

RECOMMANDATIONS DE POLITIQUE DE LA 8^{ÈME} RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU COMCEC SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

Distingués membres du Groupe de travail du COMCEC sur le transport et les communications,

Le Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications (GTTC) a organisé avec succès sa 8^{ème} réunion le 27 octobre 2016 à Ankara, en Turquie, avec pour thème « Amélioration de la sécurité routière dans les États membres de l'OCI ». Au cours de la réunion, le GTTC a procédé à des délibérations pour un rapprochement de politique entre les pays membres dans le domaine de la sécurité routière. Le document de séance, élaboré conformément aux principales conclusions du rapport de recherche réalisé pour la 8^{ème} réunion du GTTC et aux réponses des pays membres aux questions de politique, a constitué la principale contribution aux discussions. Au cours de la réunion, les participants ont discuté des recommandations de politique suivantes.

Recommandation de politique I : Sensibiliser à la sécurité routière dans les États membres

Justification :

Les traumatismes dus aux accidents de la route constituent dans le monde un problème majeur mais négligé de santé publique, nécessitant des efforts concertés pour une prévention efficace et durable. De tous les systèmes auxquels les gens ont affaire quotidiennement, le transport routier est le plus complexe et le plus dangereux. Dans le monde, le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route chaque année est estimé à près de 1,2 million, alors que le nombre de blessés pourrait atteindre 50 millions, soit la population totale de cinq des grandes villes du monde. Outre les décès, de nombreuses blessures moins graves sont causées par des accidents de la route : entre 20 et 50 millions de blessures non mortelles se produisent chaque année dans le monde. Ces blessures non mortelles sont également une cause importante d'invalidité.

Les facteurs humains tels la négligence, la fatigue, le manque de compétences, l'ivresse, l'excès de vitesse, la proximité d'autres conducteurs et la traversée en dehors des clous sont des facteurs importants à l'origine des accidents de la route. À cet égard, des campagnes intenses de sécurité routière, des stratégies renforcées d'application, des programmes de normalisation des auto-écoles et des examens médicaux pour les conducteurs commerciaux sont nécessaires pour sensibiliser les gens.

Recommandation de politique II : Adhérer aux principaux accords de sécurité routière des Nations unies et adapter l'approche systémique de la sécurité¹ pour le système de gestion national de la sécurité routière

Justification :

En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations unies a adopté à l'unanimité une résolution par laquelle elle proclame la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière. L'objectif de la Décennie est de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde d'ici 2020, en multipliant les activités de sécurité routière menées aux niveaux national, régional et mondial.

¹ L'approche systémique de la sécurité a été conçue avec l'introduction de l'approche néerlandaise de la sécurité durable et de la Vision Zéro de la Suède. Cette réflexion a jeté les bases des recommandations formulées par l'OMS et l'ONU et a été intégrée dans le rapport de l'OCDE « Zéro tué sur la route » et les directives de la Banque mondiale pour les examens de la capacité de gestion de la sécurité routière. Les directives de la Banque mondiale ont été élaborées spécifiquement pour promouvoir l'Approche systémique de la sécurité et pour introduire les examens de la capacité de la sécurité routière comme première étape visant à remédier aux problèmes croissants de la sécurité routière.

Le plan s'appuie sur les principes sous-jacents des systèmes sûrs adoptés dans la Décennie d'action. L'approche systémique de la sécurité vise à mettre en place un système de transport routier qui tienne compte de l'erreur humaine et de la vulnérabilité du corps humain. Le postulat est le suivant : les humains continuent à faire des erreurs et les accidents ne peuvent pas être totalement évités même si leur impact (en termes de blessures) peut être atténué via la mise à disposition des routes et des véhicules sûrs et qui pardonnent les erreurs. Les usagers de la route ont la responsabilité de respecter les règles et les règlements. Tout cela est appuyé par un système juridique et judiciaire, incluant une capacité d'application efficace, des systèmes de gestion des incidents et de soins d'urgence, des installations de formation, des systèmes de financement et des fonctions de recherche et de surveillance, conformément à l'approche systémique de la sécurité.

L'Approche systémique de la sécurité est internationalement acceptée comme étant l'approche la plus appropriée régissant la gestion de la sécurité routière. Elle est de plus en plus reconnue comme le moyen le plus efficace de rendre les systèmes de transport routier plus sûrs pour tous les usagers. Cette approche prévoit que la sécurité routière est une responsabilité partagée entre les concepteurs et les usagers du système de transport routier. L'objectif principal de cette approche est de prévenir les blessures graves et mortelles en identifiant les principales causes d'erreur et les défauts de conception qui y donnent lieu et en s'y attaquant. Contrairement aux approches traditionnelles, les usagers de la route, les véhicules et le réseau/l'environnement routier sont envisagés de manière intégrée dans l'Approche systémique de la sécurité.

Par conséquent, le respect et la mise en œuvre des accords et conventions des Nations unies, y compris la Convention sur la circulation routière (1998), la Convention sur la signalisation des routes (1968) et l'AETR (1970), l'harmonisation de la législation sur la sécurité routière au-delà des frontières des pays et le recours à l'approche systémique de la sécurité pour le Système de gestion national de la sécurité routière sont particulièrement importants au succès.

Recommandation de politique III : Créer un système de données fiable et durable pour la sécurité routière et les accidents

Justification :

Des informations de base sur les accidents de la route et les traumatismes sont collectées chaque jour dans de nombreux pays. Ces informations ne peuvent être utilisées pour identifier les risques, choisir les interventions ou mesurer les résultats, à moins qu'elle ne soient adéquatement codées, entrées dans un système de base de données informatisé, traitées, analysées et diffusées. Le terme Système de données sur les accidents renvoie aux personnes, aux processus, au matériel et aux logiciels intervenant dans la collecte et la gestion des informations relatives aux accidents de la route. Les systèmes de données doivent traiter les informations qui permettent l'analyse globale et facilitent les mesures fondées sur les données.

En outre, des données fiables et précises sont nécessaires pour sensibiliser à l'ampleur des traumatismes imputables aux accidents de la route, convaincre les décideurs de prendre les mesures nécessaires, identifier correctement les problèmes, les facteurs de risque et les domaines prioritaires, mettre en place des stratégies, fixer des objectifs et assurer le suivi des résultats. Par ailleurs, elles contribueraient à une meilleure allocation des ressources. L'utilisation de données fiables est également un élément déterminant de l'Approche systémique de la sécurité présentée dans la recommandation de politique précédente.

Recommandation de politique IV : Mettre en place une stratégie nationale de sécurité routière et désigner une agence/ institution nationale chef de file chargée de la gestion de la sécurité routière

Justification :

La mise en place d'une stratégie nationale de sécurité routière à la lumière des bonnes pratiques internationales est importante pour assurer une meilleure gestion de la sécurité routière et relever les

défis à l'échelle nationale. L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et programmes de sécurité routière qui seraient intégrés dans les politiques et stratégies spécifiques à chaque pays constituent l'un des huit objectifs spécifiques du Plan mondial (Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020).

À cet égard, un organisme national multidisciplinaire ou un organisme chef de file est indispensable pour élaborer une stratégie nationale de sécurité routière et coordonner sa mise en œuvre. La désignation d'un organisme chef de file chargé de la sécurité routière est l'une des six principales activités identifiées dans le cadre du premier pilier, à savoir la gestion de la sécurité routière, dudit plan mondial. L'objectif principal de l'organisme chef de file serait de réduire considérablement les décès et les blessures graves. Il identifiera la portée de ses systèmes de gestion, en particulier en ce qui concerne son rôle, ainsi que les rôles des partenaires et des parties prenantes dans la sécurité routière. Par conséquent, il aurait un rôle de coordination au niveau du système pour s'assurer que les interventions, généralement systémiques et orientées vers une mise en œuvre à grande échelle, ont lieu.

Instruments pour concrétiser les recommandations de politique :

Groupe de travail du COMCEC sur le transport et les communications : Dans ses prochaines réunions, le Groupe de travail peut exposer en détail les domaines de politique susmentionnés.

Financement de projets du COMCEC : Dans le cadre du financement de projets du COMCEC, le Bureau de Coordination du COMCEC lance annuellement un appel à projets. Grâce au financement de projets du COMCEC, les pays membres participant aux groupes de travail peuvent soumettre des projets de coopération multilatérale pour être financés par des subventions du Bureau de Coordination du COMCEC. Quant aux domaines de politique susmentionnés, les pays membres peuvent recourir au financement de projets du COMCEC ; à cet égard, le Bureau de Coordination du COMCEC peut financer les projets couronnés de succès. Ces projets peuvent inclure l'organisation de séminaires, les programmes de formation, les visites d'étude, l'échange d'experts, les ateliers et l'élaboration d'études analytiques, l'évaluation des besoins et les documents/supports de formation, etc.