


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières sur sa cinquante-huitième session (Genève, 22-25 septembre 2009)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Introduction.....	3–4	3
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5	4
IV. Adoption du rapport de la cinquante-septième session (point 2 de l'ordre du jour).....	6	4
V. Information sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	7–28	4
A. Secrétariat	8–13	4
B. Organisations internationales	14–15	5
C. Délégations internationales	16–25	5
D. Autres informations.....	26–28	7
VI. Rôle futur du Groupe de travail (point 4 de l'ordre du jour).....	29–34	7
VII. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques concernant les véhicules (point 5 de l'ordre du jour).....	35–44	8
VIII. Table ronde sur le thème «Sommes-nous victimes de notre succès en matière de développement?» (point 6 de l'ordre du jour)	45–49	9
IX. Examen d'amendements à la Convention sur la signalisation routière de 1968 (point 7 de l'ordre du jour).....	50–52	10
X. Programme de travail pour 2010-2014 (point 8 de l'ordre du jour).....	53–54	11

XI.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	55-59	11
XII.	Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour).....	60	11
XIII.	Adoption des décisions (point 11 de l'ordre du jour).....	61	12
Annexes			
I.	Plan d'action concernant le rôle futur du Groupe de travail		13
II.	Projet de programme de travail 2010-2014.....		18
III.	Actes de la table ronde		21

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquante-huitième session, à Genève, du 22 au 25 septembre 2009, sous la présidence de M^{me} Luciana Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

2. L'Union européenne, l'Organisation mondiale de la santé ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Fédération européenne des cyclistes (ECF), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale de l'automobile (FIA), India Institute of Road Traffic Education, Association internationale pour l'éducation des conducteurs (IADE), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale du tourisme (AIT) et Laser Europe.

II. Introduction

3. La Présidente de la session a ouvert la cinquante-huitième session du WP.1.

4. La Directrice de la Division des transports, M^{me} E. Molnar, a souhaité la bienvenue aux participants et a défini à l'intention du secrétariat et du Groupe de travail un certain nombre de priorités, notamment:

a) Procéder à une nouvelle révision de la Convention sur la circulation routière et de la Convention sur la signalisation routière (1968), afin de les adapter aux progrès et aux innovations techniques, comme les panneaux à message variable;

b) Demander au secrétariat d'œuvrer pour atteindre l'objectif stratégique défini par le Secrétaire général dans ses rapports sur la sécurité routière, à savoir parvenir à la couverture universelle des instruments juridiques relatifs à la sécurité routière et veiller à ce que ceux-ci ne soient pas seulement signés mais aussi correctement appliqués;

c) Le Comité des transports intérieurs (CTI) devrait charger ses organes subsidiaires, notamment le WP.1, de passer en revue et d'améliorer les mécanismes de surveillance de l'application de leurs instruments juridiques respectifs (Convention sur la circulation routière et Convention sur la signalisation routière de 1968). Sachant que seul un petit nombre de pays ont répondu aux questionnaires précédents, le WP.1 souhaitera sans doute définir un mécanisme à la fois plus simple et plus efficace;

d) Faire du WP.1 le «Forum de la sécurité routière de la CEE» afin qu'il suscite un plus grand intérêt;

e) Comme l'a proposé la Directrice de la Division des transports, à l'occasion des soixante années passées par la CEE-ONU à s'occuper de sécurité routière (mars 2010) et à l'occasion aussi de la soixantième session du WP.1 (septembre 2010), organiser une session commune d'un jour, soit avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) soit avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), qui serait consacrée à l'examen des problèmes d'intérêt commun;

f) Demander aux membres du WP.1 de préparer des contributions pour la session extraordinaire sur la sécurité routière que la CEE organisera pendant la douzième Conférence mondiale sur la recherche dans les transports, prévue à Lisbonne du 11 au 15 juillet 2010.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/124.

5. Le Groupe de travail a adopté son ordre du jour, avec une légère correction technique.

IV. Adoption du rapport de la cinquante-septième session (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/122.

6. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cinquante-septième session sans modification.

V. Information sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux intervenus en matière de sécurité routière depuis la précédente session.

A. Secrétariat

8. Le secrétariat a informé le WP.1 des principaux faits nouveaux intervenus depuis la cinquante-septième session. En ce qui concerne les nouvelles adhésions à des instruments juridiques, il convient de signaler que le Burkina Faso est devenu Partie contractante à la Convention sur la circulation routière de 1949, et au Protocole sur la signalisation routière de 1949, tandis que le Kenya est devenu Partie contractante à la Convention sur la circulation routière de 1968.

9. Il faut notamment signaler deux réunions, organisées sur le thème «Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière»: premièrement un séminaire, qui s'est tenu à Minsk, du 12 au 14 mai 2009, portant principalement sur les pays à bas et à moyen revenu de la Communauté des États indépendants et, deuxièmement, une conférence qui s'est tenue à Halkida (Grèce) les 25 et 26 juin 2009, portant essentiellement sur les pays à bas et à moyen revenu de l'Europe du Sud et du Sud-Est. Il est encourageant de constater que ces séminaires ont été suivis non seulement par des représentants des gouvernements de pays des régions en question et de pays extérieurs à ces régions, mais aussi par des représentants des municipalités, des ONG et du secteur privé.

10. Les participants à la conférence d'Halkida ont eu l'idée originale de faire appel à des célébrités du basket-ball pour promouvoir la sécurité routière auprès d'un public aussi large que possible, notamment auprès des jeunes. Des joueurs de l'équipe nationale grecque de basket-ball et des représentants de la Fédération grecque de basket-ball et de la Fédération internationale de basket-ball (FIBA) pour l'Europe ont vanté les mérites de la courtoisie et de la solidarité pour que les routes soient plus sûres en Grèce et ailleurs dans le monde.

Tout en soulignant l'importance de se soumettre à des règles de correction et de sécurité – que ce soit sur les terrains de basket ou sur la route – les champions de ce sport ont signé une déclaration en faveur de la sécurité routière et se sont engagés à soutenir cette cause.

11. Les représentants de la Chambre grecque de commerce et d'industrie, qui ont participé à la conférence, ont adopté une déclaration dans laquelle ils s'engageaient à soutenir le travail de la CEE et à utiliser leurs réseaux dans le pays pour soutenir des campagnes de promotion et sensibiliser le public à la sécurité routière.

12. Le secrétariat a poursuivi sa collaboration avec la Fédération internationale de basket-ball (FIBA) et la Fédération internationale de basket-ball pour l'Europe (FIBA Europe), notamment à l'occasion de l'Eurochallenge 2009, au cours duquel a été signée une déclaration sur le respect des règles. Il faut espérer que cette collaboration avec la FIBA se poursuivra l'année prochaine lors des championnats du monde de basket-ball, en Turquie, afin que la portée de cette démarche atteigne une dimension mondiale.

13. La délégation de la Turquie a réagi positivement à cette annonce et précisé que son pays soutiendra cette initiative au niveau national.

B. Organisations internationales

1. Union européenne

14. Le représentant de l'Union européenne a informé les délégués que la Commission avait pour objectif d'aborder la question de la sécurité routière de façon globale et de l'intégrer aux autres aspects de la politique, comme la santé, l'environnement et l'économie. Des études montrent que, pour chaque décès, il y a sept personnes à prendre en charge; cette approche intégrée aurait donc l'avantage de contribuer notablement à améliorer la qualité de la vie.

15. La représentante de l'Union européenne a en outre informé le WP.1 des réalisations récentes de l'UE:

- a) Adoption d'une directive autorisant les personnes souffrant d'épilepsie, de diabète ou d'un handicap visuel à conduire à l'aide de dispositifs spéciaux mis au point grâce aux progrès techniques;
- b) Adoption d'une directive qui rend obligatoire la formation initiale et la formation continue des conducteurs professionnels;
- c) Adoption de directives concernant l'inspection des infrastructures routières, l'homologation des véhicules neufs et l'installation obligatoire de rétroviseurs extérieurs grand angle sur les camions;
- d) Préparation d'une loi sur les contrôles techniques routiers;
- e) Les résultats du programme DRUID relatifs à l'incidence de l'alcool et des drogues sur la conduite seront connus en 2010 et pourraient donner lieu à de nouvelles dispositions législatives;
- f) Le Programme d'action sur la sécurité routière 2011-2020 est entré dans sa phase finale de consultation publique.

C. Délégations nationales

16. Le Groupe de travail s'est félicité des renseignements communiqués par plusieurs délégations sur les faits nouveaux intervenus depuis la cinquante-septième session.

17. Le représentant de la France a indiqué que son pays avait l'intention de réformer les conditions de délivrance du permis de conduire, notamment son prix (qui serait moins élevé pour les jeunes) et que 16 mesures étaient en cours d'instauration pour former les conducteurs, surtout les conducteurs de deux roues, à une conduite plus sûre en moins de temps. Une consultation nationale a été lancée sur les mesures en question. En outre, la France a amélioré l'application des dispositions réglementant la conduite sous l'emprise de l'alcool.

18. La Norvège a fait savoir qu'elle avait réalisé une étude approfondie de tous les accidents mortels depuis 2005 et qu'elle s'était servie des résultats obtenus pour définir sa politique jusqu'en 2020. Il ressort de cette étude que la principale cause de ces accidents est une vitesse excessive, vitesse qui n'est pas nécessairement supérieure à la vitesse limite mais qui est supérieure à la limite imposée par les conditions à l'endroit de l'accident, au moment de l'accident; c'est la raison pour laquelle des contrôles automatiques de vitesse ont été instaurés sur certains tronçons. La Norvège a mis au point un programme intitulé «Vision zéro» qui vise à réduire le nombre d'accidents mortels et d'accidents graves, notamment pour les catégories d'usagers de la route les plus vulnérables, à savoir les cyclistes et les piétons.

19. Le représentant de la Belgique a fait savoir que son pays avait adopté de nouvelles dispositions législatives, qui entreront en vigueur en octobre 2010, à savoir l'installation d'éthylotests antidémarrage sur les véhicules des conducteurs récidivistes et l'analyse de la salive des conducteurs soupçonnés de conduire sous l'emprise de drogues.

20. Le représentant de l'Espagne a annoncé que dans son pays 40 % des accidents de la circulation routière se produisaient sur le trajet domicile-travail ou retour. C'est la raison pour laquelle les autorités responsables travaillent en coordination avec les employeurs du secteur privé pour qu'ils améliorent le comportement de leurs employés.

21. Aux États-Unis d'Amérique, une enquête nationale a été menée sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et des drogues, notamment le vendredi soir et le samedi soir. Les résultats, une fois en forme finale, en seront communiqués au Groupe de travail. En juillet 2009, les États-Unis d'Amérique avaient organisé un atelier sur la collecte des données dans les pays à bas ou moyen revenu, auquel avaient participé des équipes pluridisciplinaires provenant de six pays.

22. Le représentant des Pays-Bas a fait savoir que son pays appliquait des mesures dissuasives, notamment à l'intention des cyclomotoristes, par exemple en fixant le prix du permis de conduire à environ 300 euros. Par ailleurs, un projet pilote visant à prévenir la conduite sous l'emprise de la drogue a été soumis au Parlement et pourrait se traduire par des dispositions législatives, mais le processus risque de prendre du temps. Le représentant des Pays-Bas a en outre fait remarquer que le WP.1 était l'organe compétent pour examiner et réglementer la question de la conduite sous l'emprise de la drogue et qu'il devrait poursuivre ses efforts dans ce domaine.

23. En Israël, l'introduction, il y a trois ans, d'objectifs chiffrés, a eu un effet très positif puisque le nombre de décès par accident a baissé de 25 % entre 2008 et 2009. En Turquie, l'introduction de mesures de répression, notamment l'installation de caméras et de contrôles de vitesse automatiques a permis de faire baisser le nombre de décès par accident de 15 % au cours des trois dernières années et les autorités sont bien décidées à poursuivre ces mesures.

24. Les représentants d'autres pays ont fait savoir qu'ils avaient mis en place un système de permis à points (République de Moldova) ou adopté des dispositions législatives pour le dépistage des conducteurs sous l'emprise de drogues (Luxembourg).

25. Le représentant de l'Association internationale de l'éducation routière (IADE) a expliqué l'importance de l'éducation. En Autriche, par exemple, le nombre d'accidents impliquant des conducteurs âgés de 17 à 21 ans a diminué de 28 % au cours des six dernières années, principalement grâce à de nouvelles méthodes d'apprentissage de la conduite, notamment des cours de perfectionnement en compagnie d'instructeurs spéciaux et la conduite accompagnée, mais aussi grâce au système du permis à points et du permis de conduire provisoire.

D. Autres informations

26. L'Alliance internationale du tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) a fait savoir qu'elle avait entrepris une étude sur les différents modèles de permis de conduire internationaux délivrés par des associations d'automobilistes, en usage dans le monde entier. Cette étude a montré que les permis de conduire internationaux délivrés aux quatre coins du monde différaient très souvent, aussi bien par leur couleur que par leur contenu, des modèles présentés dans les annexes des Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968; dans deux pays, il existait même des versions qui combinaient les deux modèles.

27. On peut supposer que ces versions combinées sont délivrées par des pays qui sont Parties à la Convention de 1968 afin qu'elles soient reconnues dans les pays Parties à la Convention de 1949 puisque, très souvent, ces derniers ne reconnaissent pas le modèle présenté dans la Convention de 1968. De plus, certains pays qui ne sont Parties contractantes ni à l'une ni à l'autre délivrent des permis de conduire internationaux et il est même arrivé que des permis de conduire internationaux soient vendus sur Internet.

28. Le Groupe de travail a décidé que cette question méritait un examen plus détaillé et il a prié l'AIT/FIA de lui présenter un document officiel sur ce point à sa prochaine session.

VI. Rôle futur du Groupe de travail (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.2 et ECE/TRANS/WP.1/2009/3.

29. Le Groupe de travail s'est demandé quelle serait la meilleure façon de restructurer ses activités de façon à les adapter à l'évolution rapide de la sécurité routière et à mieux contribuer à son amélioration.

30. Les représentants ont insisté sur la nécessité de donner plus de souplesse aux activités du Groupe de travail mais aussi de les développer. Certains ont proposé qu'une organisation comme l'European Traffic Police Network (TISPOL) et des groupements de sociétés d'assurance soient conviés à participer aux réunions du WP.1 et plus largement à ses activités.

31. Il se peut que les travaux du Groupe de travail doivent être restructurés. En ce qui concerne l'examen de points de l'ordre du jour extrêmement spécifiques (par exemple la question des panneaux à message variable), les représentants ont appuyé l'idée d'un travail en groupes d'experts restreints.

32. Certains représentants ont estimé qu'il faudrait faire l'inventaire des bonnes pratiques et des pratiques prometteuses en matière de sécurité, que le secrétariat se chargerait ensuite de compiler, de synthétiser, de mettre à jour régulièrement et de publier, avec le concours actif des pays. Le Groupe de travail se demande pour sa part si ce travail ne risque pas de le distraire de son objectif principal, à savoir être l'instance mondiale chargée de définir les grands axes stratégiques de la sécurité routière. En effet, les travaux du Groupe de travail doivent porter en priorité sur les instruments juridiques, compte tenu

du temps limité qui lui est alloué chaque année pour ses réunions. De plus, les résolutions d'ensemble contiennent déjà des exemples de bonnes pratiques mais elles ne sont ni suffisamment connues ni suffisamment accessibles.

33. Le secrétariat a soulevé une question capitale: si la mission première du Groupe de travail est d'encourager les pays à devenir Parties contractantes aux conventions afin qu'elles aient une couverture mondiale, comment se fait-il que des pays qui participent à ses activités ne reconnaissent pas les conventions et ne les ont pas ratifiées? On peut craindre qu'une telle attitude dissuade les autres pays d'y adhérer.

34. Le Groupe de travail a approuvé le Plan d'action concernant son rôle futur, tel qu'il est reproduit à l'annexe 1 du présent rapport, étant entendu qu'il devra être modifié et adapté au fur et à mesure des besoins. Certains représentants ont fait remarquer qu'il était indispensable de garantir la cohérence et l'équilibre des activités du Groupe de travail en matière de sécurité routière au niveau mondial, afin d'éviter de faire double emploi avec les activités d'autres organisations.

VII. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques concernant les véhicules (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/2009/2.

35. Le représentant de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2, qui porte sur le manque de cohérence entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et les règlements techniques concernant les véhicules, dû à la rapidité du progrès technique, qui fait que les dispositions de la Convention sont souvent dépassées.

36. Dans le document, il était proposé de modifier la Convention de façon que les avantages du progrès technique se reflètent dans les règlements techniques, faute de quoi la Convention risquerait de devenir un obstacle aux échanges internationaux à cause de véhicules neufs dont les équipements ne seraient pas conformes à ses dispositions (par exemple les feux de détresse). Le secrétaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a complété cette introduction et expliqué que les experts n'essayaient pas de décharger le conducteur de toutes ses tâches mais plutôt de l'aider à éviter des accidents (par exemple grâce au système antiblocage des freins):

37. Tout en admettant le principe de la nécessité d'une solution, la représentante de l'Allemagne a demandé que l'examen de cette question soit remis à plus tard. Elle a fait remarquer que sa délégation ne pouvait entériner automatiquement les règlements techniques qui risquent de violer la règle selon laquelle «tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule».

38. Le Groupe de travail a décidé qu'il devrait aussi examiner la question de savoir jusqu'à quel point le conducteur peut abandonner la maîtrise de son véhicule et s'en remettre à la technique. Autrement dit, à partir de quel moment peut-on laisser la technique décider à la place du conducteur? Il conviendrait d'établir une distinction nette entre les dispositifs qui aident le conducteur et ceux qui agissent à sa place mais, dans tous les cas, le conducteur devrait pouvoir décider s'il a besoin ou non de l'aide de tel ou tel dispositif.

39. À l'occasion d'un débat animé, les représentants ont souligné les différentes facettes du problème, mais se sont néanmoins entendus sur les points suivants:

a) Prévoir, dans la Convention, une clause de portée générale, solution proposée en son temps par le Groupe juridique;

b) Le Groupe de travail est l'organe compétent pour définir les principes de la sécurité routière, notamment les caractéristiques techniques minimum que les véhicules doivent posséder pour être acceptés en circulation internationale. Le WP.29 devrait donc consulter le Groupe de travail chaque fois qu'il a l'intention d'élaborer un nouveau règlement technique. Le Groupe de travail a pour sa part souligné la nécessité d'une concertation au niveau national entre les représentants qui participent à ses travaux et les représentants qui participent aux travaux du WP.29 (ou de ses organes subsidiaires);

c) Le Groupe de travail devrait être ouvert aux innovations technologiques, notamment lorsqu'elles contribuent à améliorer la sécurité. Néanmoins, les règlements techniques devraient être conformes à la Convention et, le principe selon lequel le conducteur doit garder la parfaite maîtrise de son véhicule lorsqu'il conduit, ne devrait jamais être perdu de vue au moment d'introduire des innovations techniques.

40. En ce qui concerne la cohérence entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et les règlements techniques concernant les véhicules (point 5 de l'ordre du jour), le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

41. Le Groupe de travail a tout de même décidé que la Convention devrait être modifiée pour refléter les avantages du progrès technique, notamment lorsque ces avantages se traduisent par une amélioration de la sécurité routière.

42. Le Groupe de travail a décidé d'envoyer au WP.29 une lettre signée par la Présidente en vue:

a) D'inviter le WP.29 à examiner toutes les incohérences techniques existant entre la Convention et les règlements techniques et à en dresser la liste;

b) De faire savoir que, en tant que groupe, il redoute que le développement rapide des nouvelles techniques et leur adoption non moins rapide sous forme de règlements risque d'entamer le principe selon lequel le conducteur doit rester parfaitement maître de son véhicule en toute circonstance, comme énoncé aux articles 8 et 13 de la Convention sur la circulation routière de 1968.

43. Les représentants devront apporter leur concours au secrétariat pour qu'il trouve une définition appropriée qui modifierait l'article 3.3 de la Convention. Le secrétariat et les délégations nationales devront recourir, autant que faire se peut, aux outils électroniques pour communiquer et adopter des propositions.

44. Les délégations devront faire parvenir les documents supplémentaires au secrétariat avant le 15 décembre 2009, afin que ce dernier puisse les préparer pour la prochaine session du Groupe de travail.

VIII. Table ronde sur le thème «Sommes-nous victimes de notre succès en matière de développement?» (point 6 de l'ordre du jour)

45. La Directrice de la Division des transports, M^{me} E. Molnar, a animé la table ronde sur le thème «Sommes-nous victimes de notre succès en matière de développement?», dont les conclusions sont jointes au présent rapport sous la forme de l'annexe 3.

46. Les principaux orateurs, à savoir M. R. Baluja (Institute of Road Traffic Education, New Delhi), M. W. Labro (International Motor Vehicle Inspection Committee), M. D. McNamara (Donald McNamara & Company, États-Unis d'Amérique) et M^{me} L. Sekerinska (Banque mondiale) ont fait un exposé respectivement sur la sécurité des infrastructures routières, la sécurité des véhicules, l'amélioration du comportement des

conducteurs et la nécessité d'un code de la route mondial. Chaque exposé a été suivi de débats animés et d'interventions des participants.

47. Les principales conclusions des participants à la table ronde peuvent être résumées comme suit:

- a) L'amélioration de la sécurité routière est aussi une question de bonne gouvernance;
- b) La sécurité routière devrait être prise en compte dans la planification et le financement des projets concernant les infrastructures routières;
- c) Les travaux de recherche menés activement dans les domaines de la sécurité routière et de la gestion des risques devraient être poursuivis et leurs résultats devraient être largement diffusés;
- d) Des connaissances spécialisées et certaines normes fondamentales sont nécessaires à l'échelle mondiale dans chacun des domaines suivants: infrastructures, véhicules, comportement et règles de la circulation;
- e) Les causes des accidents et des morts sur la route doivent être analysées plus en profondeur et il faut donc améliorer les bases de données;
- f) Un renforcement de la participation des citoyens est indispensable pour améliorer la sécurité routière, mais un financement s'impose à tous les niveaux pour les campagnes d'éducation et de communication;
- g) Il faut améliorer la perception et la gestion des risques; à cet égard, il serait bon que chaque pays informe mieux les ressortissants étrangers qui empruntent ses routes des différences fondamentales entre les règles de circulation applicables sur son propre territoire et sur celui de ces ressortissants;
- h) Les enquêtes sur les violations des règles et sur les accidents doivent être réalisées plus minutieusement; dans ce contexte, il est important de trouver des possibilités de rééduquer les conducteurs qui ont commis une infraction;
- i) Les conventions des Nations Unies devraient couvrir le monde entier, mais il ne faut pas oublier que l'harmonisation à l'échelle mondiale doit se faire dans le respect des spécificités locales et de la diversité.

48. Le message final de la table ronde était que toutes les personnes ont le droit général de vivre dans la dignité. Elles doivent notamment avoir droit à une sécurité routière améliorée.

49. Le secrétariat veillera à ce que les exposés soient disponibles sur la page Web de la Division des transports.

IX. Examen d'amendements à la Convention sur la signalisation routière de 1968 (point 7 de l'ordre du jour)

50. Le Groupe de travail a décidé de ne pas modifier la Convention sur la signalisation routière de 1968, ni en y faisant figurer les signaux distinctifs du gaz de pétrole liquéfié (GPL), du gaz naturel comprimé (GNC) ou du dihydrogène (H₂) ni en y ajoutant du texte.

51. Le secrétariat a organisé un exposé sur les systèmes de transport intelligents, que le Groupe de travail a apprécié, désireux qu'il est de se tenir au courant des innovations techniques susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

52. Sur proposition de l'Espagne, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe spécial d'experts qui serait chargé des systèmes de transport intelligents intéressant le Groupe de travail, et notamment des panneaux à message variable. Le mandat du groupe spécial sera examiné et éventuellement approuvé par le Groupe de travail à sa cinquante-neuvième session.

X. Programme de travail pour 2010-2014 (point 8 de l'ordre du jour)

53. Le Groupe de travail a estimé qu'il avait mené à bien toutes les activités prévues dans son Programme de travail pour la période biennale 2008-2009.

54. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2009/5, qui contient le projet de programme de travail pour 2010-2014 et il l'a adopté tel qu'il est reproduit à l'annexe 2 du présent document. Le secrétariat soumettra le programme de travail approuvé au Comité des transports intérieurs, à sa soixante-douzième session, en 2010.

XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/2009/7.

55. Le secrétariat a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2009/7, qui concerne les mesures visant à suivre et favoriser la mise en œuvre des Conventions de Vienne. Les représentants ont évalué les avantages et les inconvénients du questionnaire existant, qui a été jugé (beaucoup) trop détaillé.

56. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de pointer les questions essentielles, qui appellent absolument une réponse, et de renvoyer le même questionnaire en incitant une fois encore les Parties contractantes à y répondre. Une date limite raisonnable devrait être fixée pour les réponses complètes, mais même les réponses incomplètes devraient être envoyées au secrétariat.

57. La délégation de la Fédération de Russie a communiqué au Groupe de travail les détails des préparatifs de la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui doit se tenir à Moscou, les 19 et 20 novembre 2009.

58. Laser Europe a fait savoir au Groupe de travail que le Festival du film sur la sécurité routière se tiendrait à Marrakech (Maroc), du 18 au 20 février 2010 et que les pays étaient encouragés à y envoyer des films.

59. Sur proposition de la FEVR, le Groupe de travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine session un point sur le thème suivant: «Analyse pluridisciplinaire des accidents: un moyen d'améliorer la sécurité routière».

XII. Date de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour)

60. La cinquante-neuvième session du Groupe de travail se tiendra à Genève, du 22 au 24 mars 2010. Les participants qui souhaiteraient soumettre des propositions à cette session sont invités à le faire avant le 15 décembre 2009 au plus tard, afin de laisser le temps au secrétariat de traiter les documents conformément aux règles et procédures en vigueur à l'ONU.

XIII. Adoption des décisions (point 11 de l'ordre du jour)

61. Le Groupe de travail a adopté la liste des décisions prises à sa cinquante-huitième session, sur la base de laquelle le secrétariat a rédigé le présent rapport. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de lui soumettre toute proposition qu'il jugerait utile dans l'intérêt de ses activités relatives à la sécurité routière, à une prochaine session.

Annexe I

Plan d'action concernant le rôle futur du Groupe de travail

1. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation demeurent une importante question de développement. Les tendances qui se dessinent dans de nombreux pays donnent à penser que ce problème pourrait se poser avec encore plus d'acuité durant la prochaine décennie. Malgré une plus grande prise de conscience de la question, il est urgent de faire plus d'efforts et de mobiliser davantage de ressources pour résoudre le problème, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, à l'intérieur et au-delà de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Le WP.1 peut et devrait jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial.

I. Orientations stratégiques

2. Pour la période 2010-2020, le WP.1 devrait avoir pour principaux objectifs d'assurer la ratification universelle des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières et de mettre en place un système qui permette de surveiller efficacement l'application de ces instruments. En outre, le WP.1 devra, conformément à son mandat, continuer de mettre à jour, comme il l'a toujours fait, les instruments juridiques et les ensembles de meilleures pratiques.

3. Le WP.1 devrait également s'adapter à la dynamique de la sécurité routière en incluant dans ses débats davantage de questions relevant des pouvoirs publics. Une telle stratégie pour un développement futur impliquerait divers changements organisationnels tels que, par exemple, la participation à des groupes de travail thématiques créés en fonction des besoins et organisés d'une manière souple (par exemple création d'un groupe d'experts sur les panneaux à message variable) ainsi que la création de groupes de travail communs sur des questions concernant la sécurité routière (par exemple collaboration avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) dans le domaine de la sécurité routière et des infrastructures). Les groupes spéciaux feraient rapport au WP.1, qui devrait approuver les résultats de leurs travaux.

4. Des représentants des autres commissions régionales devraient être régulièrement invités à participer aux réunions du WP.1 et à d'autres manifestations concernant la sécurité routière. Ce serait l'élément essentiel pour diffuser, à l'échelle mondiale, le savoir-faire du WP.1 et, au bout du compte, contribuer à étendre le champ d'application des instruments juridiques au monde entier. Par ailleurs, le WP.1 acquerrait, grâce aux débats, des connaissances et des informations supplémentaires qui lui permettraient d'avoir de la sécurité routière une vision globale qui tienne compte des besoins et des capacités des pays ayant des niveaux de développement différents. Une telle vision reposerait sur les instruments juridiques et les meilleures pratiques élaborés par le WP.1.

5. Une communication améliorée concernant les avantages compétitifs du WP.1 devrait être considérée comme un objectif permanent et constant du Groupe de travail et de ses membres ainsi que du secrétariat. La réalisation de cet objectif dépendra dans une large mesure de la volonté d'appuyer les produits et les activités du WP.1.

6. La sécurité de la circulation routière ayant une incidence sur toutes les composantes du développement durable, on devrait par conséquent la prendre pleinement en considération lorsqu'on élabore et met en œuvre les politiques de transport durables. Le WP.1 devrait être un guide en ce qui concerne les réglementations et les meilleures pratiques relatives à la sécurité routière applicables au niveau mondial, en particulier par les

pays en développement. Pour être efficaces, les orientations données devraient reposer sur des recherches fiables sur les causes des mauvais résultats en matière de sécurité routière. Il ne suffit pas d'adopter des instruments juridiques et des résolutions et d'étudier la question du «que faire»; il faudrait également, dans un second temps, étudier la question du «comment faire», notamment en ce qui concerne la mise en œuvre.

7. La sécurité routière est un problème mondial; les solutions à ce problème doivent donc être des politiques mondiales, mais celles-ci devraient être, pour l'essentiel, appliquées localement. Ces politiques mondiales ne pouvant être élaborées que dans le cadre d'une coopération améliorée, le WP.1 devrait encourager des partenariats et développer des synergies avec les principaux protagonistes de la sécurité routière. Une première mesure a déjà été prise dans ce sens: le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a été invité à tenir une réunion commune avec le WP.1 en novembre 2008. La prochaine étape pourrait consister à institutionnaliser cette réunion commune d'une journée. Le WP.1 devrait également envisager d'organiser de telles réunions communes avec d'autres partenaires en fonction des intérêts communs et des éventuelles complémentarités.

8. Le WP.1 devrait tirer parti de ses atouts afin de devenir le cadre multilatéral où les problèmes, les expériences réussies, les échecs et les leçons qui ont été tirées dans le domaine de la sécurité routière puissent être échangés dans l'intérêt de tous les participants.

9. La Commission européenne devrait rester le principal partenaire du WP.1 dans la mesure où l'Union européenne est composée de 27 États membres qui sont également membres de la CEE. L'acquis communautaire en matière de sécurité routière, notamment la législation, les structures organisationnelles et les meilleures pratiques concernant la sécurité des véhicules, la gestion de la sécurité des infrastructures et le comportement des usagers, est très précieux et pourrait être diffusé au-delà des limites de l'UE grâce aux moyens spécifiques dont dispose le WP.1.

II. Actions faisables à court terme (2010-2012)

10. On ne dispose pas d'indications claires sur le degré de mise en œuvre des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières ou encore sur la qualité de cette mise en œuvre. Étant donné, d'une part, le principe selon lequel «on ne peut améliorer ce que l'on ne peut mesurer» et, d'autre part, la demande formulée par le Comité des transports intérieurs, des mesures urgentes doivent être prises. Action:

Définir et mettre en place un mécanisme qui permette de surveiller efficacement l'application des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières.

11. Malgré les appels répétés qui leur ont été adressés, de nombreuses Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1949 n'ont toujours pas ratifié les Conventions de 1968. Le WP.1 devrait tout mettre en œuvre pour déceler les raisons qui expliquent cette situation afin d'améliorer celle-ci et de faciliter le développement des Conventions de 1968 en vue d'en faire des instruments juridiques véritablement universels. Action:

Définir un mécanisme d'enquête qui permette d'obtenir des Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1949 des renseignements sur les éventuelles difficultés auxquelles elles se heurtent pour ratifier et appliquer les Conventions de 1968. Procéder à l'enquête et concevoir des mesures de soutien visant à aider les Parties contractantes à surmonter les difficultés susmentionnées (cette action devra être poursuivie à moyen terme).

12. L'amélioration de la sécurité routière est une activité intersectorielle qui met en jeu différentes autorités nationales (responsables de l'élaboration des politiques/de la réglementation, organismes chargés de faire respecter la loi, etc.) telles que les Ministères des transports, de la santé, de l'intérieur/de la police et de l'éducation. Action:

La coopération nationale et régionale entre les autorités compétentes jouant un rôle dans le domaine de la sécurité routière sera encouragée et renforcée. À cette fin, il sera tiré pleinement parti des résultats du projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» et financé par le Compte des Nations Unies pour le développement.

13. Dans un nombre croissant de pays, le conseil de la sécurité routière (ou l'organisme équivalent) joue un rôle clef dans la coordination des activités des différentes autorités représentant un large éventail de disciplines. Bien qu'ils jouent un rôle essentiel, ces conseils de la sécurité routière ne semblent pas disposer d'un réseau international contrairement, par exemple, aux organismes de surveillance des chemins de fer, qui ont réussi à mettre sur pied une instance de consultation où ils peuvent échanger leurs vues. Action:

Le WP.1 agira en tant que facilitateur en ce qui concerne la promotion de la création d'un «Club des conseils de la sécurité routière». Une telle instance assurera, au niveau des différents pays, une diffusion beaucoup plus rapide des informations sur ce que fait exactement le WP.1.

14. La base de données de la CEE sur les statistiques des accidents de la circulation routière ainsi que la collecte des dispositions des législations nationales relatives à la sécurité routière sont des outils que le WP.1 devrait utiliser pour définir et/ou évaluer les problèmes et mettre en évidence les moyens de les résoudre. La fiabilité des données dépend grandement de la manière dont les pays communiquent les informations dont ils disposent. Action:

Le WP.1 lancera un appel à ses pays membres pour qu'ils contribuent à l'amélioration, d'une part, des statistiques des accidents de la circulation routière dans la CEE, qu'il s'agisse des domaines couverts par ces statistiques, de leur périodicité, de leur fiabilité ou encore de leur efficacité et, d'autre part, de la collecte des dispositions des législations nationales concernant la circulation routière.

15. Pour rendre le WP.1 plus accessible à tous les États membres de la CEE et pour être capable de mener les activités dans le cadre d'un mandat élargi du WP.1, il est indispensable de disposer de ressources supplémentaires, notamment financières. Actions:

a) Négocier un accord spécifique avec le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière visant à aider le WP.1 à mener ses activités et appuyer l'action des autres commissions régionales de l'ONU dans le domaine de la sécurité routière;

b) Encourager les jumelages (ou des formes de coopération analogues), par exemple entre les autorités de la sécurité routière des pays développés et leurs homologues des pays en transition;

c) Plaider en faveur de synergies avec de grands projets financés par l'UE et réalisés dans la région de la CEE (par exemple le projet intitulé «Développement de politiques de transport nationales coordonnées en Asie centrale» dans le cadre duquel un groupe de travail de la sécurité routière a été établi), de telle sorte que chacun puisse tirer le meilleur parti possible des expériences menées par les autres.

16. Il conviendrait de s'employer davantage à présenter d'une manière attrayante les résultats obtenus par le WP.1 et les activités qu'il mène actuellement et à les diffuser/distribuer largement. Actions:

- a) Mettre au point, sous l'autorité du WP.1, un CD-ROM interactif, qui contiendrait les instruments existants (conventions, résolutions) et qui serait distribué dans toutes les manifestations importantes concernant la sécurité routière ainsi qu'aux protagonistes de la sécurité routière;
- b) Créer des liens entre le site Web de la CEE et les autres sites Web traitant de la sécurité routière;
- c) Créer un fichier d'adresses du WP.1/de la sécurité routière et organiser des discussions électroniques régulières avec la participation de membres du WP.1 sur la base du volontariat;
- d) Préparer des exposés sur les instruments juridiques et des ensembles de meilleures pratiques adaptés aux différents niveaux de compréhension et aux différents groupes cibles (par exemple décideurs, professionnels, etc.);
- e) S'employer activement et résolument à faire connaître le WP.1 (l'organisme et ses résultats) et utiliser les précieux outils que sont les manuels pratiques du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière indiquant comment appliquer certaines des recommandations.

III. Actions faisables à moyen terme (2013-2015)

17. Le WP.1 dispose de toutes les compétences/connaissances et de l'expérience nécessaires pour accroître son rôle et transférer les connaissances vers des pays n'appartenant pas à la région de la CEE, et est de ce fait en mesure d'aider les autres commissions régionales de l'ONU à renforcer leurs capacités et à entreprendre des activités de sécurité routière dans leurs régions respectives. Actions:

- a) Aider les Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1949 à surmonter les éventuelles difficultés auxquelles elles se heurtent pour ratifier les Conventions de 1968;
- b) Inviter des représentants de toutes les commissions régionales aux réunions du WP.1 et en faire les promoteurs des activités du WP.1 dans leurs commissions respectives;
- c) Encourager la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à créer des groupes régionaux de sécurité routière (structures analogues au WP.1) chargés de rapprocher les États membres et de renforcer la collaboration entre tous les protagonistes de la sécurité routière dans la région concernée;
- d) Occasionnellement, organiser les réunions du WP.1 ailleurs qu'à Genève, avec la participation de groupes de travail d'autres commissions régionales de l'ONU;
- e) Promouvoir et encourager les échanges entre le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les groupes régionaux de sécurité routière dans le cadre des commissions régionales de l'ONU.

18. Le WP.1 étant actuellement le seul organe intergouvernemental à s'occuper spécifiquement de la sécurité routière au sein du système des Nations Unies, il devrait agir comme un catalyseur et facilitateur de contacts et de coopération entre les parties prenantes à même d'améliorer la sécurité routière. Il devrait être ouvert à toute coopération avec d'autres structures à l'intérieur ou à l'extérieur du système des Nations Unies, dont les travaux présentent un intérêt pour la sécurité routière. Actions:

Encourager les pays en transition à participer à des examens par les pairs de l'efficacité des politiques de sécurité routière, recenser les partenaires pertinents (par exemple examinateurs volontaires, pays donateurs, Banque mondiale, etc.) et faciliter les contacts entre ces partenaires et les pays.

Développer des synergies entre le WP.1 et le SC.1, en commençant par une action commune visant à introduire les contrôles des routes (y compris la composante sécurité) dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR).

IV. Actions éventuellement faisables à long terme (au-delà de 2015)

19. La sécurité routière est un problème mondial qui nécessite une solution mondiale. Une partie de cette solution se trouve dans les instruments juridiques existants mais un instrument complémentaire aux règles opérationnelles visées dans ces instruments pourrait s'avérer utile. Les ensembles actuels de meilleures pratiques pourraient être complétés par un catalogue de meilleures pratiques, fondées sur des éléments scientifiques applicables par des pays ayant des niveaux de développement différents. Action:

Envisager d'élaborer des instruments mondiaux concernant la sécurité routière mondiale qui traitent des besoins réels non couverts par les instruments existants et qui conviennent à des pays ayant des niveaux de développement différents.

20. Le Programme international d'évaluation des routes (iRAP) a été créé en 2006 pour faciliter le développement des programmes d'évaluation des routes dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Grâce à une méthodologie éprouvée utilisant trois protocoles normalisés, l'iRAP permet de mettre en œuvre de vastes programmes d'amélioration de la sécurité routière sur les routes où un grand nombre de personnes sont tuées ou gravement blessées. L'initiative iRAP soutient l'élaboration de modèles locaux et des objectifs adaptés aux besoins et aux problèmes en matière de sécurité routière dans les pays en développement participant à ces programmes. Action:

Évaluer toutes les incidences d'une éventuelle coopération avec l'iRAP et, en fonction des résultats, donner aux pays intéressés la possibilité d'être associés à l'établissement de bilans en matière de sécurité routière.

Annexe II

Projet de programme de travail 2010-2014

Activité 02.3: Sécurité de la circulation routière

Priorité: 1

Exposé succinct: Ayant à l'esprit la portée mondiale de ses travaux, le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière (WP.1) examinera les questions pertinentes et adoptera des mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité de la circulation routière. À cette fin, il fera le point notamment sur l'application des Conventions sur la circulation et la signalisation routières, de 1968, et des Accords européens de 1971 les complétant, et élaborera des propositions pour la mise à jour de ces instruments juridiques ainsi que des Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et la signalisation routière (R.E.2). Le WP.1 fera progresser la sécurité de la circulation routière en utilisant de façon optimale les nouvelles technologies. Il s'efforcera en outre de promouvoir l'exploitation de ces travaux à l'échelle mondiale et de s'adapter à la dynamique de la sécurité routière en incluant dans ses débats davantage de questions relevant des pouvoirs publics.

Travail à faire: Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière poursuivra les activités suivantes:

Activités permanentes

a) Encourager l'**adhésion aux/la ratification des** Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières et aux/**des** Accords européens de 1971 les complétant ainsi qu'**au/que du** Protocole sur les marques routières et, d'autre part, **et/ou** la mise en œuvre de ces instruments, et élaborer des propositions d'amendement à ces instruments juridiques en vue de renforcer et d'harmoniser les normes de sécurité routière.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011:

- i) Augmentation du nombre de Parties contractantes aux Conventions et aux Accords européens les complétant;
 - ii) Examen et/ou adoption, selon qu'il conviendra, de nouvelles propositions d'amendement aux instruments ci-dessus concernant, notamment, **la relation entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques de la CEE concernant les véhicules, et les éventuelles mesures de sûreté en matière de circulation routière recommandées par le Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs;**
 - iii) **Large diffusion des versions consolidées des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières, dans toutes les langues officielles de l'ONU.**
- b) **Publication et large diffusion des Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et sur la signalisation routière (R.E.2)**

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Publication des deux résolutions dans une présentation plus attrayante et plus moderne et large diffusion de ces résolutions, en priorité dans les autres commissions économiques régionales.

c) **Définir et mettre en place un mécanisme qui permette de surveiller efficacement l'application des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières.**

Priorité: 1

d) **Définir un mécanisme d'enquête qui permette d'obtenir des Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1949 des renseignements sur les éventuelles difficultés auxquelles elles se heurtent pour adhérer aux/ratifier les Conventions de 1968 et/ou appliquer ces instruments.**

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Procéder à l'enquête susmentionnée et concevoir des mesures de soutien visant à aider les Parties contractantes à surmonter les difficultés auxquelles elles se heurtent.

e) **Aider les Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière de 1949 à surmonter les éventuelles difficultés auxquelles elles se heurtent pour ratifier les Conventions de 1968.**

Priorité: 3

f) **Encourager et renforcer la coopération nationale et régionale entre les autorités compétentes jouant un rôle dans le domaine de la sécurité routière. À cette fin, tirer pleinement parti des conclusions du projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» et financé par le Compte des Nations Unies pour le développement.**

Priorité: 2

g) Échange d'informations sur les programmes nationaux de sécurité routière, compte tenu en particulier des moyens de financement des activités relatives à la sécurité routière, et sur les règlements et les prescriptions de sécurité routière en vigueur dans les pays membres, et diffusion de ces informations afin de faire profiter les gouvernements de la pratique et de l'expérience acquises en la matière.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Mise à jour de la série de tableaux correspondant aux prescriptions nationales en vigueur sur la sécurité routière, aux instruments juridiques nationaux et aux méthodes nationales de formation et de suivi pour les permis de conduire des catégories A et B. Ajout de nouveaux tableaux concernant par exemple les équipements de sécurité complémentaires exigés à bord des véhicules. Publication de renseignements sur les campagnes de sécurité routière menées par les pays membres.

h) **Intégrer dans ses travaux les progrès techniques susceptibles d'améliorer la sécurité de la circulation routière.**

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Décision concernant l'inclusion des panneaux à message variable (PMV) dans la Convention de 1968 sur la circulation et la signalisation routières.

i) Aide aux pays en transition et aux pays en développement pour l'instauration de pratiques et de procédures modernes et rationnelles en matière de sécurité de la circulation.

Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Répondre aux demandes d'assistance technique formulées par d'autres commissions économiques régionales ou leurs pays membres.

j) **Encourager la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à créer des groupes régionaux de sécurité routière (structures analogues au WP.1) chargés de renforcer la collaboration entre tous les protagonistes de la sécurité routière dans la région concernée.**

k) **Envisager d'élaborer des instruments mondiaux concernant la sécurité routière qui traiteraient des besoins réels non couverts par les instruments existants, applicables dans des pays à des stades de développement différents.**

l) Examen de thèmes d'actualité choisis se rapportant à la sécurité routière, sous la forme d'une discussion approfondie fondée sur des études d'experts et prise des mesures de suivi appropriées pour trouver des solutions concertées aux problèmes les plus pressants dans le domaine de la sécurité et de la circulation.

Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2011: Définition d'au moins un thème d'actualité en vue d'une discussion approfondie.

m) **Sensibiliser à la sécurité de la circulation routière par tous les moyens, y compris des manifestations sportives et culturelles.**

Priorité: 1

Activités de durée limitée

n) **Agir en tant que facilitateur pour promouvoir la création d'une structure associative de Conseils de la sécurité routière.**

Priorité: 2

o) **Contribuer à l'organisation de la deuxième Semaine mondiale de la sécurité routière (si elle est organisée).**

Priorité: 2

p) **Promouvoir les recommandations et les principes directeurs formulés dans le cadre du projet «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière».**

Priorité: 1

Annexe III

Actes de la table ronde¹

1. La Directrice de la Division des transports, M^{me} E. Molnar, a animé la table ronde organisée sur le thème «Sommes-nous victimes du succès du développement?» et dont les actes constituent la présente annexe. Elle a souhaité la bienvenue aux principaux orateurs et aux participants et a présenté les quatre grands thèmes du débat: sécurité des infrastructures routières; renforcement de la sécurité des véhicules; amélioration des comportements; nécessité d'un code mondial de la route.

2. Le premier thème, sécurité des infrastructures routières, a fait l'objet d'un exposé liminaire du représentant de la Banque mondiale. Les représentants de l'Espagne, de la France, d'Israël, de la Norvège, des Pays-Bas, de la République de Moldova, de la Roumanie, de la Suède, de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et du Global Transport Knowledge Partnership (gTKP) ont aussi échangé avec les participants des données d'expérience sur cette question.

3. Les délégations ont abordé dans leurs interventions les grandes questions suivantes:

a) Les infrastructures peuvent inciter les usagers de la route à la prudence, sauver des vies et réduire la gravité des blessures. La sécurité des infrastructures relève de la responsabilité des gouvernements. Elle entraîne des coûts importants, mais elle profite à chacun et les investissements dans ce domaine sont donc justifiés.

b) Cependant, les pays à faible revenu ne disposent pas de fonds pour construire des routes sûres et les lacunes en matière de sécurité routière sont inextricablement liées à la pauvreté. De bonnes normes applicables aux infrastructures sont utiles, mais des principes directeurs seraient nécessaires sur la façon d'«improviser» et d'innover sans dépenser trop d'argent, par exemple lors de la modification d'éléments d'infrastructures anciennes (intersections). Des solutions simples, telles que des glissières séparant les deux sens de circulation, se sont avérées efficaces pour réduire les accidents de la route.

c) Néanmoins, les glissières de sécurité, qui sauvent régulièrement des vies d'occupants d'automobiles mais peuvent blesser gravement ou tuer des motocyclistes, sont à l'origine d'un sixième des accidents de la route dont ces derniers sont victimes et peuvent multiplier par cinq la gravité de leurs blessures. Lors de collisions avec des glissières de sécurité, les motocyclistes ont 15 fois plus de risques d'être tués que les occupants d'automobiles. À l'échelle de l'Europe, 16 % de l'ensemble des morts sur les routes sont des motocyclistes. En termes de décès de motocyclistes par milliard de kilomètres, c'est en Norvège que la situation est la meilleure avec 30 décès par milliard de kilomètres, alors qu'en Grèce les chiffres sont nettement supérieurs, avec un taux de 29 %. Un rapport intitulé «Barriers to Change» et établi par EuroRAP en décembre 2008 contient davantage d'informations sur ce thème et des solutions sont présentées dans un document qui a été établi pour servir de guide par l'Institute of Highway Incorporated Engineers (IHIE) et qui peut être consulté à l'adresse suivante: http://www.eurorap.org/news_item?search=y&ID=200.

¹ Les textes de tous les exposés peuvent être téléchargés sur http://www.unece.org/trans/events/2009/wp1_roundtable09.html.

d) La séparation des usagers de la route vulnérables (cyclistes) en agglomération n'est pas toujours possible; la route est un espace commun et il faut tenir compte des besoins de chaque usager.

e) Les routes devraient être construites de manière à inciter les conducteurs à rouler plus prudemment. Les pouvoirs publics doivent réaménager les routes pour empêcher les usagers de rouler trop vite. Certains ont aussi fait part de leur scepticisme: dans la plupart des accidents, les conducteurs rouleraient trop vite même lorsque les routes ont été réaménagées.

f) Un système Web, fondé sur l'expérience du Programme international d'évaluation des routes (iRAP) est disponible sur <http://www.irap.net/>. Il est tout particulièrement intéressant pour les pays à revenu faible ou intermédiaire parce qu'on y décrit 40 à 50 mesures d'ingénierie routière utiles pour améliorer la sécurité routière.

g) La sécurité routière ne figure pas actuellement dans les conditions à remplir pour obtenir un prêt de la Banque mondiale, mais cela pourrait changer.

4. Le deuxième thème, amélioration de la sécurité des véhicules et contrôles correspondants, a fait l'objet d'un exposé liminaire du représentant du Comité international de l'inspection technique automobile. Les États-Unis d'Amérique, Israël, la Norvège et la Suède ont aussi échangé leurs données d'expérience dans ce domaine. Les délégations ont abordé dans leurs interventions les grandes questions suivantes:

a) Dans certains pays, des études spécifiques ont été réalisées et ont conduit à accroître la fréquence des contrôles des véhicules, mais

b) Dans la majorité des pays, aucune relation directe n'a été établie entre le contrôle périodique des voitures particulières et une réduction des accidents de la route, que ce soit au niveau national ou au niveau international. L'une des raisons est peut-être que les études complètes en vraie grandeur sont coûteuses: immédiatement après un accident, la première chose à faire est d'aider les blessés et de nettoyer le site pour que la circulation puisse revenir à la normale.

c) Certains gouvernements ont établi des systèmes de mise au rebut des anciens véhicules parce que leur sécurité décroît au fil du temps. Il est plus sûr et souvent moins coûteux d'acheter un nouveau véhicule que d'en maintenir un ancien en état de rouler.

d) Il y a eu accord général sur le fait que les contrôles techniques initiaux et périodiques, fondés sur des normes impératives, restent une composante importante de la sécurité routière et une question de bonne gouvernance.

5. Le troisième thème, amélioration du comportement, a fait l'objet d'un exposé liminaire du représentant de Donald McNamara & Company (États-Unis d'Amérique). Des représentants de la France, de l'Italie, de l'Ukraine, du Global Transport Knowledge Partnership (gTKP) et du Partenariat mondial de la sécurité routière (GRSP) ont aussi échangé avec les participants leurs données d'expérience sur la question. Lors du débat qui a suivi, les délégations ont abordé dans leurs interventions les grandes questions suivantes:

a) De nouvelles techniques de contrôle de la circulation et la communication aux conducteurs d'informations sur ces contrôles ont permis en Italie de réduire de 50 % le nombre des victimes sur les routes où ces techniques étaient utilisées et d'améliorer le comportement des conducteurs.

b) La formation des conducteurs est importante, mais des effets positifs peuvent aussi être obtenus au moyen de simples outils d'information. En France, important pays de transit, on a fait observer qu'il y avait chaque année en juillet et en août une forte augmentation des accidents de la circulation mettant en jeu des vacanciers étrangers. Il a été décidé qu'il fallait les informer au moyen de prospectus et de panneaux au moment où ils

entrent dans le pays à propos de certaines règles fondamentales de circulation qui peuvent être différentes de celles appliquées dans leur pays d'origine.

c) Selon le Partenariat mondial de la sécurité routière, toutes les mesures devraient être prises pour que l'énergie cinétique ne tue plus d'êtres humains. En cas d'accident, la police doit déterminer les causes liées à une violation de la loi et les causes liées à un danger. Le fait d'avoir sa ceinture de sécurité bouclée et de modifier sa vitesse prouverait que l'on comprenait le danger. Une gestion normalisée de la sécurité routière est importante et nécessaire; dans ce contexte, les travaux faits par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) pour aider à élaborer une norme mondiale commune concernant la gestion de la sécurité routière revêtent une énorme importance.

6. Au Royaume-Uni, une grande importance est accordée à la rééducation de ceux qui ont violé la loi et divers programmes et cours leur sont proposés à cette fin. La récidive diminue fortement chez ceux qui ont suivi ces cours de remise à niveau:

a) Dans tout le Royaume-Uni, des programmes nationaux d'amélioration des conducteurs peuvent remplacer des poursuites judiciaires. Ils sont gérés par les organismes de sécurité routière des autorités locales ou par des entreprises privées qui fournissent des services à leurs autorités de police respectives. Ces programmes s'appliquent aux personnes impliquées dans un incident routier lorsque les éléments de preuve recueillis par la police montrent qu'elles avaient conduit «sans faire preuve du soin et de l'attention voulus ou sans prendre raisonnablement en compte les autres usagers de la route».

b) Après le succès du Programme national d'amélioration des conducteurs, le Ministère des transports a estimé que l'éducation pouvait être plus efficace que la sanction pour aider à réduire le nombre de victimes sur les routes britanniques. Le Système national de sensibilisation à la vitesse (NSAS) a été conçu et introduit à la suite de cette initiative. Les cours NSAS répondent à des critères et spécifications nationaux. Le Service national de sensibilisation à la vitesse permet aux autorités policières d'envoyer les automobilistes et motocyclistes qui ont fait des excès de vitesse suivre de tels cours au lieu de leur faire payer une amende forfaitaire.

c) Cours de rééducation des conducteurs en état d'ivresse: Depuis le 1^{er} janvier 2000, dans l'ensemble de l'Angleterre, du pays de Galles et de l'Écosse, des tribunaux disposent d'une solution supplémentaire pour condamner les conducteurs en état d'ivresse. Si un conducteur est reconnu coupable d'une telle infraction, le magistrat (ou le shérif en Écosse) peut lui donner la possibilité de participer à un cours de rééducation. Le fait d'avoir suivi l'ensemble du cours, dont chaque élément est approuvé par les pouvoirs publics, lui permet de réduire jusqu'à un quart la période d'interdiction de conduire.

7. Le dernier thème, code mondial de la route, a fait l'objet d'un exposé liminaire du représentant de l'India Institute of Road Traffic Education (IRTE) à New Delhi. Des représentants de la France, d'Israël, d'Italie, de la Suisse, de la Fédération routière internationale (FRI), de Laser Europe et du Road Safety Institute Panos Mylonas (IOAS) ont aussi échangé avec les participants leurs données d'expérience sur la question.

8. Lors du débat qui a suivi, les délégations ont abordé dans leurs interventions les grandes questions suivantes:

a) La création d'un système de transport décent prend beaucoup de temps et relève d'une responsabilité partagée. La contrainte doit être précédée par l'éducation et les travaux infrastructurels. Les trois éléments relèvent fondamentalement des obligations des gouvernements, mais, si la société civile ne prend pas en charge certaines questions, rien ne se passera.

b) En ce qui concerne l'harmonisation des codes de la route au niveau international, elle correspond à un souhait, mais, de l'avis général, l'harmonisation a ses

limites. La différence est énorme entre les pays développés et certains pays en développement sur le plan de la sécurité routière. Elle s'explique en partie par l'ordre des priorités: la première préoccupation dans les pays pauvres n'est peut-être pas d'assurer la sécurité routière, mais de gagner des moyens de subsistance. C'est d'une certaine façon un paradoxe parce qu'il est bien connu que les accidents de la route contribuent à accroître la pauvreté dans les pays démunis: les coûts de ces accidents représentent 1,3 % du PIB mondial, soit environ deux à trois milliards de dollars des États-Unis par jour.

c) L'harmonisation des règles semble plus facile à réaliser sur la base des instruments juridiques internationaux, mais il serait extrêmement difficile de parvenir à des mesures de coercition harmonisées au niveau international. Même dans les pays développés où la sécurité routière est bonne, il peut être difficile de faire appliquer les règles du Code de la route, tout particulièrement dans les États fédéraux. Même si les règles de la circulation routière sont les mêmes dans tout le pays, le système de contrôle et de sanction peut varier d'une unité administrative territoriale à une autre. Certaines unités peuvent disposer d'équipements fixes pour le contrôle de la vitesse, d'autres d'un équipement mobile et la fréquence des contrôles et les montants des amendes peuvent être différents.

d) Chaque pays a sa propre culture et ses propres règles et il est bien connu qu'il faut du temps pour modifier une culture. Le premier pas est toujours le plus difficile et devrait donc être simple: il est suggéré que les pays à faible revenu et à population importante pourraient commencer par créer une voie piétonnière le long des routes. L'idée de créer un organisme de formation à la sécurité routière (collège ou autre) qui pourrait aider à créer à long terme une culture de la sécurité routière mériterait d'être creusée.

9. Les principales conclusions des participants à la table ronde peuvent être résumées comme suit:

a) L'amélioration de la sécurité routière est aussi une question de bonne gouvernance;

b) La sécurité routière devrait être prise en compte dans la planification et le financement des projets concernant les infrastructures routières;

c) Les travaux de recherche menés activement dans les domaines de la sécurité routière et de la gestion des risques devraient être poursuivis et leurs résultats devraient être largement diffusés;

d) Des connaissances spécialisées et certaines normes fondamentales sont nécessaires à l'échelle mondiale dans chacun des domaines suivants: infrastructures, véhicules, comportement et règles de la circulation;

e) Les causes des accidents et des morts sur la route doivent être analysées plus en profondeur et il faut donc améliorer les bases de données;

f) Un renforcement de la participation des citoyens est indispensable pour améliorer la sécurité routière, mais un financement s'impose à tous les niveaux pour les campagnes d'éducation et de communication;

g) Il faut améliorer la perception et la gestion des risques; à cet égard, il serait bon que chaque pays informe mieux les ressortissants étrangers qui empruntent ses routes des différences fondamentales entre les règles de circulation applicables sur son propre territoire et sur celui de ces ressortissants;

h) Les enquêtes sur les violations des règles et sur les accidents doivent être réalisées plus minutieusement; dans ce contexte, il est important de trouver des possibilités de rééduquer les conducteurs qui ont commis une infraction;

i) Les conventions des Nations Unies devraient couvrir le monde entier, mais il ne faut pas oublier que l'harmonisation à l'échelle mondiale doit se faire dans le respect des spécificités locales et de la diversité.

10. Le message final de la table ronde était que toute personne a le droit de vivre dans la dignité et notamment le droit à une sécurité routière améliorée.
