



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1
12 janvier 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-septième session
Genève, 23-25 mars 2009
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**RÔLE FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES**

Note du secrétariat

1. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, le 31 mars 2008, la résolution 62/244 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle réaffirme qu'il importe de s'attaquer aux problèmes que pose la sécurité routière dans le monde et qu'il faut resserrer encore la coopération internationale et le partage des connaissances, compte tenu des besoins des pays en développement.
2. Dans cette résolution, l'Assemblée générale salue l'importance que ne cesse d'attacher la Commission économique pour l'Europe aux travaux menés à l'échelon mondial pour élaborer des règlements techniques mondiaux et des amendements aux Conventions internationales de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière et invite l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à promouvoir une collaboration multisectorielle.
3. À sa cinquante-quatrième session (26-28 mars 2008), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a eu un premier échange de vues sur son rôle futur, notamment sur la meilleure façon d'aider à améliorer, à l'échelle mondiale, la sécurité routière et le partage des connaissances en matière de sécurité routière. Le secrétariat a été invité à établir, pour plus

ample examen, des lignes directrices concernant la manière dont le WP.1 pourrait aller de l'avant et contribuer à l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial.

4. Conformément à cette demande, le secrétariat a établi pour la cinquante-cinquième session du WP.1 un document de réflexion très complet contenant une analyse de la situation ainsi qu'une liste des mesures à prendre (document informel n° 1). Après avoir examiné ce document, le WP.1 a indiqué des orientations stratégiques, formulé diverses recommandations et demandé au secrétariat d'établir un document officiel sur la base de ces recommandations et orientations.

5. À sa cinquante-sixième session, le WP.1 a examiné le document en détail et a proposé d'y apporter diverses modifications qui apparaissent dans le présent document (révisé). Celui-ci a été rédigé dans une optique AFOD (Atouts, faiblesses, opportunités et dangers) et propose un plan d'action visant à préserver et à développer le rôle clef joué par le WP.1 dans l'amélioration de la sécurité routière à l'échelle mondiale.

6. Le WP.1 devrait, à sa cinquante-septième session, procéder à un dernier examen du présent document et l'approuver. Après cette approbation, les actions proposées seront incluses dans le programme de travail pour la période 2010-2014, qui sera examiné et approuvé à la cinquante-huitième session du WP.1 puis transmis au Comité des transports intérieurs pour approbation à sa soixante-douzième session en 2010.

I. LES FORCES DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

7. Le WP.1 est actuellement le seul organe intergouvernemental permanent de l'Organisation des Nations Unies à s'occuper de la sécurité routière et il est bien armé pour assurer le partage des connaissances dans ce domaine à l'échelle mondiale. Il est ouvert non seulement aux pays membres de la CEE mais également à tous les autres pays du monde.

8. Les prestations du WP.1 peuvent être résumées comme suit:

a) Élaboration et mise à jour constante des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières de 1968 et des Accords européens les complétant, ce qui facilite la circulation routière internationale et renforce la sécurité routière grâce à l'adoption de règles de circulation, d'une signalisation routière et de marquages uniformes;

b) Élaboration et mise à jour constante d'un ensemble unique de meilleures pratiques concernant la sécurité routière figurant dans les Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et la signalisation routière (R.E.2);

c) Mise en place, grâce aux données communiquées par les États, d'une base de données contenant les prescriptions en matière de sécurité routière en vigueur dans divers pays de la CEE. On trouve dans cette base de données des informations sur les dispositions législatives concernant les limitations de vitesse, les taux d'alcool autorisés dans le sang et les méthodes de contrôle de l'alcoolémie, les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, le port du casque, l'utilisation des feux, les contrôles techniques périodiques et les permis de conduire;

d) Participation aux semaines de la sécurité routière, notamment la première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies, organisée conjointement par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les commissions régionales de l'ONU, qui s'est déroulée du 23 au 29 avril 2007;

e) Compilation et diffusion régulières des statistiques de la CEE des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord (<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatpub.html>). La CEE possède et gère une riche collection de données très détaillées (y compris en ligne) concernant les accidents de la circulation routière et les victimes de ces accidents, classés en fonction du pays, de l'année, du lieu et de l'heure où ils se sont produits, de l'état de la route, de leur nature, de l'âge des victimes et des causes, notamment la conduite sous l'emprise de l'alcool.

9. Dans le cadre des initiatives concernant les meilleures pratiques et le partage de données, des entités telles que le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et le Partenariat mondial en matière de sécurité routière (GRSP), sont, quels que soient leurs mérites, des mécanismes informels et consultatifs qui mettent en jeu de précieux partenariats publics et privés. Toutefois, ces initiatives n'ont pas de statut gouvernemental officiel au sein du système des Nations Unies.

10. L'intérêt des pays Membres des Nations Unies de toutes les régions du monde pour l'amélioration de la sécurité routière ne cesse de croître, comme le prouvent les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies 58/9 du 5 novembre 2003 relative à la crise mondiale de la sécurité routière, 58/289 du 11 mai 2004, 60/5 du 1^{er} décembre 2005 et 62/244 du 31 mars 2008 relatives à l'amélioration de la sécurité routière mondiale ainsi que la résolution 57.10 de l'Assemblée générale de l'OMS du 22 mai 2004 sur la sécurité routière et la santé.

II. FAIBLESSES ET CONTRAINTES DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

11. Le manque de ressources tant au niveau des pays qu'au niveau du secrétariat constitue un obstacle important qui empêche le WP.1 de tirer pleinement parti, à une échelle plus vaste, de ses atouts très précieux que sont ses connaissances, ses compétences et son expérience en matière de sécurité routière. Cette situation a des répercussions négatives principalement sur les pays en transition, qui sont aussi les pays qui ont le plus besoin d'assistance.

12. Même si certaines des activités menées par la CEE et/ou le WP.1 dans le domaine de la sécurité routière ont été soutenues financièrement par des donateurs (par exemple l'Italie, la Fondation de la FIA pour l'automobile et la société et la Commission européenne), le coût du voyage et les distances ont dissuadé des experts des pays en transition de la région de la CEE et surtout des experts des secrétariats d'autres commissions régionales de l'ONU de participer aux travaux du WP.1.

13. Pour définir et/ou évaluer les problèmes et mettre en évidence les moyens de les résoudre, le WP.1 a besoin de données satisfaisantes. La fiabilité et la mise à jour des bases de données de la CEE présentant un intérêt pour les travaux du WP.1 telles que la base de données sur les statistiques des accidents de la circulation routière et l'Inventaire des normes et les paramètres

techniques exacts du réseau de routes E dépendent grandement des données communiquées par les pays. Les bases de données obsolètes sont malheureusement chose commune. Les pays pourraient remédier à cette situation en communiquant régulièrement au secrétariat des données mises à jour.

14. Il n'existe pour l'heure pas de mécanisme de surveillance de la mise en œuvre des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière et des accords européens les complétant. Des questionnaires ont bien été envoyés aux Parties contractantes pour leur demander dans quelle mesure leurs législations nationales sont, quant au fond, conformes aux instruments juridiques susmentionnés mais seuls quelques pays africains y ont répondu. N'ayant pas reçu les informations demandées, le WP.1 ne peut donc ni évaluer les raisons pour lesquelles ces instruments ne sont pas appliqués ni agir sur les causes de cette situation.

15. Les réalisations et les activités qui font du WP.1 un organe unique, notamment les conventions et résolutions, font l'objet d'une publicité médiocre, ce qui ne contribue pas à améliorer la notoriété du Groupe de travail.

16. Les travaux juridiques hautement spécialisés du WP.1 peuvent donner à penser que cet organe travaille lentement (qu'il s'agisse de prendre des décisions ou d'enregistrer des résultats tangibles) si on le compare à d'autres protagonistes qui s'occupent d'aspects plus pratiques de la sécurité routière et qui, de ce fait, sont perçus comme étant plus dynamiques.

III. POSSIBILITÉS QU'A LE GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES DE CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU NIVEAU MONDIAL

17. Le WP.1 devrait continuer à jouer un rôle clef dans l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial. Pour ce faire, il devrait continuer à actualiser et promouvoir les instruments juridiques et les ensembles de meilleures pratiques, qui ont fait sa réputation. Toutefois, compte tenu des multiples facettes de la sécurité routière et des compétences acquises par le WP.1, il pourrait être utile de confier au WP.1 le soin de mener de nouvelles activités qui viendraient s'ajouter à ses activités juridiques «traditionnelles», car cela contribuerait à l'amélioration de la sécurité routière dans des pays qui ont besoin d'une telle amélioration. Il existe actuellement des projets/propositions/initiatives connus qui sont autant d'occasions que le WP.1 pourrait saisir pour renforcer sa contribution à l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial et qui sont brièvement décrits ci-après.

A. 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»

18. Le 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» a été financé à hauteur d'environ 660 000 dollars des États-Unis par le Compte des Nations Unies pour le développement et sera mis en œuvre en 2008 et 2009 par les cinq commissions régionales de l'ONU en collaboration avec d'autres organisations internationales et des ONG actives dans le domaine de la sécurité routière.

19. Ce projet vise à aider les pays en transition à se fixer des objectifs de réduction du nombre de victimes des accidents de la route aux niveaux national et régional et à leur donner des exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière, qui puissent les aider à atteindre ces objectifs d'ici à 2015. Les résultats enregistrés dans le cadre de ce projet seront examinés par la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, prévue à Moscou (Fédération de Russie) en novembre 2009.

20. La première phase du projet consiste dans l'organisation d'un ou plusieurs séminaires sous les auspices de chaque commission régionale. Il est prévu que la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique s'efforcent chacune d'obtenir la participation de 15 pays, cet objectif étant de 7 à 10 pays pour la CEE et de 5 à 8 pays pour la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale.

21. S'agissant du travail de fond à entreprendre pour déterminer le mode de fixation des objectifs en matière de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation routière, la CEE s'appuiera sur les réalisations existantes telles que les définitions statistiques, les méthodologies et les bases de données de la CEE, notamment les recensements concernant la circulation routière, sans lesquelles la fixation d'objectifs et de critères significatifs et leur suivi semblent très difficiles.

B. Proposition présentée par les États-Unis d'Amérique, l'Italie et les Pays-Bas

22. Soucieux d'utiliser au mieux les ressources du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière afin de garantir le respect de leur mandat institutionnel, à savoir améliorer la sécurité et la circulation routières, et reconnaissant la nécessité de poursuivre, dans le cadre d'une collaboration plus large, des efforts qui bénéficieront à l'ensemble des membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et à la communauté en général, un petit groupe de travail composé des États-Unis d'Amérique, de l'Italie et des Pays-Bas a proposé la création d'un instrument complémentaire qui mettrait l'accent sur les domaines de la sécurité routière dans lesquels on obtiendrait de très bons résultats. La proposition, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.1/2008/4, a reçu l'appui du Royaume-Uni et de la Fondation de la FIA pour l'automobile et la société.

23. L'instrument proposé est à envisager comme un complément aux règles opérationnelles visées dans les Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières.

24. On trouvera dans l'instrument proposé un catalogue de meilleures pratiques en matière de sécurité routière, fondées sur des éléments scientifiques. Pour chacune des meilleures pratiques relatives à des questions telles que l'usage de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant, les limitations de vitesse ou des normes exigeantes pour renforcer la sécurité des infrastructures, on établira une série de points de repères, sous la forme d'indicateurs intermédiaires spécifiques, pour permettre à des pays ayant des niveaux de développement différents d'évaluer leur progression et d'adopter ces pratiques par étapes.

25. Les meilleures pratiques et les points de repères servant à évaluer leur mise en œuvre, qui auront été élaborés conjointement, seront affichés sur les sites Web du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et diffusés directement

par l'intermédiaire des Parties à l'instrument. Une telle stratégie, qui combine les compétences techniques du WP.1 dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières et l'expérience de l'OMS en matière de conception et de mise en œuvre de politiques de santé publique, s'inscrira dans le droit fil des directives du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/162) et de l'Assemblée générale des Nations Unies (A/RES/58/289), appelant le WP.1 à travailler plus étroitement avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière de façon à chercher activement des solutions aux aspects de la crise de la sécurité routière touchant aux domaines économique et social et à celui des transports.

26. Le petit groupe de travail qui a déposé la proposition a estimé qu'il était peut-être prématuré de choisir une structure précise pour cet instrument sachant qu'il existe de nombreuses options possibles, dont les options suivantes:

a) Un instrument analogue à l'Accord mondial de 1998 administré par le Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Dans le cas de figure envisagé, l'instrument serait supervisé par un Comité exécutif composé de représentants du WP.1, du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et des États membres. Toutes les parties à l'instrument seraient membres de l'organe de représentation qui approuverait par vote le projet final de meilleures pratiques, les points de repères intermédiaires et les programmes de mentorat conçus sur demande et fournis par des groupes de travail spécialisés;

b) Une résolution, analogue aux résolutions n^{os} 1 et 2, où figureraient des lignes directrices et des stratégies concernant la sécurité routière, qui puisse être adoptée par n'importe quel pays et qui soit assez souple pour convenir à des pays ayant des niveaux de développement différents.

C. Nouvelle norme ISO concernant les systèmes de gestion de la sécurité routière

27. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) élabore actuellement une norme internationale concernant les systèmes de gestion de la sécurité routière, qui n'empiètera pas sur les responsabilités d'organisations intergouvernementales telles que la CEE et l'OMS en matière de réglementation mais qui viendra compléter les activités que mènent ces organisations dans le domaine de la sécurité routière. Elle s'appliquera à tous les protagonistes de la sécurité routière et se caractérisera par une approche holistique de la sécurité routière, l'objectif étant, d'une part, d'aider les organisations à améliorer leur efficacité en matière de sécurité routière, à contribuer à la diminution du nombre d'accidents, à mieux respecter les prescriptions réglementaires et les attentes de la société concernant la sécurité routière, et à utiliser une approche-processus, notamment la démarche «Préparer-Faire-Évaluer-Améliorer» et une politique d'amélioration continue, et, d'autre part, de fixer et d'atteindre des objectifs en matière de sécurité routière.

D. Assistance bilatérale

28. De nombreux pays développés membres de la CEE ont mis en place des programmes bilatéraux visant à soutenir les pays en transition dans les efforts qu'ils font pour améliorer la sécurité routière (Espagne, Suède, etc.). On tirerait le meilleur parti possible des expériences réussies si ces expériences étaient multipliées et si des informations sur ces expériences étaient

échangées dans un cadre approprié dans lequel donateurs et bénéficiaires pourraient se rencontrer sur un pied d'égalité. Le WP.1 est bien armé pour être ce cadre.

E. Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière

29. Le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière a été créé en 2006 pour appuyer les efforts faits aux niveaux mondial, régional et national qui entraîneront une réduction du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays en transition. La mission du Fonds consiste à mener des activités visant à renforcer les stratégies et capacités institutionnelles en matière de sécurité routière dans les pays ciblés. Le Fonds, qui maintenant gère des dons, comporte deux filières de financement: l'une pour les initiatives mondiales en matière de sécurité routière et l'autre pour l'appui aux programmes de pays. La mission du Fonds est donc compatible avec le mandat du WP.1, à savoir «prendre et mettre en œuvre des mesures visant à renforcer et améliorer la sécurité routière».

F. Deuxième semaine mondiale de la sécurité routière

30. Pour l'heure, aucune décision officielle n'a été prise en ce qui concerne l'organisation d'une deuxième semaine mondiale de la sécurité routière. On peut toutefois envisager que cette manifestation sera planifiée pour 2010 ou 2011. Le WP.1 devrait être prêt à jouer un rôle clef à tous les stades de cette manifestation.

IV. MENACES ET OBSTACLES ENTRAVANT LA CONTRIBUTION DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU NIVEAU MONDIAL

31. La situation en matière de sécurité routière est tellement grave que l'on parle désormais de «crise à l'échelle mondiale» et l'Assemblée générale a réaffirmé qu'il importe de s'attaquer aux problèmes que pose la sécurité routière dans le monde et qu'il faut resserrer encore la coopération internationale, compte tenu des besoins des pays en développement, en renforçant les capacités dans le domaine de la sécurité routière et en apportant un appui financier et technique à ces efforts.

32. Toutefois, les pays en transition doivent faire face à de nombreuses priorités impérieuses et bien souvent, la sécurité routière ne fait pas partie de ces priorités. L'insuffisance des ressources financières et l'absence de volonté politique et d'engagement constituent des obstacles importants à la recherche d'une solution à la crise de la sécurité routière, à savoir la mise en œuvre de politiques et de programmes appropriés. Lorsque des projets/programmes de sécurité routière ou des projets/programmes connexes ont été entrepris, l'absence de volonté et de ressources nécessaires à leur mise en œuvre dans la durée risquent de compromettre les efforts déployés aux niveaux national et international pour améliorer la sécurité routière.

33. On assiste, au niveau mondial, à une multiplication des protagonistes de la sécurité routière. S'il s'agit là d'une évolution positive en soi, l'absence de coordination pourrait toutefois conduire à des incohérences et diluer les efforts déployés aux niveaux mondial et national pour améliorer la sécurité routière.

34. La sécurité routière a de nombreuses facettes et ne peut être améliorée qu'au moyen d'approches et de solutions multisectorielles. L'absence de coordination et de coopération et même la concurrence entre les protagonistes, aux niveaux national et international, font peser une menace sur la recherche et la mise en œuvre de solutions aux problèmes de sécurité routière.

35. Le WP.1 aura mené à bien ses principaux projets lorsqu'il aura achevé la révision complète de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Si des moyens supplémentaires d'aller de l'avant ne sont pas mis en évidence, ces réalisations pourraient se transformer en menace dans la mesure où le WP.1 serait alors prisonnier de ses succès passés, principalement en raison de l'évolution très rapide de la situation en matière de sécurité routière.

36. Les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière se sont avérées être des outils appropriés pour la facilitation de la circulation routière grâce à l'harmonisation des règles de la circulation, de la signalisation et des marquages dans de nombreuses régions/sous-régions du monde. Toutefois, il arrive encore que l'on rechigne à appliquer les conventions en tant que telles et que l'on préfère appliquer des versions édulcorées de ces instruments.

37. L'une des menaces auxquelles doit faire face le WP.1 ainsi que d'autres groupes de travail est le faible niveau de participation aux réunions des pays qui ont le besoin le plus urgent d'accéder aux connaissances et aux informations concernant la sécurité routière. Cette absence de participation s'explique dans la plupart des cas par un manque de ressources. Il est donc essentiel de trouver les moyens d'encourager et de soutenir la participation de ces pays aux réunions du WP.1. Sinon, les résultats (même ceux d'un programme de travail ambitieux et créatif) resteront limités.

V. PLAN D'ACTION

38. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation demeurent une importante question de santé publique et de développement. Selon les tendances qui se dessinent dans de nombreux pays, 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 en transition, à l'intérieur et au-delà de la région de la CEE. Le WP.1 peut et devrait jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial.

A. Orientations stratégiques

39. Tout en restant le gardien des instruments juridiques qui ont fait sa réputation, le WP.1 devrait, d'une part, s'adapter à la dynamique de la sécurité routière en incluant dans ses débats davantage de questions relevant des pouvoirs publics et, d'autre part, s'occuper avant tout de questions stratégiques liées à la sécurité routière.

40. 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. Cela permettrait d'assurer la diffusion, à l'échelle mondiale, du savoir-faire du WP.1 et, au bout du compte, d'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.

41. Une telle stratégie pour un développement futur impliquerait divers changements organisationnels tels que, par exemple, la création de groupes de travail thématiques ou spéciaux, en tant que de besoin et au sein d'une organisation flexible, 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.

42. 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.

43. 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 chiffres en matière de sécurité routière. Il ne suffit pas d'adopter des instruments juridiques et des résolutions et d'enseigner «que faire»; il faudrait également, dans un second temps, enseigner «comment faire», notamment en ce qui concerne la mise en œuvre.

44. 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.

45. 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 échangées dans l'intérêt de tous les participants.

46. 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 institutions 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.

B. Actions faisables à court terme (2009-2010)

47. 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.

48. 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 sera un interlocuteur essentiel dans 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. Dans un premier temps, les représentants de ces structures nationales seront invités à participer à la cinquante-septième session du WP.1 en mars 2009.

49. La nouvelle résolution A/RES/62/244 de l'Assemblée générale a braqué les projecteurs sur la sécurité routière mondiale. Cette résolution a appuyé l'offre du Gouvernement de la Fédération de Russie d'accueillir la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en novembre 2009. Il s'agit là d'un nouveau pas important vers la mise en évidence, sur le plan politique, du fléau que représentent les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation. Cette conférence pourrait notamment être l'occasion, pour les pays, de s'entendre sur des objectifs de réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Action:

Le secrétariat de la CEE et le WP.1 apporteront toute l'assistance possible au Gouvernement russe pour la préparation de cet événement historique: ils feront venir des orateurs, fourniront des éléments nécessaires à l'élaboration des documents de la conférence, proposeront un libellé pour la déclaration finale, prendront contact avec tous les ministres des transports pour les inciter à participer à la conférence, etc.

50. 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 continuera à améliorer, d'une part, les 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, la collecte des dispositions des législations nationales concernant la circulation routière.

51. 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.

52. 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) Contribuer à l'élaboration de la nouvelle norme internationale ISO concernant les systèmes de gestion de la sécurité de la circulation routière et en faire la promotion;

c) Créer des liens entre le site Web de la CEE et les autres sites Web traitant de sécurité routière;

d) 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;

e) 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.);

f) S'employer activement et résolument à faire connaître le WP.1 (l'organisme et ses résultats) et utiliser les précieux outils que sont les «livres verts» du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

C. Actions faisables à moyen terme (2011-2012)

53. 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) Inviter des délégués de toutes les commissions régionales aux réunions du WP.1 et en faire les promoteurs des activités du WP.1 dans leurs commissions respectives;

b) Encourager la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes à créer des groupes régionaux de sécurité routière chargés de rapprocher les États membres et de renforcer la collaboration entre tous les protagonistes de la sécurité routière dans la région concernée;

c) 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;

d) 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.

54. Le 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» sera mis en œuvre par les cinq commissions régionales en collaboration avec d'autres organisations internationales et des ONG actives dans le domaine de la sécurité routière. Action:

Le WP.1 participera à ce projet et fera connaître ses résultats.

55. 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 la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers (R.E.4).

D. Actions éventuellement faisables à long terme (au-delà de 2012)

56. 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 un instrument mondial concernant la sécurité routière mondiale qui traite des besoins réels non couverts par les instruments existants.

57. 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.

VI. CONCLUSIONS

58. Les tâches accomplies par le WP.1 sont connues dans la région de la CEE et au-delà. Les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ont été modernisées et les versions consolidées respectives de ces deux instruments sont publiées. Les Résolutions d'ensemble sur la circulation et la signalisation routières ainsi que d'utiles ensembles de meilleures pratiques ont également été modifiés à la lumière de l'évolution récente de la sécurité routière.

59. Le Plan d'action proposé se caractérise par diverses approches possibles et activités spécifiques, qui peuvent être incluses dans les travaux futurs du WP.1. Le document, tel que le WP.1 l'aura adopté après l'avoir examiné, sera soumis au Comité des transports intérieurs, pour approbation, en tant que programme de travail du WP.1.

60. Il est prévu que ce document stratégique fera l'objet de mises à jour et d'adaptations régulières pour tenir compte de l'évolution rapide, aux niveaux international et national, de la situation dans le domaine de la sécurité routière.

61. Les pays membres seront appelés à donner au secrétariat des indications quant à la manière de procéder, compte tenu du fait que pour mettre en œuvre un certain nombre d'activités proposées, des ressources supplémentaires devront être mises à la disposition du secrétariat de la CEE ainsi que des autres commissions régionales de l'ONU.