



**Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde :
INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LE QUESTIONNAIRE**

Nous vous remercions de bien vouloir remplir ce questionnaire, qui a été conçu pour évaluer la situation en matière de sécurité routière dans votre pays. Le même questionnaire sera rempli par plusieurs de vos collègues qui s'occupent de sécurité routière dans divers secteurs, et votre coordonnateur des données au niveau national convoquera une réunion de consensus afin d'établir une série de réponses pour le pays. L'information recueillie sera synthétisée dans un rapport – Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde – qui paraîtra en 2009. Nous n'ignorons pas que de très nombreux renseignements sont demandés ici et vous remercions d'avance de vos efforts. Lorsque vous remplirez le questionnaire, nous vous prions de bien vouloir vous reporter au présent manuel d'instructions, qui vous indique le type de renseignement que nous souhaitons obtenir pour chacune des questions. Veuillez répondre aux questions ci-après au mieux de vos possibilités et vous munir du questionnaire rempli lorsque vous vous rendrez à la réunion de consensus qui sera organisée par votre coordonnateur national.

Si vous avez besoin d'aide, n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec votre coordonnateur des données au niveau national (voir dans le questionnaire les renseignements le concernant).

Dans les cas où il faut répondre aux questions par des données, veuillez communiquer les données les plus récentes disponibles dans votre pays.

De nombreuses questions appellent une réponse à l'aide de données. Lorsque tel est le cas, essayez de fournir les données nationales les plus récentes sans oublier d'indiquer l'année à laquelle elles se rapportent. Il est aussi souvent nécessaire de mentionner la source de ces données.

Communication des données et des documents et indication de leur source

Les documents doivent être communiqués en totalité ou, s'ils sont très longs, il faut joindre un résumé accompagné de références complètes (informations sur la date de publication, l'éditeur, le ou les auteurs, la ville de publication et le site web, le cas échéant). Si vous possédez une version électronique du document, merci de la communiquer à votre coordonnateur national, si vous le pouvez.

Glossaire

Véhicules à quatre roues motorisés : cette expression s'applique aux véhicules à quatre roues propulsés par un moteur, tels qu'automobiles particulières, autobus, camions et minibus.

Deux-roues et trois-roues motorisés : véhicules à deux ou trois roues propulsés par un moteur. Cela comprend en principe les motocyclettes, les cyclomoteurs et les tuks-tuks (trois-roues motorisés de transport collectif).

Moyen de transport non motorisé : tout moyen de transport non propulsé par un moteur, tel que le vélo, les véhicules à traction animale et les véhicules à traction humaine. La marche à pied entre également dans cette catégorie.

Accident de la circulation : collision ou autre accident, entraînant ou non un traumatisme, survenant sur la voie publique et impliquant au moins un véhicule en marche.

Moyen de transport durable : moyen de transport qui garantit l'objectif primordial de la circulation des personnes et des biens tout en contribuant à la durabilité sur le plan environnemental, économique et social.

Modération de la circulation : stratégie destinée à réduire considérablement la vitesse des véhicules en agglomération ou sur le réseau routier périurbain afin de protéger les usagers vulnérables de la route et les résidents et d'améliorer la qualité de vie des riverains.

Enquêtes sur les transports : une enquête sur les transports se fonde sur des entrevues réalisées à l'aide d'un questionnaire destinées à recueillir auprès des personnes interrogées (membres des ménages, voyageurs, etc...) des informations de base sur les motifs des déplacements, la longueur des voyages, les modes de transport utilisés et les lieux de départ et de destination. L'enquête peut être menée à l'échelle d'une ville pour connaître les lieux de départ et de destination des voyageurs (dans ce cas, les personnes sont interrogées au bord de la route) ou auprès des ménages. Pour ce questionnaire, fournissez des données pour tous les types d'enquêtes sur les transports qui ont été menées dans votre pays.

SECTION A : ORGANISATION CHEF DE FILE, STRATEGIE EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE, FINANCEMENT

1. ORGANISATION CHEF DE FILE

1.1 Y a-t-il dans votre pays « une organisation chef de file » qui coordonne les activités en matière de sécurité routière ?

Il s'agit de l'organisation ou de l'organisme public responsable des activités en matière de sécurité routière dans votre pays au niveau national. Cet organisme est chargé de prendre les décisions, de surveiller l'utilisation des ressources et de coordonner les efforts déployés en matière de sécurité routière par tous les secteurs publics compétents, y compris santé, transport, éducation et police, sur tout le territoire. Ce peut être un bureau spécialement désigné, une commission ou un cabinet où sont représentés plusieurs organismes gouvernementaux distincts. Quelques pays disposent de deux organisations. Si c'est le cas, veuillez indiquer quelle est la principale organisation puis répondre aux questions ci-dessous en ce qui concerne cette organisation.

1.2 Quel est le statut de cette organisation chef de file ?

Il s'agit de savoir si l'organisation chef de file fait partie d'un organe gouvernemental (par exemple si elle est rattachée au Ministère des Transports) ou bien si elle coordonne les efforts de sécurité routière entre plusieurs ministères. Si l'organisme a un autre statut, par exemple s'il s'agit d'une organisation non gouvernementale, veuillez donner des précisions.

1.3 Des crédits sont-ils prévus dans le budget national pour l'organisation chef de file ?

Veuillez indiquer si l'organisation chef de file est dotée d'un budget qui lui permet de prendre en charge les dépenses de personnel et de mener ses activités ; précisez le montant du budget annuel. Donnez ce montant dans la monnaie locale et indiquez la source de financement (par exemple État, institution d'aide bilatérale, etc.).

2. STRATEGIE

2.1 Y a-t-il une stratégie nationale pour la sécurité routière dans votre pays ?

La stratégie nationale pour la sécurité routière est un document qui énonce les principes essentiels, définit les buts, les objectifs, les actions prioritaires et les mécanismes de coordination nécessaires pour éviter les accidents de la route et atténuer leurs conséquences dans le pays. Dans certains pays, ce peut être un plan ou programme d'action pour la sécurité routière : si c'est le cas dans votre pays, veuillez cocher la case « OUI, officiellement approuvée » pour cette question si votre gouvernement a officiellement entériné la stratégie ou « OUI, mais non entérinée » si la stratégie n'a pas été entérinée par le gouvernement. Veuillez communiquer une copie de ce document à votre coordonnateur des données au niveau national . S'il existe des stratégies pour les provinces ou les États sans qu'il y ait de stratégie nationale, il n'est pas nécessaire de fournir des copies de ces documents.

2.2 Dans l'affirmative, cette stratégie fixe-t-elle des cibles mesurables pour la réduction des accidents de la route (mortels ou non) ?

Répondez à cette question **UNIQUEMENT** si votre pays s'est doté d'une stratégie nationale pour la sécurité routière **qui est entérinée par le gouvernement**, comme indiqué dans la question 2.1. S'il existe des cibles au niveau des provinces et des États mais pas au niveau national, veuillez cocher.

Veuillez indiquer si ce document fixe des cibles pour les accidents mortels ou pour les accidents non mortels ou pour les deux. Ce peut être une réduction ou une amélioration en pourcentage à atteindre d'ici une certaine date. Par exemple, réduire de 40 % d'ici 2020 le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route.

2.3 Des fonds sont-ils disponibles pour mettre en oeuvre cette stratégie en partie ou en totalité ?

Veillez indiquer si des fonds sont prévus pour les activités de mise en oeuvre de la stratégie et préciser la portion du budget annuel allouée à cette fin.

SECTION B : DONNEES

3. DECES PAR ACCIDENT DE LA ROUTE

3.1 Des données nationales sur les DÉCÈS par accident de la route (accident mortel) sont-elles régulièrement recueillies dans votre pays par une organisation ?

Veillez indiquer s'il y a une organisation (par exemple ministère, organisation non gouvernementale, institut universitaire, etc.) qui recueille des données sur les décès par accident de la route, analyse les résultats et les communique soit à des organismes gouvernementaux soit au grand public. Veillez donner le nom de l'organisation ou des organisations (par exemple Ministère des Transports, Institut national d'Épidémiologie).

3.2 Comment le DÉCÈS par accident de la route est-il défini dans votre pays ?

Cette question se réfère au délai écoulé entre un accident de la route et le décès pour que l'on puisse le considérer comme décès dû à un accident de la route. Veillez cocher la définition correspondant à celle utilisée dans votre pays. Si plus d'une définition est utilisée (par exemple si différents secteurs utilisent différentes définitions), vous pouvez cocher plusieurs options.

3.3 Quel est le chiffre officiel le plus récent concernant les DÉCÈS annuels par accident de la route dans votre pays ?

Il s'agit du NOMBRE (et non pas du taux) de décès par accident de la route dans votre pays. Nous souhaiterions avoir le chiffre le plus récent. Veillez indiquer l'année au cours de laquelle les données utilisées pour obtenir ce chiffre ont été recueillies et préciser la source des données (par exemple 3252 décès, 2001, Ministère de la Santé). Indiquez si ce chiffre représente le nombre réel des décès par accident de la route qui ont été comptabilisés au niveau national ou bien si c'est une estimation calculée à partir d'un échantillon représentatif (par exemple sur des sites de surveillance sentinelles ou dans le cadre d'une enquête nationale) et/ou à l'aide d'un modèle mathématique.

3.4 Comment se répartissent ces DÉCÈS par accident de la route entre hommes et femmes ?

Veillez indiquer la répartition des décès par accident de la route entre hommes et femmes. Il convient de noter que l'addition des chiffres ne correspond pas forcément à 100 %, car il peut y avoir certains décès pour lesquels le sexe de la personne décédée n'a pas été signalé. Veillez indiquer l'année à laquelle se rapporte ce chiffre et préciser la source des données.

3.5 Des données sur les DÉCÈS par accident de la route sont-elles recueillies par tranche d'âge ?

Si votre pays recueille des données sur les décès par accident de la route en fonction des tranches d'âge, veuillez cocher « oui » et joindre une copie du document le plus récent indiquant cette ventilation. Indiquez le document source. Du fait que de nombreux pays recueillent des données pour différentes tranches d'âge, veuillez communiquer ces données de la façon la plus détaillée possible (à savoir pour des tranches d'âge très petites), afin de faciliter l'analyse au niveau mondial.

3.6 Quelle proportion des accidents de la route MORTELS concerne les catégories ci-après d'usagers de la route ?

Si votre pays recueille des données sur les décès par accident de la route en fonction des catégories d'usagers de la route, veuillez indiquer la proportion des décès dans chaque groupe en utilisant les définitions qui figurent au début du manuel. Si les données portent sur d'autres catégories, veuillez indiquer lesquelles et joindre le document source.

3.7 Des données sur les décès par accident de la route ont-elles été recueillies au niveau national pendant les dernières décennies ?

Nous aimerions avoir les données sur les décès par accident de la route qui ont été recueillies dans votre pays depuis 1970. Il devrait s'agir d'une information représentative de la totalité du pays et non pas seulement d'une ville ou d'une région. Veuillez indiquer les taux ANNUELS de décès par accident de la route pour 100 000 habitants depuis 1970, si possible, ou chaque fois que ces données ont été recueillies par la suite. Si un autre dénominateur est utilisé (par exemple décès pour 10 000 km), veuillez le préciser. Si vous avez uniquement le nombre annuel de décès et non pas les taux, veuillez l'indiquer et préciser que vous n'avez inscrit que les nombres. Si vous ne possédez pas de données pour chaque année, veuillez fournir des données pour les années concernées.

Veuillez joindre une copie papier du document d'où est tirée cette information.

4. ACCIDENTS DE LA ROUTE NON MORTELS

4.1 Des données sur les ACCIDENTS de la route (non mortels) sont-elles régulièrement recueillies par une organisation au niveau national ?

La section précédente concernait les DÉCÈS par accident de la route, tandis que les questions qui suivent se concentrent sur les accidents de la route NON MORTELS. Veuillez indiquer s'il y a une organisation (par exemple ministère, organisation non gouvernementale, institut universitaire, etc.) qui recueille des données sur les accidents de la route NON MORTELS, analyse les résultats et les communique à des organismes gouvernementaux ou au grand public.

4.2 Quel est le chiffre officiel le plus récent concernant les ACCIDENTS de la route non mortels (tous degrés de gravité) dans votre pays ?

Il s'agit d'indiquer le NOMBRE (et non pas le taux) d'accidents de la route NON MORTELS dans votre pays. Nous aimerions avoir le chiffre le plus récent. Veuillez indiquer l'année à laquelle ce chiffre se rapporte et préciser la source des données. Indiquez si ce chiffre représente le nombre réel des décès par accident de la route qui ont été comptabilisés au niveau national ou bien s'il s'agit d'une estimation calculée à partir d'un échantillon représentatif (par exemple sur des sites de surveillance sentinelles ou dans le cadre d'une enquête nationale) et/ou à l'aide d'un modèle mathématique. Si vous ne possédez pas de données nationales sur les accidents de la route non mortels, veuillez cocher la case « données non disponibles ».

5. COUTS ECONOMIQUES

5.1 Une étude a-t-elle déjà été faite sur le coût économique des accidents de la route, mortels ou non, dans votre pays ?

Veuillez indiquer en cochant la case appropriée si une étude a été faite pour analyser le coût économique des accidents de la circulation. Bien souvent, ce type d'étude est fait par un institut universitaire. Dans l'affirmative, veuillez préciser si cette étude porte sur le coût économique des accidents mortels UNIQUEMENT, des accidents non mortels uniquement, ou de tous les accidents, qu'ils soient mortels ou non. Veuillez indiquer la source des données.

5.2 Quel est le coût économique annuel estimatif des accidents de la route, mortels ou non, dans votre pays ?

Veuillez indiquer le chiffre et l'année correspondant à cette estimation.

Donnez une estimation du coût annuel des accidents de la route dans votre pays en monnaie locale et indiquez l'année où l'étude a été faite. Veuillez préciser si cette estimation concerne uniquement les accidents mortels, uniquement les accidents non mortels, ou les accidents mortels ET non mortels.

Il est important d'indiquer l'année pour que, lors de la conversion de la monnaie locale en US \$, nous puissions être sûrs que le taux de change utilisé est le bon.

5.2.1 Veuillez indiquer le moyen par lequel l'étude est arrivée à cette estimation :

- Méthode du calcul direct (cela comprend les coûts des dommages aux véhicules et les frais médicaux, mais pas la perte de productivité)
- Méthode du calcul indirect (y compris la perte de production ou de productivité)
- Prise en compte des coûts directs et indirects. L'approche fondée sur la production brute ou le capital humain tient compte des coûts à la fois directs et indirects engendrés pour l'individu et la société par les accidents de la route. Ces coûts comprennent le traitement d'urgence, les frais médicaux initiaux, les coûts de la réadaptation, les soins à long terme, les frais juridiques, les coûts sur le lieu de travail, la perte de productivité, les dommages causés aux biens, l'impact psychosocial et la perte de capacité fonctionnelle)
- Méthodologie fondée sur la disposition à payer. Il s'agit d'une méthode d'évaluation utilisée pour déterminer le montant maximal qu'un individu est prêt à payer pour obtenir un avantage particulier (par exemple éviter un accident de la route). Cette méthode est souvent appliquée dans les analyses coûts-avantages en termes monétaires.

SECTION C : INTERVENTIONS

6. EXPOSITION AU RISQUE

6.1 Quel est le nombre total de véhicules immatriculés dans votre pays ?

Veuillez indiquer le nombre total de véhicules immatriculés (c'est-à-dire de véhicules signalés à un organisme public et dotés d'une forme ou d'une autre d'immatriculation) dans votre pays et indiquer la date de publication des données et leur source.

6.2 Quelle proportion des véhicules immatriculés dans votre pays correspond à l'une des catégories suivantes :

Veuillez donner la meilleure estimation possible de la proportion des différents types de véhicule IMMATRICULES et la source de cette information. Veuillez également donner la source et la date de publication de ces données.

6.3 Existe-t-il au niveau national des mesures qui encouragent la marche et les déplacements à bicyclette pour remplacer l'automobile ?

Il s'agit de mesures nationales destinées à encourager des modes de transport non motorisé, comme la marche et les déplacements à bicyclette. On peut donner comme exemples des mesures relatives à la promotion de la santé ou à l'exercice physique. Si vous cochez « oui », répondez à la question 6.3.1 en cochant, dans la liste, les cases correspondant aux types d'interventions appliquées pour mettre ces mesures en oeuvre

6.4 Existe-t-il au niveau national des mesures qui favorisent les investissements dans les transports publics pour remplacer l'automobile ?

Veuillez indiquer s'il existe au niveau national des mesures qui encouragent les investissements dans les transports publics ou l'utilisation de ces transports. Les exemples peuvent porter sur des moyens de transport durables ou des mesures environnementales. Si vous répondez « oui »,

6.4.1 veuillez cocher, dans la liste, les cases correspondant aux types d'interventions appliquées pour mettre ces mesures en oeuvre.

6.5 Quel type d'évaluation/d'examen les nouveaux conducteurs d'automobile doivent-ils passer dans votre pays pour obtenir le permis de conduire ? (veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent)

Veillez indiquer en cochant la case appropriée le type d'examen que les nouveaux conducteurs d'AUTOMOBILE sont tenus de passer. Les évaluations théoriques sont faites en salle à l'aide d'un examen écrit, oral ou informatique. Les évaluations pratiques sont faites au volant, sur la route. Veuillez noter que cette question ne s'applique pas aux conducteurs de véhicule à deux ou trois-roues **motorisés**.

7. Normes applicables aux infrastructures et aux véhicules

7.1 Les plans des NOUVEAUX grands projets de construction de routes doivent-ils obligatoirement être soumis à un contrôle du point de vue de la sécurité routière ?

Les contrôles du point de vue de la sécurité routière sont des vérifications effectuées à diverses étapes d'un projet routier pour s'assurer que les plans et la mise en oeuvre sont conformes aux principes de sécurité et déterminer s'il faut encore modifier les plans pour éviter les accidents.

Les contrôles officiels des projets de construction du point de vue de la sécurité routière sont parfois obligatoires et souvent effectués par les autorités locales responsables de la sécurité routière.

Des contrôles officieux – c'est-à-dire non obligatoires – peuvent être effectués pendant la construction d'une nouvelle route, par exemple dans le cadre du système normal de contrôle de la qualité de chaque plan de nouvelle route.

7.2 Des contrôles (ou inspections) des infrastructures routières EXISTANTES du point de vue de la sécurité routière sont-ils faits régulièrement ?

Veillez indiquer si un contrôle ou une inspection du point de vue de la sécurité routière est fait RÉGULIÈREMENT pour les routes existantes.

7.2.1 Indiquez quel est l'organisme ou l'organisation qui en est responsable.

7.3 Y a-t-il au niveau national une législation imposant aux constructeurs automobiles de votre pays de respecter les normes suivantes :

Veillez indiquer si les constructeurs automobiles sont tenus de respecter une norme particulière pour les différents éléments énumérés dans cette question. Il s'agit des véhicules construits et/ou assemblés dans le pays. Les véhicules importés font l'objet de la question 7.5.

7.4 Ces normes applicables aux véhicules dans votre pays se fondent-elles sur :

Les normes applicables à ces éléments sont établies aux niveaux national, régional ou international par diverses organisations de normalisation. Veuillez indiquer si les normes qui s'appliquent aux constructeurs automobiles de votre pays se fondent sur une norme nationale ou internationale, en donnant des précisions. Dans certains cas, une norme nationale peut être basée sur des normes internationales.

7.5 Tous les véhicules doivent-ils être obligatoirement assurés dans votre pays ?

Veillez indiquer si la loi oblige tous les véhicules à être assurés, dans le cadre d'un régime privé ou public.

7.6 Existe-t-il un système d'inspection périodique des véhicules dans votre pays ?

Veillez indiquer si, dans votre pays, les types de véhicule indiqués dans la liste doivent obligatoirement être soumis régulièrement à une inspection technique destinée à vérifier que les dispositifs de sécurité fonctionnent correctement et à contrôler l'état de la carrosserie ou du châssis du véhicule.

8. Limites de vitesse

8.1 Des limites de vitesse sont-elles fixées dans votre pays POUR LES AUTOMOBILES ? (veuillez cocher la case appropriée)

Veuillez préciser si des limites de vitesse sont fixées pour les AUTOMOBILES au niveau national ET/ou au niveau des Etats ou au niveau provincial ou local.

8.2 Quelle est la vitesse maximale (POUR LES AUTOMOBILES) autorisée sur les routes suivantes : (veuillez indiquer les limites en km/h)

Indiquez la vitesse maximale autorisée pour les automobiles sur ces trois types de route. Vérifiez que votre réponse est bien consignée en km/h (*pour convertir les miles par heure en km/h, il faut multiplier les miles par 1,6*).

Veuillez joindre une copie du texte législatif fixant ces limites de vitesse.

8.3 La législation sur la vitesse diffère-t-elle en fonction du type de véhicule ?

La législation nationale sur la vitesse diffère-t-elle selon le type de véhicule (par exemple pour les véhicules commerciaux, les autobus, les deux-roues motorisés) ?

8.4 Les autorités locales (c'est-à-dire municipalités, districts ou Etats dans les fédérations) sont-elles habilitées à modifier les limites nationales et à fixer elles-mêmes des limites de vitesse inférieures ?

Votre pays autorise-t-il la modification des limites de vitesse nationales mentionnées plus haut, par exemple leur abaissement afin de ralentir la circulation près des écoles ou dans les zones d'habitation ?

8.5 Quelle est, selon vous, l'efficacité de l'application des limites de vitesse dans votre pays ?

Veuillez utiliser l'échelle ci-dessous pour évaluer le degré d'efficacité, selon vous, de l'application des limites de vitesse au niveau NATIONAL dans votre pays, 0 correspondant à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité.

Les résultats seront considérés comme l'expression de votre point de vue PROFESSIONNEL sur cette question et ne correspondent pas nécessairement au point de vue de votre organisation. A la réunion de consensus, votre coordonnateur des données au niveau national facilitera le débat afin d'arriver à une réponse de groupe sur cette question.

9. Conduite en état d'ivresse

9.1 Y a-t-il une loi nationale sanctionnant la conduite en état d'ivresse dans votre pays ?

On entend par là une loi interdisant de conduire un véhicule motorisé lorsque le niveau de consommation d'alcool a dépassé une limite légale déterminée. Note : ceci concerne uniquement l'alcool et non pas les drogues. Veuillez préciser si la loi fixe un taux d'alcoolémie au niveau national ou au niveau des Etats ou au niveau provincial ou local, ou encore s'il n'existe pas de loi.

9.2 Comment la loi nationale définit-elle la conduite en état d'ivresse ?

Veuillez cocher la réponse correspondant à la façon dont est définie par la loi nationale la conduite en état d'ivresse. On peut, dans certains cas, cocher plusieurs réponses. Il faut noter que l'on entend par conduite en état d'ivresse la consommation d'alcool au-delà de ce qui est légalement autorisé. Le taux d'alcoolémie est la quantité d'alcool présente dans le sang, généralement exprimée en grammes par décilitre. La limite légale applicable au taux d'alcoolémie est la quantité maximale d'alcool autorisée dans le sang qui est légalement acceptable pour un conducteur sur la route. Dans certains pays, la loi précise la quantité maximale d'alcool dans l'air expiré, alors que, dans d'autres, la consommation excessive d'alcool peut être déterminée par un médecin.

S'il n'existe pas de définition normalisée, veuillez cocher la case correspondante pour l'indiquer. S'il n'existe pas de loi nationale, veuillez cocher la case correspondante.

9.3 Quel est sur le plan national le taux maximal d'alcoolémie fixé par la loi ?

Veuillez préciser la limite NATIONALE concernant le taux d'alcoolémie ou indiquer si des limites sont fixées au niveau des Etats ou au niveau provincial ou local ou pas du tout. Les unités doivent être des g/dl ou des mg/ml.

9.3.1 Quel est au niveau national le taux maximal d'alcoolémie fixé par la loi pour chacune des catégories suivantes :

Veuillez préciser les limites pour ces groupes. Si elles sont les mêmes pour tous les groupes, inscrivez le même chiffre sur chaque ligne. Les unités doivent être des g/dl ou des mg/ml.

9.4 Quelles sont les méthodes utilisées pour appliquer la législation sanctionnant la conduite en état d'ivresse dans votre pays ? (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

Veuillez cocher toutes les options qui s'appliquent.

Alcootests aléatoires : Avec ce dépistage aléatoire de l'alcoolémie, un conducteur peut être arrêté par la police à tout moment. Les policiers NE sont PAS tenus d'avoir une autre raison de déterminer la consommation d'alcool chez un conducteur.

Contrôles de police : Les contrôles de police destinés à vérifier l'alcoolémie, également appelés contrôles de la sobriété ou barrages routiers, servent dans certains pays à vérifier qu'un maximum de conducteurs respectent les règles en matière d'alcool au volant, à contrôler la consommation d'alcool chez les conducteurs et à sanctionner ceux chez lesquels le taux d'alcoolémie dépasse la limite légale.

Alcootests pour tous les conducteurs impliqués dans un accident. Dans certains pays, cette méthode est couramment appliquée par la police sur le lieu d'un d'accident (avant l'hospitalisation). Dans un premier temps, un contrôle du taux d'alcoolémie est pratiqué chez le conducteur au bord de la route avec un appareil (alcootest préliminaire). Si le résultat est positif, un **alcootest de confirmation** est pratiqué au poste de police.

Examen de sang pour les conducteurs impliqués dans un accident : analyse du taux d'alcool dans le sang des conducteurs hospitalisés après un accident de la route.

9.5 Quelle est, selon vous, l'efficacité de l'application des lois sanctionnant la conduite en état d'ivresse ? (notez l'efficacité sur une échelle allant de 0 à 10, où 0 correspond à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité)

Veuillez utiliser cette échelle pour évaluer le degré d'efficacité, selon vous, de l'application des lois sanctionnant la conduite en état d'ivresse au niveau NATIONAL dans votre pays, 0 correspondant à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité.

Les résultats seront considérés comme l'expression de votre point de vue PROFESSIONNEL sur cette question et ne correspondent pas nécessairement au point de vue de votre organisation. A la réunion de consensus, votre coordonnateur des données au niveau national facilitera le débat afin d'arriver à une réponse de groupe sur cette question.

9.6 Quelle est la meilleure estimation de la proportion des DÉCÈS annuels par accident de la route dans votre pays qui sont attribués à l'alcool ?

Veuillez donner la meilleure estimation de la proportion des DÉCÈS annuels par accident de la route dans votre pays qui sont attribués à l'alcool. Il s'agit ici des taux d'alcoolémie supérieurs à la limite

légale au niveau national, tels que définis dans la question 9.2. Veuillez indiquer la source des données, laquelle peut être l'hôpital.

10. Port du casque pour motocyclistes

10.1 Y a-t-il dans votre pays une législation NATIONALE imposant le port du casque aux usagers de deux-roues motorisés (c'est-à-dire motocyclettes et/ou cyclomoteurs) ?

Veuillez indiquer si votre pays a adopté une législation NATIONALE imposant le port du casque aux usagers de motocyclettes et/ou de mobylettes. Veuillez communiquer une copie du texte législatif national. Si la législation est fixée au niveau des Etats ou au niveau provincial ou local, indiquez-le dans la case appropriée.

Notez que, s'il existe une législation pour certains types de deux-roues motorisés mais pas pour d'autres, par exemple pour les motocyclettes mais PAS pour les mobylettes, il faut cocher OUI pour cette question, puis préciser pour la question 10.3 que la loi ne s'applique pas à tous les deux-roues motorisés. De même, si la loi ne s'applique qu'aux conducteurs, cochez OUI.

10.2 La législation nationale sur le port du casque s'applique-t-elle aux personnes suivantes :

Veuillez indiquer si la législation nationale concernant le port du casque s'applique aux conducteurs et aux passagers de deux-roues motorisés, et si elle s'applique particulièrement aux passagers enfants.

Pour la question 10.2.1, veuillez indiquer s'il y a des exceptions à cette loi (par exemple pour des groupes religieux dont les membres se couvrent traditionnellement la tête ou pour les passagers enfants dans les cas où il n'existe pas de casques appropriés).

10.3 La législation sur le port du casque s'applique-t-elle à :

Veuillez préciser si le port du casque est obligatoire sur tous les types de route et pour tous les types de moteur (par exemple, dans certains pays, les motocyclettes de puissance moteur inférieure à un certain seuil, comme les mobylettes, ne sont pas visées par la législation sur le port du casque).

10.4 Y a-t-il une loi imposant une norme reconnue pour les casques ?

Veuillez indiquer si la législation sur le port du casque dans votre pays exige que les casques pour motocyclistes répondent à une certaine norme et, dans l'affirmative, quelle est la base de cette norme (par exemple règle N° 22 ONU/CEE en Europe ou norme TIS369-2539 en Thaïlande).

10.5 Quelle est, selon vous, l'efficacité de l'application des lois sur le port du casque ? (notez l'efficacité sur une échelle allant de 0 à 10, où 0 correspond à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité)

Veuillez utiliser cette échelle pour évaluer le degré d'efficacité, selon vous, de l'application des lois sur le port du casque au niveau NATIONAL dans votre pays, 0 correspondant à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité. Les résultats seront considérés comme l'expression de votre point de vue PROFESSIONNEL sur cette question et ne correspondent pas nécessairement au point de vue de votre organisation. A la réunion de consensus, votre coordonnateur des données au niveau national facilitera le débat afin d'arriver à une réponse de groupe sur cette question.

10.6 Quelle est la meilleure ESTIMATION NATIONALE de la proportion des usagers de deux-roues motorisés dans votre pays qui porte un casque ?

Veuillez donner la meilleure estimation de la proportion des usagers de deux-roues motorisés qui porte un casque au niveau national. Si les données sont ventilées selon qu'il s'agit de conducteurs ou de passagers, il faut l'indiquer. Veuillez préciser la source de ces données et joindre les copies des documents.

11. Ceintures de sécurité et sièges pour enfants

11.1 Existe-t-il dans votre pays une législation NATIONALE imposant aux occupants d'une automobile l'utilisation d'une ceinture de sécurité ?

Veillez indiquer s'il existe dans votre pays une législation nationale concernant l'utilisation de la ceinture de sécurité par les occupants d'une automobile (NOTE : on entend par occupants à la fois le conducteur et les passagers à l'avant et à l'arrière). Veuillez fournir une copie du document législatif. S'il n'existe pas de législation nationale mais, si la législation est fixée au niveau des Etats ou des provinces, veuillez cocher la deuxième case et passer à la question 11.6.

11.2 Y a-t-il une législation nationale imposant l'UTILISATION de la ceinture de sécurité dans les automobiles ?

Veillez indiquer si cette LEGISLATION s'applique aux conducteurs d'automobile UNIQUEMENT ou à tous ceux (conducteurs et passagers) qui sont assis à l'avant ou bien si elle s'applique aussi à ceux qui sont assis à l'arrière.

11.3 A quelle catégorie la législation sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans votre pays s'applique-t-elle ?

Cette question se rapporte aux méthodes utilisées pour appliquer la législation mentionnée dans la question 11.2, par exemple visibilité de la police, amendes, contraventions, arrestations. Par exemple, la législation peut être applicable à tous les occupants du véhicule mais la police peut ne l'appliquer qu'au CONDUCTEUR. Veuillez indiquer si la loi est appliquée pour les conducteurs uniquement, pour les passagers assis à l'avant ou bien si elle s'applique également aux passagers assis à l'arrière.

11.4 Quelle est, selon vous, l'efficacité de l'application des lois sur l'utilisation de la ceinture de sécurité ?

Veillez utiliser cette échelle pour évaluer le degré d'efficacité de l'application des lois sur l'utilisation de la ceinture de sécurité au niveau NATIONAL dans votre pays, 0 correspondant à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité. Les résultats seront considérés comme l'expression de votre point de vue PROFESSIONNEL sur cette question et ne correspondent pas nécessairement au point de vue de votre organisation. A la réunion de consensus, votre coordonnateur des données au niveau national facilitera le débat afin d'arriver à une réponse de groupe sur cette question.

11.5 Quelle est la meilleure ESTIMATION nationale de la proportion d'utilisateurs de la ceinture de sécurité dans votre pays ?

Veillez donner la meilleure estimation de la proportion d'occupants d'une automobile (à savoir conducteurs et passagers) qui utilisent la ceinture de sécurité. S'il existe des données ventilées selon qu'il s'agit des passagers avant et arrière, veuillez les donner. Indiquez également la date et la source des données et joignez une copie du document.

11.6 Existe-t-il dans votre pays une législation NATIONALE imposant l'utilisation de sièges pour enfants ?

Il s'agit de la législation sur l'utilisation de sièges pour enfants – c'est-à-dire de sièges spéciaux conçus en fonction de l'âge et du poids de l'enfant et qui confèrent une protection en cas d'accident. Il peut s'agir de sièges d'enfant orientés vers l'arrière ou vers l'avant, de sièges rehausseurs ou de coussins. S'il existe une législation nationale pour un type de siège mais pas pour tous, veuillez cocher OUI. Indiquez si cette législation est fixée au niveau national, au niveau des Etats ou au niveau provincial ou local.

11.7 Quelle est, selon vous, l'efficacité de l'application des lois imposant l'utilisation de sièges pour enfants ? (portez une croix sur l'échelle ci-dessous, où 0 correspond à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité)

Veillez utiliser l'échelle ci-dessous pour évaluer le degré d'efficacité, selon vous, de l'application des

lois imposant l'utilisation de sièges pour enfants au niveau NATIONAL dans votre pays, 0 correspondant à une inefficacité totale et 10 à une grande efficacité. Les résultats seront considérés comme l'expression de votre point de vue PROFESSIONNEL sur cette question et ne correspondent pas nécessairement au point de vue de votre organisation. A la réunion de consensus, votre coordonnateur des données au niveau national facilitera le débat afin d'arriver à une réponse de groupe sur cette question.

12. Prise en charge après un accident

12.1 Y a-t-il à la disposition de la population de votre pays un système structuré de prise en charge préhospitalière ?

On entend par là un système organisé doté d'un numéro d'accès (numéro de téléphone à composer pour obtenir de l'aide) et d'ambulances ayant à leur bord du personnel qualifié et qui répond directement aux urgences médicales, par exemple là où s'est produit un accident de véhicule à moteur. Le système est considéré comme étant à la disposition de la population s'il répond aux urgences quelle que soit la situation financière des victimes. Si les ambulances ne sont utilisées que pour les transferts entre hôpitaux et ne se rendent pas directement sur place ou bien n'ont pas de numéro d'accès public, on ne peut pas considérer qu'il s'agit d'un système structuré de prise en charge préhospitalière.

12.1.1 Veuillez préciser si ce système de prise en charge préhospitalière comprend un numéro d'accès universel pour le pays (numéros de téléphone d'urgence), en indiquant quel est ce numéro ou quels sont les numéros régionaux ou locaux pour les urgences.

Un numéro d'accès universel est généralement un numéro de téléphone bref ou facile à mémoriser qui assure la liaison avec tous les services d'urgence (par exemple 911 ou 112). Dans certains pays, il n'existe pas forcément de numéro national, mais les régions ou provinces peuvent avoir leur propre numéro – dans ce cas, cochez la deuxième case.