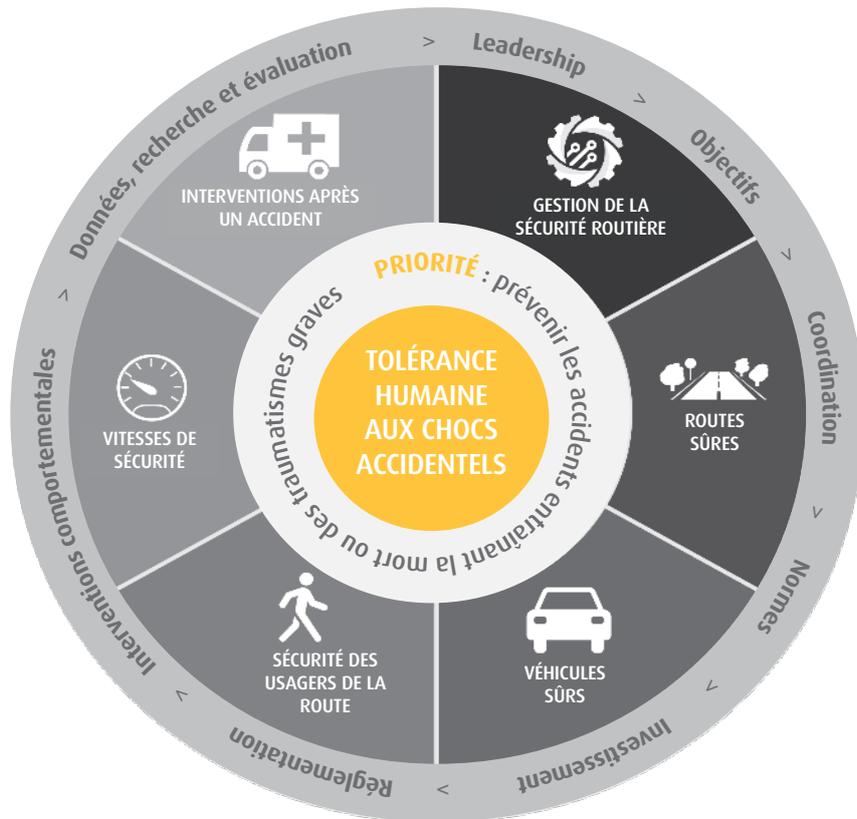
La notion de « système sûr » est antérieure à la première Décennie d'action, mais elle est apparue au cours de cette période comme l'approche mondialement acceptée pour la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation (voir Figure 2). S'éloignant d'une approche traditionnelle qui mettait fortement l'accent sur l'adhésion individuelle au code de la route par l'éducation, la formation, la réglementation et l'application de la législation routière, le « système sûr » repose sur une compréhension beaucoup plus rigoureuse des causes sous-jacentes des décès et des traumatismes graves dus aux accidents de la circulation. « Ce système constitue une approche systémique qui intègre des éléments de gestion essentiels et des domaines d'action en vue de créer un système de mobilité sûr » (3).

Le « système sûr » reconnaît que les humains sont à la fois faillibles et vulnérables. Il incombe donc bien davantage aux concepteurs et aux gestionnaires de systèmes de créer des réseaux solides où les conséquences d'une défaillance du système sont atténuées afin d'éviter des résultats catastrophiques. Le *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020* résume l'approche du « système sûr » en ces termes :

Cette démarche vise à développer un système de transport routier plus adapté à l'erreur humaine et prenant en compte la vulnérabilité du corps humain. Il part de l'acceptation de l'erreur humaine et donc de la prise de conscience que les accidents de la circulation ne peuvent être totalement évités. L'objectif d'un « système sûr » est de garantir que les accidents n'entraînent pas de traumatismes humains graves (2).

Selon ce système, divers éléments interdépendants doivent fonctionner ensemble pour protéger les usagers de la route contre les dommages graves, comme cela est illustré ci-dessous de façon ventilée.

Figure 2. Le « système sûr »



Source : Adapté de la Stratégie nationale australienne pour la sécurité routière 2021-2030 (4).

Gestion de la sécurité routière

L'ensemble du « système sûr » consiste à gérer les interactions entre les usagers de la route afin d'éliminer les décès et les traumatismes graves. Le « système sûr » reconnaît qu'il existe une responsabilité partagée entre les usagers de la route, les constructeurs automobiles et les concepteurs des routes ; néanmoins, les pays doivent gérer leurs systèmes de sécurité routière pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Des routes sûres

Les routes sont conçues pour réduire le risque d'accidents, avec des accotements susceptibles de limiter les dommages en cas d'erreur de conduite. La séparation de la circulation pour protéger les usagers vulnérables est une priorité, et les routes dangereuses sont traitées de manière proactive pour améliorer à la fois les risques réels et ceux perçus pour les usagers.

Des véhicules sûrs

Les véhicules offrent un haut niveau de sécurité à leurs occupants et aux autres usagers de la route. Les systèmes de sécurité fondamentaux, tels que les ceintures de sécurité, sont complétés par des mesures de sécurité active plus avancées telles que le freinage d'urgence autonome et le contrôle

électronique de la stabilité. Les contrôles de routine appliqués à tous les véhicules garantissent qu'ils sont maintenus aux normes de sécurité les plus élevées.

Sécurité des usagers de la route

Les usagers de la route sont éduqués ou soumis à des réglementations dans leur utilisation des routes en fonction de leurs modes de transport et des niveaux de risque. Les conducteurs reçoivent une formation et sont soumis à des tests de haute qualité, et sont censés respecter la législation routière ; parallèlement, des dispositions sont prises pour permettre aux enfants, aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en sécurité.

Interventions post-accident

En cas d'incident, une réponse médicale d'urgence parvient rapidement aux parties blessées, le transfert vers des soins de traumatologie de haute qualité est rapide, des services de réadaptation sont facilement accessibles et un soutien aux accidentés est disponible. Après l'incident, les données sur les causes de la collision alimentent les systèmes pour réhabiliter les routes et évaluer de quelle manière renforcer le système.

Vitesses de sécurité

La capacité d'un usager de la route à éviter les accidents ou à survivre en cas de collision est directement affectée par la vitesse et l'énergie qui en résulte au point d'impact. Les vitesses de sécurité reconnaissent la fragilité humaine, que ce soit pour la prise de décision ou la survie à un impact, et elles garantissent que des vitesses plus élevées ne sont possibles que lorsque l'environnement et les infrastructures s'y prêtent.

Objectifs de développement durable

Le lien direct entre la sécurité routière et les objectifs de développement durable (ODD) a été affirmé dans la publication de l'OMS intitulée *Sauver des VIES – module technique sur la sécurité routière* :

Les cibles 3.6 et 11.2 des objectifs de développement durable (ODD), qui visent à réduire de moitié, d'ici à 2020, le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route et à garantir à tous l'accès à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables à un coût abordable d'ici à 2030, constituent un puissant moteur pour inciter les gouvernements et la communauté internationale à agir en faveur de la sécurité routière. Le défi consiste à saisir cette occasion et à intensifier de manière significative la mise en œuvre des mesures de sécurité routière (5).

Tout en s'efforçant de réduire le nombre annuel de décès et de traumatismes dus aux accidents de la circulation, il est essentiel d'intégrer les ODD et d'élaborer un cadre de sécurité routière qui tienne compte du changement climatique et de la nécessité de construire une infrastructure de transport résiliente et conçue pour un avenir durable (6).

Une stratégie nationale et un cadre réglementaire cohérents en matière de sécurité routière, mis en œuvre conformément aux normes internationales, peuvent permettre de faire face à toute une série de problèmes de développement et de besoins sociaux liés à la santé publique, à l'économie, à l'urbanisme et aux infrastructures, à l'environnement, à l'emploi, à l'éducation et à la durabilité, et d'y répondre. Comme l'a observé le groupe d'experts universitaires pour la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies souligne « l'interconnexion fondamentale entre la santé des personnes et celle de la planète » (7). Des impacts tels que la perte de productivité et les coûts économiques qui découlent de l'inaction et de l'incapacité à prévenir les décès et les traumatismes humains sur les routes représentent une composante vitale du développement économique et social, et les améliorations doivent être « traduites en actions et en solutions » (7).

La mise en place d'infrastructures routières durables offre des avantages complémentaires, à savoir « l'accès au commerce, à l'emploi, aux marchés, à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services qui contribuent à l'amélioration des conditions de vie. Il autonomise les femmes, les personnes handicapées et les autres groupes vulnérables » (6). Les effets positifs de l'amélioration de la sécurité routière vont au-delà de la réduction du nombre de blessés et de morts. Comme le préconise le groupe d'experts universitaires, d'autres impacts comprennent l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé communautaire, de la qualité de vie et de la sécurité des usagers de la route vulnérables, qui sont des transferts modaux avec un retour sur investissement positif par rapport aux coûts de mise en œuvre des changements.

Principaux objectifs et cibles (cibles 3.6 et 11.2 des ODD)

La cible 3.6 des ODD met directement l'accent sur la sécurité routière en fixant une cible visant à réduire de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route en vue de permettre à tous de vivre en bonne santé et de promouvoir le bien-être de tous à tout âge.

L'objectif 11 vise à faire en sorte que les villes et les établissements humains soient sûrs, résilients, durables et ouverts à tous. La cible 11.2 est spécifiquement axée sur « l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, telles que les femmes, les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées » (8). Cette cible est mesurée au moyen d'indicateurs de la proportion de la population ayant facilement accès aux transports publics, ventilée selon le sexe, l'âge et le handicap.

Au cours de la prochaine décennie, nous pourrions utiliser les liens entre la sécurité routière et les objectifs de développement durable pour étendre la portée de nos outils bien au-delà de la portée traditionnelle des transports, de la sécurité publique et de la santé publique. L'intégration de la sécurité routière dans une série d'objectifs de développement

durable impliquera des parties prenantes publiques et privées non traditionnelles et conduira à la mise en place d'activités de sécurité routière dans l'ensemble des chaînes de valeur gouvernementales et institutionnelles (7).

Objectifs complémentaires

Outre le fait qu'ils fixent directement des objectifs et des cibles pour la sécurité routière, les 17 ODD englobent de vastes champs et se recoupent afin de créer des domaines d'amélioration complets, indivisibles et interdépendants. Leur large éventail permet des recouvrements et le partage collectif des avantages tirés de la mise en œuvre et de l'amélioration dans un domaine.

La mise en place d'infrastructures routières et de transport sûres et fiables peut avoir un effet positif sur la réduction de la pauvreté, de la faim et de l'insécurité alimentaire (objectifs 1 et 2) en améliorant l'accès aux possibilités d'emploi et en renforçant le soutien logistique et le réseau de transport. L'introduction et le maintien de normes pour la sécurité du travail et les conditions de travail (objectif 8) pour les travailleurs de la route et les conducteurs ont un impact sur la croissance économique durable, l'emploi et le travail décent, qui font partie des ODD. L'égalité des sexes (objectif 5) peut être améliorée en intégrant des opportunités de déplacement actif plus sûres pour les femmes, partant du constat selon lequel « un niveau plus élevé de sécurité perçue est susceptible de conduire à une plus grande mobilité et à des opportunités élargies pour répondre aux besoins sociaux, y compris en matière d'éducation (objectif 4) et d'emploi (objectif 8) » (7).

L'objectif 9 donne la priorité à la mise en place d'infrastructures résilientes, à la promotion d'une industrialisation durable qui profite à tous et à la promotion de l'innovation, la cible 9.1 étant le développement d'infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes aux niveaux régional et transfrontalier. Cela favorise le développement économique et le bien-être humain en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous.

L'intégration de modes de consommation et de production durables (objectif 12), tels que la mesure de l'empreinte carbone, la logistique de la chaîne d'approvisionnement du transport, les actions de responsabilité sociale des entreprises et le reporting, peut contribuer à la gestion et à l'utilisation efficace des ressources naturelles. La coopération et l'engagement des secteurs public et privé en faveur de bonnes pratiques durables peuvent être récompensés et reconnus par l'attribution de contrats et de projets à des entreprises et par des pratiques qui s'alignent sur les ODD et leur donnent la priorité (9).

De même, l'attribution de « contrats à des organisations faisant preuve d'engagement et de bonnes pratiques en matière de sécurité routière » et le fait d'encourager « l'achat public (et privé) de véhicules sûrs uniquement » (9) sont des domaines dans lesquels le secteur public peut produire des

incitations et prendre des initiatives pour obtenir ou influencer les résultats souhaités. L'objectif 17, relatif aux partenariats pour la réalisation des objectifs, suppose une collaboration et une mise en œuvre dans le cadre de partenariats public-privé et de la société civile. Ces partenariats visent à soutenir la réalisation du développement durable à l'échelle mondiale par l'allocation de ressources et de fonds engagés pour la construction et le développement des infrastructures.

Une stratégie de sécurité routière bien établie et cohérente peut contribuer à une plus grande sensibilisation à des modes de vie durables (objectif 12) en soutenant les programmes d'éducation scolaire axés sur des modes de transport sûrs, durables et alternatifs tels que les déplacements actifs ou les transports publics.

L'urbanisme et la conception qui tiennent compte de la gestion de la vitesse, des zones scolaires et de la protection des usagers de la route vulnérables s'alignent sur l'objectif 16 pour créer un accès à des lieux publics sûrs, pacifiques et inclusifs pour tous. La peur des traumatismes, la perception du danger et les conditions dangereuses dissuadent les gens de marcher et d'utiliser les transports publics. De ce fait, prendre des dispositions efficaces pour créer une infrastructure sûre va dans le sens de nombreux ODD.

L'intégration de dispositions de sécurité dans la conception des routes et la mise en place d'un cadre national pour l'application de la législation, l'accès à la justice et des institutions responsables et efficaces en cas de traumatisme ou de décès peuvent contribuer à soutenir les personnes blessées et endeuillées. Ces aspects doivent être développés en tant qu'aspects de la réponse post-collision dans le cadre du « système sûr ». Cela, à son tour, soutient l'objectif 16 en réduisant les décès et la violence sur les routes. La crédibilité de l'exécution et un système d'amendes (9) qui réduit la corruption et les pots-de-vin constituent la cible 16.5 de cet ODD.

Déclaration de Stockholm et résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies

L'année 2020 a été marquée par deux événements majeurs dans le cadre de la lutte mondiale visant à réduire les conséquences des traumatismes dus aux accidents de la route. En février, la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière « Accomplir les objectifs mondiaux pour 2030 » s'est tenue à Stockholm (Suède). En présence de représentants d'environ 140 pays, la Conférence a présenté la Déclaration de Stockholm, un document d'orientation visant à renforcer les efforts en matière de sécurité routière conformément aux ODD et à fixer un objectif ambitieux de réduction de 50 % des décès et des traumatismes graves dus aux accidents de la route dans le monde à l'horizon 2030 (10).

Cette Déclaration a galvanisé l'action internationale et donné une impulsion significative à l'Assemblée générale des Nations Unies durant l'été septentrional. L'Assemblée générale a approuvé la déclaration et adopté la résolution 74/299 le 31 août 2020 (11).

La résolution, qui proclame une deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) et qui fixe une cible visant à réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés, approuve également la décision de convoquer une réunion de haut niveau de l'Assemblée générale des Nations Unies au plus tard à la fin de l'année 2022. Cette réunion portera essentiellement sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale afin de combler les lacunes et de relever les défis, de mobiliser les responsables politiques et de promouvoir la collaboration multisectorielle et multipartite.

La résolution aborde de nombreux aspects du système de sécurité routière en mettant l'accent sur les thèmes clés, qui peuvent être résumés par les caractéristiques suivantes :

- *Systematique* : reconnaître la responsabilité partagée entre les concepteurs de systèmes et les usagers de la route, en vue d'évoluer vers un monde exempt de décès et de traumatismes graves dus aux accidents de la route.
- *Intégré* : traiter les liens entre la sécurité routière, la santé mentale et physique, le développement, l'éducation, l'équité, l'égalité des sexes, les villes durables, l'environnement et le changement climatique, ainsi que les déterminants sociaux de la sécurité et l'interdépendance entre les différents ODD, en rappelant que ces objectifs et leurs cibles sont intégrés et indivisibles.
- *Fondé sur des données factuelles et axé sur les données* : souligner qu'il est indispensable de recueillir des données de qualité, y compris au niveau régional, notamment sur les décès et les traumatismes graves, pour élaborer des politiques efficaces fondées sur des données probantes.
- *Multisectoriel* : la solution pour prendre en compte les demandes en matière de sécurité routière exige une collaboration multipartite entre les secteurs public et privé, les milieux universitaires, les organisations professionnelles, les organisations non gouvernementales et les médias.

Deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière pour la période 2021-2030 et plan mondial associé

Conformément à la résolution 74/299, le nouveau plan d'action pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) continue de s'appuyer sur le modèle du « système sûr », encourageant les administrations nationales à examiner les progrès réalisés à ce jour et à établir des points de référence appropriés pour planifier les mesures futures.

L'élaboration d'une stratégie nationale pour la prochaine décennie nécessite une compréhension claire du système de sécurité routière et de son état actuel de maturité, afin de planifier les mesures les plus appropriées pour renforcer le système et conduire des améliorations de la sécurité dans les années à venir.

Le présent guide a pour but d'aider les pays dans cette entreprise, en adoptant une approche par étapes afin de garantir une bonne compréhension des politiques et des pratiques actuelles. Cela pourra en outre les aider à identifier les priorités pour la période 2021-2030.



Processus de documentation

Cette section fournit des conseils étape par étape sur la manière de mener le processus de documentation en suivant chacune des quatre phases principales identifiées dans le modèle, en expliquant les outils, techniques et processus clés qui seront nécessaires.



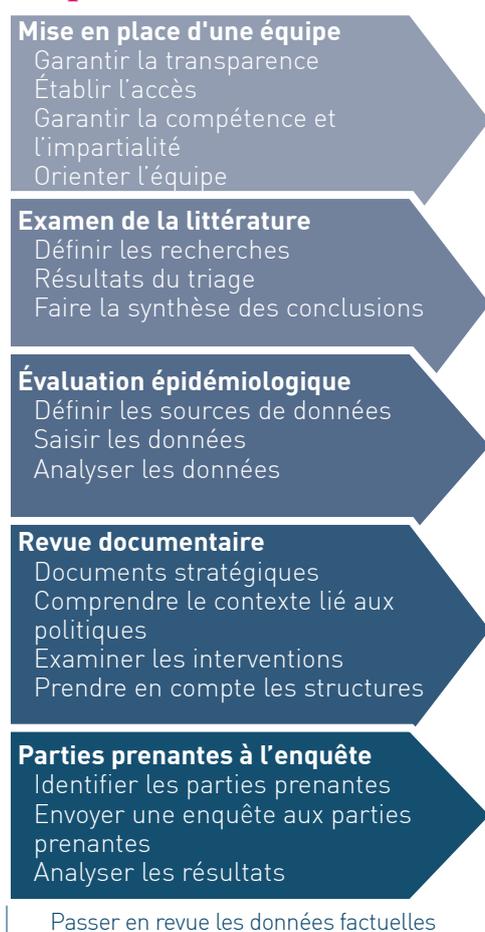
Phase 1



Passer en revue les données factuelles

L'objectif de la documentation des efforts en matière de sécurité routière est de produire une évaluation équitable et dûment étayée des performances sur la période analysée. La collecte et l'examen des données factuelles impliquent un certain nombre de tâches clés, comme indiqué dans la Figure 3 et détaillé ci-dessous.

Figure 3. Étapes de la phase 1



Mise en place d'une équipe

Documenter les efforts en matière de sécurité routière au niveau national nécessite une équipe possédant l'expertise requise pour étudier les problèmes de manière approfondie et systématique. Cette équipe doit avoir des connaissances et une expérience suffisantes pour être en mesure de fournir des indications et des recommandations utiles sur la base de l'étude. Elle devrait donc comprendre des membres ayant les compétences suivantes :

- bonne compréhension de la politique et de la législation en matière de sécurité routière ;
- connaissances détaillées des orientations internationales en matière de sécurité routière ;
- capacité à collaborer avec les principales parties prenantes, y compris les ministres et les hauts fonctionnaires ;
- aptitude à examiner et à synthétiser les travaux de recherche pertinents ;
- compétence dans l'analyse des données relatives à la sécurité routière.

Garantir la transparence

Une étude efficace de ce type repose sur les principes de transparence et d'impartialité. Un exercice de documentation ne peut être couronné de succès que s'il existe un niveau élevé de transparence concernant les informations examinées et les résultats rapportés. Un exercice transparent est précieux pour toutes les parties prenantes pour plusieurs raisons.

- *Participation et visibilité des différents programmes* : un effort national de sécurité routière requiert la contribution de nombreux ministères et organismes ; il est important de se faire une idée aussi complète que possible.
- *Partage des enseignements* : différents organismes peuvent avoir été confrontés à des difficultés similaires et avoir vécu des expériences précieuses dont d'autres peuvent tirer des enseignements.
- *Amélioration de l'efficacité* : l'exercice de documentation sera lent et inefficace s'il existe des obstacles qui empêchent l'équipe d'examiner les documents et les données pertinents. Les problèmes d'accès et le manque d'efficacité entraîneront des conclusions incomplètes et des recommandations faibles.

Aux fins du présent guide, la transparence signifie que les organismes sont prêts à partager les ressources suivantes afin qu'un examen efficient et efficace puisse avoir lieu.

- *Stratégies* : en plus d'une stratégie nationale de sécurité routière, les stratégies émanant des ministères et des secteurs pris individuellement ou les stratégies intergouvernementales sur des questions telles que l'infrastructure, la santé publique, la médecine d'urgence, le maintien de l'ordre ou l'éducation peuvent également être pertinentes.
- *Données* : plusieurs ensembles de données essentiels sont nécessaires pour pouvoir analyser les performances en matière de sécurité routière au cours de la période documentée ; ces ensembles de données sont décrits dans la section « Saisie des données ».
- *Documentation* : au-delà de la documentation stratégique, une série de rapports et de plans d'action importants permettront à l'équipe d'évaluer les progrès accomplis. Les plans de mise en œuvre, surtout s'ils définissent des responsabilités et des budgets, sont particulièrement importants à cet égard.
- *Données factuelles* : outre les données sur le nombre de blessés par accident de la route, d'autres sources de données peuvent démontrer l'efficacité des mesures de sécurité routière qui ont été mises en œuvre. Ces données peuvent avoir été recueillies par des ministères ou des établissements universitaires, ou être disponibles dans des revues scientifiques ou sous forme de littérature grise (c'est-à-dire produites par le gouvernement, le milieu universitaire, les entreprises ou l'industrie, mais non contrôlées par une publication commerciale).

Établir l'accès

Un deuxième principe de l'enquête est que l'équipe doit avoir un bon niveau d'accès aux principales parties prenantes. Celles-ci peuvent être des ministres ou des responsables gouvernementaux, ou travailler dans des organisations de la société civile ou des institutions professionnelles. Leurs points de vue sur la manière dont la sécurité routière du pays a évolué ou s'est améliorée, ainsi que sur les développements stratégiques, le financement et la coordination seront utiles pour comprendre les facteurs influençant les performances en matière de sécurité routière.

Garantir la compétence et l'impartialité

Troisièmement, l'impartialité de l'équipe est essentielle à la réussite de l'exercice. Une équipe indépendante et objective peut produire de meilleurs résultats ou les enrichir lorsqu'elle collabore avec les parties prenantes et examine les progrès d'une équipe dont le domaine d'intérêt est spécifique (par ex. mesures de police, éducation ou soins de traumatologie). Si l'équipe est considérée comme juste et impartiale, les résultats de l'exercice seront plus facilement perçus comme utiles et faisant autorité par toutes les parties ; et ils seront donc plus susceptibles d'alimenter le développement d'autres améliorations de la sécurité routière par la suite. Elle doit donc être considérée comme suffisamment indépendante des intérêts particuliers.

En outre, si l'équipe était entièrement composée de représentants travaillant pour le ministère de la Santé qui n'avaient aucune expérience dans l'ingénierie, la sécurité des véhicules ou les mesures de police, leur jugement pourrait être remis en question lorsqu'ils examineraient ces aspects de la prestation de services de sécurité routière. Pour que l'équipe ait la confiance de toutes les parties, elle doit être en mesure de refléter équitablement, avec précision et en connaissance de cause les performances dans l'ensemble du domaine de la politique.

Orienter l'équipe

Travailler avec une équipe suffisamment indépendante signifie proposer à ses membres un processus d'orientation pour les aider à comprendre les complexités et les relations impliquées. Cette orientation doit préciser les informations suivantes :

- vision et leadership nationaux en matière de sécurité routière ;
- structures de gouvernance et coordination ;
- principaux organismes et leurs responsabilités ;
- élaboration de stratégies et interopérabilité de ces dernières ;
- principaux points de contact dans chaque organisme.

Le processus d'orientation permettra à l'équipe d'entrer en contact avec toutes les parties concernées et de progresser rapidement dans l'exercice de documentation.

Examen de la littérature

Plus tard, lors de la phase 3, les données et les éléments de preuve recueillis durant la phase 2 devront faire l'objet d'une analyse rigoureuse ainsi que d'un examen de la littérature disponible. En examinant la littérature et l'épidémiologie (voir la section suivante) lors de la phase 1, l'équipe acquerra une bonne compréhension de l'état actuel des performances en matière de sécurité routière, des tendances longitudinales et des perspectives de recherche.

En procédant à un examen de la littérature, l'équipe d'évaluation sera en mesure d'identifier des sources qui pourront lui donner une vue d'ensemble des actions et des activités. L'examen prévu n'est ni exhaustif ni systématique et, par conséquent, toutes les études pertinentes ne seront pas incluses, en particulier si elles ne contiennent pas les termes de recherche spécifiés. À cette étape, les parties prenantes devront notamment demander des données factuelles et de la littérature pertinentes à examiner.

L'examen doit inclure de la littérature en anglais et dans la langue principale du pays. Il doit se concentrer sur les articles publiés dans des revues à comité de lecture qui présentent les recherches sur la sécurité routière menées dans le pays évalué.

Définition des termes de recherche

Avant de commencer l'examen des données factuelles, il convient de définir les principaux termes de recherche. Voici certains termes de recherche suggérés :

Pays

ET

Stratégie/Vision (+2030)/Actions pour la sécurité routière

Traumatismes dus aux accidents de la route/Collisions/Accidents

Accidents de véhicules à moteur/Collisions/Accidents

Risque routier/État des routes/Risque d'accident/Gravité des accidents/Taux de blessures

Routes de campagne/Réseau routier rural

Pratiques/Comportement/Connaissances/Attitudes/Application de la loi/Prévention en matière de sécurité routière

Mortalité due à la circulation routière (+ taux)

Type/Gravité/Caractéristiques des blessures dues aux accidents de la route

Vitesse de conduite

Utilisation de la ceinture de sécurité/du dispositif de retenue pour les enfants/du siège enfant

Application de la législation routière/Contrôle de la circulation/Caméras de sécurité/Radars de vitesse/Caméras aux feux rouges

Prix du carburant

Environnement bâti/Urbanisme

Villes intelligentes/Marchabilité/Marche/Vélo (+intégration)/Systèmes de transport urbain

Définition des librairies de recherche

Le moteur de recherche open source le plus pertinent pour la littérature académique est Google Scholar, bien que d'autres moteurs de recherche académiques fassent leur apparition (y compris Base et Semantic Scholar) et puissent être utilisés pour rechercher les termes définis. Les moteurs de recherche et bases de données universitaires propriétaires, tels que Science Direct, sont accessibles par le biais de licences institutionnelles. La collaboration avec des partenaires universitaires et des instituts de recherche nationaux facilitera cet exercice.

Approche de la classification et de la synthèse

Pour chaque combinaison de termes de recherche clés, les 10 premières pages de résultats doivent être examinées et classées par pertinence. Les résultats doivent être évalués en fonction des éléments suivants :

- *Pertinence* : l'étude est-elle pertinente en termes de problématiques abordées, de géographie, d'alignement culturel ou de groupes spécifiques d'usagers de la route, et dans quelle mesure est-elle contemporaine ?
- *Fiabilité* : la méthodologie est-elle bien établie, et conduit-elle à des résultats stables et cohérents ?
- *Robustesse* : la taille de l'échantillon est-elle suffisante pour tirer des conclusions claires ? S'il s'agit d'une méta-analyse ou d'une analyse systématique, comprend-elle suffisamment d'études individuelles ?

Les données factuelles doivent être synthétisées dans des tableaux accessibles, dans lesquels doivent figurer les informations suivantes :

- titre
- publication (emplacement de la source, y compris le lien du site Web)
- auteur(s)
- résumé du contexte
- zone géographique
- objectif de l'étude
- méthodologie d'étude
- principaux résultats
- données pertinentes (ou évaluation)
- commentaires.

Les données factuelles doivent être téléchargées et regroupées par pertinence, en fonction des six composantes du « système sûr ». Un exemple est présenté dans le Tableau 1.

Tableau 1. Exemple de résumé d'examen des données factuelles

Titre	Traffic safety effects of new speed limits in Sweden [Impact des nouvelles limitations de vitesse sur la sécurité routière en Suède]
Auteur(s) Publication	Anna Vadeby, Asa Forsman Accid Anal Prev. 2018 May;114:34-39. doi: 10.1016/j.aap.2017.02.003. Epub 2017 Feb 20. Traffic safety effects of new speed limits in Sweden - PubMed (nih.gov)
Contexte	Les effets de la vitesse, aussi bien positifs que négatifs, font de cette dernière l'une des principales cibles des mesures politiques. Les vitesses de conduite affectent le risque d'être impliqué dans un accident et la gravité des blessures, ainsi que les niveaux de bruit et les émissions de gaz d'échappement. À partir de 2008, l'administration suédoise des transports a procédé à un examen des limitations de vitesse sur le réseau routier rural national.
Zone (géographique)	Suède
Objectif	L'objectif de cette étude est principalement de décrire et d'analyser l'effet à long terme sur la sécurité routière de l'augmentation, ainsi que de la réduction, des limitations de vitesse. Un autre objectif est d'analyser les changements de vitesse réelle dus aux modifications de limitation de vitesse. Les effets sur la sécurité routière sont étudiés par le biais d'une étude avant/après avec groupe témoin, et les effets sur les vitesses moyennes réelles sont mesurés au moyen d'un sondage sur échantillon, dans laquelle la vitesse a été mesurée sur des sites choisis au hasard avant et après les modifications de limitation de vitesse.
Méthodologie	Recherche primaire, sondage sur échantillon, mesure de vitesse.
Principaux résultats	Les résultats montrent une réduction du nombre de décès sur les routes rurales avec des limitations de vitesse réduites de 90 km/h à 80 km/h : le nombre de décès a diminué de 14 par an, alors qu'aucun changement significatif n'a été observé pour les blessés graves.
Commentaires	

Évaluation épidémiologique

Les interventions en matière de sécurité routière ont pour but ultime de réduire le nombre de décès et de blessés graves. Compiler et analyser les données sur les accidentés corporels dans un pays est donc une tâche essentielle pour documenter ses performances en matière de sécurité routière.

L'analyse n'a de sens que si les données sont effectivement collectées avec précision et partagées pour analyse. Les étapes clés de cet exercice sont les suivantes :

- cataloguer les données collectées ;
- examiner la qualité des données collectées pour en vérifier l'exactitude et la ponctualité ;
- analyser les données générales pour mettre en évidence les tendances actuelles de fréquence, les déterminants et les coûts des traumatismes dus aux accidents de la circulation ; et
- identifier les lacunes dans la collecte, l'exactitude et la fourniture des données.

Dans la plupart des pays, la police est la principale organisation qui recueille des données sur les collisions. Les compagnies d'assurance enregistrent les incidents impliquant leurs clients, et les hôpitaux et les agents de santé tiennent des dossiers médicaux sur les accidents de la route. Les registres

et les statistiques d'état civil concernant les décès constituent une autre source de données. La collecte et l'analyse de données sur les blessés par accident de la route provenant de diverses sources aident les pays à avoir une image plus complète et à tenir compte des biais de notification ou des problèmes de sous-notification. Dans certains pays, la police ne collecte pas d'informations sur toutes les collisions non mortelles, en partie parce que les exigences légales en matière de signalement diffèrent d'un pays à l'autre. Les données hospitalières peuvent donc être utilisées pour améliorer les données de la police. Elles permettent en effet une meilleure compréhension du nombre total de blessés et de la gravité de leurs traumatismes (bien qu'elles ne puissent pas se substituer aux données de la police, car de précieuses informations sur les circonstances de la collision seront manquantes).

Dans la mesure du possible, les codes de la Classification internationale des maladies (CIM) applicables aux accidents de transport doivent être utilisés pour coder les données locales. La dernière révision de cette classification est la CIM-11 (12). La CIM a pour objet de fournir une norme internationale pour la notification des maladies et affections, en définissant l'univers des troubles, maladies, traumatismes et autres affections connexes. Ces normes facilitent le stockage, la récupération et l'analyse des informations sanitaires pour une prise de décision fondée sur des données factuelles ; le partage et la comparaison des informations sanitaires entre les hôpitaux, les régions, les cadres et les pays ; et la comparaison des données provenant d'un même lieu à différentes périodes.

D'autres sources de données peuvent aider à mettre en contexte les statistiques d'accidents et fournir des informations sur la sécurité générale du réseau routier. Il s'agit notamment des données d'exposition (kilométrage des véhicules par mode), du coût des accidents de la route pour la société, des données relatives aux infractions au code de la route (nombre d'infractions) et des données de circulation (vitesse moyenne et flux de circulation).

La publication de l'OMS *Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants* (13) est un guide essentiel pour évaluer et améliorer ces systèmes. Une liste de contrôle des champs de données qui doivent être collectés avec les données sur les accidents corporels est présentée dans le Tableau A2.4 à l'Annexe II du présent guide. Le manuel de l'OMS doit servir de guide pour déterminer les données qui sont collectées, la qualité des données disponibles et la manière dont elles pourraient être améliorées.

Saisie des données

Un deuxième aspect de cette étape d'évaluation épidémiologique consiste à recueillir des données essentielles sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation. Cette saisie doit consister en un ensemble de données longitudinales qui comprend la période sur laquelle l'exercice de documentation est mené (par exemple, depuis le lancement de la stratégie nationale de sécurité routière) et de préférence une période de référence de trois ans à des fins de comparaison.

Les données sur la population, la démographie, le permis et l'immatriculation des véhicules aideront à étudier l'exposition aux risques parmi les usagers de la route, et les données sur la classification des routes aideront à comprendre le risque du réseau. De plus, les informations sur la conformité aideront à mettre en évidence l'effet des changements apportés à la législation et de leur application.

Certains pays disposent de systèmes sophistiqués de collecte et d'analyse des données qui permettront de simplifier cette partie de l'exercice. Dans certains cas, les données peuvent déjà être accessibles au public. Cependant, dans de nombreux pays, les données pertinentes sont détenues par différents organismes. À l'appui de la collecte, une série de tableaux de données a été incluse dans l'Annexe IV – Saisie des données. Les pays peuvent disposer de différentes sources de données pour un même chiffre, et il est nécessaire de consulter l'ensemble des secteurs pour parvenir à un consensus et s'accorder sur la source de données à utiliser.

Il serait utile de rassembler autant de données demandées que possible, bien que certaines données puissent ne pas être collectées et ne pas être disponibles dans des formats accessibles. Par exemple, il n'existe pas toujours de données sur les coûts sociaux des accidents corporels dans tous les pays.

Dans les cas où les données sont disponibles mais enregistrées avec des définitions différentes, les noms de champ doivent être ajustés en conséquence. Par exemple, la classification des routes de l'OMS suggère quatre types de routes (autoroutes, routes nationales, routes de raccordement et routes locales) (13) ; si le pays utilise généralement un système de classification des routes différent pour la communication des données, ce système doit être utilisé.

La provenance des données doit également être consignée, en indiquant l'organisation qui les a fournies. Si, par la suite, des divergences entre les différents ensembles de données apparaissent, celles-ci pourront être mieux comprises si les données proviennent de différents organismes ayant utilisé des méthodologies de collecte différentes. La normalisation et l'archivage de la collecte de données sont encouragés afin de suivre et d'évaluer les progrès pendant et après l'examen de la sécurité routière. L'enregistrement de la provenance des données et des processus impliqués dans leur collecte et leur analyse permet de reproduire l'analyse de manière fiable dans le temps et de suivre les tendances.

Alignement sur les lignes directrices de l'OMS relatives aux systèmes de données

La publication de l'OMS *Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants* (13) présente une méthode en quatre étapes pour évaluer la situation d'un pays par rapport aux données sur la sécurité routière :

1. *Analyse des parties prenantes* : identifier les personnes et les agences impliquées dans la collecte, la gestion et l'utilisation des données sur la sécurité routière. Décrire leurs rôles et activités et déterminer leur implication dans le processus d'examen.

2. *Évaluation des sources, des systèmes et de la qualité des données* : décrire les informations et les variables collectées, le format des données et les systèmes utilisés pour les stocker.
3. *Évaluation des besoins des utilisateurs finaux* : identifier les différents types d'utilisateurs des données, les circonstances dans lesquelles ils ont besoin d'informations sur la sécurité routière, les types, les sources et le format des données auxquelles ils souhaitent accéder, et les facteurs qui affectent ou déterminent l'accès. Les enquêtes, les entrevues, les groupes de discussion, les observations, les rapports de librairie, l'analyse des demandes d'information et les groupes de travail peuvent tous être utilisés pour mener une évaluation des besoins des utilisateurs finaux.
4. *Analyse environnementale* : déterminer qui est l'organisme chef de file chargé de la sécurité routière, quels ministères ont un rôle à jouer dans la prise de décisions en la matière, et quels sont les budgets, les politiques et les capacités de mise en œuvre et d'amélioration de la collecte, du traitement, de l'analyse et de la diffusion des données.

Le suivi des orientations de l'OMS sur les systèmes de données apportera des informations sur le système actuellement en place pour les données de sécurité routière, sur les mesures nécessaires, et sur les zones présentant des lacunes, ainsi que sur le niveau d'intérêt et d'engagement à combler ces lacunes (13).

En évaluant les sources de données disponibles dans le cadre de l'exercice sur l'épidémiologie, les examinateurs auront une vue complète des données disponibles, des personnes qui les collectent et les gèrent et de la qualité de ces données. Le guide fournit une liste de contrôle qui peut être utilisée pour déterminer si la collecte de données actuelle est suffisamment résiliente pour répondre aux besoins et fait des suggestions sur la manière dont la qualité des données pourrait être améliorée (13).

À l'Annexe II, le Tableau A2.4 indique les champs que l'OMS recommande de collecter au minimum. Les examinateurs doivent parcourir ces éléments de données pour s'assurer que les données minimales recommandées par l'OMS sont collectées au niveau national.

Nombre de décès et d'accidents corporels

Le nombre total d'accidents corporels par gravité (y compris les décès) est utile pour comprendre les progrès d'un pays en matière de réduction du nombre d'accidentés. Pour que ces chiffres soient significatifs, ils doivent être communiqués sur une certaine durée, une période de 10 ans fournissant des données suffisantes. L'affichage des chiffres dans des tableaux ou des graphiques clairs permettra aux parties prenantes de comprendre rapidement où des baisses ont été obtenues et où davantage de travail est nécessaire.

La définition d'un traumatisme « grave/sévère » peut varier d'un pays à l'autre et inclure les éléments suivants :

- la durée de l'hospitalisation ;
- le type de traumatisme (les traumatismes « graves » étant basés sur des types de traumatismes spécifiques dans certains pays) ;
- l'inaptitude au travail ;
- la durée de récupération ; et
- une incapacité de longue durée (14).

Taux de mortalité et d'accidents corporels

Les chiffres du suivi international, tels que ceux du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde (15), sont généralement basés sur les taux de mortalité pour 100 000 habitants, ce qui facilite les comparaisons entre les pays tout en tenant compte des changements dans les chiffres de la population et de la taille du territoire. Les taux de cas graves et légers pour 100 000 habitants peuvent également être calculés pour donner une image complète de la situation.

Comme pour la notification du nombre absolu de blessés, les taux doivent être présentés sur une certaine période pour montrer les progrès réalisés.

Données d'exposition

Les données non relatives à la sécurité routière doivent être collectées et combinées avec les données sur les accidents corporels pour mettre en contexte l'efficacité de la sécurité routière et aider à mesurer les indicateurs. Comme décrit ci-dessus, les données sur la population peuvent être utilisées pour créer des taux ainsi que pour approfondir la situation, en effectuant des comparaisons démographiques et en mettant en évidence les domaines de besoin (taux d'accidents par âge et par sexe, par exemple).

Lorsque l'accent est mis sur les véhicules motorisés et les accidents connexes, le nombre de conducteurs titulaires d'un permis, la taille de la flotte de véhicules et les données sur le volume du trafic peuvent également constituer des sources de données utiles pour démontrer l'exposition au risque.

Les données sur l'infrastructure, qui détaillent la qualité, l'état et la conception des routes, peuvent être utilisées pour mettre en évidence les domaines d'investissement et établir un lien entre le risque de collision et des types d'emplacements spécifiques.

Le Tableau 2 répertorie les éléments de données liés au transport qui peuvent être utilisés pour aider à comprendre la sécurité routière et à mettre au point des interventions efficaces. Ces sources de données sont généralement collectées par le secteur des transports et les agences gouvernementales centrales, plutôt que par la police.

Tableau 2. Éléments de données liés au transport

Données routières	Données sur la circulation	Données sur le véhicule	Données sur le conducteur
<ul style="list-style-type: none"> • Numéro, classe et longueur de la route • Type de route, par nombre de voies, largeur médiane • Nombre de voies et largeur de voie • Type de croisement, schéma d'intersection • Type de contrôle de la circulation (signaux, ronds-points, stop ou céder le passage) • Alignement (courbure horizontale et verticale, pente, etc.) • Revêtement routier (bitume, béton, non revêtu) • État de la surface (rugosité, ornières, nids de poule) • Bandes d'arrêt d'urgence : largeur, type et état • Drainage • Limitations de vitesse • Éclairage par type et localisation • Règlement de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Données de localisation (coordonnées x,y, numéro d'itinéraire et borne kilométrique la plus proche ou système nodulaire) • Volumes de trafic en véhicules par jour, ou décomptes spécifiques courts à des endroits donnés • Composition du trafic par types de véhicules dans le mix trafic • Variation du trafic (selon l'heure du jour, le jour de la semaine, le mois ou l'année) • Mouvements de rotation aux jonctions • Données sur la vitesse de conduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Informations relatives à la propriété : date de naissance, sexe, nom, adresse, année de propriété • Numéro d'immatriculation du véhicule avec numéro de châssis et de moteur • Taille et type de moteur, c'est-à-dire essence ou diesel • Capacité en sièges • Année de fabrication et année de première immatriculation dans le pays • Type de carrosserie (voiture, fourgon, pick-up, etc.), nombre de portes, ainsi que des détails des modifications • Certificat de contrôle technique 	<ul style="list-style-type: none"> • Nom, prénom et adresse • Date de naissance, sexe • Type de permis détenu, c'est-à-dire complet ou provisoire, et type de véhicule pour lequel le permis est valide • Année et lieu de délivrance • Année de réussite à l'examen du permis de conduire • Relevé des infractions commises • Relevé des suspensions de permis • Informations médicales essentielles

Source : (13).

Coût social des traumatismes dus à des accidents de la circulation

La compréhension des coûts supportés par un pays du fait des accidents de la circulation facilite la comparaison avec les résultats obtenus dans d'autres domaines politiques, ce qui à son tour aide à la prise de décision en matière d'investissements et d'allocation des ressources.

Les indicateurs comprennent généralement le coût d'un décès sur les routes, le coût d'un traumatisme dû à un accident de la circulation et le coût moyen des différents degrés de gravité des collisions routières (13). En s'appuyant sur le nombre de décès, de blessures et de collisions déclarés, ces coûts peuvent être utilisés pour estimer les pertes économiques totales pour le pays, généralement exprimées en pourcentage du produit national brut.

Différentes méthodologies sont utilisées pour calculer les coûts sociaux, qui peuvent inclure les coûts directs tels que les soins médicaux, les dommages matériels et les coûts de l'intervention policière et judiciaire requise pour la gestion des collisions. Les coûts sociaux indirects comprennent la perte de production (revenus et temps) et les coûts qualitatifs, y compris la douleur, la souffrance et la perte de commodités de vie.

Le calcul de ces coûts permettra de chiffrer le montant que chaque décès ou chaque blessure coûte à la société. Ensuite, en multipliant ce coût par le nombre de décès ou de blessures il sera possible de connaître la charge économique totale des accidents de la route. Une analyse coûts-avantages de l'investissement visant à réduire l'impact des collisions peut être effectuée une fois que ces valeurs ont été calculées.

Infractions au code de la route

Le décompte et l'analyse du nombre d'infractions routières permettent à un pays de démontrer que la conformité s'est améliorée au fil du temps et de mettre en évidence les domaines où des mesures supplémentaires sont nécessaires. Les données relatives à ces comportements donnent une indication des progrès accomplis en vue d'encourager une utilisation sans risque des routes dans le cadre du « système sûr ».

Les données sur les infractions seront recueillies par la police, mais elles peuvent également être surveillées par d'autres organismes de sécurité routière au moyen d'enquêtes publiques ou d'études observationnelles. Ces données peuvent inclure les éléments suivants :

- les vitesses de circulation moyennes ;
- la proportion de conducteurs dépassant la limite de vitesse ;
- le taux de port de la ceinture de sécurité sur les sièges avant et arrière ;
- l'utilisation de dispositifs de retenue pour les enfants ;
- le taux de port du casque chez les motocyclistes, les cyclomotoristes et les cyclistes ;
- l'incidence de la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- la proportion de décès dus à des accidents de la circulation et résultant d'une concentration d'alcool dans le sang à un niveau prédéterminé ; et
- la proportion de conducteurs utilisant un téléphone portable au volant.

Analyse

L'analyse des données de performance est facilitée par l'éventail de données décrit ci-dessus, les résultats fournissant un contexte visuel et narratif de la situation de la sécurité routière dans le pays.

Il est important de définir une plage de dates pour l'analyse des données. Une période de 10 ans suffit généralement à mettre en évidence les tendances, et la période doit s'étendre jusqu'à l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles.

L'analyse peut porter sur les indicateurs suivants :

- les accidents de la route par année et par gravité ;
- le nombre d'accidents de la route classés par année et par gravité (avec une valeur de référence de 100 pour la première année et une valeur de référence pour toutes les années ultérieures) ; il est calculé selon l'indice de l'année 1 = (nombre d'accidents de l'année 1/nombre d'accidents de l'année 1) x 100, indice de l'année 2 = (nombre d'accidents de l'année 2/nombre d'accidents de l'année 1) x 100, indice de l'année 3 = (nombre d'accidents de l'année 3/nombre d'accidents de l'année 1) x 100 ...) ;
- le taux de mortalité pour 100 000 habitants, par an ;
- le taux de mortalité pour une période donnée, par sexe ;
- tous les accidents corporels par âge et par année ;
- les véhicules indexés impliqués dans des collisions avec blessés par année (indice pour chaque type de véhicule) ;
- le nombre de collisions à l'intérieur et à l'extérieur des villes, par année ;
- les facteurs de risque indexés (tels que la vitesse excessive et la conduite sous l'emprise de l'alcool), par année ; et
- le coût social des traumatismes dus à des accidents de la circulation par année et par gravité.

Revue documentaire

L'équipe devra également gérer un grand nombre de documents. Il lui sera utile d'essayer de les codifier d'une manière ou d'une autre, en dressant un tableau de la façon dont les personnes, les politiques, les comités et les interventions clés sont corrélés.

Outre la commande de documents afin qu'ils puissent être étudiés et recoupés de manière systématique, la visualisation des relations, des éléments et des hiérarchies à travers un diagramme heuristique¹ peut aider l'équipe à définir les relations clés.

Vous trouverez ci-après certains des domaines que l'équipe devra explorer, avec des questions associées qui aideront à identifier les supports et les liens pertinents.

1. Les cartes heuristiques sont des diagrammes utilisés pour organiser visuellement l'information. Elles sont hiérarchisées et montrent des relations entre les éléments. Le cœur du diagramme présente souvent un thème central, avec des éléments connexes rayonnant autour dudit thème. Elles fournissent une méthode utile pour montrer les liens entre les organisations, les actions, les responsabilités et les politiques.

Stratégie

De toute évidence, s'il existe une stratégie en matière de sécurité routière, celle-ci constituera une part importante de l'examen. Il est essentiel d'examiner la stratégie pour voir si elle adopte un modèle de « système sûr » et aborde les moyens de renforcer tous les aspects de la sécurité routière. Il importera également de comprendre si la stratégie englobe le travail d'un large éventail de parties prenantes et fournit les structures appropriées pour leur permettre de s'engager de manière coordonnée. La stratégie doit définir un cadre de performance pour exprimer comment les progrès seront mesurés en termes de cibles et d'indicateurs de résultats et pour aborder tous les domaines de renforcement des capacités qui seront nécessaires à sa mise en œuvre. Voici quelques questions clés à poser au sujet de la stratégie :

- Qui est propriétaire de la stratégie, comment et quand a-t-elle été élaborée, et quand doit-elle être mise à jour ?
- La stratégie est-elle financée ? Si oui, par quel organisme ? Comment les dépenses sont-elles allouées ?
- La stratégie comprend-elle un cadre de gestion des performances assorti de cibles et d'indicateurs essentiels de performance ?
- Existe-t-il un plan de mise en œuvre structuré ? Sur quoi repose la gouvernance ? Comment fonctionne la responsabilisation ?
- Existe-t-il des stratégies harmonisées dans d'autres domaines politiques ? Comment interagissent-elles ? Existe-t-il une hiérarchie ?

Contexte de la politique

La traduction de la stratégie en politiques applicables est un aspect important de la mise en œuvre qui doit être démontré dans la documentation. Par exemple, l'amélioration de la qualité des données fera l'objet d'une attention stratégique dans le cadre des politiques sur la saisie, la propriété, la gestion et le partage des données par les organismes de santé et de transport. De même, l'accent stratégique sur la gestion de la vitesse donnera lieu à l'élaboration de politiques en matière de limitation de vitesse, d'infrastructure sécuritaire, de sélection des sites d'application de la loi, d'approbation technologique, de traitement des infractions et de réhabilitation (amendes, suspension de permis, stage obligatoire pour les contrevenants). Voici quelques questions clés à poser au sujet des politiques mises en œuvre :

- Comment les politiques sont-elles élaborées, sur la base de quelles données factuelles ? Qui dirige la mise en œuvre des politiques ?
- Des politiques sont-elles élaborées pour tous les éléments du « système sûr » ?
- Tous les ministères/organismes concernés travaillent-ils sur les politiques dans leur domaine ?
- Les politiques sont-elles évaluées, le processus est-il mené de manière indépendante et l'évaluation s'appuie-t-elle sur des ressources suffisantes ?

Interventions

Les plans de mise en œuvre ou les plans d'action qui sous-tendent une stratégie centrale doivent détailler les interventions prévues. Il devrait être possible d'examiner ces détails pour comprendre les niveaux d'ambition, de coordination et d'activité en cours et pour évaluer si la stratégie est financée de manière adéquate. Par exemple, si la stratégie ambitionne de traiter 50 % des points noirs des collisions sur le réseau routier principal et si 1000 emplacements ont été identifiés, les fonds disponibles sont-ils suffisants et des plans sont-ils élaborés pour traiter les 500 sites de collision prioritaires ? Voici quelques questions clés à poser au sujet des interventions menées :

- Quelles sont les interventions mises en œuvre ? Par quels organismes ? Le sont-elles de manière systématique ? Comment sont-elles hiérarchisées ?
- Les interventions sont-elles mises en œuvre conformément aux meilleures pratiques internationales ? Font-elles l'objet d'un suivi et d'une évaluation rigoureux ?
- Les interventions sont-elles étayées par des communications claires ? Sont-elles coordonnées pour garantir la clarté des messages ? Sont-elles bien comprises par les usagers de la route ?

Structures

La stratégie, la politique et la documentation relative à la mise en œuvre pour soutenir les activités susmentionnées devront être appuyées par des structures appropriées afin de faciliter le leadership, la coordination et la responsabilisation. Ces structures pourront être développées de différentes manières. Cependant, elles devront faire intervenir suffisamment de hauts représentants en capacité de prendre des décisions au sujet des politiques et du financement. Ces représentants devront par ailleurs avoir un mandat clair, afin de bien comprendre leurs responsabilités et leur pouvoir décisionnel. Les structures devront également être dotées de chaînes de responsabilités claires qui reflètent la stratégie, de sorte que la structure de gouvernance globale puisse exiger des organismes et des personnes clés qu'ils rendent compte de la réalisation des objectifs stratégiques. Suivent quelques questions clés à poser au sujet des structures impliquées :

- Existe-t-il un comité interministériel ? Qui le dirige ? Comment les représentants sont-ils sélectionnés ?
- Comment fonctionne la coordination entre les ministères et les organismes ?
- Y a-t-il des réunions de hauts responsables ayant un pouvoir de décision et une capacité à mettre en œuvre les programmes ?
- Existe-t-il des structures inclusives pour les universités, la société civile, les entreprises et l'industrie ?

Parties prenantes à l'enquête

Après avoir établi des principes d'enquête appropriés et orienté l'équipe autour de l'architecture de la planification et de la mise en œuvre de la sécurité routière, l'exercice passe à une phase de découverte : collecte de données plus détaillées sur les rôles et responsabilités, la stratégie et les structures, les politiques et les pratiques en place dans l'ensemble du domaine de la sécurité routière.

Lors de l'élaboration de cette approche, deux outils spécifiques de collecte de données et d'idées ont été créés : l'outil d'enquête et l'outil de saisie des données (voir l'Annexe IV – Saisie des données). À ce stade du processus d'examen, l'équipe doit également collaborer avec les parties prenantes pour réaliser une analyse de la situation.

Outil d'enquête

Une enquête a été mise au point en consultation avec l'OMS dans le but d'évaluer et de recueillir des informations sur les progrès nationaux et les normes actuelles de sécurité routière auprès des professionnels et des intervenants de différents secteurs. L'outil d'enquête a déjà été mis en œuvre avec succès dans deux pays de la Région de la Méditerranée orientale et a été utile pour rassembler des données multisectorielles.

L'enquête s'est appuyée sur plusieurs travaux antérieurs, notamment les suivants :

- un outil multidimensionnel d'évaluation de la sécurité routière mis au point par l'OMS ;
- l'outil d'évaluation inclus dans le programme SAuver des VIES ; et
- les lignes directrices nationales pour la conduite d'examens des capacités de gestion de la sécurité routière et pour la spécification des réformes des organismes chefs de file, des stratégies d'investissement et des projets relatifs au « système sûr », ainsi que du manuel pratique de l'OMS (16).

L'enquête recueille des données quantitatives et qualitatives pour comprendre les efforts déployés en lien avec les traumatismes dus aux accidents de la circulation et la sécurité routière auprès de diverses sources (voir l'Annexe III – Outil d'enquête).

- *Approche quantitative* : l'outil d'enquête offre la possibilité de communiquer des mises à jour des données recueillies dans le cadre du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018* (15), ainsi que des données supplémentaires relatives au suivi des indicateurs de performance, des mesures de sécurité ou des programmes.
- *Approche qualitative* : l'outil d'enquête offre un moyen de recueillir des données qualitatives concernant la mise en œuvre de nouveaux instruments législatifs, stratégies ou plans. Le retour d'information qualitatif est important pour comprendre la culture, l'organisation, la coordination

et la coopération entre les organismes sur les mesures de sécurité. Ce travail qualitatif peut tirer des exemples de bonnes pratiques aux niveaux national et infranational qui peuvent être explorées et incluses dans des études de cas ou davantage développées dans le cadre de la stratégie nationale et régionale de sécurité routière.

Identification des parties prenantes appropriées

Les parties prenantes appropriées sont des personnes ayant une autorité éclairée et une visibilité suffisante pour répondre aux questions de l'enquête relatives à la politique, au financement, à la coordination multi-organismes et à la connectivité dans une perspective large. Il s'agit généralement d'un directeur, d'un haut fonctionnaire ou d'un intervenant de premier plan dans un domaine connexe.

Le Tableau 3 fournit une liste non exhaustive d'exemples d'organismes publics et de ministères ayant des domaines de participation connexes qui seraient les parties prenantes appropriées auprès desquelles il conviendrait de diffuser l'outil d'enquête. Les noms et titres des départements varieront selon les États, et de nombreux départements pourront avoir des responsabilités qui se chevauchent dans la mise en œuvre, en particulier dans les domaines clés de la stratégie, des politiques, de la législation, de la recherche, du renforcement des capacités et des données sur la circulation routière. Ces domaines clés relevant du cabinet et du gouvernement central seront potentiellement répartis entre les ministères.

Tableau 3. Identification des principales parties prenantes et des responsabilités correspondantes

Secteur principal	Responsabilités spécifiques/ domaine prioritaire	Renforcement des capacités	Stratégie et politique	Données sur la circulation	Législation	Recherche et études
Transports	<ul style="list-style-type: none"> • Planification des infrastructures • Transports publics • Normes de conduite (formation et test) • Normes et métrologie des véhicules • Contrôle des véhicules • Voyages actifs et durables 					
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Services médicaux d'urgence (ambulance) • Hôpitaux de soins aigus • Centres et registre de traumatologie • Systèmes de surveillance des traumatismes • Systèmes de réadaptation 					
Mesures de police	<ul style="list-style-type: none"> • Police d'autoroute 					

Secteur principal	Responsabilités spécifiques/ domaine prioritaire	Renforcement des capacités	Stratégie et politique	Données sur la circulation	Législation	Recherche et études
Intérieur/justice	<ul style="list-style-type: none"> • Législation en matière d'infractions routières • Procédure de poursuite 					
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> • Programme d'éducation à la sécurité routière • Promotion • Activités sociales et culturelles liées à la sécurité routière 					
Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> • Service des travaux publics 					
Protection civile	<ul style="list-style-type: none"> • Services de secours 					
Jeunesse/culture/sport	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation 					
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • Normes concernant les véhicules 					
Bureau national des statistiques	<ul style="list-style-type: none"> • Données démographiques • Données relatives aux accidents de la circulation 					
Organisations non gouvernementales	<ul style="list-style-type: none"> • Politique publique • Aide aux accidentés 					
Établissements universitaires	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche en traumatologie 					
Secteur privé de l'assurance	<ul style="list-style-type: none"> • Indemnisation des accidentés • Technologie de l'assurance 					

Les autres participants concernés par l'enquête auprès des parties prenantes seraient les organisations non gouvernementales, les établissements universitaires et les prestataires d'assurance privés qui participent aux politiques publiques, au soutien et à l'indemnisation des accidentés, à la sensibilisation de la communauté et à la recherche.

Alignement de l'architecture des questions sur les objectifs généraux

Le questionnaire de l'outil d'enquête vise à fournir des informations à l'ensemble des institutions et à tirer parti des points de vue des principales parties prenantes impliquées dans la prise de décision et la mise en œuvre pratique des stratégies et des politiques de sécurité routière. Pour que cet outil d'enquête soit efficace, les questions qu'il contient doivent être conçues de manière à fournir des informations pertinentes sur l'ensemble du « système sûr ». L'outil d'enquête aborde ce problème en incluant des sections pertinentes pour les différentes parties prenantes impliquées dans de nombreux aspects des politiques et des pratiques de sécurité routière.

Une évaluation plus approfondie des cibles et des données mesurables peut être effectuée en interrogeant les intervenants et les principales parties prenantes sur les problèmes, toute amélioration constatée dans la mise en œuvre et les raisons possibles de cette amélioration. Ceci permet de dégager une mine d'informations pouvant être utilisées pour élaborer et renforcer les stratégies, en tenant compte de facteurs qui ne sont pas directement quantifiables.

Pour que l'outil d'enquête soit le plus efficace possible, il doit recueillir le niveau le plus élevé de données et de commentaires sur des départements, des perspectives et un contexte spécifiques. Lors de la diffusion de l'enquête, les organismes chefs de file et les décideurs politiques doivent tenir compte du contexte local afin d'utiliser des formats appropriés et de maximiser l'engagement et les résultats. L'outil d'enquête fonctionne mieux s'il permet une consultation et un examen honnêtes de la part des parties prenantes afin d'améliorer et de signaler les domaines devant attirer l'attention dans les évaluations de la sécurité routière.

Analyser les résultats

L'examen de la documentation et des résultats de l'enquête peut être utilisé pour effectuer une analyse des lacunes, qui pourra potentiellement mettre en évidence des domaines dans lesquels les stratégies et les instruments actuels et proposés pourraient avoir besoin d'être renforcés afin de répondre aux ambitions du pays. Ce processus peut également être utilisé pour éclairer les lignes de questionnement à poursuivre dans le cadre d'entretiens et d'examens plus approfondis. Les résultats de l'enquête et des entretiens peuvent ensuite être utilisés pour comprendre comment ils pourraient éventuellement cadrer avec les ambitions, les buts et les objectifs du pays et quels obstacles aux progrès et à la réalisation des cibles sont identifiés.

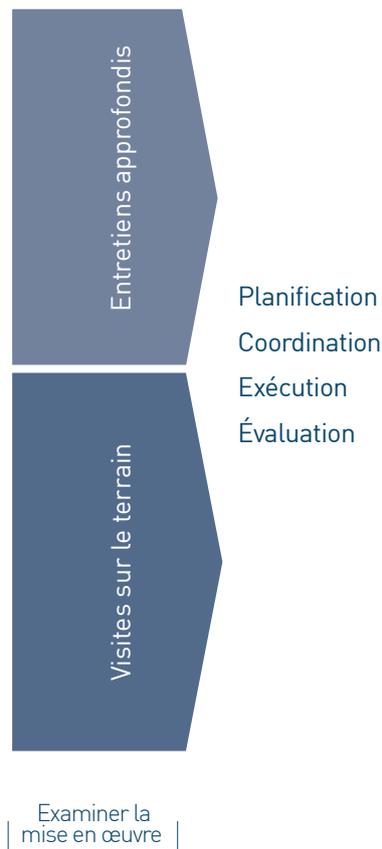
Il convient de noter que des sections de l'outil d'enquête demandent aux répondants de comparer les changements apportés entre deux périodes — par exemple, « après 2016 » ou « actuellement par rapport à 2016 ». Ces comparaisons seront dictées par les calendriers de la stratégie locale. La mise en œuvre pratique et l'évaluation seront spécifiques à chaque pays et à ses valeurs de référence et cibles futures.

Phase 2



Examiner la mise en œuvre

L'une des premières tâches de la phase 2 consiste à décider du point de départ de la période à documenter. Il peut s'agir de la date de lancement de la stratégie nationale en vigueur ou du début de la première Décennie d'action. Quel que soit le point choisi, il doit fournir une période significative au cours de laquelle il convient de documenter les efforts en matière de sécurité routière.



Si de nombreuses stratégies sont truffées de déclarations encourageantes et d'objectifs ambitieux, elles ne fournissent que peu de détails sur la manière de les mettre en œuvre. Ce peut être le cas avec les stratégies nationales de sécurité routière, et il est donc important d'examiner dans quelle mesure le plan de mise en œuvre a été ou est exécuté efficacement par les différents organismes concernés. Cette étape consistera à déterminer si un financement suffisant a été mis en place, quels rôles les organismes nationaux et infranationaux ont joué dans la mise en œuvre des éléments de la stratégie et si cette dernière a été efficace.

À ce stade du processus de documentation, l'accent est mis sur l'examen de quatre aspects de la mise en œuvre : la planification, la coordination, l'exécution et l'évaluation. Les méthodes de recherche recommandées pour étudier ces aspects consistent à mener une série d'entretiens approfondis et de visites sur le terrain. Les principales parties prenantes seront interrogées pour voir si leurs points de vue correspondent à la documentation examinée, et des visites sur le terrain seront menées pour étudier l'efficacité de la mise en œuvre.

Entretiens approfondis

Un programme d'entretiens approfondis avec les principaux décideurs permettra de comprendre le niveau de coordination qui existe entre les parties concernées. Il permettra également de déterminer s'il existe de bons systèmes de responsabilisation, propices au partage approprié de la responsabilité de la mise en œuvre. Ces témoignages directs peuvent également aider à comprendre l'élaboration des politiques et des stratégies

et la mise en œuvre des solutions, ainsi que la culture qui régnait à l'époque et qui influençait la prise de décisions. On retiendra également les récits qui donnent des indications sur la façon dont la planification et l'exécution des programmes d'interventions ont eu lieu, en faisant référence à la participation et à la contribution des organismes et des responsables clés. Les personnes pouvant être interrogées incluent :

- le responsable du comité interministériel de la sécurité routière ;
- le directeur de l'organisme principal chargé de la sécurité routière ;
- le chef de la police de la circulation routière ;
- les hauts fonctionnaires du département des transports ;
- les hauts fonctionnaires du département de l'éducation ;
- le directeur médical des soins de traumatologie ;
- le directeur médical des services de réadaptation ;
- les chefs de file universitaires de la recherche sur la sécurité routière ;
- les responsables de la société civile dans le domaine de la sécurité routière.

Il est préférable de mener les entretiens approfondis dans le respect d'un certain nombre de lignes directrices, comme suit :

- recruter les participants, en définissant clairement leur rôle et en s'assurant qu'ils le comprennent ;
- élaborer à l'avance les principaux domaines d'interrogation ;
- organiser l'enregistrement des entretiens pour permettre leur transcription et leur analyse ;
- obtenir l'autorisation de chaque personne interrogée pour que l'enregistrement ait lieu ;
- s'assurer que les personnes interrogées n'éprouvent pas de gêne :
 - » veiller à ce qu'elles aient bien compris l'objectif de l'entretien ;
 - » répondre aux questions qu'elles se posent concernant l'exercice dans son ensemble ; et
 - » discuter des modalités d'enregistrement, en s'assurant qu'elles veulent bien continuer ;
- poser des questions ouvertes pour susciter le dialogue et favoriser les questions de suivi ;
- passer en revue les notes, les enregistrements ou les transcriptions pour synthétiser les enseignements tirés de chaque entretien.

Visites sur le terrain

Si des mesures telles que celles présentées dans les points ci-dessus permettront à l'enquête d'obtenir des résultats de haut niveau, la compréhension de l'efficacité de la stratégie et du plan de mise en œuvre

nécessite une série de visites sur le terrain. Celles-ci permettront aux chercheurs de voir les mesures qui ont été mises en œuvre et de comprendre l'impact qu'elles ont sur la sécurité. Elles permettront également d'élargir le champ des conversations avec les principales parties prenantes et le personnel chargé de l'exécution concernant la façon dont la stratégie actuelle influence leurs efforts. Ce processus crée un moyen sain de vérifier le contenu du plan de mise en œuvre ou les commentaires recueillis dans l'outil d'enquête, et peut également mettre en évidence les domaines à améliorer.

Par exemple, une visite sur le terrain dans une école pourrait permettre à l'équipe d'observer plusieurs aspects de la stratégie de sécurité routière en action :

- L'infrastructure autour de l'école est-elle conforme aux normes pertinentes ?
 - » La limitation de vitesse est-elle appropriée ?
 - » Y a-t-il des passages pour piétons contrôlés si nécessaire ?
 - » La qualité des transports scolaires/publics est-elle acceptable ?
- L'environnement encourage-t-il l'utilisation de modes de transport actifs ?
 - » Les gens choisissent-ils de marcher ou de faire du vélo ?
 - » Un parking pour vélos est-il prévu ?
- Un niveau élevé de respect du code de la route a-t-il été atteint ?
 - » Quelle est la vitesse de circulation observée ?
 - » Les occupants des véhicules portent-ils leur ceinture de sécurité et utilisent-ils des dispositifs de retenue pour enfants ?
 - » Les véhicules stationnent-ils sur des emplacements appropriés afin de ne pas mettre en danger les piétons ?
- Le programme d'éducation à la sécurité routière est-il dispensé efficacement ?
 - » Les enseignants déclarent-ils avoir confiance dans le programme ?
 - » Les enfants connaissent-ils les principes de base de la sécurité routière ?
 - » Les dirigeants des écoles considèrent-ils que la sécurité de la communauté locale s'est améliorée ?

La capacité d'observer les initiatives stratégiques dans la pratique, susceptible de générer d'autres questions sur la mise en œuvre, démontre l'intérêt des visites sur le terrain pour sonder la réalité de l'exécution des actions de sécurité routière telle qu'elle est vécue concrètement. Mais comment mener un programme de visites sur le terrain ?

Premièrement, le programme doit refléter les domaines de la sécurité routière qui font l'objet d'une documentation. L'équipe sera ensuite en mesure d'explorer un large éventail d'activités ou de perspectives appartenant à chacune des six composantes du « système sûr ». Le Tableau 4 présente quelques exemples d'activités ou de lieux susceptibles de convenir aux visites

sur le terrain.

Tableau 4. Composantes du « système sûr » et exemples d'activités ou de lieux correspondants pouvant présenter un intérêt pour les visites sur le terrain

Gestion de la sécurité routière	Autorité routière municipale	Centre de recherche universitaire	
Véhicules sûrs	Contrôle de la résistance aux chocs des véhicules	Poste d'essai pour les inspections annuelles des véhicules	Opérateur de transport public
Sécurité routière et mobilité	Équipe locale d'ingénierie routière	Sites ayant reçu des traitements	
Vitesses de sécurité	Opération de police	Unité de traitement des contraventions	
Sécurité des usagers de la route	Dispositif de formation et de contrôle des conducteurs	Grand exploitant de flotte	École locale
Interventions post-accident	Centre d'appels d'urgence	Hôpital de traumatologie	Centres de réadaptation

Les visites sur le terrain peuvent prendre du temps. Le programme doit donc être conçu de manière à donner à l'équipe un bon aperçu de l'évolution de l'exécution, sans réduire sa capacité à aborder d'autres parties de l'étude.

Les quatre aspects étudiés lors de la phase 2 sont présentés plus en détail ci-dessous.

Planification

Il est essentiel de déterminer si un plan de mise en œuvre crédible a été adopté. Le plan doit prévoir des responsabilités clairement définies ainsi que des mesures assorties de délais. Pour que les objectifs stratégiques soient atteints, ils doivent être associés à des mesures qui permettront d'obtenir des résultats mesurables, et ces mesures doivent être conçues de manière à ce que des dispositions soient en place pour leur réalisation.

Par exemple, une stratégie pourrait inclure un objectif de réduction de la vitesse de circulation autour des écoles, afin de faire face au taux élevé de traumatismes dus aux accidents de la route parmi les enfants. Le plan de mise en œuvre à ce sujet pourra impliquer les actions suivantes :

- adoption de limitations de vitesse appropriées (par ex. 30 km/h) et juridiquement applicables ;
- l'emplacement des écoles et les limitations de vitesse ont été recensés ;
- des mécanismes de surveillance de la vitesse des véhicules sont en place ;
- une série de contre-mesures a été élaborée (par exemple, application de la loi, modération de la circulation) pour répondre aux vitesses excessives ;
- les campagnes de communication sur la priorité de la présente politique peuvent être étendues et réalisées dans toutes les zones touchées ; et
- un programme de suivi et d'évaluation des résultats (évolution de la

vitesse et du nombre et/ou du type de blessure) a été mis au point.

Pour que le plan de mise en œuvre soit crédible, chacune de ces mesures devra être prise en charge par un organisme ayant la capacité, l'autorité et les ressources nécessaires pour mener à bien ce processus.

Coordination

La sécurité routière est un domaine transversal qui requiert la participation de nombreux organismes. Dans la plupart des pays, les principales responsabilités sont partagées par trois grands ministères au minimum : Transports, Santé et Intérieur.

En outre, de nombreux autres ministères, organismes, institutions et organisations ont généralement un rôle à jouer pour coordonner les politiques et les programmes en vue d'une mise en œuvre efficace.

Il est important de comprendre le niveau de coordination qui existe entre ces ministères et les parties prenantes afin de déterminer si la coordination et la communication sont satisfaisantes aux niveaux politique et opérationnel. Cela signifie qu'une bonne structure de coordination est susceptible d'inclure les éléments suivants :

- un comité interministériel ;
- un groupe de coordination composé de hauts fonctionnaires ;
- des groupes de travail pour les domaines de la politique ou de la mise en œuvre ; et
- une implication des parties prenantes favorisant un engagement continu avec tous les secteurs (milieux universitaires, société civile, industrie).

Par exemple, la stratégie nationale peut imposer que les interventions d'urgence soient facilitées par des appels à un seul numéro d'urgence (par exemple le 111, le 999 ou le 121) et que les temps d'intervention soient fixés à huit minutes en milieu urbain. La réalisation de cet objectif stratégique n'est possible qu'avec la coordination d'un éventail d'organismes :

- Le ministère chargé des communications devra diriger la mise en œuvre d'un numéro national unique et collaborera avec les fournisseurs nationaux de télécommunications pour apporter une solution.
- Le ministère de la Santé devra mettre en place des installations appropriées de traitement et de répartition des appels gérées de manière centralisée, ainsi qu'un nombre suffisant d'ambulances et de personnels.
- Les ministères responsables des transports et les municipalités peuvent devoir travailler sur des normes visant à faciliter la vitesse de transit des ambulances dans les villes, telles que la mise en place progressive des feux de signalisation ou la suppression du stationnement.
- Le ministère de l'Intérieur ou une entité similaire sera impliqué(e), car l'application de la réglementation routière par la police peut être nécessaire pour soutenir le plan de mise en œuvre.

- La nouvelle stratégie nécessitera une grande campagne d'information et d'éducation du public qui pourra impliquer les réseaux de médias nationaux, le ministère de l'Éducation, les organisations de la société civile, les associations d'écoles de conduite, etc.

L'autre grand domaine de coordination concerne l'échange de données et les liens entre les ensembles de données. Par exemple, un numéro de conducteur unique pourrait être lié au dossier de sécurité sociale d'une personne. Ainsi, le fait de demander un permis, de passer un test de conduite, d'acheter un véhicule ou d'être condamné à une amende pour une infraction liée à la vitesse pourrait fournir des points de données analysables, associés à la compréhension des facteurs sociodémographiques relatifs à l'âge, au sexe ou au niveau de revenu. Si, lorsqu'un conducteur est impliqué dans une collision routière, son numéro est enregistré, l'utilisation de ces données pour mieux comprendre les risques encourus ou causés par différents groupes d'utilisateurs de la route pourra se révéler extrêmement efficace.

Il est clair qu'un tel partage de données suppose un degré élevé de coordination entre les organismes compétents qui gèrent ces bases de données. Cela soulève également des questions de protection de la vie privée et des données personnelles, qui doivent être abordées. L'anonymisation serait nécessaire, tout comme une bonne infrastructure de stockage et de protection des données, ainsi que des politiques et une législation, qui ont toutes un coût et doivent être budgétisées.

Exécution

L'examen de l'exécution effective du plan de mise en œuvre est un élément indispensable de la documentation des performances en matière de sécurité routière. Les preuves d'exécution peuvent être recueillies à l'aide de diverses mesures liées au plan de mise en œuvre, telles que les suivantes :

- des modifications de la législation ;
- la mise en place de nouveaux systèmes (collecte de données, octroi du permis de conduire, contrôle annuel des véhicules ou numéro d'appel d'urgence national) ;
- le nombre de routes évaluées et traitées ;
- le nombre de contraventions délivrées pour des infractions routières (excès de vitesse, utilisation du téléphone portable au volant, défaut de port de la ceinture de sécurité) ;
- le renforcement des capacités d'intervention d'urgence (formation du personnel, ambulances supplémentaires, unités de traumatologie) ; et
- des changements apportés au programme d'enseignement afin d'y inclure le contenu relatif à la sécurité routière.

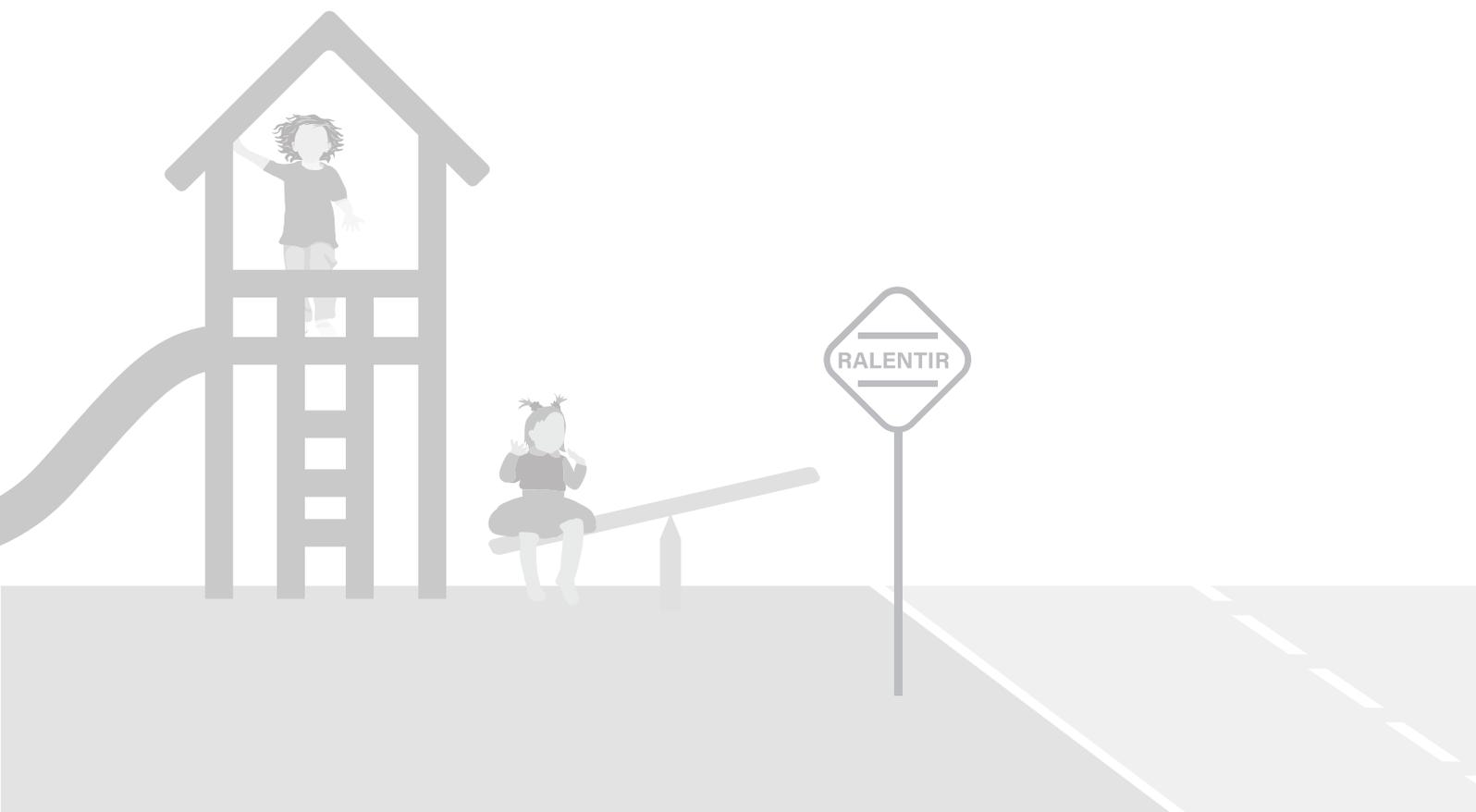
Évaluation des interventions et des mesures politiques

L'efficacité des interventions et des mesures politiques ne peut être présumée, même si d'autres territoires disposent de données factuelles solides prouvant que ces mesures ont permis d'obtenir de bons résultats en matière de sécurité routière. Les examinateurs doivent mener un programme visant à s'assurer que la stratégie et le plan de mise en œuvre de la sécurité routière produisent les résultats souhaités.

Il existe plusieurs niveaux d'évaluation. Bien que la réduction du nombre d'accidents corporels soit l'objectif ultime, il peut être difficile de lier des interventions et des actions spécifiques au nombre de collisions survenant sur les routes. Les examinateurs doivent rechercher des buts et des objectifs réalistes dans l'évaluation des mesures et des interventions, afin de détailler la façon dont le succès a été mesuré et à quel moment. Dans l'idéal, les objectifs doivent suivre le modèle SMART : ils doivent être spécifiques, mesurables, réalisables, pertinents et limités dans le temps. Un exemple d'objectif pour une intervention liée à l'utilisation du téléphone portable pourrait être de « réduire le nombre de conducteurs qui admettent utiliser leur téléphone portable au volant de 20 % après l'intervention, par rapport à la période précédente ». Cet objectif pourrait être mesuré au moyen d'enquêtes fondées sur des données autodéclarées avant et après l'intervention. La réduction de 20 % sera alors ou non atteinte dans ce délai. Dans les évaluations, les buts et les objectifs pourront être mesurés en utilisant les sources de données existantes, ou de nouvelles données pourront être collectées (à la fois qualitatives et quantitatives). Les évaluations peuvent fournir un aperçu des types de personnes pour lesquelles l'intervention est la plus (et la moins) efficace, et un retour d'information qualitatif sur les expériences des usagers de la route peut aider à améliorer les interventions et à atteindre des niveaux de réussite plus élevés.

Les buts et les objectifs peuvent être liés à des indicateurs de performance clés (KPI), qui ne mesurent pas l'efficacité d'une intervention spécifique, mais plutôt le succès de l'ensemble des mesures mises en œuvre. Le fait de lier les KPI au « système sûr » permet aux pays d'évaluer les progrès qu'ils ont accomplis en vue d'améliorer chacune des composantes. Au Royaume-Uni, un ensemble d'indicateurs de performance axés sur la sécurité a été recommandé, sur la base de recherches internationales sur la manière de surveiller efficacement la sécurité d'un système de transport (17). Pour les téléphones portables, l'indicateur est le *pourcentage de conducteurs n'utilisant pas de téléphone embarqué (portatif ou mains libres)*, ce qui permet au Royaume-Uni de suivre la conformité au fil du temps, en reliant les améliorations aux changements apportés aux politiques et aux interventions. Les examinateurs doivent viser l'utilisation de KPI qui permettent aux pays de déterminer les domaines où des efforts plus importants doivent être consentis et qui peuvent être liés à des résultats mesurables dans la lutte contre les traumatismes dus à des accidents de la circulation.

Phase 3



Analyser les résultats

Forte de toutes les données factuelles issues des étapes précédentes, l'équipe se concentrera désormais sur l'analyse et la notification de l'évolution de la performance nationale au cours de la période couverte par l'étude.



Si les données de résultat sur l'évolution des traumatismes dus aux accidents de la circulation sont clairement essentielles, l'analyse doit également porter sur les performances du pays en matière de renforcement des capacités, d'élaboration de politiques et de mise en œuvre de mesures qui garantissent un succès à long terme.

La phase 3 commencera par l'examen de l'alignement sur les meilleures pratiques internationales, comme indiqué dans les documents d'orientation publiés par la communauté internationale. Ce processus permettra à l'équipe d'identifier les lacunes actuelles en matière de politiques et de pratiques, ce qui contribuera à l'élaboration d'un ensemble de recommandations à appliquer.

Alignement sur les meilleures pratiques

La dernière étape du processus d'examen consiste à rassembler toutes les données factuelles. Les annexes de ce guide fournissent une structure permettant de déterminer si un élément de la stratégie de sécurité routière et de la réalisation est conforme aux meilleures pratiques internationales. Ce cadre fournit une méthode cohérente d'évaluation et permet également des comparaisons entre pays.

Pour chaque ensemble d'actions et d'alignement énoncés dans le présent guide, une brève description de l'approche d'évaluation recommandée est fournie, ainsi qu'une signalisation pour orienter les examinateurs vers les guides et les publications qui fournissent des orientations détaillées. Pour déterminer l'alignement avec les meilleures pratiques internationales, il importe de noter la nécessité de comprendre comment interpréter les valeurs non binaires avec des éléments descriptifs. Dans ces cas, le présent guide fournit des conseils sur ce qu'il faut rechercher dans les documents de politique et la littérature.

Les matrices d'actions et d'alignement sont tirées des publications suivantes :

- *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030* (en particulier, ses cinq piliers) (18)
- *SAuver des VIES : module technique sur la sécurité routière* (5)
- *Vers les 12 cibles volontaires mondiales pour la sécurité routière : orientations à l'intention des pays sur les activités et les mesures visant à atteindre les cibles volontaires mondiales en matière de sécurité routière* (19)
- Documents d'orientation du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière :
 - » *Lignes directrices nationales pour la conduite d'examens des capacités de gestion de la sécurité routière et pour la spécification des réformes des organismes chefs de file, des stratégies d'investissement et des projets relatifs au « système sûr »* (20)
 - » *Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays* (16)
 - » *Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants* (13)
 - » *Ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants* (21)
 - » *Gestion de la vitesse : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens* (22)
 - » *Sécurité des piétons : manuel de sécurité routière pour les décideurs et les intervenants* (23)
 - » *Casques : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens* (24)
 - » *Alcool au volant : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens* (25)
 - » *La sécurité des deux et trois-roues motorisés : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants* (26).

Lorsqu'il s'agit d'évaluer si un pays réalise une intervention spécifique ou s'il adhère à une norme particulière, il peut être nécessaire de renouer le dialogue avec les parties prenantes pour obtenir des éclaircissements. Les documents de politique et les plans d'action peuvent suggérer qu'une intervention particulière est en place, mais en cas de doute, les examinateurs doivent demander un complément d'information pour déterminer si les pratiques exemplaires sont pleinement appliquées.

La tâche des examinateurs consiste à examiner les documents de politique et les plans d'action afin de déterminer si l'intervention est mise en œuvre. Ils doivent noter les détails du document source, la partie prenante principale (ou « propriétaire ») de l'action et les délais d'exécution. Tout plan

futur visant à mettre en œuvre une action spécifique doit également être noté afin que les examinateurs puissent clairement identifier les actions qui ne sont pas mises en œuvre. La compilation de ces informations au moment de l'analyse facilitera la rédaction du rapport.

Alignement sur les domaines prioritaires du « système sûr »

Pour améliorer la sécurité routière, il est impératif de veiller à ce que le pays mène des activités visant à améliorer tous les aspects du « système sûr ». En plus des objectifs, des mesures, des engagements et des lois recommandés dans d'autres lignes directrices, le Tableau A1.1 à l'Annexe I de ce guide présente les activités exemplaires et leur alignement sur le « système sûr ».

Ce tableau exhaustif comprend des interventions et des cibles tirées des guides thématiques de l'OMS et d'autres guides sur la mise en place d'un « système sûr ».

Organisée par secteur clé, chaque activité (décrite comme un « domaine prioritaire ») est assignée à une ou plusieurs composantes du « système sûr », ce qui permet au pays de démontrer l'étendue des interventions assurées dans le cadre de ce système.

Les examinateurs doivent parcourir le tableau en indiquant les activités et les mesures qui sont mises en œuvre, et prendre des notes au sujet de leur réalisation.

Alignement sur les cibles volontaires de performance à l'échelle mondiale

Douze cibles mondiales volontaires de performance en matière de sécurité routière ont été convenues lors d'une réunion des États Membres de l'OMS qui s'est tenue à Genève (Suisse) en novembre 2017. Des orientations visant à aider les pays à mettre en œuvre et à suivre ces cibles ont été publiées par le Partenariat mondial pour la sécurité routière et ont réaffirmé l'importance de fixer et de suivre des cibles en matière de sécurité routière :

Les pays et les autorités régionales ou locales qui sont parvenus à améliorer la sécurité routière ont montré que ceci était facilité par la définition de cibles et la notification des progrès accomplis dans leur réalisation. De tels processus permettent de maintenir la dynamique et de mettre en œuvre des interventions efficaces. Les cibles et les indicateurs associés permettent de suivre l'étendue des progrès et donnent l'occasion d'ajuster l'orientation et l'échelle des interventions en matière de sécurité routière pour s'assurer que les cibles sont atteintes (19).

Un tableau énumérant les 12 cibles volontaires de performance mondiale figure à l'Annexe II. Une colonne est fournie aux examinateurs pour indiquer si la stratégie du pays inclut chacune de ces cibles.

Des conseils détaillés sur l'évaluation de chaque cible figurent dans les orientations du Partenariat (19). Pour certains indicateurs, l'évaluation est simple en ce sens qu'elle nécessite la confirmation qu'un acte législatif, un processus ou un plan particulier est en place. La cible 2 en est un exemple : « D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. » Dans ce guide, un tableau de ces instruments juridiques figure à l'Annexe II et peut être utilisé pour indiquer si un pays est signataire.

D'autres indicateurs peuvent nécessiter des données spécifiques pour évaluer la situation actuelle et les progrès vers la réalisation de la cible. La source de données appropriée doit donc être identifiée et les données extraites et analysées.

L'amélioration du comportement des usagers de la route fait l'objet de plusieurs indicateurs. Le calcul de ces indicateurs nécessitera des données d'enquête, qu'elles soient issues de l'observation, des dispositifs embarqués ou du comportement auto-déclaré des usagers de la route. « Dans toutes les enquêtes, il faut veiller à identifier un échantillon représentatif et à assurer la cohérence de la collecte des données dans le temps, afin de pouvoir enregistrer des tendances significatives » (19). Les indicateurs relatifs à l'application de la loi peuvent être mesurés à l'aide des dossiers de police ou de la fréquence des contrôles de police signalés par les usagers de la route.

Les cibles 1 et 12 nécessitent une évaluation des documents, tandis que bon nombre des autres cibles nécessitent des mesures des résultats. La cible 1 stipule : « D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière, comprenant des objectifs assortis d'échéances. » Pour atteindre cette cible, le pays doit remplir les critères suivants :

- disposer d'un plan d'action complet qui contient les objectifs, les cibles, les interventions prévues et les résultats attendus, et qui définit les responsabilités en matière d'interventions et de réalisation des cibles ;
- identifier les secteurs et les parties prenantes qui assurent la coordination pour atteindre l'objectif commun et convenu, et préciser qui est l'organisme chef de file pour la coordination et la mise en œuvre de la stratégie nationale ;
- préciser les actions à mener, à quel moment elles seront achevées et comment elles seront mesurées ; et
- mettre en œuvre un système fondé sur la science pour mesurer l'efficacité d'interventions spécifiques en fonction de leur contribution à la réduction du nombre de décès et de blessures, ainsi qu'à l'évolution des comportements, des attitudes et des connaissances.

La cible 12 précise : « D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la route et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels. » Pour ce faire, le pays doit fixer, au niveau national, un

délaï maximum avant une intervention en situation d'urgence. Un objectif pourrait être exprimé sous la forme d'un nombre moyen de minutes.

Le Tableau 5 fournit un guide des mesures à prendre pour atteindre chaque cible et qui doivent être identifiées par les examinateurs afin de déterminer si une cible a été atteinte.

Alignement sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports

Le Tableau A2.1 à l'Annexe II du présent guide répertorie tous les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports depuis 1949. L'exercice à réaliser dans cette partie de l'examen consiste à déterminer si le pays est signataire de chacun de ces instruments juridiques.

Les examinateurs doivent utiliser le tableau pour indiquer si le pays a adhéré à chaque accord et convention ou les a ratifiés. Le nombre d'accords et de conventions pleinement mis en œuvre au niveau national doit également être enregistré.

Tableau 5. Cibles mondiales volontaires de performance pour la sécurité routière et principales actions correspondantes

Cible	Mesures
Plan d'action	<ul style="list-style-type: none"> Un plan d'action national pour la sécurité routière assorti d'objectifs limités dans le temps Désigner un organisme chef de file (désignation par le gouvernement) Mettre en œuvre le plan d'action national Mettre régulièrement à jour les objectifs Fonctionnement de l'organisme chef de file
Alignement mondial	Respecter et ratifier les accords et conventions
Nouvelles routes	<ul style="list-style-type: none"> Normes techniques appropriées (trois étoiles ou équivalent) pour les nouvelles routes Utiliser ces normes pour la conception et la construction de nouvelles routes Utiliser une approche systématique pour entreprendre des audits préliminaires/détaillés de la conception de la sécurité des nouvelles routes
Réseau routier existant	<ul style="list-style-type: none"> Normes techniques appropriées pour les routes existantes Plan d'amélioration de la sécurité des routes existantes Établir un budget pour des routes plus sûres Améliorer les routes existantes en vue de respecter les normes techniques Utiliser une approche systématique pour la conduite des inspections/évaluations de la sécurité sur les routes existantes ou pour le classement par étoiles dans le cadre du Programme international d'évaluation des routes Réaliser des inspections/évaluations de la sécurité sur les routes existantes ayant subi des travaux de sécurité correctifs identifiés
Normes relatives aux véhicules	<ul style="list-style-type: none"> Disposer de normes de sécurité de qualité pour les véhicules produits, importés et immatriculés Mettre en œuvre des normes pour les nouveaux véhicules Mettre en place et exploiter un système d'inspection des véhicules Mettre en œuvre des normes pour l'importation de véhicules d'occasion

Cible	Mesures
Vitesse	<p>Politique et législation sur la gestion de la vitesse, y compris la fixation et l'application des limitations de vitesse</p> <p>Fixer des limitations de vitesse sûres et appropriées sur toutes les routes</p> <p>Faire respecter les limitations de vitesse</p> <p>Mettre en place des systèmes de données sur la vitesse et les traumatismes et décès liés à cette dernière</p> <p>Organiser régulièrement des activités de sensibilisation du public à la vitesse excessive</p>
Port du casque pour les motocyclistes	<p>Politique et législation sur la qualité des casques, le port approprié du casque et l'application du port du casque par tous les motocyclistes (conducteurs et passagers)</p> <p>Mettre en place un système de conformité pour garantir la qualité des casques vendus (afin de respecter la réglementation 22 des Nations Unies ou des normes nationales équivalentes)</p> <p>Imposer le port du casque (pour tous les passagers des véhicules motorisés à deux et trois roues)</p> <p>Mettre en place des systèmes de données sur le port du casque</p> <p>Organiser régulièrement des activités de sensibilisation du public au port du casque</p>
Protection des occupants du véhicule	<p>Politique et législation sur l'installation et l'utilisation des ceintures de sécurité dans les voitures</p> <p>Politique et législation sur la qualité, l'installation et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures</p> <p>Politique et législation sur l'application du port de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants</p> <p>Mettre en œuvre un système de conformité pour garantir la qualité des dispositifs de retenue pour enfants vendus et utilisés</p> <p>Imposer la bonne position d'assise et l'utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants</p> <p>Mettre en place des systèmes de données sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants</p> <p>Organiser régulièrement des activités de sensibilisation du public à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants</p>
Conduite sous influence	<p>Politique et législation sur la gestion de la conduite sous l'emprise de l'alcool (taux limite, application de la loi, sensibilisation)</p> <p>Politique et législation sur la gestion de la conduite sous l'influence de la drogue</p> <p>Faire respecter les limites applicables en cas de conduite sous l'influence de la drogue/de l'alcool et toute autre législation relative à l'alcool</p> <p>Faire appliquer les lois sur la conduite sous l'influence de la drogue</p> <p>Mettre en œuvre des systèmes de données sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou d'autres substances psychoactives</p> <p>Mettre en œuvre des activités régulières de sensibilisation sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et de substances psychoactives</p>
Distraction causée par l'utilisation du téléphone portable	<p>Politique et législation sur l'utilisation du téléphone portable au volant (mode téléphone, sensibilisation, application de la loi)</p> <p>Faire appliquer la législation sur l'utilisation du téléphone portable au volant</p> <p>Mettre en place des systèmes de données sur la distraction causée par l'utilisation du téléphone portable au volant</p> <p>Organiser régulièrement des activités de sensibilisation du public aux effets de la distraction causée par l'utilisation d'un téléphone portable</p>

Cible	Mesures
Conducteurs professionnels	Politique et législation sur les exigences en matière de permis, les temps de conduite et les périodes de repos pour les conducteurs professionnels Appliquer la législation sur les exigences en matière de permis, les temps de conduite et les périodes de repos pour les conducteurs professionnels Faire respecter la législation concernant les conducteurs professionnels
Soins d'urgence opportuns	Désigner un organisme gouvernemental chef de file ayant autorité pour coordonner les soins d'urgence préhospitaliers et institutionnels Répartition et financement adéquats des services de soins d'urgence dans tout le pays

Source : Adapté de (19).

Alignement sur le module technique Sauver des VIES

Le module SAuver des VIES dresse un inventaire fondé sur des données factuelles des interventions prioritaires que doivent mettre en œuvre les décideurs et les intervenants de la sécurité routière en vue d'atteindre les cibles 3.6 et 11.2 des ODD sur la sécurité routière et les établissements humains... Les éléments fondamentaux du module technique SAuver des VIES sont Sécurité des véhicules, les normes, Application des législations routières, Vitesses maîtrisées, Infrastructures - conception et améliorations, Encadrement de la sécurité routière et Survie après un accident (5).

Ce module technique utilise l'approche du « système sûr » pour réunir un groupe sélectionné d'interventions connexes destinées à apporter un appui aux décideurs et aux intervenants dans leurs efforts visant à réaliser et soutenir un allègement considérable du risque lié à la sécurité routière.

Le Tableau A2.3 de l'Annexe II présente les interventions recommandées qui peuvent contribuer à la réalisation des cibles 3.6 et 11.2 des ODD. L'efficacité des interventions a été évaluée, ces dernières étant classées comme « éprouvées » (lorsqu'il existe des données provenant d'études rigoureuses), « prometteuses » (lorsque des données provenant d'études rigoureuses existent, mais qu'une évaluation plus approfondie dans divers contextes est nécessaire) ou « insuffisantes » (en l'absence de données factuelles). Seules les interventions pour lesquelles les bases factuelles sont solides sont recommandées dans le cadre du module technique SAuver des VIES.

Les examinateurs doivent travailler sur les documents de politique et les stratégies pour déterminer si les interventions préconisées par ce module sont mises en œuvre.

Alignement sur les documents d'orientation de l'OMS

L'OMS et ses partenaires ont élaboré la série suivante de documents d'orientation utiles sur les principaux thèmes de la sécurité routière :

- *Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants (13)*
- *Renforcement de la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays (16)*

- *Ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants (21)*
- *Gestion de la vitesse : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens (22)*
- *Sécurité des piétons : manuel de sécurité routière pour les décideurs et les intervenants (23)*
- *Casques : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens (24)*
- *Alcool au volant : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens (25)*
- *La sécurité des deux et trois-roues motorisés : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants (26)*

Ces manuels présentent une série d'étapes qu'un pays doit suivre pour réduire les risques dans des domaines spécifiques. Ils portent sur les points suivants :

- pourquoi ce sujet est important afin de réduire les risques en matière de sécurité routière et pourquoi des interventions connexes sont nécessaires ;
- comment évaluer la situation du pays :
 - » l'ampleur du problème en termes de taux de blessures, de taux de conformité et de taux d'utilisation, ainsi que des conseils sur la manière d'approfondir son analyse, et
 - » les actions déjà mises en œuvre pour réduire les risques (en tenant compte des législations, des normes et des programmes) ;
- les modalités de conception et de mise en œuvre d'un programme (assorties de conseils pour fixer des objectifs, identifier les activités qui pourraient être menées pour les atteindre, définir des calendriers et allouer des ressources) ; et
- comment évaluer le ou les programme(s) pour en déterminer l'efficacité.

Les manuels comprennent des interventions fondées sur les meilleures pratiques pour chacun des éléments de données énumérés au Tableau A2.4 de l'Annexe II du présent guide.

Analyse des lacunes

Les tâches requises et les données factuelles recueillies lors des phases 1 et 2 de ce processus d'examen jettent les bases d'une analyse des lacunes devant être réalisée lors de la phase 3. Déterminer la concordance avec les orientations sur les meilleures pratiques fera apparaître clairement là où des mesures ou une législation (sont)est nécessaire(s) pour faire avancer le pays. Une fois la « matrice d'alignement » terminée, il pourra y avoir des lacunes évidentes que les organismes chefs de file et les gouvernements devront combler. Par exemple, en vérifiant l'alignement sur les instruments juridiques

des Nations Unies relatifs aux transports, on verra immédiatement s'il existe des accords internationaux susceptibles de renforcer les performances internes en matière de sécurité routière.

Ensuite, les entretiens approfondis et les visites de terrain pourront servir à vérifier les lacunes qui auraient pu être évidentes, mais pas explicites, dans la recherche et la documentation. Dans certains cas, il se peut qu'il y ait une différence entre les mesures documentées et leur mise en œuvre — comme la façon dont les intersections sont traitées sur les sites à haut risque — mais que les mesures introduites soient insuffisantes pour obtenir une réduction significative de la fréquence des collisions.

Une approche épidémiologique peut également mettre en évidence les lacunes, notamment lorsqu'elle est associée à un examen de la littérature. Les données et les recherches peuvent être utilisées pour identifier les personnes les plus à risque, les endroits où les collisions sont les plus susceptibles de se produire et les circonstances courantes conduisant à ces collisions. Lors de l'analyse des résultats, les examinateurs doivent déterminer à quel niveau les interventions et la législation peuvent efficacement cibler les groupes à risque et les lieux prioritaires, ainsi que mettre en évidence les groupes qui génèrent un danger accru pour les autres usagers de la route afin que l'accent puisse être mis sur ces personnes.

Élaboration des recommandations

Les analyses des lacunes conduisent à la préparation de recommandations. Les manuels et les orientations sur les meilleures pratiques fournissent des recommandations claires sur la manière dont les pays peuvent améliorer la sécurité routière. Une fois que les lacunes dans la pratique d'un pays ont été identifiées, les manuels devront être utilisés pour détailler ce que le pays peut faire pour y remédier.

Il pourrait être utile de hiérarchiser la liste des recommandations à l'aide d'un système de notation de type « ROV » (rouge, orange, vert, dans lequel le rouge est la priorité absolue). Cela permettrait de mettre l'accent sur les mesures qui doivent être prises en premier lieu afin de faciliter les suivantes et/ou sur les mesures qui sont fondamentales pour améliorer l'état de la sécurité routière dans le pays.

Bien que l'objectif principal de cet exercice ait été de comprendre comment la sécurité routière s'est développée au cours de la période étudiée, la valeur des informations recueillies peut être transposée pour mettre en œuvre un programme d'amélioration continue. Les recommandations ont les caractéristiques principales se trouvant ci-dessous ; elles doivent être :

- *fondées sur des données factuelles* : cet exercice repose sur la compréhension de la manière dont les données factuelles éclairent et orientent les politiques et leur exécution. Les recommandations doivent donc s'appuyer sur les données factuelles disponibles à travers les orientations internationales, les études locales et les données ;

- *systematiques* : comme le « système sûr » est le point de mire de cette étude, les recommandations doivent refléter la nécessité de renforcer l'ensemble du système ;
- *réalisables* : les recommandations qui sont proposées devraient être adaptées à la situation nationale et pouvoir être mises en œuvre, tout en tenant compte de la situation qui prévaut. Par exemple, préconiser la mise en œuvre d'une assistance intelligente à la vitesse sans un réseau établi de limitations de vitesse légales, ni même une cartographie bien définie des routes, ne serait pas une recommandation réalisable ;
- *inscrites dans la durée* : les progrès en matière de sécurité routière ne seront pas significatifs si l'on met en œuvre des programmes qui ne sont pas durables, et les recommandations doivent donc être axées sur les initiatives susceptibles d'être soutenues et développées. Par exemple, l'intégration de l'éducation à la sécurité routière dans le programme scolaire national pourrait constituer une intervention plus durable que les campagnes médiatiques nationales.

Les recommandations ne seront efficaces que si elles s'accompagnent d'un engagement et d'une responsabilisation de la part des comités, ministères et institutions concernés. Par conséquent, il sera important de s'assurer de l'engagement de recevoir, d'examiner et de donner suite aux recommandations qui seront formulées si l'on veut tirer profit d'un exercice de documentation nationale.

Phase 4



Rapport final

Le rapport doit être rédigé et structuré de manière à être accessible et à fournir un résumé clair des résultats, des succès et des domaines identifiés à améliorer. Il doit être conçu de manière à refléter les composantes du « système sûr » et à répondre à tous les piliers du Plan mondial de la Décennie d'action.



Le rapport doit contenir un résumé d'orientation qui met en lumière les principales conclusions en termes de réalisations, de progrès et de domaines qui pourraient être renforcés (y compris les recommandations concernant les mesures à prendre à l'avenir). Les réalisations et les recommandations doivent être organisées en sections claires, alignées sur le « système sûr ». Le rapport doit également décrire le contexte national en termes de financement, de stratégie et d'évolution du trafic de première ligne et du nombre d'accidents corporels. L'Encadré 1 ci-dessous montre un exemple de contenu et de format appropriés pour le résumé d'orientation.

Encadré 1. Exemple de format pour le résumé d'orientation

Résumé d'orientation

Historique et contexte

Au cours des dernières années, le pays X a réalisé un investissement stratégique et soutenu dans la sécurité routière. Depuis la création du Comité national de sécurité routière et le lancement de la Stratégie nationale de sécurité routière en 20XX, le rythme du changement a été...

L'examen des principales données révèle une partie des progrès déjà accomplis, étant donné que le nombre de décès dus aux accidents de la route a baissé de 25 % depuis 2015. C'est d'autant plus impressionnant à une période où la population a augmenté de 40 % et le nombre de véhicules immatriculés a plus que doublé...

Documentation : constatations et réalisations

Les cinq piliers du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 décrivent les différents aspects du système routier qui doivent être renforcés. Les pays sont encouragés à concevoir et à mettre en œuvre des actions de manière concertée et complémentaire pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble du système. Ces cinq piliers, en plus des autres mesures mondiales telles que le module technique de l'OMS SAuver des VIES et les cibles volontaires de performance mondiale pour la sécurité routière, ont été utilisés pour analyser et documenter les mesures de sécurité routière dans le pays X.

Gestion de la sécurité routière

Avec un leadership clair de la part du Ministre de la Santé et du Département de la sécurité routière, il ressort des diverses institutions qu'il existe une vision cohérente et unificatrice qui imprègne le travail d'amélioration de la sécurité routière, la participation de la haute direction étant obtenue par l'entremise du Comité national.

Avec le lancement de la Stratégie nationale de sécurité routière (20XX), un plan d'action global de sécurité routière sur cinq ans traduit les aspirations et l'ambition de la stratégie en un programme de travail cohérent et réalisable pour réduire les traumatismes dus aux accidents de la route...

Le rapport doit également contenir une section sur la méthodologie, décrivant les différentes étapes entreprises par les examinateurs pour rassembler et analyser les données et les informations. La méthodologie doit détailler les parties prenantes et les départements impliqués dans la fourniture d'informations et de données, ainsi que les systèmes utilisés pour collecter et examiner ces sources. Il est important d'expliquer qui a été interrogé et comment l'analyse qualitative des données des entretiens a été menée. L'Encadré 2 montre un exemple de mise en page et de contenu pour la section relative à la méthodologie.

Encadré 2. Exemple de format méthodologique

Méthodologie

L'objectif de cet exercice est d'élaborer un rapport complet sur les mesures de sécurité routière prises au niveau national dans le pays X, sur la base des piliers de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, des cibles volontaires de performance mondiale en matière de sécurité routière et d'autres orientations normatives pertinentes de l'OMS. Une approche mixte a été utilisée pour évaluer les progrès accomplis par le pays X pour la mise en œuvre d'une stratégie nationale et formuler des recommandations en conséquence. L'exercice comportait trois parties : une revue documentaire, une enquête et des entretiens approfondis.

Les résultats de ces trois phases de collecte d'informations et de connaissances ont ensuite été synthétisés et présentés dans ce rapport.

Revue documentaire

Une série de documents a été examinée pour comprendre le contexte actuel et servir de base aux autres étapes de la recherche et de l'analyse, en vue de s'aligner sur les meilleures pratiques mondiales reconnues et les orientations normatives. La documentation de cet examen comprenait les éléments suivants :

- La stratégie nationale de sécurité routière 2010-2019 ;
- La stratégie « Vision zéro » 2020-2030 ;

- L'analyse de l'alignement sur les cinq piliers de la Décennie d'action pour la sécurité routière ;
- L'analyse de l'alignement sur les cibles mondiales volontaires de performance pour la sécurité routière ;
- Un examen rapide de la littérature des articles publiés en anglais et en langue locale dans des revues à comité de lecture sur la recherche en sécurité routière menée dans le pays X ; et
- L'analyse de l'alignement sur le module technique pour la sécurité routière SAUVER des VIES publié par l'OMS en 2017...

Enquête

Une enquête a été mise au point pour recueillir des informations sur les progrès réalisés dans le pays X. L'outil d'enquête, qui s'est appuyé sur toute une série de sources, a permis de recueillir des données quantitatives et qualitatives...

Résultats de l'examen des données factuelles

Une section de l'examen de la littérature doit couvrir les données factuelles issues de la littérature scientifique et de la littérature grise disponibles sur la recherche en matière de sécurité routière dans le pays. Elle doit se concentrer sur les données récentes, en s'appuyant sur la littérature ancienne pour offrir un contexte plus complet.

Comme pour l'ensemble du rapport, les données factuelles doivent être synthétisées dans les six composantes du « système sûr » : les cinq piliers traditionnels utilisés par la Décennie d'action pour la sécurité routière et la vitesse sûre.

Les données factuelles doivent être correctement référencées pour permettre au lecteur de trouver la littérature présentée et de l'absorber par lui-même.

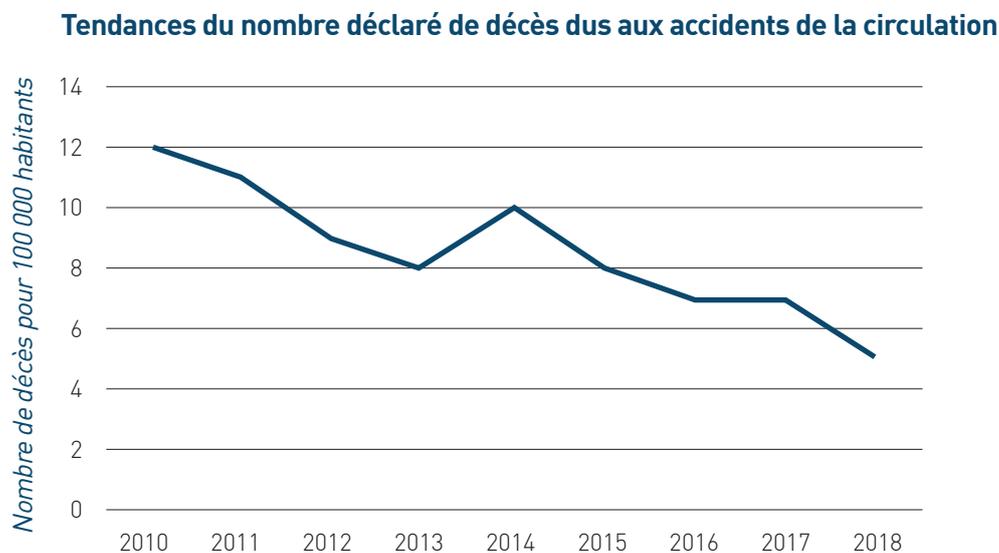
Analyse des données

L'analyse des données relatives aux accidents corporels doit être présentée, en utilisant les travaux entrepris à l'étape des données (voir Phase 1 : examiner les données factuelles, évaluation épidémiologique ci-dessus) pour montrer les tendances au cours du temps, les niveaux de gravité et les comparaisons avec d'autres pays (en utilisant les taux en population). Des diagrammes simples et bien conçus doivent être utilisés pour faciliter la compréhension des résultats (voir la Figure 4 à titre d'exemple). D'autres données quantitatives pourraient fournir des informations contextuelles, notamment le nombre de véhicules immatriculés au fil du temps et l'analyse démographique des blessés de la route.

Analyse des politiques

La section consacrée à l'analyse des politiques offre un résumé descriptif de la manière dont le pays s'aligne sur les différentes actions, cibles et législations et constituera le corps principal du rapport (voir l'Encadré 3 à titre d'exemple).

Figure 4. Exemple de graphique montrant les taux de mortalité pour le pays X



Les tableaux des annexes de ce guide doivent être remplis et inclus en tant qu'annexes dans le rapport du pays (voir le Tableau 6 à titre d'exemple).

Des descriptions détaillées mettront en contexte les actions identifiées dans les annexes, en expliquant comment elles sont mises en œuvre, par qui et quand, et comment est mesurée leur efficacité. Les documents de politique source seront utilisés pour créer ces descriptions, en orientant les lecteurs vers la littérature, les sites Web ou les parties prenantes pertinents et susceptibles de leur apporter plus d'informations. Ces textes devront être classés selon les six composantes du « système sûr » et devront également mettre en évidence les lacunes ou les faiblesses au niveau des dispositions ou des politiques.

Encadré 3. Exemple d'analyse des politiques

SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE

Actions correspondant au pilier 4 : sécurité des usagers de la route

Le premier Plan d'action national pour la sécurité routière (2012-2016) comprend un certain nombre d'actions spécifiques correspondant au pilier « sécurité des usagers de la route », comme suit :

Dispositif de formation et de contrôle des conducteurs

- Améliorer le système d'octroi du permis
- Favoriser la formation et le contrôle des conducteurs...

Mesures de police et répression

- Application efficace pour dissuader et détecter les comportements négatifs, grâce à des plans très visibles ou dissimulés...

Activités liées au pilier Décennie d'action pour la sécurité routière

Usage du téléphone portable au volant

Le Plan d'action est largement axé sur la mobilisation de ressources et d'un appui en vue d'améliorer l'efficacité de l'application des règles et réglementations relatives à l'usage du téléphone portable au volant. Les mesures de police et d'application de la loi sont corrélées avec les solutions d'ingénierie de la sécurité routière afin d'augmenter les taux de détection et l'efficacité. Ces mesures s'appuient sur des actions de sensibilisation et d'éducation et sont habilitées par une législation et des réglementations adaptées en permanence pour englober les nouvelles tendances et menaces et y répondre en temps opportun.

Tableau 6. Exemple de tableau de l'objectif principal et des axes prioritaires avec actions réalisées cochées

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions post-accident	Gestion de la vitesse
Gestion et coordination de la sécurité routière	Créer une agence chef de file et des mécanismes coordonnés et élaborer des programmes de travail de base	✓					
	Une stratégie nationale de sécurité routière pour orienter les efforts nationaux, qui précise les priorités d'investissement à long terme et les responsabilités des agences						
	Assurer une coordination et une prise de décision intergouvernementales permettant d'obtenir des résultats efficaces en matière de sécurité routière	✓			✓		

Recommandations et conclusions accessibles

L'exercice de documentation permettra de clarifier les possibilités d'élaboration dans les années à venir, et aboutira à l'identification de recommandations. Les matrices et les manuels à partir desquels elles ont été tirées peuvent être utilisés pour éclairer ces recommandations. Les actions manquantes et les activités relevant des meilleures pratiques peuvent être utilisées pour établir un plan d'action et identifier les acteurs clés en vue de la mise en œuvre.

Les principales conclusions et recommandations doivent être présentées sous une forme accessible et doivent être exploitables (voir l'exemple à l'Encadré 4).

Encadré 4. Exemple de section des recommandations

Recommandations

Il est évident que des progrès ont été réalisés pour les divers piliers du « système sûr ». Toutefois, ces progrès devront se poursuivre dans le cadre d'un effort cohérent et concerté pendant la période couverte par la stratégie nationale de sécurité routière du pays X si ce dernier veut atteindre des niveaux de performance en la matière conformes à ceux des chefs de file mondiaux. Outre l'éventail des recommandations pour les six piliers de la sécurité routière, si l'on examine l'ensemble du système, comme indiqué ailleurs dans le rapport, il existe un certain nombre de domaines prioritaires sur lesquels le pays X doit se concentrer afin de maintenir les progrès dans les années à venir. Ils sont résumés ci-dessous :

Des véhicules sûrs

Les technologies d'évitement des accidents et de sécurité active offrent un potentiel important de réduction du nombre de blessés, de nombreux pays s'orientant vers l'adoption de spécifications de sécurité plus élevées pour les nouveaux véhicules. Le pays X, pourrait jouer un rôle de premier plan au niveau local en veillant à ce que des technologies de sécurité supplémentaires soient obligatoires et que la « sécurité par défaut » devienne la norme pour les consommateurs.

- Normes de sécurité des véhicules améliorées : les normes actuelles en matière de sécurité des véhicules doivent être harmonisées avec celles du WP29 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies afin de suivre l'évolution de la sécurité dans d'autres pays.
- Imposer des technologies de sécurité et d'évitement des collisions : de nombreux autres pays envisagent l'intégration obligatoire de technologies telles que l'adaptation intelligente de la vitesse et le freinage d'urgence autonome, ou l'attribution d'un rôle à des systèmes tels que l'éthylotest antidémarrage. Il est nécessaire de réfléchir au rôle que ces technologies pourraient jouer.
- Promouvoir un nouveau programme d'évaluation des voitures : exploiter la demande des consommateurs pour des véhicules plus sûrs en fournissant des informations et en donnant aux citoyens et aux acheteurs de flottes les moyens de se concentrer sur la sécurité.

Liste de contrôle

Tout au long du présent guide, des directives détaillées ont été fournies pour garantir le caractère systématique de la tâche de documentation des efforts en matière de sécurité routière. Les principales étapes ont été décrites ci-dessous sous forme de liste de contrôle, ce qui permettra à l'équipe de les examiner et de s'assurer que toutes ont été réalisées.

Examiner les données factuelles	
Mise en place d'une équipe	
Assurer la transparence en termes de volonté des organismes à partager les stratégies, les données, la documentation et les éléments d'appréciation	
Mettre en place un accès pour que l'équipe puisse examiner toute la documentation et les données nécessaires	
S'assurer que l'équipe est reconnue comme étant compétente et impartiale	
Orienter l'équipe dans la compréhension du contexte, de la stratégie et de la politique	
Parties prenantes à l'enquête	
Identifier toutes les parties prenantes concernées qui contribuent de manière significative à la sécurité routière	
Obtenir l'engagement des parties prenantes et envoyer l'outil d'enquête	
Analyser les résultats en comparant les réponses des parties prenantes	
Examen de la littérature	
Définir les termes et les librairies de recherche	
Trier les résultats selon la pertinence, la fiabilité et la robustesse	
Faire la synthèse des conclusions afin de dégager du sens pour les parties prenantes et les organismes concernés	
Évaluation épidémiologique	
Définir les sources de données, la période à analyser et les propriétaires des données pertinentes	
Saisir les données dans un format lisible et analysable par une machine	
Réaliser des analyses pour explorer les principaux indicateurs	
Revue documentaire	
Répertorier et revoir tous les documents stratégiques	
Examiner les politiques actuelles pertinentes entre les ministères et dans l'ensemble des juridictions	
Déterminer quelles interventions ont été appliquées et avec quelle cohérence et quelle rigueur	
Passer en revue les structures de gouvernance en place pour la responsabilisation et l'établissement de rapports	
Examen de la mise en œuvre	
Mener des entretiens approfondis pour comprendre les niveaux de planification et de coordination	
Effectuer des visites pertinentes sur le terrain pour examiner l'exécution et évaluer les progrès	
Analyse des résultats	
Créer une matrice d'alignement pour mesurer les progrès par rapport aux normes internationales	
Réaliser une analyse des lacunes afin d'identifier les domaines à développer à l'avenir	
Préparer des recommandations pertinentes, exploitables et systémiques	
Préparation d'un rapport	
Dresser un rapport détaillé, en compilant les données factuelles et les recommandations pour examen	

Prochaines étapes

Il est clair que produire un rapport détaillé et des recommandations exploitables n'est qu'une étape sur la voie d'autres changements à l'avenir. Le processus de documentation des efforts dans le domaine de la sécurité routière doit être intégré dans un programme plus large visant à améliorer les performances en la matière grâce à une stratégie ambitieuse, un cadre d'évaluation des performances solide et les efforts coordonnés d'un large éventail de parties prenantes concernées. Les résultats de cet exercice doivent donc être adoptés par les dirigeants, qui seront propriétaires des recommandations et assumeront la responsabilité de la mise en œuvre des améliorations. Dans certaines juridictions, cet exercice peut créer une plateforme sur laquelle bâtir une stratégie future, reflétant l'analyse actuelle et la nécessité d'améliorer chaque aspect du « système sûr » dans son ensemble. Pour d'autres, lorsqu'une orientation stratégique claire a déjà été bien énoncée, les recommandations peuvent aider les autorités et les partenaires à adopter des plans de mise en œuvre plus rigoureux pour la stratégie déjà en place.

Quelle que soit l'étape à laquelle se trouve un gouvernement ou un organisme chef de file, ce processus de documentation des efforts en matière de sécurité routière constituera un point d'inflexion important, fournissant une compréhension centrale de l'efficacité des activités déjà entreprises et une analyse comparative des performances pour créer un point de référence par rapport auquel les succès futurs peuvent être mesurés.

Références

1. Turner B, Job S, Mitra S. Guide for road safety interventions: Evidence of what works and what does not work. Washington (DC): World Bank; 2021.
2. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020. Geneva: World Health Organization; 2011 (<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2011-2020>).
3. Welle B, Bray Sharpin A, Adriazola-Steil C, Bhatt A, Alveano S, Obelheiro M, et al. Sustainable and safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths. Washington (DC): World Resources Institute ; 2018 (<https://www.wri.org/research/sustainable-and-safe-vision-and-guidance-zero-road-deaths>).
4. National Road Safety Strategy 2021–30. Commonwealth of Australia; 2021 (<https://www.roadsafety.gov.au/sites/default/files/documents/National-Road-Safety-Strategy-2021-30.pdf>).
5. SAuver des VIES – Module technique sur la sécurité routière. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2017 (<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255214/9789242511703-fre.pdf?sequence=1>).
6. United Nations Conference on Trade and Development. Road Safety – Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development. Geneva: United Nations; 2017 (Transport and Trade Facilitation, Series No 10, UNCTAD/DTL/TLB/2017/4; https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2017d4_en.pdf).
7. Saving lives beyond 2020: The next steps – Recommendations of the Academic Expert Group for the Third Global Ministerial Conference on Road Safety. Borlänge: Trafikverket, Swedish Transport Administration; 2020 (https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf).
8. Objectif 11 | Buts et indicateurs. In : Organisation des Nations Unies, Département des Affaires Économiques et Sociales, Développement durable [site Web]. (<https://sdgs.un.org/fr/goals/goal11>).
9. Monclús J. Road safety and the SDGs, a guide for private sector organizations. Fundación MAPFRE; 2019 (https://issuu.com/gestamprenewableindustries/docs/fundacion_mapfre_road_safety_and_the_sdgs).
10. Déclaration de Stockholm. Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière. Stockholm ; 2020 (<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>).
11. Résolution A/RES/74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. New York : Assemblée générale des Nations Unies; 2020 ([A/RES/74/299\(undocs.org\)](https://undocs.org/A/RES/74/299)).
12. Classification internationale des maladies (CIM) [site Web]. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2022 (<https://www.who.int/fr/standards/classifications/classification-of-diseases>).
13. Organisation mondiale de la Santé, FIA Foundation for the Automobile and Society, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Banque mondiale. Systèmes de données : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2013 (<https://iris.who.int/handle/10665/101518>).
14. International Traffic Safety Data and Analysis Group. Reporting on Serious Road Traffic Casualties: Combining and using different data sources to improve understanding of non-fatal road traffic crashes. Paris : Forum international des transports, OCDE ; 2011 (<https://www.itf-oecd.org/reporting-serious-road-traffic-casualties>).

15. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2018 (https://iris.who.int/handle/10665/277372?search-result=true&query=Rapport+de+situation+sur+la+s%C3%A9curit%C3%A9+routi%C3%A8re+dans+le+monde+2018&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc).
16. Renforcer la législation sur la sécurité routière : un manuel des pratiques et des ressources à l'intention des pays. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2014 (https://iris.who.int/handle/10665/128040?search-result=true&query=Renforcer+la+l%C3%A9gislation+sur+la+s%C3%A9curit%C3%A9+routi%C3%A8re+%3A+un+manuel+des+pratiques+et+des+ressources+%C3%A0+l%E2%80%99intention+des+pays&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc).
17. Etika A. Developing safe system road safety indicators for the UK. London: Parliamentary Advisory Council for Transport Safety ; 2018.
18. Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2021 (<https://www.who.int/fr/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>).
19. Van den Berghe W, Fleiter JJ, Cliff D. Towards the 12 voluntary global targets for road safety: Guidance for countries on activities and measures to achieve the voluntary global road safety performance targets. Brussels: Vias institute, and Geneva: Global Road Safety Partnership; 2020.
20. Bliss T, Breen J. Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. Washington (DC): World Bank Global Road Safety Facility; 2009 (<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12706>).
21. Seat-belts and child restraints: A road safety manual for decision-makers and practitioners. London: FIA Foundation for the Automobile and Society; 2009 (<https://www.who.int/publications/m/item/seat-belts-and-child-restraints--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>).
22. Gestion de la vitesse : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; Partenariat mondial pour la sécurité routière ; 2008 (https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/Speed_management_Francais.pdf).
23. Sécurité des piétons : manuel de sécurité routière pour les décideurs et les intervenants. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2013 (<https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>, consulté le 21 février 2022).
24. Casques : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2006 (https://iris.who.int/handle/10665/43643?search-result=true&query=Casques+%3A+manuel+de+s%C3%A9curit%C3%A9+routi%C3%A8re+%C3%A0+l%E2%80%99intention+des+d%C3%A9cideurs+et+des+praticiens&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc).
25. Drink-driving: A road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership; 2007 (<https://www.who.int/publications/m/item/drink-driving--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners-2022>).
26. La sécurité des deux et trois-roues motorisés : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants. Genève : Organisation mondiale de la Santé ; 2017 (https://iris.who.int/handle/10665/272409?search-result=true&query=La+s%C3%A9curit%C3%A9+des+deux+et+trois-roues+motoris%C3%A9s+%3A+manuel+de+s%C3%A9curit%C3%A9+routi%C3%A8re+%C3%A0+l%E2%80%99intention+des+d%C3%A9cideurs+et+des+intervenants&scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc).

Annexe I

Objectif principal et domaines prioritaires

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions post-accident	Gestion de la vitesse
Exemple (bonne pratique)	Amélioration de l'efficacité des dispositifs nationaux actuels de sécurité routière	✓					
Gestion et coordination de la sécurité routière	Améliorer l'efficacité des dispositifs nationaux actuels de sécurité routière						
	Créer une agence chef de file et des mécanismes coordonnés et élaborer des programmes de travail de base						
	Parvenir à une philosophie et une approche communes en matière de sécurité routière au niveau national						
	Élaborer une stratégie nationale de sécurité routière pour orienter les efforts nationaux, qui précise les priorités d'investissement à long terme et les responsabilités des organismes						
	Assurer une coordination et une prise de décision intergouvernementales permettant d'obtenir des résultats efficaces en matière de sécurité routière						
	Gestion de la sécurité routière et formation et développement techniques						
	Organismes gouvernementaux aidant les parties prenantes non gouvernementales à participer au défi de la sécurité routière et à faire preuve de comportements exemplaires en la matière						
	Adéquation du financement et allocations budgétaires pour les activités et les dépenses prioritaires à long terme en matière de sécurité routière						
	Mettre en place un mécanisme d'évaluation formel assorti d'indicateurs et de cibles						
	Adopter la philosophie et la vision du « système sûr » et la vision et les objectifs de la stratégie de sécurité routière, les ODD, la gestion des embouteillages, les objectifs de développement économique et la sécurité nationale						

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Recherche, suivi et évaluation	Mettre en place un programme et des moyens de recherche						
	Mettre en place un cadre de suivi et de notification des résultats						
	S'assurer de la mise à disposition des connaissances sur les différentes initiatives						
	Collecte de données pour appuyer les analyses de la sécurité routière et une base de données coordonnée des résultats de l'évaluation à utiliser à l'échelle nationale						
	Renforcer les capacités						
	Collecte d'informations dans les rapports d'accident (lieux, manœuvres, types d'accident) pour faciliter les analyses						
	Améliorer les connaissances et les compétences en matière de sécurité routière						
Système de données sur les accidents	Accès aux données sur les collisions par un large éventail de parties prenantes						
	Améliorer les connaissances sur l'analyse des données et fournir des logiciels pour faciliter l'analyse						
	Établir des registres des traumatismes et des systèmes de soins dans les établissements de soins de santé afin de recueillir des informations sur les causes des traumatismes et les interventions cliniques						
	Assurer une large diffusion des analyses de données sur les accidents						
	Établir des liens entre les bases de données (p. ex. données d'accidents, données médicales et données d'inventaire routier)						
	Mettre au point une méthodologie pratique pour collecter et examiner les données sur les accidents						
	Former les agents de police de première ligne chargés de la circulation pour qu'ils recueillent les données sur les accidents						
Assurance	Implication accrue du secteur des assurances dans les activités de sécurité routière						
	Polices d'assurance reflétant les facteurs de risque des conducteurs						
	Augmenter les primes d'assurance et les primes de tiers en fonction du profil de risque pour mieux couvrir les niveaux de sinistres réels						

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Ingénierie de la sécurité routière	Améliorer la conception de nouvelles routes et construire des routes en s'appuyant sur les dernières technologies de systèmes de transport intelligents						
	Hiérarchie fonctionnelle des routes assignées						
	Routes et infrastructures de conception routière intuitives et préventives						
	Évaluer et traiter les priorités en matière de sécurité sur les routes existantes						
	Améliorer la gestion de la vitesse en élaborant une politique consistant à définir, réviser et valider les limitations de vitesse						
	Promouvoir la sécurité des piétons et des cyclistes (prise en compte de tous les modes de transport) en diminuant l'exposition des piétons à la circulation automobile, en réduisant la vitesse des véhicules, en améliorant la distance de visibilité et/ou la visibilité entre les véhicules à moteur et les piétons et/ou en améliorant la sensibilisation et le comportement des piétons et des automobilistes en matière de sécurité						
	Renforcer la sécurité de la zone de travail et les processus de gestion						
	Dispositions et évaluation institutionnelles, avec mise en place d'un organe ou d'un mécanisme professionnel d'accréditation en matière d'ingénierie de la sécurité routière, par exemple						
	Favoriser l'appropriation de la problématique de la sécurité routière et la responsabilisation des autorités routières, des ingénieurs de la voirie et des urbanistes						
	Élaborer et promouvoir des normes pour la conception et l'exploitation de routes sûres qui reconnaissent les facteurs humains et s'intègrent à la conception des véhicules						
Utiliser des dispositifs de modération de la circulation, tels que les ralentisseurs, la signalisation et les marquages aux abords des zones sensibles, les ronds-points et les rétrécissements de chaussée pour réduire la vitesse des véhicules							

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Éducation à la sécurité routière dans les écoles	Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale						
	Améliorer la sensibilisation dans les écoles						
	Préparer et diffuser des supports éducatifs						
	Promouvoir la sensibilisation à la sécurité routière en dehors des écoles						
	Favoriser l'évaluation en établissant et en appliquant une méthodologie appropriée, fondée sur des données factuelles, pour évaluer les performances, avec des examens réguliers pour en évaluer l'efficacité						
Octroi du permis de conduire, formation et contrôle des conducteurs	Améliorer le système d'octroi du permis (par exemple, systèmes progressifs d'octroi de permis aux conducteurs débutants et tests basés sur les compétences pour les conducteurs confirmés)						
	Établir des catégories de licences de véhicules qui différencient les différentes catégories de véhicules						
	Améliorer la formation et le contrôle des conducteurs						
	Promouvoir les normes pour les conducteurs professionnels						
	Améliorer les informations pour les conducteurs						
	Introduire des mesures supplémentaires pour les jeunes conducteurs						
Campagnes, sensibilisation et médias	Promouvoir la coordination des campagnes						
	Mettre en œuvre des campagnes prioritaires incitant au port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants						
	Conception de la campagne et conseils sur le ciblage						
	Formation à la conception de campagnes						
	Établir un processus d'évaluation						
Législation	Examiner, mettre à jour et publier les statuts exécutifs						
	Communiquer le contenu du code de la route au public automobiliste						
	Revoir et mettre à jour le système de points de pénalité et les mécanismes d'enregistrement des violations						
	Introduire une législation de haute priorité						
	Améliorer les éléments de preuve présentés dans le processus judiciaire en élaborant des protocoles normalisés d'enquête et de détection						
	Produire un code de la route complet décrivant les règles de circulation et les règlements pour le grand public, en s'assurant qu'il est disponible dans différentes langues pour davantage d'accessibilité						

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Mesures de police et répression	Renforcer la visibilité de l'application de la loi sur les routes						
	Installer des systèmes de surveillance vidéo et de détection de vitesse dans les véhicules de la police chargée de la circulation, et assurer une formation sur leur utilisation						
	Mettre en place une formation spécialisée pour la police chargée de la circulation						
	Améliorer les équipements et la formation pour la réponse aux incidents						
	Mettre en place des capacités d'enquête sur les accidents en développant et en mettant en œuvre un programme de formation de base sur les enquêtes médico-légales sur les scènes d'accident						
Sécurité des véhicules	Promouvoir la norme pour les véhicules neufs et existants au niveau national, ainsi que les normes d'homologation des véhicules						
	Assurer des processus d'audit au moyen d'une inspection technique périodique obligatoire, afin de vérifier les normes d'importation et de décourager l'importation et l'exportation de voitures neuves ou d'occasion qui respectent des normes de sécurité réduites						
	Améliorer les inspections périodiques statiques des véhicules						
	Établir un programme ciblé d'inspection des véhicules en service						
	Favoriser la réglementation relative aux marchandises dangereuses ; identifier un organisme chef de file responsable et élaborer des protocoles d'urgence pour traiter tout incident relatif à ces marchandises						
	Promouvoir la réglementation en matière de surcharge						
	Renforcer la réglementation en matière d'heures de conduite						
	Mettre en place un nouveau programme d'évaluation de la sécurité des véhicules et mieux informer les consommateurs sur les performances en matière de sécurité						
	Introduire une législation définissant l'obligation d'installer des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants afin de réduire les traumatismes dus aux accidents						
	Encourager le déploiement universel de technologies éprouvées de prévention des collisions, telles que le contrôle électronique de la stabilité et les systèmes antiblocage des roues sur les motocycles						
	Utiliser les technologies de limitation/d'adaptation intelligente de la vitesse, y compris les limiteurs de vitesse sur route, les enregistreurs de données électroniques et l'adaptation intelligente de la vitesse						

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Interventions après un accident	Instaurer un numéro de téléphone unique à l'échelle nationale pour les situations d'urgence						
	Renforcer le mécanisme de coordination pour l'envoi d'interventions d'urgence multisectorielles en cas d'incident (pompiers, police, ambulance)						
	Améliorer les connaissances et les capacités du public automobiliste (par ex. formation aux premiers secours et campagnes de sensibilisation du public)						
	Mettre en place un programme de formation de base en maintien en condition opérationnelle pour tout le personnel de la police et de la protection civile, et une formation continue en perfectionnement professionnel pour tout le personnel des services médicaux d'urgence						
	Développer les systèmes de soins préhospitaliers et les systèmes de soins de traumatologie, et assurer une réadaptation précoce et un soutien aux patients blessés et aux personnes endeuillées par les accidents de la route						
	Garantir un accès 24 heures sur 24, indépendamment de la capacité à payer, aux services chirurgicaux et de soins intensifs dotés en personnel et en équipements						
Vitesses sûres	Définir les conditions d'une enquête multidisciplinaire après un accident						
	Application des limitations de vitesse et utilisation de pénalités en cas de non-respect (amendes, retraits de points et suspensions de permis)						
	Mise en place de programmes communautaires de gestion de la vitesse						
Sécurité des usagers de la route	Lois sur la conduite en état d'ébriété et normes et règles fondées sur des bases factuelles visant à réduire le nombre des accidents et des traumatismes liés à l'alcool						
	Exigences minimales en matière d'âge et de vision pour les conducteurs						
	Application des lois sur la conduite en état d'ébriété, au moyen d'un dépistage de l'alcoolémie chez les conducteurs (aléatoire et basé sur la « cause probable ») et/ou application de façon ciblée sur la base du renseignement						
	Campagnes de sensibilisation du public pour atteindre un objectif spécifique en rapport avec la conduite en état d'ébriété (informations sur la législation, son application, les risques, les conséquences sociales)						
	Lois et normes/règles fondées sur des données factuelles pour les casques de moto afin de réduire les traumatismes crâniens						

Tableau A1.1 Activités relatives aux meilleures pratiques et leur alignement sur le Système sûr (suite et fin)

Secteur clé	Domaine prioritaire	Composante connexe du système de sécurité					
		Gestion de la sécurité routière	Sécurité routière et mobilité	Des véhicules plus sûrs	Sécurité des usagers de la route	Interventions après un accident	Gestion de la vitesse
Sécurité des usagers de la route (suite)	Mesures volontaires pour accroître le port du casque, telles que l'éducation du public, le marketing commercial, des initiatives exemplaires, des programmes d'incitation des employés et/ou des programmes gouvernementaux						
	Mesures obligatoires pour accroître le port du casque, telles que la promotion de la loi sur le port du casque, l'application de la loi, la formation des officiers de police et/ou l'introduction de sanctions en cas de non-respect						
	Formation à la perception des dangers avec test						
	Surveillance de la fatigue, avec un temps de conduite maximal et des périodes de repos minimales pour les conducteurs professionnels						
	Appliquer la loi et introduire des sanctions en cas de non-respect des lois sur l'installation et l'utilisation des ceintures de sécurité						

Remarque : les cellules en blanc indiquent que le domaine prioritaire est lié à cette composante et aux activités du « système sûr » qui doivent être consignées. Cela permet aux équipes de voir où s'orientent généralement les activités. Les cellules grises indiquent que l'action ne concerne pas cette composante du système.

Annexe II

Matrices d'action et d'alignement

Tableau A2.1. Alignement sur les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports

Convention	Signataire
Convention de 1949 sur la circulation routière	
Convention de 1968 sur la circulation routière	
Convention de 1968 sur la signalisation routière	
Accord de 1958 sur la réglementation des Nations Unies pour l'homologation des véhicules <p>Cet accord est inopérant sans la transposition d'un nombre minimum de Règlements des Nations Unies qui y sont annexés dans la législation nationale de la Partie contractante. Suggestions de l'ONU : Règlements de l'ONU n°94 et 95 (protection contre les chocs frontaux et latéraux) ; Règlement de l'ONU n°140 (Contrôle électronique de la stabilité (ESC)) ; Règlement de l'ONU n°127 (Sécurité des piétons) ; Règlements de l'ONU n°16 et 14 (Ceintures de sécurité et ancrages de ceintures de sécurité) ; Règlements de l'ONU n°44 ou 129 (Dispositifs de retenue pour enfants) et Règlement de l'ONU n°145 (systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions assises i-Size) ; Règlement de l'ONU n°78 (Freinage des motocycles) ; Règlement de l'ONU n°22 (Casques de protection) ; Règlement de l'ONU n° [100 ou nouveau]</p>	
Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique <p>Cet accord est inopérant sans la transposition du Règlement de l'ONU n°2 (Aptitude à la circulation) dans la législation nationale de la Partie contractante</p>	
Accord de 1998 sur le Règlement technique mondial des Nations Unies relatif à la construction de véhicules <p>Cet accord est inopérant sans la transposition d'un minimum de RTM de l'ONU dans la législation nationale de la Partie contractante. Suggestions de l'ONU : GTR de l'ONU n°9 (Sécurité des piétons) ; GTR de l'ONU n°8 (ESC) ; GTR de l'ONU n°3 (Freinage des motocycles) ; GTR de l'ONU n°20</p>	
Accord de 1957 sur le transport de marchandises dangereuses par route (ADR)	

Source : Adapté de (19).

Le tableau suivant adopte une approche systématique en cherchant à identifier les alignements entre les cibles formulées dans les objectifs de performance mondiaux volontaires et les politiques et actions documentées au niveau national.

Tableau A2.2. Alignement sur les cibles volontaires de performance en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale

Cibles volontaires de performance en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale	Incluse dans les cibles nationales ?
Cible 1 : D'ici à 2020, tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel global en matière de sécurité routière, comprenant des objectifs assortis d'échéances.	
Cible 2 : D'ici à 2030, tous les pays adhèrent à un ou plusieurs des principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.	
Cible 3 : D'ici à 2030, toutes les nouvelles routes satisfont à des normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, qui tiennent compte de la sécurité routière ou qui ont obtenu un classement de trois étoiles ou plus.	
Cible 4 : D'ici à 2030, plus de 75 % des déplacements sur les routes existantes se font sur des routes qui répondent aux normes techniques, prenant en considération tous les usagers de la route, et tiennent compte de la sécurité routière.	
Cible 5 : D'ici à 2030, 100 % des véhicules neufs (définis comme produits, vendus ou importés) et d'occasion satisfont à des normes de sécurité de haut niveau, telles que les règlements prioritaires recommandés par l'ONU, les règlements techniques mondiaux ou des exigences nationales de performance considérées comme équivalentes.	
Cible 6 : D'ici à 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse limite affichée et diminuer le nombre de traumatismes et de décès liés à la vitesse.	
Cible 7 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion de motocyclistes utilisant correctement un casque répondant aux normes.	
Cible 8 : D'ici à 2030, porter à près de 100 % la proportion d'occupants de véhicules automobiles utilisant une ceinture de sécurité ou un dispositif de retenue pour enfants répondant aux normes.	
Cible 9 : D'ici à 2030, réduire de moitié le nombre de traumatismes et de décès dus aux accidents de la circulation liés à la consommation d'alcool et/ou diminuer le nombre de ceux liés à la consommation d'autres substances psychoactives.	
Cible 10 : D'ici à 2030, tous les pays disposent d'une législation nationale visant à restreindre ou à interdire l'utilisation des téléphones portables au volant.	
Cible 11 : D'ici 2030, tous les pays adoptent une réglementation concernant l'établissement de temps de conduite et de repos pour les conducteurs professionnels et/ou adhèrent à la réglementation internationale ou régionale dans ce domaine.	
Cible 12 : D'ici à 2030, tous les pays fixent et atteignent des objectifs nationaux visant à réduire au minimum l'intervalle de temps écoulé entre un accident de la circulation et les premiers soins d'urgence dispensés par des professionnels.	

Le tableau suivant adopte une approche systématique en cherchant à identifier les alignements entre les activités présentées dans le module technique SAuver des VIES et les politiques et actions documentées au niveau national.

Tableau A2.3. Alignement sur le module technique Save LIVES (SAuver des VIES)

Acronyme	Composante	Interventions	Alignement ?	
SAuver	Sécurités des véhicules, les normes	Mettre en place et faire appliquer la réglementation relative aux normes de sécurité des véhicules automobiles concernant les points suivants :		
		• Ceintures de sécurité		
		• Points d'ancrage des ceintures de sécurité		
		• Impacts frontaux et latéraux		
		• Contrôle électronique de la stabilité		
		• Protection des piétons		
			Mettre en place et faire appliquer la réglementation relative aux systèmes antiblocage des roues sur les motocycles et aux feux de jour	
	Application des législations routières	Mettre en place et faire appliquer les lois aux niveaux national, local et municipal sur :		
		• Alcool au volant		
		• Port du casque pour les motocyclistes		
• Ceintures de sécurité				
		• Dispositifs de retenue pour les enfants		
V	Vitesses maîtrisées	Établir et faire appliquer des lois sur les limitations de vitesse à l'échelle nationale, locale et dans les villes		
		Construire ou modifier les routes de façon à modérer la circulation, en prévoyant des ronds-points, des rétrécissements de la chaussée, des ralentisseurs, des chicanes ou des bandes rugueuses, par exemple		
		Exiger des constructeurs automobiles qu'ils installent de nouvelles technologies, comme l'adaptation intelligente de la vitesse, pour aider les conducteurs à respecter les limitations de vitesse		
I	Infrastructures - conception et améliorations	Fournir à tous les usagers de la route des infrastructures sûres (trottoirs, passages protégés, refuges, passerelles et souterrains compris)		
		Mettre en place des pistes cyclables et des voies pour les motocycles		
		Rendre les côtés des routes plus sûrs en utilisant des zones dégagées, des structures ou des barrières pliables		
		Concevoir des intersections plus sûres		
		Séparer les voies d'accès et celles de passage		
		Donner la priorité aux personnes en mettant en place des zones sans véhicules		
		Limiter la circulation et la vitesse dans les zones résidentielles, commerciales et scolaires		
Proposer des itinéraires plus sûrs et de meilleure qualité pour les transports publics				
E	Encadrement de la sécurité routière	Créer un organisme qui dirigera la sécurité routière		
		Élaborer une stratégie de sécurité routière et assurer son financement		
		Évaluer l'impact des stratégies de sécurité routière		
		Surveiller la sécurité routière en renforçant les systèmes de données		
		Renforcer la sensibilisation et le soutien du public par l'éducation et des campagnes		
S	Survie après un accident	Mettre en place des systèmes de soins d'urgence préhospitaliers et hospitaliers intégrés et efficaces		
		Former les équipes d'intervention en cas d'accident aux soins d'urgence essentiels		
		Promouvoir la formation des premiers intervenants communautaires		

Le tableau suivant présente les éléments de données minimum recommandés par l'OMS pour les systèmes de données sur la circulation routière. Cette liste de contrôle peut être utilisée pour s'assurer que les éléments de données ont bien été collectés.

Tableau A2.4. Alignement sur les lignes directrices de l'OMS relatives aux systèmes de données

Élément
Éléments de données sur l'accident
C1. Identificateur de l'accident
C2. Date de l'accident
C3. Heure de l'accident
C4. Municipalité et région de l'accident
C5. Lieu de l'accident
C6. Type d'accident
C7. Type d'impact
C8. Conditions météorologiques
C9. Conditions d'éclairage
Éléments de données sur l'accident dérivés des données collectées
CD1. Gravité de l'accident
Éléments de données sur la route
R1. Type de chaussée
R2. Classe fonctionnelle routière
R3. Limite de vitesse
R4. Obstacles routiers
R5. État de la chaussée
R6. Intersection
R7. Contrôle de la circulation à l'intersection
R8. Virage
R9. Catégorie du segment routier
Éléments de données sur le véhicule
V1. Numéro du véhicule
V2. Type de véhicule
V3. Marque du véhicule
V4. Modèle de véhicule
V5. Année du modèle de véhicule
V6. Taille du moteur
V7. Fonction spéciale du véhicule
V8. Manœuvre du véhicule
Éléments de données sur la personne
P1. Numéro de la personne
P2. Numéro du véhicule de l'occupant
P3. Numéro du véhicule lié au piéton
P4. Date de naissance
P5. Sexe
P6. Type d'utilisateur de la route
P7. Position assise
P8. Gravité du traumatisme
P9. Matériel de sécurité
P10. Manoeuvre du piéton
P11. Consommation d'alcool suspectée
P12. Alcotest
P13. Consommation de drogues
P14. Date de délivrance du permis de conduire
Éléments de données sur la personne dérivés des données collectées
PD1. Âge

Annexe III

Outil d'enquête

Documenter les efforts en matière de sécurité routière

L'enquête suivante vise à comprendre l'état de la sécurité routière et les mesures de sécurité routière prises au niveau national ainsi que les changements importants qui ont déjà eu lieu. Elle vise à déterminer les processus qui entraînent un changement dans les résultats en matière de sécurité routière. Les questions sont donc axées sur des actions et des activités spécifiques, en collaboration avec les organismes concernés, sur les changements apportés à la législation et tout résultat identifiable.

Une section est prévue à la fin du questionnaire pour décrire les activités qui ne sont pas mentionnées dans le reste de l'enquête. Il peut s'agir, sans toutefois s'y limiter, des éléments suivants :

- la manière dont votre organisation est impliquée dans la direction, la planification, la réalisation, la supervision, l'évaluation ou l'établissement de rapports en lien avec l'une des actions mentionnées ou d'autres actions pertinentes ;
- le rôle unique que votre organisation joue dans les mesures et les activités de sécurité routière ;
- les actions/législations/propositions précoces ou planifiées en lien avec la sécurité routière ; et
- d'autres changements importants liés à la sécurité routière qui interviennent entre les périodes pertinentes de mise en œuvre de la stratégie.

Veillez noter que toutes les questions ne sont pas obligatoires pour chaque personne interrogée. Chacune doit répondre aux questions lorsqu'elle connaît le sujet et les informations requises.

A. Construction de routes et d'infrastructures [Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].

A.1. Mise en œuvre actuelle — Choisissez l'option qui décrit le mieux le niveau de mise en œuvre des mesures suivantes.

Nouvelles infrastructures

Les conceptions (plans) de nouveaux projets d'infrastructures routières nécessitent-elles un *audit de sécurité routière* formel avant leur construction ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les conceptions (plans) de nouveaux projets d'infrastructures routières nécessitent-elles un *classement par étoiles/une évaluation de sécurité* formelle avant leur construction ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Infrastructures existantes

Les réseaux routiers existants sont-ils régulièrement soumis à des *inspections de sécurité de maintenance* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les réseaux routiers existants sont-ils régulièrement soumis à des *inspections/évaluations de la sécurité routière* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les réseaux routiers existants font-ils régulièrement l'objet de classement par *étoiles/d'évaluation de leur sécurité* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gestion des risques

Existe-t-il un *programme de points noirs/points chauds*² dans le pays pour cibler les investissements et moderniser les sites à haut risque sur les routes existantes ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Existe-t-il dans le pays un *plan d'investissement dans des routes plus sûres*³ pour cibler les investissements et moderniser les sites à haut risque sur les routes existantes ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Existe-t-il dans le pays un *programme d'investissement dans un « système sûr »*⁴ pour cibler les investissements et moderniser les sites à haut risque sur les routes existantes ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Marche et vélo

Sur les routes où piétons et cyclistes sont présents, les normes de conception prévoient-elles *la gestion de la vitesse à 30 km/h* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sur les routes où piétons et cyclistes sont présents, les normes de conception prévoient-elles *des passages protégés pour les piétons et les cyclistes* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sur les routes où piétons et cyclistes sont présents, les normes de conception prévoient-elles *la séparation des piétons et des cyclistes de la circulation des véhicules* ?

Oui	En partie	Non	Ne sait pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Un programme d'investissement sur les points noirs/points chauds identifie les points du réseau présentant une forte densité de collisions routières et y répond par des mesures d'amélioration locales.
 3. Un plan d'investissement pour des routes plus sûres vise à donner la priorité à l'investissement dans la réduction des décès et des traumatismes graves par des mesures d'amélioration le long des routes, en se concentrant sur les traitements les plus rentables.
 4. L'approche du « système sûr » identifie les faiblesses du système de sécurité routière et y remédie de manière proactive afin d'éliminer le risque de décès et de blessures graves.

Transports publics

Existe-t-il des politiques et des aides à l'investissement dans les *systèmes de transport rapide* (par exemple, le métro urbain ou le transport rapide par autobus) ?

	Oui	En partie	Non	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Existe-t-il des politiques et des aides à l'investissement dans les *systèmes formels de bus/minibus* ?

	Oui	En partie	Non	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A.2. Différence avec 2016 — Par rapport à 2016, veuillez indiquer si la mise en œuvre des mesures suivantes a progressé, est restée identique ou a régressé.

Par exemple, des améliorations peuvent avoir été obtenues grâce à une augmentation des investissements, à l'amélioration des lignes directrices ou à une meilleure formation du personnel. En cas de régression, cela pourrait être dû à une réduction de la main-d'œuvre qualifiée, à une baisse des investissements ou au recours à des processus moins robustes.

Nouvelles infrastructures

Audit de sécurité routière pour les nouvelles infrastructures

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Classement par étoiles/évaluation de la sécurité routière des nouvelles infrastructures

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Infrastructures existantes

Inspections de sécurité de maintenance du réseau routier existant

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Inspections/évaluations de la sécurité routière du réseau existant

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Classement par étoiles/évaluation de la sécurité routière du réseau existant

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gestion des risques

Programmes de gestion des points noirs/points chauds

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Programmes d'investissement dans le « système sûr »

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Plans d'investissement dans des routes plus sûres

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Marche et vélo

Gestion de la vitesse à 30 km/h en présence de piétons et de cyclistes

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sur les routes empruntées par les piétons et les cyclistes, des passages protégés sont prévus pour ces usagers

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Séparation des piétons et des cyclistes de la circulation des véhicules

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Transports publics

Systèmes de transport rapide (p. ex. métro urbain ou liaisons rapides par bus)

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Systèmes formels de bus/minibus

	Progressé	Identique	Régressé	Ne sait pas
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A.3. Implication des organismes — Dans le domaine de la construction de routes et d'infrastructures, veuillez évaluer de 0 à 10 le niveau d'implication de chaque organisme pour chacune des fonctions figurant dans les colonnes, où 0 signifie que l'organisme n'est pas impliqué dans cette fonction, et 10 signifie qu'il est pleinement impliqué.

	Coordination	Législation et réglementation	Mise en œuvre (construction)	Suivi et évaluation
Ministère des Transports				
Ministère de la Santé				
Autorités locales				
Gouvernement régional				
Police				
Autre (veuillez préciser)				

B. Mise en œuvre [Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].

B.1. Mise en œuvre actuelle — Choisissez l'option qui décrit le mieux le niveau de mise en œuvre des mesures suivantes.

Contrôle de la vitesse

Le système d'application manuelle des limitations de vitesse (qui nécessite l'intervention d'un agent chargé de faire appliquer la loi) est-il couramment utilisé dans tout le pays ?

Oui En partie Non Ne sait pas

L'application automatique de la limitation de vitesse est-elle couramment utilisée dans tout le pays ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues

Des alcootests sont-ils effectués dans des lieux ou à des moments précis pour faire respecter la législation sur la conduite en état d'ébriété ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Des alcootests sont-ils utilisés toute l'année pour faire respecter la loi sur la conduite en état d'ébriété ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Des tests de dépistage des drogues sont-ils effectués dans des lieux ou à des moments précis pour faire respecter la législation sur la conduite sous l'emprise de substances psychoactives ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Des tests de dépistage des drogues sont-ils utilisés toute l'année pour faire respecter la loi sur la conduite sous l'emprise de substances psychoactives ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Les conducteurs mortellement blessés sont-ils soumis à des tests d'alcoolémie ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Les conducteurs non mortellement blessés sont-ils soumis à des tests d'alcoolémie ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Les conducteurs mortellement blessés sont-ils soumis à un test de dépistage des drogues ?

Oui En partie Non Ne sait pas

Les conducteurs non mortellement blessés sont-ils soumis à un test de dépistage des drogues ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Usage du téléphone portable

L'application de la législation relative à l'usage du téléphone portable au volant est-elle déployée à des moments ou à des endroits spécifiques ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

L'application de la législation relative à l'usage du téléphone portable au volant est-elle déployée toute l'année ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Les données relatives à l'usage du téléphone portable au volant sont-elles collectées systématiquement dans le cadre des rapports d'accident établis par la police ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Les données relatives à l'usage du téléphone portable au volant sont-elles collectées systématiquement dans le cadre d'études d'observation ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Équipement de protection et de sécurité

Existe-t-il une stratégie nationale efficace pour faire respecter la législation sur le port du casque par les motocyclistes ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Existe-t-il une stratégie nationale efficace pour faire respecter la législation sur le port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

Existe-t-il une stratégie nationale efficace pour faire respecter la législation sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants ?	Oui <input type="checkbox"/>	En partie <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---

B.2 Différence avec 2016 — Par rapport à 2016, veuillez indiquer si la mise en œuvre des mesures suivantes a progressé, est restée identique ou a régressé.
Par exemple, une amélioration peut avoir été obtenue grâce à une augmentation des investissements, à un meilleur équipement ou à une meilleure formation du personnel. En cas de régression, cela pourrait être dû à une réduction de la main-d'œuvre qualifiée, à une baisse des investissements ou au recours à des équipements moins fiables.

Contrôle de la vitesse

Application manuelle des limitations de vitesse	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Application automatique des limitations de vitesse	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues

Tests d'alcoolémie	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Tests de dépistage des drogues	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Taux d'alcoolémie pour tous les conducteurs blessés	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Consommation de drogues pour tous les conducteurs blessés	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Usage du téléphone portable

Application de la législation relative à l'usage du téléphone portable au volant	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Collecte des données sur l'usage du téléphone portable au volant	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	---

Équipement de protection et de sécurité

Application de la législation sur le port du casque pour les motocyclistes	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
Application de la législation sur le port de la ceinture de sécurité	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>
Application de la législation sur les dispositifs de retenue pour les enfants	Progressé <input type="checkbox"/>	Identique <input type="checkbox"/>	Régressé <input type="checkbox"/>	Ne sait pas <input type="checkbox"/>

B.3. Implication des organismes — Dans le domaine de l'application de la loi relative à la sécurité routière, veuillez évaluer de 0 à 10 le niveau d'implication de chaque organisme pour chacune des fonctions figurant dans les colonnes, où 0 signifie que l'organisme n'est pas impliqué dans cette fonction, et 10 signifie qu'il est pleinement impliqué.

	Coordination	Législation et réglementation	Mise en œuvre (activité d'application)	Suivi et évaluation
Ministère des Transports				
Ministère de la Santé				
Autorités locales				
Gouvernement régional				
Police				
Autre (veuillez préciser)				

C. Éducation à la sécurité routière [Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].

Veuillez répondre de votre mieux aux questions suivantes en fonction de vos connaissances.

C.1 Existe-t-il un programme d'éducation à la sécurité routière enseigné dans les écoles ?

- Oui
 Non (veuillez passer à la question C.2.)

C.1.1. Des changements ont-ils été apportés dans l'éducation à la sécurité routière depuis 2016 ?

- Oui, elle a progressé
 Non, elle est restée identique
 Oui, elle a régressé

C.1.2. Quel organisme est chargé d'assurer l'éducation à la sécurité routière ?

C.2 Le pays dispose-t-il d'un cadre de formation supplémentaire pour les conducteurs professionnels ?

- Oui
 Non (veuillez passer à la question C.3.)

C.2.1. Des modifications ont-elles été apportées à l'offre de formation professionnelle supplémentaire pour les conducteurs depuis 2016 ?

- Oui, elle a progressé
 Non, elle est restée identique
 Oui, elle a régressé

C.2.2. Quel organisme est responsable de la formation des conducteurs ?

C.3. Existe-t-il une législation nationale exigeant une formation de recyclage pour les conducteurs qui commettent des infractions ?

- Oui
 Non (veuillez passer à la question C.4.)

C.3.1. Quel organisme est responsable de la formation de recyclage pour les conducteurs ?

C.4. Implication des organismes — Dans le domaine de l'éducation à la sécurité routière, veuillez évaluer de 0 à 10 le niveau d'implication de chaque organisme pour chacune des fonctions figurant dans les colonnes, où 0 signifie que l'organisme n'est pas impliqué dans cette fonction, et 10 signifie qu'il est pleinement impliqué.

	Coordination	Législation et réglementation	Mise en œuvre (réalisation d'interventions)	Suivi et évaluation
Ministère des Transports				
Ministère de la Santé				
Autorités locales				
Gouvernement régional				
Police				
Autre (veuillez préciser)				

D. Interventions d'urgence [Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].

Veuillez répondre de votre mieux aux questions suivantes en fonction de vos connaissances.

D.1. Les soins d'urgence sont-ils universels ?

- Oui
 Non

D.2. Dans le cas des accidents de la route, quels organismes sont responsables des éléments suivants (remplissez les cases ; plusieurs réponses sont autorisées) ?

Gestion du trafic sur le lieu de la collision :

Contrôle de l'incendie et des substances dangereuses sur le lieu d'un accident :

Extraction des blessés :

Soins d'urgence :

Transport vers l'hôpital ou un établissement de soins préhospitaliers :

Dégagement de la zone après collision :

Rapport d'enquête sur la collision :

D.3. Implication des organismes — Dans le domaine de l'action en cas d'urgence de sécurité routière, veuillez évaluer de 0 à 10 le niveau d'implication de chaque organisme pour chacune des fonctions figurant dans les colonnes, où 0 signifie que l'organisme n'est pas impliqué dans cette fonction, et 10 signifie qu'il est pleinement impliqué.

	Coordination	Législation et réglementation	Mise en œuvre (intervention en cas de collision)	Suivi et évaluation
Ministère des Transports				
Ministère de la Santé				
Autorités locales				
Gouvernement régional				
Police				
Autre (veuillez préciser)				

E. Octroi du permis [Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].

Veuillez répondre de votre mieux aux questions suivantes en fonction de vos connaissances.

E.1. Le pays dispose-t-il d'un cadre de compétences pour la formation des conducteurs ?

- Oui
 Non (veuillez passer à la question E.2.)

E.1.1. Des modifications ont-elles été apportées à l'offre de formation professionnelle des conducteurs depuis 2016 ?

- Oui, elle a progressé
 Non, elle est restée identique
 Oui, elle a régressé

E.1.2. Quel organisme est responsable de la formation des conducteurs ?

E.2 Existe-t-il une formation théorique standard à l'échelle nationale dispensée aux candidats au permis de conduire ?

- Oui
 Non (veuillez passer à la question E.3.)

E.2.1. Des modifications ont-elles été apportées à l'offre de formation théorique standard depuis 2016 ?

- Oui, elle a progressé
 Non, elle est restée identique
 Oui, elle a régressé

E.2.2. Quel organisme est chargé de dispenser la formation théorique ?

E.3. Existe-t-il une formation standard à la conduite à l'échelle nationale dispensée aux candidats au permis de conduire ?

- Oui
 Non *(veuillez passer à la question E.4.)*

E.3.1. Des modifications ont-elles été apportées à l'offre de formation standard à la conduite depuis 2016 ?

- Oui, elle a progressé
 Non, elle est restée identique
 Oui, elle a régressé

E.3.2. Quel organisme est chargé de dispenser la formation à la conduite ?

E.4. Existe-t-il une législation nationale exigeant une formation de recyclage pour les conducteurs au cours de leur carrière ou de leur vie ?

- Oui
 Non *(veuillez passer à la section F)*

E.4.1. Quel organisme est responsable de la formation de recyclage pour les conducteurs ?

F. Normes relatives aux véhicules *[Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].*

F.1. Les réglementations suivantes des Nations Unies en matière de sécurité (ou normes nationales équivalentes) sont-elles appliquées ?

F.1.1. Ceintures de sécurité

- Oui
 Non

F.1.2. Points d'ancrage des ceintures de sécurité

- Oui
 Non

F.1.3. Protection contre les chocs frontaux

- Oui
 Non

F.1.4. Protection contre les chocs latéraux

- Oui
 Non

F.1.5. Protection des piétons

- Oui
 Non

F.1.6. Contrôle électronique de la stabilité

- Oui
 Non

F.1.7. Dispositifs de retenue pour les enfants

Oui

Non

F.1.8. Systèmes de freinage antiblocage sur les motocycles

Oui

Non

G. Changements importants *[Ignorez cette question si vous pensez ne pas avoir l'expertise ou les connaissances nécessaires pour y répondre].*

G.1. Selon vous, quels sont les changements les plus importants qui ont eu lieu ces dernières années concernant les sujets suivants ?

G.1.1. L'impact des systèmes de transport urbain intégrés sur les performances en matière de sécurité routière :

G.1.2. L'émergence de stratégies considérant les transports comme un système par opposition aux approches précédentes portant sur les comportements individuels :

G.1.3. Approches des risques ruraux et urbains :

G.1.4. Analyse des nationalités et des origines ethniques des catégories de blessés et développement d'interventions ciblées :

G.1.5. Adoption des normes internationales relatives aux véhicules :

G.1.6. Collecte de données sur les traumatismes et mise en relation systématique :

H. Commentaires

Veillez utiliser cet espace pour décrire, sans toutefois vous y limiter, tout sujet lié aux éléments suivants :

- autres changements significatifs liés à la sécurité routière intervenus entre 2016 et aujourd'hui ;
- la manière dont votre organisation est impliquée dans la direction, la planification, la réalisation, la supervision, l'évaluation ou l'établissement de rapports en lien avec l'une des actions mentionnées ou d'autres actions pertinentes ;
- ce qui distingue votre organisation de celles qui opèrent au niveau du pays ou d'autres entités similaires en ce qui concerne les mesures et les activités relatives à la sécurité routière ;
- les actions/législations/propositions précoces ou planifiées en lien avec la sécurité routière.

Vos coordonnées

Nom :

Titre/Poste :

Affiliation institutionnelle :

Adresse électronique (facultatif) :

Numéro de téléphone (facultatif) :

Annexe IV

Saisie des données

Les données demandées dans cette série de tableaux sont conçues pour aider à suivre et à comprendre l'évolution des performances en matière de sécurité routière au cours de la dernière décennie. Chaque tableau présenté ici ne comporte des champs que pour une seule année ; cependant, la collecte des données doit inclure la période sur laquelle l'exercice de documentation est mené et, de préférence, une période de référence de trois ans à des fins de comparaison.

Les données sur la population, la démographie, le permis et l'immatriculation des véhicules aideront à étudier l'exposition aux risques parmi les usagers de la route, et les données sur la classification des routes aideront à comprendre le risque associé au réseau. De plus, les informations sur la conformité aideront à mettre en évidence l'effet des changements apportés à la législation et de leur application.

En ce qui concerne les données sur le nombre d'accidents corporels enregistrés, on s'attend à ce qu'elles se réfèrent aux accidents ayant entraîné un traumatisme non mortel ou un décès, à l'exclusion des accidents n'ayant entraîné que des dommages matériels.

Il serait utile de rassembler autant de données demandées que possible, bien que certaines données puissent ne pas être collectées ni disponibles dans des formats accessibles. Par exemple, il n'existe pas toujours de données sur les coûts sociaux des accidents corporels dans tous les pays.

Dans les cas où les données sont disponibles mais enregistrées avec des définitions différentes, les noms de champ doivent être ajustés en conséquence. Par exemple, la classification des routes suggère quatre types de routes (autoroute, route nationale, route de raccordement et route locale). Si un système de classification des routes différent est généralement utilisé pour communiquer des données, veuillez l'utiliser.

La provenance des données doit également être enregistrée. Par conséquent, veuillez indiquer pour chaque ensemble de données l'organisation qui les a fournies. Si des divergences entre les différents ensembles de données sont constatées, celles-ci pourront être mieux comprises si les données proviennent de différents organismes et si les méthodologies de collecte des données ne sont pas cohérentes.

Population

La population est une mesure fondamentale pour pouvoir calculer les taux ; par conséquent, la sécurisation des données sur la population est essentielle pour évaluer les performances en matière de sécurité routière.

Tableau A4.1. Saisie des données sur la population

Année	Sexe	< 20 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50 ans +	Total
20XX	Homme						
	Femme						
	Total						
Quel organisme est à l'origine de ces données ?							

Accidents corporels et coûts sociaux

Les données sur les accidents corporels sont essentielles pour comprendre les performances en matière de sécurité routière. Si des données sur les coûts sociaux sont également disponibles, l'impact économique peut être analysé.

Tableau A4.2. Saisie des données sur les blessés et les accidents

Année	Nombre de blessés sur la route			Nombre d'accidents de la route		
	Décès	Blessures graves	Blessures légères	Décès	Blessures graves	Blessures légères
20XX						
Quel organisme est à l'origine de ces données ?						

Tableau A4.3. Saisie des données sur le coût social des accidents corporels

Année	Décès	Blessures graves	Blessures légères
20XX			
Quel organisme est à l'origine de ces données ?			

Traumatismes dus aux accidents de la circulation selon l'âge et le sexe

Tableau A4.4. Traumatismes et décès dus aux accidents de la circulation par âge et par sexe

Année	Sexe	Décès							
		0-4 ans	5-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-69 ans	70 ans +	Âge inconnu
20XX	Homme								
	Femme								
Année	Sexe	Blessures graves							
		0-4 ans	5-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-69 ans	70 ans +	Âge inconnu
20XX	Homme								
	Femme								
Année	Sexe	Blessures légères							
		0-4 ans	5-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-69 ans	70 ans +	Âge inconnu
20XX	Homme								
	Femme								

Accidents de la circulation selon le type de véhicule

Tableau A4.5. Nombre de morts et de blessés sur les routes, par an

Type de véhicule	20XX	
	Décès	Nombre de blessés
Conducteurs*		
Passagers*		
deux et trois roues motorisés		
Cyclistes		
Piétons		
Poids lourds		
Bus		

* (voitures, SUV, camionnettes et pick-ups)

Quel organisme est à l'origine de ces données ?	
---	--

Classe routière et ruralité

Tableau A4.6. Nombre de morts et de blessés sur les routes, par classe routière

Classe routière	20XX	
	Décès	Nombre de blessés
Autoroute		
Routes nationales		
Routes de raccordement		
Routes locales		
Quel organisme est à l'origine de ces données ?		

Tableau A4.7. Nombre de morts et de blessés sur les routes, par zone (urbaine, rurale)

Zone	20XX	
	Décès	Nombre de blessés
Urbaine		
Rurale		

Sécurité et conformité

Tableau A4.8. Saisie des données de sécurité et de conformité en proportion

Année	Proportion de conducteurs utilisant la ceinture de sécurité	Proportion de passagers utilisant la ceinture de sécurité	Proportion de motocyclistes portant un casque	Proportion de passagers de motocycles portant un casque
20XX				
Quel organisme est à l'origine de ces données ?				

Tableau A4.9. Nombre d'infractions en matière de sécurité et de conformité

Année	Nombre d'infractions de vitesse constatées	Nombre d'infractions pour conduite sous l'emprise de l'alcool constatées	Nombre d'infractions pour défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité constatées	Nombre d'infractions pour utilisation du téléphone portable au volant constatées
20XX				
Quel organisme est à l'origine de ces données ?				

Tableau A4.10. Facteurs de risque et nombre (ou proportion) de morts et de blessés sur les routes

Année	Nombre (ou proportion) de décès dus à un accident de la route			
	Décès	Vitesse excessive impliquée	Conduite sous l'emprise de l'alcool impliquée	Conduite sous l'emprise de drogues impliquée
20XX				
	Nombre de blessés	Vitesse excessive impliquée	Conduite sous l'emprise de l'alcool impliquée	Conduite sous l'emprise de drogues impliquée
Quel organisme est à l'origine de ces données ?				

Immatriculation et permis de conduire

Tableau A4.11. Véhicules immatriculés par type de véhicule

Année	Voitures	deux et trois roues motorisés	Poids lourds	Bus
20XX				
Quel organisme est à l'origine de ces données ?				

Tableau A4.12. Conducteurs titulaires d'un permis par âge et par sexe

Année	Sexe	Âge du conducteur titulaire d'un permis				
		< 18 ans	19-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51 ans +
20XX	Homme					
	Femme					
Quel organisme est à l'origine de ces données ?						

