

SAUVER DES VIES : PRÉPARER L'APRÈS-2020 – Version abrégée

Recommandations du Groupe d'experts
universitaires

à la troisième Conférence ministérielle
mondiale sur la sécurité routière

Avant-propos

À l'échelle de notre vie, des avancées significatives ont été réalisées dans le domaine de la sécurité routière et certaines étapes de cette évolution ont marqué l'histoire. Pour bon nombre, il s'agit d'innovations techniques, à l'instar des ceintures de sécurité, des systèmes électroniques de correction de la trajectoire et du géorepérage en vue de contrôler la vitesse des véhicules. Les nouvelles stratégies axées sur le changement sont elles aussi importantes, quoi que peut-être moins nombreuses. Celles-ci incluent le modèle de santé publique du D^r William Haddon (« matrice de Haddon »), le lancement du projet Vision Zéro, le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation de l'OMS et de la Banque mondiale et, plus récemment, la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. J'ai la certitude que le travail et les recommandations présentés dans ce rapport gagneront leur place au « Temple de la renommée mondiale » des innovations stratégiques destinées à sauver des vies.

Notre rapport et les recommandations qui l'accompagnent se fondent sur l'introduction de l'Agenda 2030, communément appelé Objectifs de développement durable (ODD). Lorsque ces objectifs ont été formulés en 2015, la question de la sécurité routière a été explicitement incluse, et ce pour la première fois, dans le cadre du programme de développement mondial, et cette reconnaissance accrue nous offre une nouvelle occasion unique d'accélérer les progrès. Elle confère à la sécurité routière un caractère d'urgence mondiale au même titre que le climat, la santé et les questions d'équité et signifie que plus aucun compromis ne sera fait à ses dépens en vue de promouvoir d'autres besoins. Son inscription au rang des ODD signifie également que la sécurité routière relève de la responsabilité d'un large éventail de parties concernées, tant publiques que privées. Alors que certains pourraient y voir une contrainte imposée, j'y vois une source d'espoir ainsi qu'une occasion d'utiliser nos connaissances pour concrétiser une vision de la mobilité qui ne soit pas synonyme de risque pour nos vies.

Dans le présent rapport, nous mettons en exergue la nécessité de la sécurité routière pour la santé, le climat, l'équité et la prospérité. Ne pas faire en sorte que les enfants puissent se rendre à l'école à pied ou à vélo, sans risquer leur vie, c'est limiter leur accès à l'éducation, à un bon état de santé et à la liberté et, par conséquent, limiter notre foi en l'avenir. Ne pas être en mesure de transporter des marchandises à travers un pays ou à travers le globe de façon sûre et durable, c'est limiter les possibilités d'échanges commerciaux, de développement économique et d'éradication de la pauvreté. L'insécurité de nos lieux de travail constitue une menace pour les revenus et la viabilité des familles. Il apparaît de façon évidente que mettre fin aux décès et aux blessures graves dus aux accidents de la route aura une influence directe et essentielle sur de nombreux autres Objectifs de développement durable. La sécurité routière ne peut plus évoluer de manière isolée.

Les ODD ont été approuvés largement et l'on reconnaît à présent que leur réalisation relève de la responsabilité centrale des gouvernements, des entreprises et de la société civile. Les attentes à l'égard de ces acteurs, dont on espère qu'ils contribueront de manière significative à la question, influencent l'attitude des citoyens et affectent même les décisions en matière d'investissement. Pour ces organisations, les rapports de durabilité sont devenus un moyen de démontrer leur valeur au sein de la société et de nouveaux outils sont nécessaires afin de les aider à promouvoir leurs contributions de façon précise et transparente. Les villes et les entreprises peuvent accomplir de grandes choses en vue de protéger les citoyens et créer un environnement où il soit plus agréable de vivre, offrant une sécurité accrue, un meilleur niveau de santé et un air plus sain.

J'ai eu l'honneur de diriger un groupe de leaders d'opinion dans le domaine de la sécurité routière, reconnu à l'international, dont la mission a été de formuler la vision, la stratégie et le raisonnement sous-tendant ces recommandations. Réussir à capter la sagesse de ces maîtres à penser aura été pour moi l'une des tâches les plus ardues que j'aurai entreprises, mais aussi la plus gratifiante. Toutes les idées développées dans le présent rapport relèvent du consensus. Des concessions auront été nécessaires pour ce qui est des points de vue personnels de chacun, mais chaque membre du groupe aura pu tirer parti de la vision et des connaissances de ses pairs. Chacun d'entre nous a donc pu apporter sa pierre à l'édifice et nous sommes fiers de vous présenter le fruit de notre collaboration – car c'est bien cela qui importe, en définitive !

Professeur Claes Tingvall, Président du Groupe d'experts universitaires

Résumé

Un groupe d'experts universitaires convoqué par l'Administration nationale suédoise des Transports a mis à profit son expérience, son expertise et sa compréhension des enjeux, problèmes et solutions dans le domaine de la sécurité routière à l'échelle internationale, afin d'élaborer une série de recommandations destinées à orienter les activités qui seront déployées par les secteurs public et privé au cours des dix prochaines années dans la perspective de réduire de moitié le nombre des victimes de la route à travers le monde d'ici 2030. Ces recommandations ont été formulées en amont de la troisième Conférence de haut niveau sur la sécurité routière mondiale qui se tiendra à Stockholm en février 2020, et seront dès lors soumises à l'examen des participants à la conférence ainsi que des dirigeants d'entreprises, de gouvernements et de la société civile aux quatre coins du globe.

Le rapport propose une réflexion sur la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, revenant sur les réalisations ayant découlé de cette initiative, mais aussi sur ses limites. Les objectifs de réduction du nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière à travers le monde n'ont pas été atteints, et ces chiffres ont même progressé au cours de la décennie concernée. Les données en présence sont insuffisantes pour évaluer les progrès réalisés en ce qui concerne les blessures graves. Néanmoins, cette décennie aura été le témoin de bon nombre de réalisations fondamentales, notamment une prise de conscience accrue des gouvernements, des entreprises et de la société civile quant aux problèmes de sécurité routière et à leurs solutions ; des améliorations mesurables et efficaces apportées à la sécurité en de nombreux lieux ; de nouveaux financements et de nouveaux partenariats. Les besoins en matière de sécurité routière ont été exprimés à l'aide d'une nouvelle structure reposant sur cinq piliers et des interventions fondées sur des données probantes ont été identifiées pour chaque pilier, assorties de mesures et de cibles. L'inscription de la sécurité routière au rang des Objectifs de développement durable (ODD) est une réalisation importante de la Décennie d'action 2011-2020. L'inclusion d'une cible relative à la sécurité routière dans les ODD 3.6 et 11.2 constitue une remarquable réalisation, dont le potentiel s'avère prometteur.

Le rapport propose une vision quant à l'évolution de la sécurité routière et recommande une nouvelle cible visant à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves sur les routes à l'horizon 2030, en s'appuyant sur une application élargie des cinq piliers, l'adoption des principes généraux de l'approche pour un système sûr (Safe System) et l'intégration de la sécurité routière dans les Objectifs de développement durable. La vision décrit une perspective d'évolution de la sécurité routière qui repose sur les fondements offerts par les cinq piliers, intègre l'adoption de l'approche pour un système sûr (Safe System) et mène à une intégration ultérieure complète des activités de sécurité routière dans le cadre de l'élaboration des politiques et du fonctionnement quotidien des gouvernements et des entreprises, à travers l'ensemble de leurs chaînes de valeur. La vision souligne également la nécessité d'un engagement plus marqué des secteurs public et privé et de la société civile dans les activités de sécurité routière, et de renforcer les capacités des professionnels de la sécurité routière à travers le monde.

Une série de neuf recommandations sont proposées afin de donner corps à cette vision au cours de la décennie à venir :

**PRATIQUES ET RAPPORTS EN
FAVEUR DE LA DURABILITÉ :**

inclure les actions du domaine de la sécurité routière, tous secteurs confondus, dans le cadre des contributions en faveur des ODD.

**DES VÉHICULES SÛRS DANS
LE MONDE ENTIER :**

adopter un ensemble minimal de normes de sécurité pour les véhicules à moteur.

ACQUISITION :

utiliser le pouvoir d'achat des organisations publiques et privées dans l'ensemble de leurs chaînes de valeur.

**TOLÉRANCE ZÉRO POUR
LES EXCÈS DE VITESSE :**

protéger les usagers de la route face aux forces d'impact dépassant des niveaux compatibles avec la tolérance du corps humain aux traumatismes.

REPORT MODAL :

abandonner les véhicules à moteur personnels en faveur de formes de mobilité plus sûres et plus actives.

30 KM/H :

appliquer une restriction de la vitesse à 30 km/h dans les zones urbaines afin d'éviter d'exposer les usagers de la route vulnérables au risque de décès et de blessures graves en cas d'erreur humaine.

**SANTÉ DE L'ENFANT ET DE
L'ADOLESCENT :**

encourager la mobilité active en construisant des routes et des voies piétonnes sûres.

TECHNOLOGIE :

faire en sorte que les pays à revenu faible ou intermédiaire puissent eux aussi bénéficier des avantages découlant de la sécurité accrue des véhicules et de l'infrastructure.

INFRASTRUCTURE :

donner corps aux éléments de conception d'un système sûr (Safe System) dans les plus brefs délais possibles.

Recommandations

Élaborées par le Groupe d'experts universitaires, les recommandations qui suivent ont vocation à être intégrées à la Déclaration de Stockholm et sont destinées aux dirigeants de la sphère politique, du secteur des entreprises et de la société civile, ainsi qu'aux praticiens à travers le monde. Tournées vers l'horizon 2030, elles entendent néanmoins faire fond sur les recommandations déjà formulées dans la Déclaration de Moscou de 2009 et la Déclaration de Brasilia de 2015, ainsi que sur les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Assemblée mondiale de la Santé. Le Groupe d'experts universitaires estime que ces recommandations supplémentaires sont indispensables à la réalisation de l'objectif visant à réduire de moitié, d'ici 2030, le nombre de décès et de blessures graves sur les routes à travers le monde. Les recommandations sont interdépendantes et destinées à être considérées dans leur ensemble plutôt que comme des options isolées. Elles s'appuient sur l'approche pour un système sûr (Safe system).

Inévitablement, ces recommandations sont d'une portée très vaste et particulièrement ambitieuses. Selon le Groupe, la meilleure stratégie à suivre en vue d'atteindre l'objectif fixé pour 2030 est de maintenir l'engagement à l'égard des recommandations antérieures et de prendre des mesures immédiates sur chacune de ces nouvelles recommandations, en travaillant à une intensité suffisante pour avancer de manière substantielle d'ici le milieu de la prochaine décennie. Le Groupe recommande par ailleurs la conduite d'une évaluation rigoureuse au terme d'une période de cinq ans suivant leur adoption afin de mesurer les progrès réalisés et d'exploiter ensuite les conclusions pour affiner et ajuster la stratégie.

Cible recommandée pour 2030

Le Groupe d'experts universitaires a débattu de l'importance de l'établissement d'une cible et reconnaît les mesures prises par le Forum politique de haut niveau pour le développement durable afin de maintenir « l'intégrité de l'Agenda 2030, notamment en veillant à ce que des mesures ambitieuses et continues soient prises pour atteindre les cibles des Objectifs de développement durable dont l'échéance était prévue pour 2020 ».

Le Groupe recommande les points suivants :

Il est absolument essentiel qu'une cible relative à la sécurité routière soit conservée et actualisée dans le cadre des Objectifs de développement durable.

Libellé proposé pour l'Objectif de développement durable 3, cible 3.6 :

« Entre 2020 et 2030, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures graves dus à des accidents de la route, en assurant des progrès constants à cet égard à travers l'application de l'approche pour un système sûr. »

Le Groupe d'experts universitaires recommande en outre ce qui suit :

Des cibles opérationnelles devraient être définies à un niveau régional (conformément à l'ambition affichée par la cible 3.6, mais en tenant compte de l'évolution de la situation locale, des conditions et des ressources en présence).

Les cibles devraient inclure les décès et les blessures graves. Il est en outre souhaitable que des taux de mortalité et de blessures graves appropriés soient établis. Cependant, le meilleur moyen de mesurer les taux d'accidents mortels et non mortels n'a pas encore été identifié.

Des liens et collaborations devraient être établis entre les mandants associés aux autres ODD qui sont affectés par les questions de sécurité routière et associés à celles-ci. Il s'agit notamment de l'éducation de qualité, du travail décent et de la croissance économique, de la réduction des inégalités, des villes et des communautés durables, de l'action climatique et de bien d'autres encore. Les actions déployées devraient impliquer les secteurs public comme privé.

Critères pris en compte dans la formulation des recommandations

Pour identifier les domaines d'intérêt et le contenu spécifique de ces recommandations, le Groupe d'experts universitaires a convenu d'un certain nombre de critères d'inclusion :

1. La priorité sera accordée aux recommandations dont la portée va au-delà de l'Objectif de développement durable 3.6 et qui présentent des synergies avec d'autres objectifs.
2. La priorité sera accordée aux recommandations qui impliquent des partenaires non traditionnels affichant un potentiel de leadership ou des mandats susceptibles de témoigner un niveau élevé de participation.
3. Ces nouvelles recommandations doivent avoir une portée supérieure à celle des recommandations précédemment établies dans les déclarations tirées des première et deuxième conférences ministérielles et des résolutions des Assemblées générales des Nations Unies qui ont eu lieu dans l'intervalle.
4. Les recommandations doivent démontrer de manière convaincante les effets potentiels en termes d'efficacité de l'intervention, l'étendue du problème traité ainsi que l'efficacité de la solution proposée.
5. Les recommandations doivent respecter les principes de la méthode SMART :

Spécifique	des responsabilités et des actions identifiables.
Mesurable	tangible et observable, au moyen d'unités d'échelle objectives.
Atteignable	possible, compte tenu des obstacles connus.
Réaliste	cohérent vis-à-vis de l'approche pour un système sûr.
Temporellement défini	réalisable (ou apte à réaliser des progrès substantiels) à l'horizon 2030.

Le Groupe d'experts universitaires recommande d'accorder une attention particulière au suivi des progrès accomplis en faveur de la réalisation des recommandations.

Bien que des outils de mesure utiles soient disponibles, à l'instar des Cibles mondiales volontaires de performance dans le domaine de la sécurité routière (Organisation des Nations Unies) et des indicateurs qui y sont associés, l'approche pour un système sûr n'est pas dûment prise en compte à travers ces mesures. Des efforts supplémentaires sont donc requis afin d'élaborer des cibles et des indicateurs intégrant la mise en œuvre de l'approche pour un système sûr.

Recommandation n° 1

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité

Synthèse :

Afin d'assurer la pérennité des entreprises de toutes tailles et contribuer à la réalisation de divers Objectifs de développement durable, y compris ceux qui concernent le climat, la santé et l'équité, nous recommandons que ces organisations fournissent des rapports annuels sur la question de la durabilité, incluant les chiffres de la sécurité routière, et qu'elles exigent un niveau de sécurité routière maximum dans la droite ligne des principes de l'approche pour un système sûr, dans le cadre de leurs pratiques internes, des politiques relatives à la santé et la sécurité de leurs employés et des processus et politiques de chacun de leurs fournisseurs, distributeurs et partenaires, dans l'ensemble de leur chaîne de valeur ou de leur système de production et de distribution.



Justification :

Plusieurs facteurs remettent en question le postulat traditionnel selon lequel la sécurité routière relève de la seule responsabilité des gouvernements. Tout d'abord, bien que certains gouvernements puissent se prévaloir d'améliorations considérables de la sécurité routière au cours des décennies passées, le leadership politique et la réglementation n'ont toutefois pas permis de progresser de manière suffisante ces dernières années dans la plupart des pays, et ce malgré le lancement et la croissance d'un mouvement mondial pour la sécurité routière, favorisé par la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 qui a en grande partie cherché à mobiliser et orienter l'action des gouvernements.

Également, les stratégies gouvernementales destinées à améliorer la sécurité routière ont pour l'essentiel ciblé la réglementation applicable aux comportements individuels des usagers de la route, manquant ainsi l'occasion d'amener des acteurs tels que les entreprises, la société civile et d'autres autorités à prendre des engagements en faveur de la sécurité routière.

Enfin, l'échelle d'action et l'incidence potentielle des grandes multinationales sur la sécurité routière sont supérieures à celles de nombreux gouvernements. Les chaînes logistiques associées aux multinationales représentent plus de 80 % du commerce mondial et emploient un travailleur sur cinq.

Ainsi que l'a fait remarquer le Forum économique mondial, un certain nombre de multinationales se sont développées à une échelle telle qu'elles ont fini par faire de l'ombre à la plupart des gouvernements nationaux en termes de revenu annuel brut. D'autres auteurs soulignent le fait que la portée des multinationales leur confère une influence de grande envergure. Plus de 30 institutions financières affichent un chiffre d'affaires consolidé à hauteur de plus de 50 milliards de dollars chacune – soit plus que le produit intérieur brut des deux tiers des pays du monde. Outre leur pouvoir économique, les multinationales façonnent les conditions sociales. Dans les pays en développement, certaines grandes sociétés dépensent plus que le gouvernement lui-même en faveur de l'éducation.

Figure 4. Les principaux acteurs économiques mondiaux, Forum économique mondial

Les principaux acteurs économiques mondiaux	Position des 10 plus grandes entreprises parmi les principaux acteurs économiques mondiaux
Sur la base d'un classement Global Justice Now. Données tirées de Fortune 500 et CIA World Factbook. Comparatif entre les recettes publiques et le chiffre d'affaires des entreprises	Sur la base d'un classement Global Justice Now. Données tirées de Fortune 500 et CIA World Factbook. Comparatif entre les recettes publiques et le chiffre d'affaires des entreprises
1. États-Unis	1. Walmart (10)
2. Chine	2. State Grid (14)
3. Allemagne	3. China National Petroleum (15)
4. Japon	4. Sinopec Group (16)
5. France	5. Royal Dutch Shell (18)
6. Royaume-Uni	6. Exxon Mobil (21)
7. Italie	7. Volkswagen (22)
8. Brésil	8. Toyota Motor (23)
9. Canada	9. Apple (25)
10. Walmart	10. BP (27)

De toute évidence, les entreprises jouissent du pouvoir et de l'envergure mondiale pour contribuer efficacement à la réalisation des ODD. Un certain nombre de cadres, principes et lignes directrices ont été mis au point au cours des dernières décennies afin de préciser les attentes à l'égard de leurs contributions, notamment :

- La Déclaration de principes tripartite de l'Organisation internationale du Travail sur les entreprises multinationales et la politique sociale
- Les principes du Pacte mondial des Nations Unies
- Les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme

Ces principes portent sur des responsabilités telles que les droits universels, les préoccupations environnementales et les normes anti-corruption, et définissent des attentes minimales pour les entreprises se livrant à des activités dans le domaine du développement durable. D'autres lignes directrices pertinentes incluent la norme ISO 26000 sur la responsabilité sociale et les lignes directrices régionales telles que les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Les acteurs du monde de l'entreprise reconnaissent la valeur d'un comportement vertueux des entreprises et les ODD fournissent une occasion opportune et largement reconnue d'impliquer ces acteurs sur la question de la durabilité.

L'analyse de l'évolution du monde des affaires proposée dans l'ouvrage intitulé « The Market for Virtue » (Le Marché de la vertu), conclut que la responsabilité sociale des entreprises est un phénomène mondial depuis les années 1990 et que les arguments commerciaux en faveur de telles pratiques sont largement compris et appliqués. L'auteur explore cependant l'étendue des pratiques des entreprises en faveur d'un développement durable et suggère que celles-ci pourraient aller encore bien plus loin.

Une analyse menée par Oxfam en 2018 a recueilli des données mitigées attestant des mesures prises par les entreprises en réponse aux ODD. Un élément positif important a été mis en évidence, à savoir le nombre accru d'entreprises – en particulier les multinationales – prenant des engagements en faveur des ODD dans le cadre des messages qu'elles diffusent. Bien qu'il s'agisse ici d'une avancée essentielle, il a toutefois été plus difficile d'identifier des éléments attestant d'un renforcement de l'action concrète des entreprises.

Un vaste corpus de données probantes confirme les bénéfices découlant des pratiques durables. Un examen de plus de 200 documents de recherche universitaire sur la question de la durabilité et la performance des entreprises a constaté que :

- 90 % des études constatent que des normes de durabilité rigoureuses permettent d'abaisser le coût du capital des entreprises,
- 88 % des études concluent que des pratiques environnementales, sociales et de gouvernance solides favorisent une meilleure performance opérationnelle, et
- 80 % des études montrent une corrélation positive entre la performance du cours des actions et les pratiques de durabilité.

Avant de racheter les actions d'une entreprise ou d'apporter des capitaux, de plus en plus d'investisseurs ne se contentent plus d'observer uniquement les indicateurs économiques. Un dollar sur quatre aujourd'hui investi aux États-Unis, pour un total de 23 000 milliards de dollars par an dans le monde, est injecté dans des entreprises après examen de leur performance environnementale, sociale et en matière de gouvernance.

Les rapports de durabilité sont un outil essentiel pour stimuler l'évolution au sein d'une entreprise. Des comptes rendus pertinents, fiables et accessibles aideront les entreprises à organiser et hiérarchiser leurs efforts, les inciteront à se montrer vertueuses dès lors que ces rapports seront l'objet d'un contrôle externe significatif, et encourageront les parties prenantes à exercer des pressions, à la fois positives et négatives.

Actions et responsabilités :

Des normes et modèles de rapports de durabilité peuvent être obtenus auprès de différentes sources, y compris la Global Reporting Initiative (GRI) dont les normes sont largement utilisées par les plus grandes sociétés de la planète.

La documentation existante ne traite que de manière laconique la façon de rendre compte sur la question de la sécurité routière dans le contexte des Objectifs de développement durable. Des travaux supplémentaires s'imposent afin de faciliter cet exercice de communication. Étant donnée l'influence distincte que peuvent exercer les organisations en matière de durabilité, y compris les possibilités qui s'offrent à elles pour améliorer la sécurité routière, les normes en matière de production de rapports devraient être adaptées selon leur mode de fonctionnement. À titre d'exemple, une entreprise manufacturière utilisant des camions pour transporter des matières premières et distribuer ses produits pourra contribuer au développement durable d'une toute autre manière qu'une institution bancaire dont les transactions s'opèrent par voie électronique. La GRI œuvre actuellement à la mise au point de normes spécifiques à plusieurs secteurs industriels. Afin de rendre pleinement compte des mesures de durabilité déployées par l'ensemble des acteurs des secteurs public et privé dans le domaine de la sécurité routière, de nombreuses autres normes de rapport ciblées de ce type sont nécessaires - y compris les normes en matière de production de rapports sur la sécurité routière.

En ce qui concerne les cibles de sécurité routière 3.6 et 11.2, la production de rapports doit s'opérer tant en interne qu'en externe et s'applique à l'ensemble de la chaîne de valeur de l'entreprise. Une chaîne de valeur regroupe l'ensemble des activités – y compris la conception, la production, la commercialisation et la distribution – menées par les entreprises depuis la conception d'un produit ou service jusqu'à sa distribution. Dans le cas des entreprises qui produisent des biens, la chaîne de valeur commence dès l'accès aux matières premières utilisées pour fabriquer leurs produits et comprend toutes les autres étapes qui s'ensuivent, y compris la distribution et l'utilisation par les acheteurs.

L'auteur Michael Porter de la Harvard Business School a été le premier à étudier le concept de la **chaîne de valeur ainsi que ses possibilités d'utilisation dans le but d'identifier les opportunités et de mobiliser l'énergie** en vue d'accroître la valeur de l'entreprise. Porter met en exergue cinq activités majeures dans la chaîne de valeur d'une entreprise :

- La **logistique amont** désigne les activités de réception, stockage et distribution de matières premières utilisées dans le cadre du processus de production.
- Le **volet production** correspond à l'étape de transformation des matières premières pour concevoir le produit final.
- La logistique aval se rapporte à la distribution du produit final aux consommateurs.
- Le volet **commercialisation et ventes inclut** la publicité, la promotion, l'organisation d'une force de vente, les canaux de distribution, la tarification et la gestion du produit final afin de faire en sorte qu'il cible bien les groupes de consommateurs concernés.
- Les **services** renvoient aux activités nécessaires pour maintenir la performance du produit une fois que celui-ci a vu le jour, y compris l'installation, la formation, la maintenance, la réparation, la garantie et le service après-vente.

	Logistique amont	Production	Logistique aval	Commercialisation et ventes	Services
Construction automobile	Exiger que les fournisseurs de pièces se conforment à un système de management de la sécurité routière (par ex., ISO 39001)	Chaque fois que possible, mettre en avant des modes de conception des véhicules sûrs, y compris les dispositifs limiteurs de vitesse et les systèmes permettant de détecter une baisse d'attention du conducteur	Exiger des transporteurs assurant la distribution qu'ils empruntent les itinéraires les plus sûrs jusqu'aux concessionnaires et que les chauffeurs professionnels respectent les règles de sécurité	Fournir des véhicules répondant au moins aux huit normes fondamentales relatives à la sécurité des véhicules recommandées par l'ONU, pour chaque marché mondial	Assurer aux premiers acquéreurs ainsi qu'aux propriétaires suivants des véhicules une formation à l'utilisation des dispositifs de sécurité ainsi que des contrôles de sécurité gratuits des véhicules
Confection de vêtements	Exiger des sociétés du secteur du textile et du prêt-à-porter qu'elles garantissent à leurs salariés un transport en sécurité vers et depuis le lieu de travail	Définir les attentes et surveiller la performance en matière de sécurité des opérations de camionnage sous contrat	Passer contrat uniquement avec les transporteurs de marchandises qui appliquent un programme efficace de gestion de la sécurité	Promouvoir une mobilité active et sûre à l'aide de la création vestimentaire et dans la publicité	Concevoir des casques de vélo et les offrir à prix préférentiel aux clients du secteur du prêt-à-porter
Administration locale	Exiger que les services achetés s'opèrent en toute sécurité, utilisent des véhicules sûrs et disposent d'un système de gestion de la sécurité	Demander aux employés de choisir les options de transport les plus sûres et d'adopter des comportements sans risques dans le cadre de leurs déplacements professionnels	Veiller à ce que les services de livraison se conforment aux exigences de sécurité	Communiquer ouvertement au sujet de la performance et des résultats en matière de sécurité	Conseiller les citoyens sur les options permettant de se déplacer en toute sécurité, par ex. des itinéraires sûrs à destination de l'école.
Compagnie d'assurance	Exiger le suivi d'un programme de management de la sécurité routière pour les fournisseurs, les annonceurs en matière de publicité et autres prestataires de services associés	Acquérir uniquement des véhicules dotés des meilleures évaluations NCAP concernant les flottes automobiles	Réduire les déplacements inutiles grâce aux communications électroniques	Récompenser la sécurité au volant pour les assurés qui utilisent des dispositifs volontaires de contrôle de la vitesse	Dans le cadre de l'offre de services de base, fournir aux clients des équipements de sécurité tels que casques de vélo et sièges-auto
Prestataire de services de mobilité	Veiller à ce que les cartes de navigation soient assorties de conditions limites reflétant les besoins en matière de sécurité et d'environnement	Utiliser uniquement les véhicules dotés des meilleures évaluations NCAP et présentant l'impact le plus réduit en matière d'émissions de CO2 et de bruit	Utiliser le géorepérage pour assurer que les services sont délivrés dans des conditions de sécurité et de durabilité	Communiquer au sujet de l'impact du service en matière de sécurité et d'environnement	Conseiller les citoyens sur les offres de services sûrs, telles que la sélection d'itinéraires sûrs

Bien que chaque contexte soit spécifique et que les possibilités ainsi offertes diffèrent les unes des autres, toutes les entreprises ou instances gouvernementales – ou presque – pourraient contribuer à la sécurité routière et produire des rapports en la matière dans l'ensemble de leur chaîne de valeur. Fondé sur le modèle de Porter, le tableau précédent présente un certain nombre de possibilités :

Au-delà du contrôle direct de leur chaîne de valeur, les grandes sociétés et les organisations non gouvernementales jouissent elles aussi d'une influence politique. Un certain nombre d'auteurs ont suggéré que les rapports de durabilité portent également sur les activités politiques des entreprises qui présentent un intérêt pour la réalisation des ODD. Les politiques et les réglementations nationales sont essentielles en vue de concrétiser les ODD et l'implication des entreprises dans le processus législatif et politique constitue un facteur important qui influence ces règles.

Enfin, si l'action des entreprises et la production de rapports revêtent une importance décisive pour la sécurité routière et pour l'ensemble des ODD, il en va de même pour les gouvernements auxquels il incombe au premier chef d'examiner les progrès accomplis en faveur des ODD et d'en assurer le suivi. À tous les niveaux, les gouvernements peuvent rendre compte des mesures prises en faveur de la durabilité dans le cadre de leurs propres activités et peuvent influencer, à travers leurs pratiques de gouvernance, sur la production de rapports par les secteurs privé et sans but lucratif. Le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour l'Agenda 2030 prévoit un mécanisme permettant aux pays de soumettre des examens nationaux volontaires. Le fait que les pays réalisent ces examens est un indicateur important de leur engagement politique, également susceptible d'influencer la quantité et la qualité des rapports produits par les entreprises.

Entre 2016 et 2018, 111 des 193 États membres ont présenté des examens nationaux volontaires, et 73 examens supplémentaires devaient être présentés en 2019 et 2020. La quasi-totalité des pays comptant plus de 100 millions d'habitants ont soumis ou envisagent de soumettre un examen d'ici 2020. Collectivement, ces pays représentent plus de 90 % de la population mondiale et une part importante des activités économiques et commerciales.

Si les Nations Unies ont défini des lignes directrices pour la préparation des examens nationaux volontaires, la portée et la profondeur des examens présentés varient considérablement pour ce qui est des mécanismes institutionnels régissant l'examen, de la participation des organisations non gouvernementales et de l'utilisation des données et statistiques permettant de mesurer les progrès accomplis. Une uniformisation de la qualité et de la cohérence de ces examens pourrait en rehausser l'impact.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Acquisition, Report modal, Santé de l'enfant et de l'adolescent, Tolérance zéro pour les excès de vitesse, 30 km/h et Technologie.

Recommandation n° 2

Acquisition

Synthèse :

Dans la perspective d'atteindre les Objectifs de développement durable relatifs à la sécurité routière, à la santé, au climat, à l'équité et à l'éducation, nous recommandons que tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé accordent la priorité à la sécurité routière en appliquant l'approche pour un système sûr dans chacune de leurs décisions, y compris lorsqu'il s'agit de définir les exigences de sécurité lors de l'acquisition d'une flotte de véhicules et de services de transport ou dans le cadre des investissements menés en faveur de l'infrastructure routière, ainsi que dans les politiques qui encouragent l'exploitation en toute sécurité des véhicules publics de transport en commun et des véhicules commerciaux.



Justification :

Les entreprises et les organisations gouvernementales exercent une influence considérable sur la société en raison de divers facteurs, allant de l'influence politique à la nature de leurs produits et services. Cette influence s'exerce notamment au travers des dépenses qu'elles consacrent aux biens et services nécessaires à leur fonctionnement.

Les marchés publics représenteraient 10 à 15 % du produit intérieur brut en moyenne, certaines analyses montrant que la part des marchés publics dans le PIB des pays à revenu faible est légèrement plus élevée que dans les pays à revenu élevé. Pour l'année 2018, la Banque mondiale a calculé un PIB mondial total de près de 86 000 milliards de dollars américains, la part des pays à revenu faible ou intermédiaire s'élevant à quelque 32 000 milliards de dollars.

On estime que 43 % en moyenne des revenus des entreprises sont injectés dans de nouvelles acquisitions et les recettes des 500 plus grandes entreprises se montent à un total de 30 000 milliards de dollars. Les dépenses globales publiques et privées consacrées aux achats sont donc particulièrement conséquentes.

L'influence sociale de ces dépenses, lorsqu'elles servent à encourager des pratiques et des investissements durables – y compris la sécurité routière – est considérable.

Les dépenses des gouvernements et des entreprises alimentent une chaîne de valeur – à savoir tout l'éventail des activités menées entre le stade de conception d'un produit ou service et sa distribution. Dans le cas des entreprises qui produisent des biens, la chaîne de valeur commence dès l'accès aux matières premières utilisées pour fabriquer leurs produits et comprend toutes les autres étapes qui s'ensuivent, y compris la distribution et l'utilisation par les acheteurs. Les services des gouvernements et des entreprises présentent des chaînes de valeur similaires, notamment pour ce qui est des outils, matériaux et services achetés, nécessaires pour assurer leur fonctionnement.

Lorsqu'un gouvernement contrôle les comportements des individus en matière de sécurité, c'est à lui qu'il revient de s'assurer du bon respect des exigences correspondantes ; des seuils de tolérance donnés s'appliquent et les exigences posées ne sont pas systématiquement respectées. Mais lorsqu'un gouvernement traite avec un fournisseur de biens ou de services, et que la sécurité routière fait partie intégrante du contrat, c'est alors au fournisseur de veiller au bon respect des exigences en la matière. Pour ne pas risquer de perdre le contrat, l'entreprise qui fournit les biens ou services est tenue d'en respecter les termes. C'est pourquoi il est important que les entreprises engagées dans des marchés publics fassent montre de leur capacité de se conformer aux normes de sécurité, y compris en disposant d'un système permettant de superviser et remédier aux cas de non-respect. Cet exemple de gouvernance décentralise l'action de contrôle du bon respect de la sécurité routière et peut conduire à un changement culturel généralisé.

Actions et responsabilités :

Chaque dépense effectuée dans la chaîne de valeur pourrait être utilisée pour améliorer la sécurité routière. Des provisions pour imprévus pourraient ainsi être définies dans le cadre des acquisitions, sur la base des politiques des fournisseurs ou de la performance de ces derniers en ce qui concerne :

- Les spécifications des niveaux de sécurité des véhicules, y compris les deux-roues motorisés, qui seront appliqués pour les services achetés. Ces spécifications pourraient aller outre les niveaux minimums exigés par les gouvernements nationaux pour inclure les technologies de sécurité avancées telles que les dispositifs limiteurs de vitesse et les systèmes permettant de détecter une baisse d'attention du conducteur, et pourraient du reste fixer un âge maximal pour les véhicules. Dans certains pays, les véhicules de société représentent plus de la moitié des immatriculations totales de véhicules ; de telles provisions pourraient donc avoir des effets considérables.
- Les exigences en matière de formation des conducteurs impliqués dans l'exécution des services achetés, y compris les conducteurs de deux-roues motorisés et d'autres engins motorisés de mobilité personnelle ; outre le code de la route et l'aptitude à la conduite automobile dans des conditions extrêmes, ces formations pourraient impliquer des aspects tels que la fatigue, la distraction, la vitesse, la baisse d'attention et d'autres facteurs susceptibles d'altérer la sécurité.
- Les attentes concernant la surveillance, la production de rapports et la performance en matière de sécurité routière. Au titre de ces attentes, les entreprises se voyant octroyer les contrats pourraient devoir démontrer un niveau de performance supérieure à la moyenne dans l'ensemble de leur flotte pour ce qui est des cas d'implication dans un accident de la circulation et des contrôles routiers.
- Normes pour la programmation et la planification des activités de conduite sous contrat. Pourraient être incluses ici les pratiques de gestion de la fatigue du conducteur, d'utilisation de routes et de véhicules présentant un risque moins élevé, et d'amélioration des temps de déplacement.

Les normes et les pratiques recommandées se rapportant à ces pratiques de sécurité ainsi qu'au dispositif global de gestion des risques de sécurité routière en entreprise sont disponibles auprès d'un certain nombre de sources, y compris l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

Le fait d'accorder la priorité à la sécurité routière dans les pratiques d'achat des sociétés et des gouvernements pourrait avoir un impact considérable. Les entreprises représentent 84 % du PIB et 90 % de l'emploi dans les pays en développement. En s'appuyant pleinement sur leurs chaînes de valeur, elles sont en mesure d'améliorer la vie des personnes les plus exposées à toute une série de menaces, y compris les accidents de la circulation.

Les entreprises et les gouvernements qui choisissent de réaliser des acquisitions en vue d'améliorer la sécurité routière doivent garder à l'esprit les principes de l'approche pour un système sûr. Les provisions pour imprévus associées aux achats auront les meilleurs effets à long terme si elles sont envisagées de manière à prendre en considération les erreurs humaines prévisibles et créer un environnement dans lequel les forces d'impact se limitent à des niveaux compatibles avec la tolérance du corps humain aux blessures.

Les principes de l'approche pour un système sûr favoriseraient des exigences de sécurité des véhicules tenant compte des erreurs du conducteur, telles que le correcteur électronique de trajectoire (ESP) et le système automatique de freinage d'urgence, ainsi que les dispositifs aptes à réduire les forces d'impact, à l'instar du dispositif de sécurité intelligent d'adaptation de la vitesse. D'autres stratégies d'acquisition fondées sur l'approche pour un système sûr pourraient exiger que les prestations sous contrat empruntent des itinéraires sur lesquels les voies sont bien conçues, notamment avec des aménagements piétonniers et cyclables distincts, des ronds-points, des dispositifs de réduction du nombre de voies et des mesures de modération du trafic, afin de réduire la vitesse dans l'environnement des usagers de la route vulnérables.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité, Report modal, Véhicules sûrs, Tolérance zéro pour les excès de vitesse, 30 km/h, Technologie et Infrastructure.

Recommandation n° 3

Report modal

Synthèse :

Pour rendre la sécurité, la santé et l'environnement durables à l'échelle mondiale, nous recommandons aux nations et aux villes de recourir à l'aménagement urbain et à la planification des transports et d'adopter des politiques de mobilité afin de faire évoluer les transports vers des modes plus propres, plus sûrs et plus abordables encourageant les activités physiques comme la marche et le vélo ainsi que l'utilisation des transports en commun.



Justification :

Les données disponibles soulignent l'intérêt général d'une moindre dépendance aux véhicules à moteur personnels pour le transport et plaident en faveur d'un recours croissant à des solutions plus sûres, plus propres et plus saines. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, le manque d'activité physique constitue le quatrième facteur de risque de mortalité à l'échelle mondiale. À la hausse dans de nombreux pays, il alourdit encore le fardeau des maladies non transmissibles et nuit à la santé générale à travers le monde. Les déplacements actifs peuvent contribuer à prévenir nombre des 3,2 millions de décès dus à l'absence d'activité physique, dont 2,6 millions sont enregistrés dans les pays à revenu faible et intermédiaire.

Le fardeau que représente le manque d'activité physique est particulièrement lourd chez les jeunes. Selon les estimations les plus récentes, 81 % des adolescents âgés de 11 à 17 ans ne respectent pas les Recommandations mondiales de l'Organisation mondiale de la Santé en matière d'activité physique pour la santé. On estime que l'inactivité physique coûte plus de 50 milliards de dollars américains par an en dépenses de santé supplémentaires, soit 2 % à 3 % des dépenses nationales de santé dans les pays à revenu élevé, intermédiaire et faible.

L'une des conditions préalables au report modal est de favoriser des environnements sûrs propices à la pratique de la marche et du vélo, et aux deux roues et trois roues motorisés de faible puissance. Les études menées dans les pays développés classent le vélo et la marche parmi les modes de transports les moins sûrs.

Dans notre environnement actuel, la transition de l'automobile à la marche ou au vélo pour les déplacements individuels est souvent considéré comme un compromis entre la sécurité et la santé. Une analyse systématique menée par le projet PASTA financé par l'Union européenne (Activité physique grâce à des stratégies de transport viables) s'est par exemple penchée sur 30 études indépendantes sur l'incidence de la mobilité active sur la santé et a constaté que les bienfaits pour la santé d'une activité physique plus intense dépassent largement les risques accrus pour la santé et la sécurité liés à la pratique de la marche et du vélo. Ces résultats étaient constants pour l'ensemble des méthodologies d'analyse et des zones géographiques concernées.

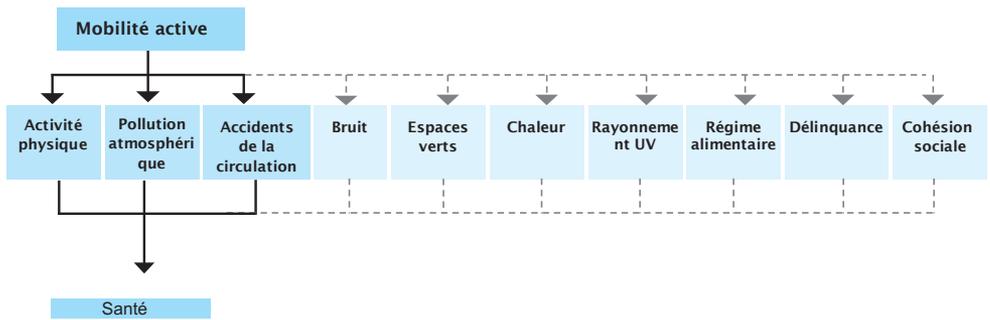


Figure 5. Health Determinant Contribution to the Estimated Health Impact of Mode Shift Scenarios to Active Mobility, Mueller et. al., 2015.

Toutefois, dans le contexte des Objectifs de développement durable, la sécurité et la santé ne doivent pas être sacrifiées l'une au profit de l'autre. Conformément au principe selon lequel les Objectifs de développement durable sont intégrés et indivisibles, la priorité doit être accordée aux actions qui permettront d'améliorer à la fois la sécurité et la santé. Il est possible d'agir sur les risques associés aux déplacements à pied et à vélo en repensant les voies réservées aux piétons et aux cyclistes et en les séparant de la circulation où la vitesse est supérieure à 30 km/h tout en améliorant l'éclairage et la sécurité des passages piétons.

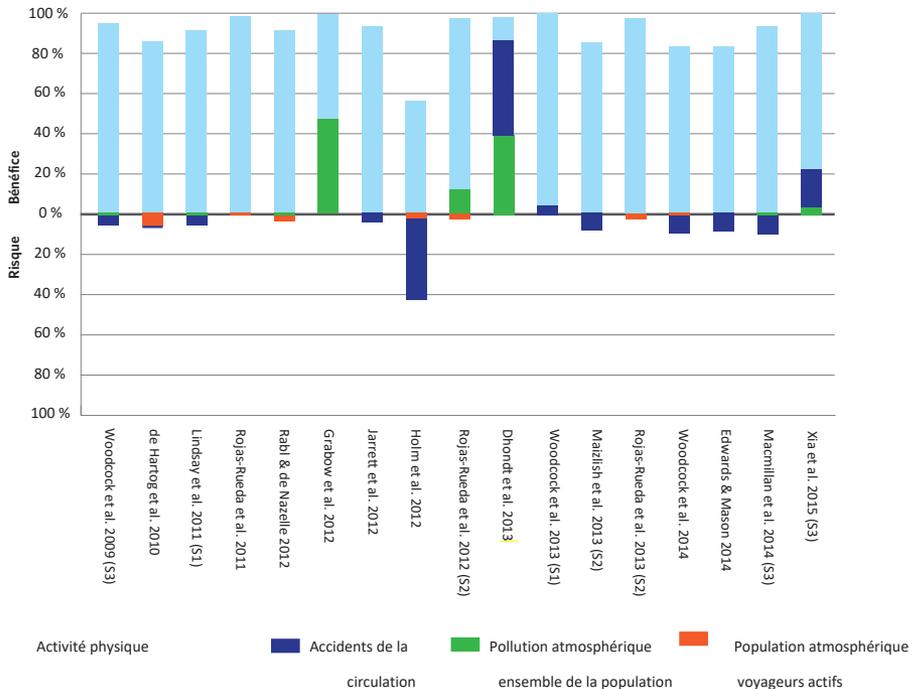


Figure 6. Health Determinants of Active Mobility, Rabi, et. al., 2012

Actions et responsabilités :

Le Plan d'action mondial de l'Organisation mondiale de la Santé pour promouvoir l'activité physique indique que les politiques qui favorisent un aménagement urbain compact et qui donnent la priorité à l'accès aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports publics contribuent à réduire le recours au transport personnel motorisé, à diminuer les émissions de carbone, les embouteillages et les dépenses de santé tout en stimulant l'économie à l'échelon local et en améliorant la santé, le bien-être et la qualité de la vie de la collectivité. L'amélioration des infrastructures, à la fois matérielles et numériques, peut aider à renforcer la mise à disposition et la sécurité des solutions de micro-mobilité partagée telles que les trottinettes électriques et les planches électriques deux roues.

Outre l'élimination des risques encourus par les piétons et les cyclistes en raison de la circulation automobile, il est nécessaire de contrôler la délinquance afin d'améliorer le sentiment de sécurité. De multiples études ont documenté le lien entre le sentiment de sécurité personnelle et la fréquence des déplacements à pied ou à vélo. Une étude relative aux comportements et aux habitudes de marche dans huit villes européennes a montré que la probabilité de marcher de manière occasionnelle était supérieure de 22 % pour les femmes et de 39 % pour les hommes qui estimaient que leur quartier était sûr. Des résultats semblables ont été observés dans le cadre d'une étude menée au Nigéria, qui mesurait la fréquence de l'activité physique, constatant que les femmes étaient bien plus affectées par leur perception de la circulation et de la délinquance que les hommes.

Le Plan d'action mondial pour promouvoir l'activité physique indique également que, au-delà de leur incidence directe sur la sécurité routière et la santé, des voies piétonnes et cyclables plus sûres peuvent contribuer à nombre des Objectifs de développement durable, notamment l'Objectif 4 (Éducation de qualité), l'Objectif 5 (Égalité entre les sexes), l'Objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure), l'Objectif 10 (Réduction des inégalités), l'Objectif 11 (Villes et communautés durables), l'Objectif 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), l'Objectif 15 (Vie terrestre) et l'Objectif 16 (Paix, justice et institutions efficaces).

Les investissements et les politiques en matière d'infrastructures qui améliorent le sentiment de sécurité, tant dans le domaine de la circulation que de la délinquance, en particulier lorsqu'ils répondent aux préoccupations de sécurité relatives au genre, sont des conditions préalables essentielles à un report modal au profit de la mobilité active. Des trottoirs bien entretenus, des voies piétonnes et cyclables séparées de la circulation à grande vitesse, des passages piétons appropriés et un éclairage urbain efficace constituent des mesures de sécurité essentielles.

Le programme de classification des voies routières de l'iRAP – Programme international d'évaluation des routes – s'est avéré efficace pour stimuler l'investissement dans la sécurité routière. Un programme de classification spécifique aux aménagements piétonniers et cyclables pourrait attirer efficacement l'attention sur le besoin d'améliorer la sécurité, notamment avec la séparation matérielle de la circulation à grande vitesse et des passages sécurisés pour les piétons, le cas échéant. Le géorepérage (à savoir, l'infrastructure numérique visant à n'autoriser que certains types de véhicules à une vitesse déterminée dans des zones géographiques délimitées) pourrait aussi être utile pour réduire les risques encourus par les piétons et les cyclistes.

Des évaluations des politiques ont comparé un certain nombre d'approches visant à encourager le report modal. Une étude sur des expériences menées dans quatre villes nord-européennes de taille moyenne a conclu que le report modal le plus important résulte d'une combinaison de stratégies « incitatives » contraignantes pour les automobiles et de politiques « dissuasives » qui encouragent les solutions de substitution au transport automobile.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Infrastructure, Tolérance zéro pour les excès de vitesse, 30 km/h et Santé de l'enfant et de l'adolescent.

Recommandation n° 4

Santé de l'enfant et de l'adolescent

Synthèse :

Afin de protéger la vie, la sécurité et le bien-être des enfants et des adolescents et assurer l'éducation et la pérennité des générations à venir, nous recommandons que les villes, les autorités routières et les citoyens s'intéressent aux itinéraires empruntés par les enfants pour se rendre à l'école ou pour d'autres activités, recensent les besoins, notamment les modifications qui favorisent les modes actifs tels que les déplacements à pied ou à vélo et tiennent compte des principes de l'approche pour un système sûr pour éliminer tout risque sur ces itinéraires.



Justification :

Nos enfants sont nos atouts sociétaux les plus précieux et nous ne pouvons envisager l'avenir sans accorder une attention particulière à leur bien-être. Ce principe est à l'origine de la Déclaration des droits de l'enfant des Nations Unies. En dépit d'une baisse de la mortalité chez les enfants de moins de 5 ans au cours des dernières décennies, les enfants d'aujourd'hui sont les premiers dans l'histoire dont l'espérance de vie est inférieure à celle de leurs parents. La baisse récente de l'espérance de vie globale est due à d'autres facteurs, mais les décès des suites d'un accident de la route restent la principale cause de mortalité dans le monde pour la tranche d'âge des 5-29 ans.

Le manque d'activité physique, un autre risque majeur pour la santé des enfants, est lié à la sécurité routière dans la mesure où cette dernière a une incidence sur la détermination des lieux et des créneaux où les enfants pourront se déplacer à pied ou à vélo. La sécurité routière comme la fréquence de l'activité physique peuvent être améliorées par quelques mesures simples. La généralisation des centres de vie compacts et des quartiers fortement connectés qui réduisent la dépendance aux véhicules motorisés pourrait faciliter à la fois la fréquence et la sécurité des déplacements à pied et à vélo au quotidien. Ce type d'activité physique pratiquée régulièrement est particulièrement bénéfique pour la santé.

Cependant, la popularité de la marche à pied et du vélo est en déclin dans de nombreux pays, notamment dans les pays à revenu faible ou intermédiaire où de nombreuses personnes privilégient les transports personnels motorisés au détriment de la mobilité active, notamment, les scooters et les cyclomoteurs dont la conduite est autorisée dès l'âge de 14 ans dans de nombreux pays.

Deux conventions des Nations Unies relatives aux droits de l'homme dans la Déclaration de 1989 des droits de l'enfant, le Droit à la protection contre les abus et les négligences et le Droit à des conseils de la part d'adultes bienveillants, ont étayé la législation relative à la sécurité des enfants aux quatre coins du globe, notamment les lois relatives à la sécurité des enfants passagers. En raison de l'attention généralement accordée au bien-être des enfants, il est souvent plus facile de promulguer des lois qui les protègent dans le cadre de la circulation routière que des lois similaires qui concernent toutes les tranches d'âge. Ce fut notamment le cas avec la législation relative à la sécurité des enfants passagers dans de nombreux pays, où de telles lois ont précédé les lois sur le port de la ceinture de sécurité, voire dans certains pays, où elles ont été les toutes premières lois en matière de circulation.

Les lois relatives à la sécurité des enfants ont souvent servi de précurseur au concept de règles de la circulation et leur promulgation a accru la volonté des citoyens et des décideurs d'adopter des mesures législatives supplémentaires qui étendent la protection au reste de la population. Quelques exemples de législation relative à la sécurité des enfants : les lois sur les sièges-auto pour les bébés et les enfants en bas âge, les lois sur les rehausseurs et les ceintures de sécurité pour les enfants plus âgés, l'interdiction de transporter les enfants dans les espaces de chargement des camions, les lois relatives au port du casque à vélo, l'interdiction de transporter sur les deux-roues à moteur les enfants trop petits pour atteindre les repose-pieds et le renforcement des sanctions pour la conduite en état d'ivresse lorsque des enfants sont à bord du véhicule.

La cible 4.7 de l'Objectif de développement durable 4, Éducation de qualité, vise à « faire en sorte que tous les élèves acquièrent les connaissances et compétences nécessaires pour promouvoir le développement durable, notamment par l'éducation en faveur du développement et de modes de vie durables, des droits de l'homme, de l'égalité des sexes, de la promotion d'une culture de paix et de non-violence, de la citoyenneté mondiale et de l'appréciation de la diversité culturelle et de la contribution de la culture au développement durable ». La sécurité des trajets pour se rendre à l'école peut contribuer à faire en sorte que les enfants et les jeunes bénéficient de ce genre d'éducation et qu'ils aient la possibilité, en tant que citoyens du monde, de rendre ce dernier meilleur, en montrant éventuellement la voie du changement en vue de routes plus sûres, à l'instar de Malala Yousafzai défendant l'éducation pour les femmes et de Greta Thunberg en matière de responsabilité environnementale.

L'éducation des enfants et des jeunes dépend, en grande partie, de la source d'inspiration que sont les parents et les autres adultes. Les jeunes étant influencés par le comportement des personnes qu'ils respectent et admirent, il est important que les adultes fassent preuve d'une attitude et d'un comportement exemplaires en matière de sécurité routière, dont les enfants pourront s'inspirer pour devenir des usagers de la route prudents.

Actions et responsabilités :

L'une des principales raisons expliquant le renoncement aux déplacements à pied et à vélo est le sentiment que les espaces publics ne sont pas suffisamment sûrs. Des études indiquent que l'investissement dans l'amélioration des trottoirs et des passages piétons et la création de voies cyclables réservées pourraient convaincre davantage de personnes d'utiliser des formes actives de transport. Des programmes tels que Vision Zero for Youth favorisent les investissements dans l'infrastructure routière, piétonnière et cyclable, en particulier les couloirs fréquemment empruntés par les enfants sur le chemin de l'école ou des centres de loisirs. En renforçant la sécurité et la fréquence des déplacements à pied et à vélo pour les enfants et les jeunes, ces programmes répondent aux exigences de nombre d'Objectifs de développement durable, et en s'inspirant de l'approche pour un système sûr pour l'amélioration des infrastructures, ces mêmes programmes peuvent jouer un rôle important en sensibilisant les collectivités aux processus d'un tel système.

La conception des infrastructures doit tenir compte des besoins particuliers des enfants, notamment les plus jeunes dont on ne peut attendre qu'ils comprennent et respectent des règles et des comportements qui n'ont rien d'intuitif. Les itinéraires empruntés par les enfants doivent prévoir des voies piétonnes séparées afin de limiter l'exposition aux risques et des passages piétons sûrs où les enfants sont susceptibles de traverser la route. Il incombe aux établissements scolaires d'analyser, de proposer et d'accompagner la mise en œuvre d'itinéraires sûrs à destination de l'école.

Les pays peuvent veiller plus particulièrement à l'âge auquel les jeunes sont autorisés à conduire les voitures, les camions ou les deux-roues à moteur afin de s'assurer que les conducteurs aient une maturité et une capacité de jugement suffisantes. L'apprentissage anticipé de la conduite (anciennement conduite accompagnée) s'est avéré efficace pour faciliter l'apprentissage et maîtriser l'exposition aux risques des jeunes conducteurs.

Dans de nombreux pays, les enfants se déplacent régulièrement sur des deux-roues à moteur. En raison des risques inhérents à ce mode de transport et de l'exposition des plus jeunes à des risques particuliers du fait de leur position souvent instable sur le véhicule, l'objectif devrait être de proposer des modes de mobilité plus sûrs aux enfants. Cependant, quand les familles n'ont d'autre choix que les deux-roues à moteur pour la mobilité des enfants et que les évolutions nécessaires, telles que la planification des transports, demandent beaucoup de temps, les pays et les instances locales devraient envisager, sur le court terme, des mesures permettant de limiter les risques pour les enfants qui se déplacent sur des deux-roues à moteur. Ces mesures pourraient, entre autres, comprendre le port du casque pour les enfants, des limitations de vitesse inférieures pour les deux-roues à moteur transportant de jeunes enfants ou des restrictions d'itinéraire empêchant ces véhicules d'emprunter des routes à trafic dense ou sur lesquelles la vitesse autorisée est plus élevée, quand d'autres solutions sont disponibles.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Tolérance zéro pour les excès de vitesse, 30 km/h, Report modal, Véhicules sûrs, Infrastructure et Acquisition.

Recommandation n° 5

Infrastructure

Synthèse :

Afin de concrétiser les avantages que les routes conçues selon l'approche pour un système sûr apporteront à de nombreux Objectifs de développement durable aussi rapidement et complètement que possible, nous recommandons aux gouvernements et aux autorités routières d'affecter des ressources suffisantes à la modernisation des routes existantes et à la prise en compte des principes de l'approche pour un système sûr, et ce dans les plus brefs délais.

Justification :

La conception des routes est une composante essentielle de l'approche pour un système sûr. Bien que chaque composante du système – la population, les véhicules, les routes et l'environnement – soit importante, la conception des routes est probablement l'un des moyens les plus efficaces pour instaurer de hauts niveaux de sécurité du système. Les enquêtes approfondies sur les accidents ont montré les fortes interactions entre les véhicules, l'infrastructure routière et les usagers de la route dans les accidents graves et indiquent que les facteurs liés à l'infrastructure routière sont les plus fortement corrélés avec les accidents mortels.



Un réseau routier et une signalisation bien conçus favorisent la conduite à vitesse modérée, renforcent l'attention des conducteurs quand les risques sont accrus par la présence d'usagers de la route vulnérables, préviennent le type d'accidents qui causent les blessures les plus graves, assurent une circulation séparée et réduisent les risques de graves conséquences dans les accidents dus à des sorties de route lorsque le conducteur a commis une erreur de conduite. Non seulement les routes mal conçues ne protègent pas les usagers des accidents, mais elles favorisent également les comportements qui augmentent considérablement les risques, tels que la vitesse excessive et les interactions entre les véhicules et les piétons qui traversent.

Dans un système sûr, les routes répondent à une fonction en s'appuyant sur une classification, chaque type de route ayant des caractéristiques qui garantissent la sécurité pour tous les usagers. Les rues des quartiers résidentiels ou des centres d'affaires ont des voies plus étroites et de fréquents changements de voie, changements de niveau, ou d'autres caractéristiques imposant une vitesse modérée ainsi que des repères visuels pour faire en sorte que les conducteurs restent attentifs aux interactions avec les usagers de la route vulnérables. Les routes prévues pour accueillir un trafic à plus grande vitesse disposent de voies plus larges et de distances de visibilité plus importantes, de ronds-points ou de carrefours destinés à prévenir les types d'accident les plus graves et prévoient une séparation des usagers vulnérables afin de les protéger des véhicules à grande vitesse. Toutes les routes devraient être conçues de manière à maîtriser la vitesse et gérer l'énergie cinétique des véhicules en mouvement, de telle sorte que lorsque les conducteurs ou les autres usagers de la route commettent des erreurs, ils soient protégés des forces d'impact qui peuvent tuer ou blesser gravement.

L'amélioration des normes de conception de sorte que les nouvelles routes soient conformes aux principes de l'approche pour un système sûr et la mise aux normes des routes existantes sont essentielles pour atteindre les cibles de sécurité routière des Objectifs de développement durable. Le World Resources Institute a analysé l'évolution de la mortalité routière dans 53 pays sur une période de 20 ans et constaté que les pays qui connaissaient la plus forte baisse du nombre de morts sur la route et le taux de létalité le plus faible étaient ceux qui avaient adopté l'approche pour un système sûr.

L'avantage de disposer de routes sûres va bien au-delà de la diminution du nombre des décès et des blessures graves. Un trafic ralenti et plus fluide améliore la qualité de l'air, réduit les pollutions sonores et contribue à une meilleure santé et une meilleure qualité de vie de la collectivité. Les routes conçues selon les principes de l'approche pour un système sûr ont un effet spectaculaire sur la sécurité des usagers de la route vulnérables et favorisent un report modal bénéfique pour les trajets courts, dès lors qu'elles améliorent le confort des déplacements à pied et à vélo.

Les coûts de réfection des routes sont gérables en contexte. Les études indiquent qu'à peine 1 % à 3 % des budgets de construction routière sont nécessaires pour améliorer la sécurité des routes et que, lorsque la valeur des vies épargnées et des graves blessures évitées est prise en compte, le retour sur investissement est positif.

Deux autres facteurs rendent urgent l'investissement dans des routes sûres : l'urbanisation et la motorisation. La tendance mondiale à l'urbanisation va entraîner un développement généralisé des villes et créer de nouvelles zones urbaines dans les décennies à venir, avec une diversité croissante des usagers de la route. Le Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies prévoit que les zones urbaines augmenteront de plus de 50 % au cours des 30 prochaines années, majoritairement en Afrique et en Asie. De nouvelles routes et infrastructures seront nécessaires pour faire face à l'expansion urbaine, permettant ainsi d'intégrer d'emblée les éléments de conception d'un système sûr.

Une étude de 2014 de RAND et de l'Institute for Mobility Research sur l'avenir de la conduite dans les pays en développement s'intéresse aux facteurs affectant l'adoption de véhicules personnels et a conclu que, d'après l'expérience des pays développés, les infrastructures adaptées aux automobiles représentent le deuxième facteur le plus important, après la dispersion spatiale de la population, pour déterminer la dépendance éventuelle aux véhicules à moteur personnels pour la mobilité.

Les auteurs de l'étude de RAND soulignent que la dépendance automobile est probablement déterminée par la phase de motorisation et que de nombreux pays en développement connaissent actuellement ce phénomène. Les investissements dans des routes conçues selon les principes de l'approche pour un système sûr peuvent permettre de diminuer le nombre de blessures graves dues à des accidents de la route, favorisent la mobilité active, instaurent des espaces de vie urbains et contribuent à créer des collectivités durables.

La modernisation des infrastructures peut aussi comprendre les ressources numériques permettant d'accéder aux cartes de vitesse numérisées, ainsi que des éléments d'infrastructure et de marquage au sol détectés par les systèmes de sécurité avancés embarqués. Par exemple, les marquages au sol qui peuvent être lus par le véhicule permettent d'éviter les changements de voie dangereux et les accidents dus à des sorties de route. Les études relatives à ces systèmes ont montré des effets évidents sur la sécurité.

Actions et responsabilités :

Il est recommandé aux fournisseurs d'infrastructure d'appliquer des mesures de sécurité conformes aux principes de l'approche pour un système sûr. De nombreuses références détaillées sont disponibles pour éclairer ces investissements, notamment le répertoire de connaissances publié par Austroroads en 2018.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Tolérance zéro pour les excès de vitesse, 30 km/h, Véhicules sûrs, Technologie et Santé de l'enfant et de l'adolescent.

Recommandation n° 6

Des véhicules sûrs dans le monde entier

Synthèse :

Pour assurer des niveaux plus élevés et plus équitables de sécurité routière partout dans le monde, nous recommandons aux constructeurs automobiles, aux gouvernements et aux gestionnaires de parcs automobiles de veiller à ce que tous les véhicules produits pour l'ensemble des marchés respectent les niveaux de performance prescrits en matière de sécurité, de s'assurer que soient proposées des incitations à utiliser des véhicules aux performances de sécurité améliorées, dans la mesure du possible, et que le meilleur niveau de sécurité soit imposé aux véhicules des parcs privés et publics.



Justification :

La technologie en matière de sécurité des véhicules a démontré son efficacité tant pour prévenir les accidents que pour sauver des vies en cas d'accident. Les systèmes de sécurité automobile jouent un rôle important dans le cadre de l'approche pour un système sûr tenant compte des principes fondamentaux suivants :

prendre en considération l'erreur humaine : les systèmes d'évitement des accidents tels que les dispositifs automatiques de freinage d'urgence – qui équipent les véhicules à deux roues et quatre roues motorisés – ou les systèmes électroniques de correction de la trajectoire qui compensent les erreurs du conducteur dans le contrôle du véhicule lors de situations critiques ;

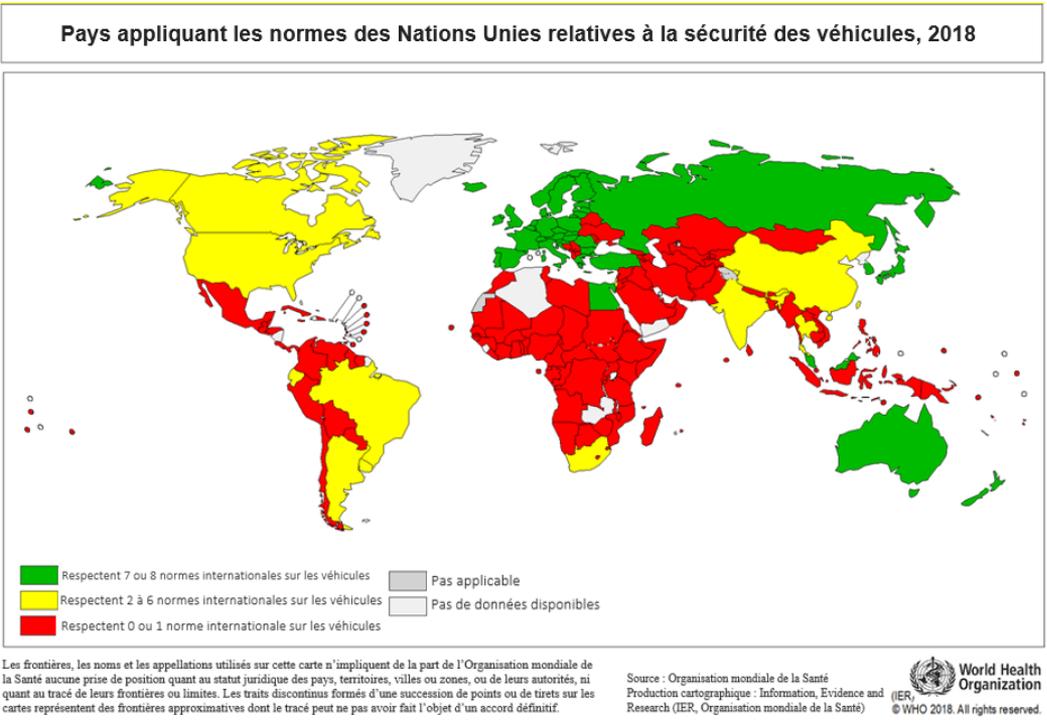
limiter les forces d'impact à des niveaux compatibles avec la tolérance du corps humain aux blessures : les technologies de résistance à l'impact, notamment les ceintures de sécurité, les airbags, les protections frontales et latérales contre les chocs et la protection des piétons, minimisent les forces en prolongeant les temps de décélération et en orientant les forces exercées sur le corps. Certaines de ces technologies sont également applicables aux deux-roues à moteur ;

poursuivre l'engagement en faveur de l'amélioration préventive : les normes de sécurité prescrites s'appliquent à tous les véhicules neufs spécifiés, garantissant que pratiquement tous ces véhicules seront équipés sur une période donnée.

Les normes de sécurité en vigueur dans de nombreux pays développés ont été un moyen extrêmement efficace d'épargner des vies, ces 50 dernières années. Par exemple, une étude sur les technologies de sécurité prescrites pour les voitures particulières, les autobus et les camions aux États-Unis indique que, entre 1960 et 2012, les technologies associées aux normes fédérales de sécurité des véhicules à moteur ont permis de sauver 600 000 vies dans les accidents de la route.

Toutefois, il existe de fortes disparités dans le monde concernant l'adoption de normes obligatoires pour les véhicules intégrant les technologies de sécurité les plus essentielles. Le Rapport 2018 de situation sur la sécurité routière dans le monde prévoit huit normes fondamentales relatives à la sécurité des véhicules et indique que, bien que 40 pays aient mis en œuvre sept ou huit de ces normes, 124 pays dans le monde n'appliquent qu'une seule de ces normes voire aucune.

Figure 7. Respect des normes internationales relatives à la sécurité des véhicules



Depuis 2011, six pays seulement ont adhéré à l'Accord sur les règlements techniques harmonisés applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues. Sans ces normes, les constructeurs pourraient produire pour ces marchés des véhicules sans équipements de sécurité afin de réaliser des économies. Les pays qui ne disposent pas de normes fondamentales relatives à la sécurité des véhicules sont principalement des pays en développement où sont vendus 50 % des véhicules neufs et où les déplacements sur route sont les plus dangereux.

Une étude portant sur les avantages potentiels de l'adoption des principales normes de sécurité en Amérique latine s'est penchée sur les améliorations qui pourraient être apportées si l'Argentine, le Brésil et le Mexique se dotaient de normes internationales en faveur de la correction électronique de trajectoire, de la protection des piétons en cas de collision et du système automatique de freinage d'urgence pour les usagers vulnérables.

Les chercheurs ont estimé que près de 14 000 vies et 290 000 blessés graves auraient pu être épargnés entre 2020 et 2030, si ces pays avaient adopté une réglementation imposant ces dispositifs.

Cette étude a également examiné les coûts et les bénéfices de ces réglementations et établi que le coût par véhicule s'élèverait à environ 50 dollars américains pour le correcteur électronique de trajectoire (ESP), 261 dollars pour le système automatique de freinage d'urgence pour les usagers vulnérables et 258 dollars pour la protection des piétons en cas de collision. Les retombées économiques, découlant de la diminution du nombre d'accidents, de blessures graves et de décès, qu'apporteraient ces technologies dans ces quatre pays au cours de cette même période s'élèveraient à 28,9 milliards de dollars. Dès 2023, les bénéfices dépasseraient les coûts.

Les normes des Nations Unies relatives aux véhicules s'appliquent aux voitures particulières, aux gros camions, aux autobus et aux motos. Cependant, ce type de normes de sécurité pour d'autres modes de transport tels que les bicyclettes et les scooters fait défaut, une question dont l'examen devra être mené dès que possible.

Outre les améliorations des normes de sécurité relatives aux véhicules neufs, la sécurité globale des véhicules dans les pays à revenu faible ou intermédiaire pourrait être améliorée en limitant l'importation de véhicules d'occasion qui répondaient à d'anciennes normes moins exigeantes. L'efficacité et la faisabilité économique de ces politiques d'importation méritent d'être étudiées.

Actions et responsabilités :

La réglementation peut permettre d'établir des niveaux minimums de sécurité pour les véhicules. Un accord sectoriel volontaire définissant des niveaux de sécurité similaires pourrait aussi s'avérer efficace s'il était largement adopté par les constructeurs. D'autres approches, notamment l'information des usagers et des gestionnaires de parcs automobiles, peuvent contribuer à rehausser le niveau de sécurité au-delà des seuils.

L'information des usagers en matière de sécurité automobile est accessible au travers des New Car Assessment Programs (NCAP) - programmes d'évaluation des nouveaux modèles de véhicules - qui collaborent avec les fonctions nationales de réglementation à encourager les usagers à exiger une meilleure sécurité des véhicules et à influencer le niveau de sécurité garanti par les constructeurs automobiles. Un certain nombre de programmes NCAP à l'échelon régional, national et local sont en vigueur et ont prouvé leur efficacité à dynamiser le marché des voitures particulières équipées de systèmes d'évitement des accidents et de protection qui dépassent les normes minimales locales. Ces programmes jouent un rôle éducatif important, en s'appuyant sur les résultats aux crash-tests pour informer les usagers de la nécessité de concevoir des véhicules sûrs et de les renseigner sur les différences entre les divers modèles et marques.

Les programmes NCAP ont apporté la preuve de leur efficacité à stimuler le marché en faveur de véhicules plus sûrs et une démarche similaire devrait être engagée pour informer les usagers des dispositifs de sécurité et des crash-tests des camions, autobus et deux-roues à moteur. Il est important de noter que les programmes NCAP ne sont pas comparables d'une région à l'autre, ce qui empêche de promouvoir à travers le monde des véhicules dont le niveau de sécurité est systématiquement garanti.

Tous les constructeurs automobiles doivent informer les usagers des performances de sécurité de leurs véhicules qui dépassent les normes minimales, soit dans le cadre d'essais réalisés via les NCAP ou de leurs propres essais, voire des deux. L'une des mesures qui devraient être prises en compte par tous les constructeurs de voitures particulières est la capacité de leurs véhicules à accueillir à leur bord les jeunes enfants, sans équipement supplémentaire nécessaire. Un autre test qui permettrait d'améliorer l'efficacité des NCAP est la capacité des technologies d'évitement des accidents à identifier et éviter les usagers vulnérables, y compris les deux-roues motorisés.

Il est envisageable de renforcer plus avant la capacité des éventuels acheteurs à orienter le marché vers des véhicules plus sûrs en favorisant les opérations d'acquisition de flotte automobile par les entreprises et les gouvernements. La gestion du parc automobile constitue pour ces deux acteurs un moyen efficace de contribuer aux Objectifs de développement durable, tout en ayant une profonde incidence sur la sécurité routière globale.

Dans certains pays, deux achats de véhicules neufs sur trois concernent les flottes d'entreprise. Les gestionnaires de parc automobile d'entreprise et de parc automobile public peuvent préciser le type de véhicule acheté, les dispositifs de sécurité souhaités et les politiques relatives au comportement des conducteurs et à l'utilisation des véhicules. Les informations relatives à la sécurité des New Car Assessment Programs et les normes commerciales telles que la norme 39001 du Système de management de la sécurité routière de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) peuvent aider les gestionnaires de parc automobile à prendre les bonnes décisions.

Une autre possibilité d'amélioration de la sécurité routière réside dans la modernisation des technologies de sécurité à bord des poids lourds et des autobus. Les normes mondiales de sécurité prévoient moins de technologies de sécurité avancées pour les gros camions et les autobus que pour les voitures particulières, et les dispositifs de sécurité tels que le correcteur électronique de trajectoire, le système d'avertissement de collision frontale, le système de détection de déviation de la trajectoire et l'avertisseur d'angle mort n'ont pas été généralisés sur ces véhicules. Les facteurs qui expliquent ces disparités sont l'insuffisance des informations relatives à l'efficacité des technologies et la difficulté à installer certains de ces systèmes sur des véhicules longs ou articulés.

Une étude sur la sécurité des véhicules lourds dans le Sultanat d'Oman suggère que la technologie pourrait revêtir une importance particulière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire où l'essor des économies pourrait se traduire par une hausse de la circulation des véhicules lourds avec les risques associés en matière de sécurité. Les nouvelles réglementations mondiales de sécurité pour les véhicules lourds conjuguées à la démarche éducative des usagers de type NCAP permettraient d'améliorer la sécurité des camions et des autobus.

La sécurité des deux-roues à moteur pourrait bénéficier de dispositions en matière de limitation de la vitesse, d'amélioration de la stabilité et d'installation de dispositifs qui protégeraient les passagers et les autres usagers vulnérables de blessures en cas de choc. Ces dispositions devraient être mises en œuvre dans le cadre de réglementations ou par le biais des NCAP.

Par ailleurs, les nouveaux types de véhicule mis en circulation, tels que les engins motorisés de mobilité personnelle, doivent faire l'objet d'une réglementation, notamment concernant la vitesse maximale autorisée et le niveau de sécurité, et être soumis à des tests usagers.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité, Acquisition, Santé de l'enfant et de l'adolescent, 30 km/h, Tolérance zéro pour les excès de vitesse et Technologie.

Recommandation n° 7

Tolérance zéro pour les excès de vitesse

Synthèse :

Afin de maximiser les effets positifs sur la sécurité, la santé, l'équité, le climat et la qualité de vie, nous recommandons aux entreprises, aux gouvernements, ainsi qu'aux autres gestionnaires de parc automobile d'appliquer une tolérance zéro vis-à-vis des excès de vitesse et de collaborer avec les défenseurs des Objectifs de développement durable relatifs aux politiques et aux pratiques d'abaissement des vitesses à des niveaux conformes aux principes de l'approche pour un système sûr à l'aide d'un éventail complet d'interventions concernant les véhicules, les infrastructures et les contrôles.



Justification :

La gestion de la vitesse représente un aspect essentiel dans la réduction du nombre d'accidents, de blessures graves et de décès. Aux quatre coins du monde, les usagers de la route enregistrent des taux importants d'excès de vitesse jusqu'à 20 km/h au-dessus de la limitation. L'approche pour un système sûr optimise la vitesse de déplacement tout en minimisant le nombre de victimes de la route. Dans un système sûr, les concepteurs définissent les limites de vitesse en se fondant sur des faits relatifs à la sécurité des véhicules et des routes et en partant du principe que les conducteurs et les autres usagers de la route feront des erreurs. La conception des véhicules et des routes peut contribuer à prévenir certaines erreurs. Par exemple, les ronds-points remplacent les feux tricolores, obligent à réduire la vitesse et évitent aux conducteurs de franchir un feu rouge.

Si une erreur se produit, la conception des véhicules et des routes peut également permettre d'éviter des accidents. Par exemple, le correcteur électronique de trajectoire (ESP) intervient afin de permettre au conducteur de conserver la maîtrise de son véhicule lorsqu'il commet une erreur. En cas de collision, la conception des véhicules et des routes peut aider à limiter les forces de l'impact sur les occupants à des niveaux qui ne causeront pas de traumatismes graves. Cependant, la vitesse détermine la quantité d'énergie qui doit être absorbée par l'impact et même les meilleures conceptions de véhicules et de routes ont leurs limites. Lorsque la vitesse dépasse la capacité de la route et du véhicule à absorber les forces de l'impact, de graves traumatismes ou la mort s'ensuivent. Dans le cadre de l'approche pour un système sûr, les vitesses sont définies de façon à ce que les caractéristiques de la conception des véhicules et des routes puissent limiter les forces de collision aux seuils de la tolérance humaine aux conséquences d'un accident. Par exemple, les véhicules qui respectent les normes des Nations Unies ou des normes nationales équivalentes sont conçus de sorte à limiter les forces de collision sur leurs occupants à des niveaux auxquels il est possible de survivre à des chocs latéraux lorsque la vitesse de collision ne dépasse pas 50 km/h. Par conséquent, un système sûr limiterait les vitesses à 50 km/h maximum sur des routes à intersections où des chocs latéraux sont prévisibles. Les normes exigent que les véhicules limitent les forces de collision sur leurs occupants à des niveaux auxquels il est possible de survivre à des chocs frontaux jusqu'à 70 km/h. Ainsi, les limitations de vitesse devraient être définies à 70 km/h maximum sur des routes sans séparation entre les voies où les chocs frontaux sont possibles et où les piétons ou les autres usagers vulnérables de la route ne sont pas présents. Si ces estimations ont été

établies pour les voitures particulières, de plus amples recherches sont nécessaires pour confirmer les vitesses sûres pour les autres types de véhicules dans différents environnements. D'autres études estiment que des vitesses inférieures peuvent être nécessaires afin de réduire la probabilité de blessures graves à moins de 10 %.

Le lien entre la vitesse et la probabilité et la gravité des accidents a fait l'objet de nombreuses recherches pratiques et théoriques. En règle générale, plus la vitesse de circulation est élevée, plus la probabilité d'un accident et la gravité de ce dernier augmentent, bien que l'ampleur de l'effet varie en fonction de la vitesse absolue et des circonstances environnementales. Des études indiquent que des changements relativement minimes de la vitesse peuvent avoir une grande influence sur le nombre de décès ou la gravité des blessures lors d'accidents. Une analyse d'études empiriques de dix pays réalisée par le Forum international des transports confirme le lien théorique et démontre que l'abaissement des vitesses de seulement quelques km/h peut réduire nettement les risques d'accidents et leur gravité. Inversement, une étude portant sur l'augmentation des limitations de vitesse sur une période de 25 ans aux États-Unis publiée par l'Insurance Institute for Highway Safety révèle que l'augmentation des limitations de vitesse entre 1993 et 2017 a été responsable de 36 760 décès (3,8 % du nombre total), 1900 vies (5,2 %) ayant été perdues pour la seule année 2017.

La vitesse des véhicules est directement liée à plusieurs Objectifs de développement durable. La voie est ainsi ouverte à d'autres partenaires désireux de soutenir la mise en œuvre de mesures de gestion de la vitesse. Si les cibles 3.6 et 11.2 relatives à la sécurité routière sont directement en lien avec la vitesse, d'autres liens étroits peuvent être établis avec l'Objectif 5 (Égalité entre les sexes) et l'Objectif 10, (Inégalités réduites) car des vitesses inférieures dans les zones habitées sont associées à une meilleure perception de la sécurité chez les usagers de la route vulnérables. Une perception de sécurité plus élevée pourrait améliorer la mobilité et accroître les possibilités de répondre aux besoins sociaux, notamment en termes d'éducation (Objectif 4) et d'emploi (Objectif 8). La vitesse des véhicules influe également sur les niveaux de bruit ambiant. En 2017, une campagne nationale de mesure du bruit a été menée au Royaume-Uni à l'aide d'une méthodologie précise pour mesurer le bruit généré par le trafic dans le cadre d'une étude. Cette dernière a révélé qu'une vitesse de 30 km/h réduisait les niveaux acoustiques de moitié environ. Le lien a été établi entre le bruit ambiant et les troubles du sommeil, les maladies cardiaques, le stress et, chez les enfants, une baisse des résultats scolaires, notamment une diminution des capacités d'apprentissage, des difficultés de compréhension en lecture et un déficit de concentration.

Actions et responsabilités :

Dans un système sûr, les limitations de vitesse doivent être déterminées selon les principes décrits précédemment. Les responsables du système, qui définissent les normes en matière de conception des routes et de sécurité des véhicules, se doivent s'intégrer des mesures efficaces de gestion de la vitesse afin de s'assurer que les véhicules respectent les limitations.

Diverses stratégies de contrôle de la vitesse peuvent s'avérer utiles, notamment :

- la définition de limitations de vitesse appropriées se conformant à l'approche pour un système sûr ;
- la sensibilisation du public aux risques liés aux excès de vitesse et à l'activité de contrôles actifs ;
- la conception de routes obligeant les conducteurs à rouler aux vitesses souhaitées en limitant le champ de vision ou en introduisant des obstacles qui se négocient plus facilement à la limitation de vitesse sûre ;
- l'intégration dans les véhicules de technologies qui détectent les limitations de vitesse et empêchent le conducteur de faire un excès de vitesse ou l'avertissent lorsqu'il dépasse la limitation de vitesse ;

- la pratique par les entreprises, les gouvernements et les autres gestionnaires de parc automobile de la tolérance zéro vis-à-vis des excès de vitesse dans leurs activités de transport propres ou acquises ;
- l'adoption de mesures et de pratiques de contrôle efficaces, accompagnées de sanctions importantes pour les contrevenants.

La limitation de vitesse revêt une importance décisive pour l'approche d'un système sûr et la santé de la société. Par conséquent, le respect et la garantie des limites de vitesse devraient être l'affaire de tous. Aucune vitesse dangereuse ne peut être tolérée. L'intégration du respect des vitesses comme condition préalable aux marchés publics et privés constitue une stratégie importante pour modéliser cette approche de tolérance zéro. Dans ce type de relations, les fournisseurs de produits ou des services sont incités à appliquer leurs propres méthodes de respect des vitesses afin d'éviter d'enfreindre les conditions de l'accord et de perdre le contrat.

Pour garantir le respect des vitesses sûres, les meilleures approches doivent se conformer aux principes de l'approche pour un système sûr. Ces approches se fonderont sur la conception des infrastructures et des véhicules afin de réduire les possibilités pour les conducteurs de dépasser volontairement ou involontairement les limitations de vitesse. Les routes peuvent être conçues de manière à ce que les conducteurs se sentent plus enclins à rouler dans les limites. L'adoption de la technologie connectée dans les véhicules permettrait d'utiliser les régulateurs de vitesse en association avec le géorepérage afin de contrôler les vitesses dans certaines zones.

Le contrôle de la vitesse est également important. L'utilisation de radars automatiques se révèle efficace. Les radars tronçons sont efficaces non seulement pour la sécurité mais aussi pour les émissions, notamment pour réduire considérablement les niveaux de CO₂ et de bruit. Dans le cadre d'une stratégie de contrôle intégré, les radars tronçons nécessitent uniquement des marges limitées d'erreur car les variations de vitesse sont relevées en mesurant la vitesse moyenne et non la vitesse de pointe.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité, Acquisition, Santé de l'enfant et de l'adolescent, Des véhicules sûrs dans le monde entier, 30 km/h et Technologie.

Recommandation n° 8

30 km/h

Synthèse :

Afin de protéger les usagers vulnérables de la route et d'atteindre les Objectifs de développement durable concernant les villes vivables, la santé et la sécurité, nous recommandons d'imposer une vitesse de circulation à 30 km/h maximum dans les zones urbaines, sauf si des données solides prouvent que des vitesses supérieures sont sûres.



Justification :

Dans un « système sûr », les routes et les véhicules sont conçus de sorte à intégrer la marge d'erreur humaine et éviter les blessures graves ou les décès. Par ailleurs, les vitesses autorisées sont fonction du niveau de sécurité garanti par d'autres aspects du système.

Si ce principe s'applique à bien des aspects du système, les zones urbaines denses représentent un cas à part. Les caractéristiques de la conception de véhicules et de routes sûrs sont particulièrement importantes dans les zones urbaines où les usagers vulnérables de la route, notamment les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, font partie intégrante de l'environnement routier. La concentration d'usagers vulnérables de la route dans les quartiers urbains, ajoutée à la complexité du trafic et à la fréquence des interactions entre les usagers, crée un risque considérable d'accidents et de traumatismes. Dans ces zones urbaines denses, même les meilleures caractéristiques de conception de véhicules et de routes sont incapables de garantir la sécurité adéquate de tous les usagers lorsque la vitesse dépasse le niveau sûr connu de 30 km/h.

Chercheurs et experts en sécurité soutiennent largement une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones urbaines afin de garantir une protection adéquate des usagers vulnérables de la route. Une analyse des recherches internationales disponibles sur le lien entre le changement de la vitesse d'impact, la vitesse d'impact et la probabilité de blessures graves ou mortelles indique que la limite sûre pour les piétons percutés par un véhicule de tourisme pourrait être même inférieure.

La Figure 8 indique que le risque de blessures graves monte en flèche à partir de 20 km/h. Une étude portant sur les accidents de vélo révèle également que la vitesse de 30 km/h peut encore suffire à entraîner de graves blessures chez ces usagers vulnérables de la route.

Une analyse systématique menée par Cairns, et al a s'est penchée sur 10 études indépendantes portant sur les zones ou limitations à 30 km/h (ou 20 mph) et a conclu que ces mesures étaient associées à des preuves convaincantes de réductions du nombre d'accidents, de blessures, de vitesse et de volume du trafic. Ces études mettent également en évidence un meilleur rapport coût-efficacité, de meilleurs niveaux de perception de la sécurité par les résidents et une réaction positive de la population aux limitations de vitesse.

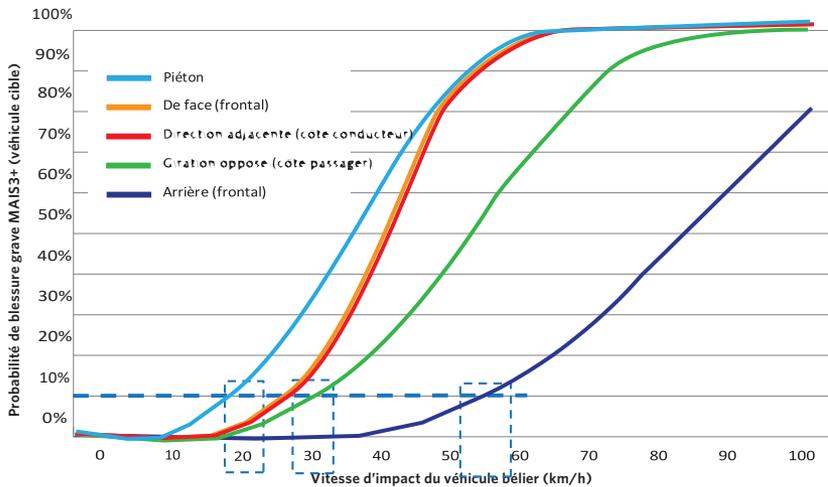


Figure 8. Probabilité de blessures graves en cas de collision avec un véhicule à moteur. Jurewicz et al, 2016

L'analyse de Cairns, *et al* met en lumière des inégalités socio-économiques concernant les blessures dues aux accidents de la route à l'échelle du monde et, bien qu'aucune des études analysées n'ait abordé directement cet effet, les auteurs ont pu extrapoler à partir des données disponibles et indiquer que les zones ou limitations à 30 km/h pourraient réduire efficacement ces inégalités.

L'abaissement des vitesses urbaines à 30 km/h comporte d'autres avantages, comme la diminution du bruit et une plus grande mobilité active. En 2017, une campagne nationale de mesure du bruit a été menée au Royaume-Uni à l'aide d'une méthodologie précise pour mesurer le bruit généré par le trafic dans le cadre d'une étude de Buehlmann et Egger publiée par l'Institute of Noise Control Engineering. Cette dernière a révélé qu'une vitesse de 30 km/h réduisait les niveaux acoustiques de moitié environ. Le lien a été établi entre le bruit ambiant et les troubles du sommeil, les maladies cardiaques, le stress et, chez les enfants, une baisse des résultats scolaires, notamment une diminution des capacités d'apprentissage, des difficultés de compréhension en lecture et un déficit de concentration.

Il est évident que la limitation de la vitesse urbaine à 30 km/h améliore la qualité de vie en ville à plusieurs égards. De plus, elle pourrait avoir un effet à long terme sur les modes de déplacement de la population. En 2014, une étude menée par RAND et l'Institute for Mobility Research sur l'avenir de la conduite dans les pays en développement a analysé les facteurs qui influencent le recours aux véhicules personnels. Cette étude, qui s'est fondée sur l'expérience des pays développés, révèle que les infrastructures adaptées aux automobiles représentent le deuxième facteur le plus important, après la dispersion spatiale de la population, pour déterminer la dépendance éventuelle aux véhicules à moteur personnels pour la mobilité.

Les auteurs de l'étude RAND soulignent que la dépendance automobile est probablement déterminée par la phase de motorisation et que de nombreux pays en développement connaissent actuellement ce phénomène. Les politiques qui contribuent à ralentir le trafic automobile, réduire les blessures graves dues aux accidents, créer des espaces de vie urbains plus sains et encourager la mobilité active peuvent façonner les communautés en voie d'atteindre certains Objectifs de développement durable, comme mentionné dans la recommandation relative au report modal.

Actions et responsabilités :

La meilleure façon de garantir le respect de la limitation de vitesse à 30 km/h consiste à adopter des stratégies conformes aux principes de l'approche pour un système sûr afin que les conducteurs aient moins de possibilités de dépasser volontairement ou involontairement la limitation de vitesse. Parmi ces stratégies figurent la conception d'infrastructures comme les rétrécissements de voies, les chicanes, les trottoirs traversants et autres aménagements de la route qui ralentissent le trafic en affectant la vitesse de conduite confortable pour la plupart des véhicules.

L'adoption de la technologie connectée dans les véhicules permettrait d'utiliser les régulateurs de vitesse en association avec le géopérage afin de contrôler les vitesses dans certaines zones. Le contrôle de vitesse automatique pourrait inclure des contrôles sur des tronçons où la vitesse moyenne sur des distances plus longues sont mesurées par des radars.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité, Infrastructure, Des véhicules sûrs dans le monde entier et Tolérance zéro pour les excès de vitesse.

Recommandation n° 9

Technologie

Synthèse :

Afin de profiter rapidement et équitablement des avantages qu'offrent les technologies émergentes sur le plan de la sécurité routière, notamment les dispositifs sensoriels, les méthodes de connectivité et l'intelligence artificielle, nous recommandons aux entreprises et aux gouvernements de favoriser le développement, l'application et le déploiement des technologies existantes et à venir en vue d'améliorer tous les aspects de la sécurité routière allant de la prévention des accidents aux interventions en cas d'urgence, en passant par les soins en traumatologie, avec une attention particulière aux besoins en matière de sécurité et aux conditions économiques, sociales et environnementales des pays à revenu faible ou intermédiaire.



Justification :

Le rôle des technologies de pointe dans l'amélioration de la sécurité routière des pays à revenu élevé a été largement traité dans la littérature scientifique, politique et éthique. Il est fort probable que les véhicules automatisés sauveront des vies dans les années à venir. Toutefois, les avis divergent considérablement sur des questions telles que le nombre de vies sauvées, le délai nécessaire avant de constater les premières vies épargnées et le nombre de décès qui pourraient être causés par des technologies imparfaites au cours de la phase de développement. L'observation la plus raisonnable pouvant être faite est que l'automatisation des véhicules sous forme de systèmes de conduite automatisée, comprenant notamment le correcteur électronique de trajectoire (ESP), l'avertisseur de changement de voie et le freinage automatique d'urgence, sauve actuellement des vies dans de nombreux pays. Ce développement s'inscrit parfaitement dans l'approche pour un système sûr. Le système de conduite autonome sera probablement prêt et adopté dans divers pays à des moments différents pour des raisons politiques, économiques, technologiques et infrastructurelles.

Les technologies de pointe en matière de sécurité des véhicules figurent parmi les dispositifs de sécurité automobile les plus efficaces. Un des premiers exemples de système anti-collision, l'ESP, a montré une efficacité de l'ordre de 30 à 50 % dans la prévention des accidents mortels causés par un véhicule seul ; son efficacité atteint même 50 à 70 % pour les véhicules utilitaires sport (SUV). Une étude récente menée par TRL Limited indique que, s'il était adopté en Amérique latine, le coût du correcteur électronique de trajectoire s'élèverait à environ 50 USD par véhicule. La question de savoir si la tendance de la loi de Moore concernant la baisse des coûts de la puissance de calcul demeure vraie fait débat. Néanmoins, l'histoire nous montre que le prix à la consommation d'un équipement informatique a chuté de 95 % entre 1997 et 2015. Par conséquent, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le coût de la technologie de calcul nécessaire à l'ESP ou à des technologies anti-collision similaires, comme le freinage automatique d'urgence ou l'adaptation intelligente de la vitesse, diminue au fil des années à venir. Cette tendance pourrait faciliter leur adoption dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, notamment si les mises à niveau réglementaires nationales encouragées par l'Organisation mondiale de la Santé et le programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de véhicules (Global New Car Assessment Program ou NCAP), entre autres, sont appliquées.

Il est presque certain que de nouvelles technologies embarquées pourraient être développées au cours des prochaines années à destination des pays à revenu faible ou intermédiaire. Néanmoins, pour pouvoir concrétiser cela, l'engagement du secteur public et du secteur privé est indispensable. La technologie automobile évolue à un rythme jusqu'à présent inégalé. Par conséquent, il est fort probable de voir apparaître d'autres dispositifs de sécurité dans les prochaines années. Par ailleurs, la disponibilité de la technologie de pointe en matière de sécurité dans les pays à revenu faible ou intermédiaire pourrait être améliorée par un investissement des entreprises dans la sécurité routière par le biais de leur chaîne de valeur dans le cadre de leur engagement à l'égard des Objectifs de développement durable. Cet investissement pourrait inclure la mise à disposition dans ces régions d'une flotte de véhicules équipés de dispositifs de sécurité de pointe.

Les technologies à l'extérieur du véhicule pourraient également jouer un rôle dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Par exemple, dans les soins de traumatologie après un accident, où la technologie des communications, basée peut-être sur le téléphone portable omniprésent, pourrait faciliter les soins efficaces des passants aux blessés. En l'absence d'ambulances, la technologie pourrait guider le transport des victimes d'accidents vers l'établissement de santé le plus proche proposant des soins de traumatologie.

La gestion de la vitesse, notamment le géorepérage et les communications véhicules-infrastructure, représente une autre application importante pour les technologies de pointe. Des études sur les avantages de l'adaptation intelligente de la vitesse à l'aide de ces technologies prévoient une réduction potentielle du nombre d'accidents de 33 % dans les zones urbaines et une réduction des émissions de CO₂ de 5,8 % sur les voies rapides.

Les communications véhicules-véhicules et véhicule-infrastructure pourraient contribuer à l'atteinte de certains Objectifs de développement durable, notamment ceux concernant le climat, l'énergie et la croissance économique, ainsi que la sécurité routière. Équipés de ces technologies, les véhicules peuvent détecter le mouvement des autres sur la route, notamment les usagers vulnérables, et adapter leurs vitesse et trajectoire afin d'éviter une collision. Cette capacité pourrait être particulièrement intéressante pour la sécurité des piétons, des cyclistes et des deux roues motorisés. Des technologies similaires peuvent également aider la planification des itinéraires et contribuer ainsi à réduire les embouteillages et les émissions et à optimiser la sécurité. Les technologies de communication et logistique peuvent diminuer les besoins de déplacements en connectant les personnes par voie électronique à leur entreprise ou commerce et en facilitant l'expédition sûre et efficace des produits et des matériaux. Cependant, certains analystes indiquent que ces technologies peuvent en réalité stimuler les déplacements lors de leur premier déploiement en raison des nouvelles possibilités de revenus et d'interaction humaine qu'elles offrent. Les étapes ultérieures de l'adoption peuvent comporter la réduction de la quantité et la modification des types de déplacements nécessaires pour utiliser efficacement la nouvelle technologie.

Actions et responsabilités :

La stimulation du développement des technologies en matière de sécurité adaptées aux pays en développement représente un défi pour les dirigeants. Pour installer ces nouvelles technologies dans un grand nombre de véhicules destinés aux pays à revenu faible ou intermédiaire, les constructeurs automobiles devront s'engager à installer des dispositifs dans des véhicules adaptés, et les gouvernements devront créer une demande en édictant les normes de sécurité nécessaires.

Les entreprises peuvent également jouer un rôle dans l'introduction de technologies de sécurité dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Par exemple, l'adaptation de la vitesse aux conditions locales à l'aide du géorepérage pourrait être utilisée par les entreprises qui gèrent un parc de poids lourds dans des zones habitées comme moyen de garantir des vitesses sûres et de protéger les usagers vulnérables de la route. Les technologies de géorepérage et anti-collision devraient être encouragées dans le cadre de services de micro-mobilité, comme les scooters et les vélos électriques, pour gérer les vitesses et éviter les accidents, en particulier là où les interactions avec des piétons ou des véhicules plus grands sont possibles.

Cette recommandation est liée à d'autres, dont :

Pratiques et rapports en faveur de la durabilité, Infrastructure, Des véhicules sûrs dans le monde entier, Tolérance zéro pour les excès de vitesse et 30 km/h.