



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/1

9 janvier 2006

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-huitième session, 20-22 mars 2006
point 5 a) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA
RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Introduction

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet d'introduction à la nouvelle R.E.1 qui avait été élaboré par M. Périsset. Le secrétariat a complété ce projet par l'ajout du point II relatif à la sécurité routière au niveau mondial.

Projet d'introduction à la R.E. 1

Les accidents de la circulation constituent un problème mondial qui touche tous les secteurs de la société. Chaque année, dans le monde, près d'un million deux cent mille personnes sont tuées sur les routes dont plus de la moitié sont de jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans. Quant au nombre des blessés, il avoisinerait les 50 millions. À cela s'ajoute le lot de toutes les souffrances endurées par les victimes et leur famille sans compter l'énorme coût économique engendré par ces accidents, estimé à plusieurs centaines de milliards de dollars par an.

Aussi, est-il du devoir de tous les acteurs concernés de se mobiliser, car la crise de la sécurité routière est un problème multidimensionnel qui requiert une collaboration des divers acteurs à tous les niveaux, et de tout entreprendre pour que cesse cette hécatombe car les accidents ne sont pas une fatalité

I. La sécurité routière : un défi relevé depuis longtemps par la CEE-ONU

Depuis 1947, la CEE-ONU a fait de la sécurité routière l'une de ses préoccupations majeures notamment au travers de son Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières, appelé le WP.1. C'est ainsi que sous son égide ont été élaborés plusieurs instruments juridiques internationaux en la matière, tels que la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière et son Protocole sur la signalisation routière auxquels ont succédé les deux Conventions de Vienne de 1968 respectivement sur la circulation routière et la signalisation routière ainsi que les Accords européens de Genève de 1971 les complétant. Ces instruments juridiques et particulièrement les Conventions de Vienne constituent des éléments de référence importants non seulement pour l'harmonisation au plan international des règles de circulation, de signalisation et de comportement sur la route mais aussi pour l'élaboration des codes de la route nationaux. D'ailleurs, dans sa Résolution A/60/L8 du 21 octobre 2005, l'Assemblée générale des Nations Unies a encouragé les États Membres à adhérer à ces Conventions en vue d'assurer dans leurs pays respectifs un niveau élevé de sécurité routière.

En sus de ces instruments juridiques, le WP.1 a édicté plusieurs Résolutions d'ensemble, dont la R.E.1 sur la circulation routière et la R.E.2 sur la signalisation routière qui viennent compléter les Conventions de Vienne et Accords européens les complétant. Ces Résolutions, sans avoir le caractère contraignant des Conventions, vont plus loin dans le détail et présentent un catalogue de mesures et de pratiques que les États sont appelés à mettre en œuvre sur une base volontaire.

En outre, le WP.1 a été à l'origine du lancement des Semaines de la sécurité routière dans la région de la CEE dont quatre ont été organisées depuis 1990, date de sa création. Il est également à l'origine du lancement de la Première Semaine mondiale de la sécurité routière prévue du 23 au 29 avril 2007.

II. La sécurité routière : une prise de conscience au niveau mondial

Devant l'ampleur grandissante de l'insécurité routière à travers le monde, les plus hautes instances du système des Nations Unies se sont mobilisées pour appuyer les efforts consentis pour résoudre la crise mondiale de la sécurité routière.

Ainsi, l'Assemblée générale des Nations Unies s'est-elle saisie pour la première fois de ce sujet en 2003 en adoptant deux Résolutions, la première 57/309 en date du 22 mai 2003 et la deuxième

58/9 du 5 novembre 2003, qui faisait elle même suite au rapport A/58/228 du Secrétaire général des Nations Unies sur ce thème.

De son côté, l'OMS, conjointement avec la Banque mondiale, a publié, à l'occasion de la Journée mondiale de la Santé dédiée à la sécurité routière (7 avril 2004), un rapport sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation dans lequel est souligné le besoin urgent pour les gouvernements et les autres acteurs clés de redoubler d'efforts pour prévenir les accidents.

Les responsables politiques ont d'ailleurs mis à profit le rapport et les manifestations organisées lors de la Journée mondiale de la Santé pour adopter deux résolutions historiques sur la sécurité routière. Ainsi, le 14 avril 2004, l'Assemblée générale des Nations Unies, dans le cadre d'une séance plénière extraordinaire visant à faire mieux comprendre, à un niveau élevé, l'ampleur du problème des traumatismes dus aux accidents de la circulation, a adopté une nouvelle Résolution (58/289) intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale ». De même, la sécurité routière a bénéficié d'une attention sans précédent à l'Assemblée mondiale de la Santé en mai 2004, qui a adopté la Résolution WHA57.10, première résolution sur la sécurité routière depuis trente ans.

Dans le cadre du suivi de ses résolutions, l'Assemblée générale des Nations Unies s'est à nouveau penchée sur la sécurité routière en adoptant, à la suite du rapport du Secrétaire général (A/60/181), une quatrième Résolution A/Res/60/5 en date du 26 octobre 2005, dans laquelle elle se félicite notamment des progrès réalisés pour faire progresser la sécurité routière à travers le monde ainsi que des initiatives prises par les organismes compétents des Nations Unies et leurs partenaires internationaux dans ce domaine.

Ces différentes résolutions, qui ont suscité dans le monde un vigoureux élan en faveur de la sécurité routière, sont des outils devant permettre aux Etats Membres d'adopter de grandes orientations et de défendre la cause de la sécurité routière.

III. La sécurité routière : une priorité nationale

En tant que domaine relevant avant tout de la responsabilité des autorités locales, municipales et nationales, la sécurité routière n'a pas toujours reçu une attention suffisante. C'est notamment le cas dans nombre de pays en développement et en transition,. Ceci est dû à diverses raisons comme un manque d'informations sur l'ampleur du problème et les possibilités de prévention, une attitude fataliste envers les accidents de la route, un manque d'engagement politique et de collaboration pluridisciplinaire, etc.

Toutefois, beaucoup peut être fait pour réduire le nombre des accidents de la circulation comme cela a été prouvé dans de nombreux pays à revenu élevé où le nombre d'accidents de la route a été réduit parfois jusqu'à 50 % au cours des dernières décennies. Aussi, est-il nécessaire, pour garantir le succès de la lutte contre l'insécurité routière, que tous les gouvernements mettent en place une véritable politique de sécurité routière allant bien au-delà de simples mesures ponctuelles, politique qui devrait intégrer les différents éléments ci-après:

- Affirmer une ferme volonté politique pour faire de la sécurité routière une question d'importance nationale ;
- Intégrer la sécurité routière aux politiques se rapportant à la mobilité, l'accessibilité, la santé, l'environnement ;

- Identifier les problèmes en se fondant sur une analyse et une interprétation sérieuse de données probantes ;
- Définir des objectifs quantitatifs réalistes, mais ambitieux ;
- Elaborer une stratégie et un plan d'action national :
 - prenant en compte les différentes composantes de la sécurité routière : l'être humain, le véhicule, l'infrastructure et les premiers secours. S'il est vrai que les défaillances humaines sont la cause principale des accidents, il ne faut pas en conclure que tous les efforts de prévention doivent se concentrer uniquement sur les moyens permettant d'influencer directement le comportement humain (par ex. : cours d'éducation routière, campagnes de sensibilisation, réglementation, contrôles, sanctions, etc.). En effet, le comportement peut également être influencé par des méthodes indirectes (par exemple en agissant sur la modification du tracé d'une route ou de son environnement, en améliorant l'ergonomie des véhicules, etc.) qui peuvent minimiser les conséquences des erreurs de comportement, voire empêcher l'utilisateur de les commettre.
 - mettant en place ou développant les conditions cadre institutionnelles, juridiques et financières, nécessaires à la poursuite des objectifs ;
 - adoptant la législation requise et la faisant respecter, organisant les campagnes de sensibilisation nécessaires et mettant en place des méthodes appropriées de surveillance et d'évaluation des interventions menées;
- Associer - chacun selon ses responsabilités et ses compétences - l'ensemble des intervenants clés, du niveau national au niveau local, des élus, des organismes privés, de l'industrie, des professionnels de la santé ainsi que d'autres disciplines et établir les structures adaptées destinées à coordonner les actions.
- Comparer le rapport coût-efficacité des différentes mesures concrètes destinées à prévenir les accidents et à en réduire les conséquences.

IV *La nouvelle R.E.1, un outil de référence pour l'amélioration de la sécurité routière*

L'objet de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) est d'indiquer aux États Membres les mesures à prendre et les pratiques à suivre, en ce qui concerne notamment les règles de circulation, les règles de comportement, la communication et l'éducation des usagers, la sécurité des infrastructures routières et des véhicules. Elle fait également des recommandations particulières pour assurer la sécurité de groupes cibles tels que les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les motocyclistes et les enfants, etc.

Depuis sa première publication en mars 1978 sous la cote TRANS/SC.1/294, la R.E.1 a été complétée et modifiée à plusieurs reprises de manière à prendre en compte les innovations et évolutions nouvelles ainsi que les amendements apportés successivement à la Convention de Vienne sur la circulation routière depuis 1968. Cinq révisions consolidées ont été ainsi réalisées depuis cette première publication, la dernière ayant porté la cote TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE-ONU (WP.1) a entrepris un travail de révision en profondeur de cette Résolution avec le souci d'en actualiser le contenu, d'en moderniser la présentation et de la diffuser le plus largement possible à travers le monde en tant qu'outil de référence donnant les lignes directrices à mettre en œuvre sur une base volontaire par les autorités nationales.

La nouvelle Résolution qui est présentée ci-après est le résultat de ces travaux. Elle a trois objectifs :

- Accroître la prise de conscience des décideurs à tous les niveaux et leur offrir un catalogue de mesures efficaces et éprouvées pour lutter contre l'insécurité routière ;
- Recommander aux Parties Contractantes des Conventions de Vienne et des Accords européens les complétant d'adopter dans leur législation interne des dispositions conformes aux principes de cette Résolution, de manière à éliminer, dans toute la mesure du possible, les divergences de pays à pays que lesdits instruments laissent subsister ;
- Recommander aux Etats qui n'ont pas encore ratifié ou ne sont pas encore en mesure de ratifier les Conventions de Vienne, notamment la Convention sur la circulation routière, d'appliquer néanmoins dès maintenant et d'une façon aussi complète que possible les principes de cette Résolution.

Puisse cette Résolution être suivie d'effets dans l'intérêt de la sécurité routière et donc de tous.
