



Conseil économique et social

Distr. générale
24 décembre 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Soixante-cinquième session

Genève, 18-21 mars 2013

Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière:

Approche pour un système sûr

Convention de 1968 sur la circulation routière

Approche pour un système sûr

Communication de la Suède

Le présent document décrit l'Approche pour un système sûr et propose de modifier les conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ainsi que les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière afin de les faire correspondre plus étroitement à cette approche.

La sécurité routière et les principes régissant la conception d'un système de transport

I. Généralités

1. L'évolution de la sécurité routière est aujourd'hui à un tournant, qui va très certainement se prolonger au cours des dix prochaines années. La communauté internationale a vivement réagi aux prévisions concernant les conséquences futures, sur la santé publique et la société, des carences en matière de sécurité routière dans le cadre de l'augmentation du trafic routier. On estime que, si des mesures radicales et efficaces ne sont pas prises, les accidents de la circulation sont appelés à devenir la troisième ou quatrième cause de décès d'ici dix à vingt ans. L'Organisation des Nations Unies a déclaré 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière et a demandé à tous les pays et toutes les parties prenantes de contribuer à juguler le fléau mondial que constituent les accidents de la route, qui ont des incidences non seulement sur la santé mais aussi sur l'économie et la croissance, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Les préoccupations actuelles concernent la sécurité, mais l'objectif global pour l'avenir est d'élaborer un système de transport durable intégrant les questions de sécurité, d'environnement, d'énergie et d'accessibilité. Une telle intégration est complexe, et l'analyse systémique est un outil nécessaire pour trouver des synergies et définir les limites.

2. De nombreux pays du monde fondent actuellement leur stratégie en matière de sécurité routière sur les initiatives très similaires que sont Vision zéro et Approche pour un système sûr. Récemment, dans le Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports. Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission européenne a adopté Vision zéro dans l'objectif d'amener au voisinage de zéro le nombre de décès découlant d'accidents de la circulation routière d'ici à 2050. Par ailleurs, l'Approche pour un système sûr énonce les principes directeurs qui sous-tendent le Plan mondial pour la Décennie d'action. La future norme ISO 39001 de gestion de la sécurité routière prévoit que cette norme n'est pertinente que pour les organisations qui souhaitent éliminer les décès et les blessures graves provoqués par des accidents de la circulation routière. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a recommandé de recourir à l'Approche pour un système sûr pour gérer la sécurité routière (rapport de l'OCDE et du Forum international des transports intitulé *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*). Dans le secteur privé, Volvo Cars s'est fixé pour 2020 un objectif de zéro décès et zéro blessure grave subis dans ses véhicules ou provoqués par eux. D'autres constructeurs automobiles se sont également ralliés à la vision zéro, mais sans préciser quand cet objectif devrait être atteint. Outre l'objectif explicite d'éliminer les décès par suite d'accidents de la route, tous ces exemples présentent un point commun: la perspective systémique.

3. Il est donc capital pour le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE d'adopter dans ses travaux l'Approche pour un système sûr avec l'objectif de modifier la Convention de Vienne et les résolutions d'ensemble sur la circulation routière (RE1) et la signalisation routière (RE2) afin de les faire correspondre plus étroitement à cette approche.

II. Les principes de conception de l'Approche pour un système sûr

A. La conception du système de transport routier doit amener l'utilisateur de la route à un comportement sûr et atténuer les conséquences des erreurs humaines courantes

4. La conception du système de transport routier doit tenir compte dans une large mesure des capacités et des limites de l'être humain. Les usagers de la route commettent toujours des erreurs, pour diverses raisons. Bien souvent, elles résultent de l'interaction entre l'utilisateur de la route et le cadre social, organisationnel et technique complexe dans lequel il se déplace. Il est donc possible de réduire leur nombre en étudiant ces interactions et en tenant compte de ces éléments dans la conception du système de transport routier, de façon à amener l'utilisateur de la route à se comporter de façon aussi sûre que possible. Toutefois, étant donné qu'il est impossible d'éliminer complètement les erreurs humaines, il convient de concevoir les éléments d'infrastructure et les véhicules du système de transport routier de façon à atténuer les conséquences des plus courantes de ces erreurs. Aussi simple et logique que cela puisse paraître, le système de transport routier n'a pas été conçu au départ dans le but d'amortir ou atténuer les conséquences des erreurs humaines courantes.

B. Les limitations de vitesse doivent être conformes aux normes de sécurité s'appliquant à l'infrastructure et au type de véhicule, de façon à permettre de gérer les erreurs humaines normales et courantes et à éliminer le risque de blessures graves

5. Les conditions préalables à la conception d'un système sûr de transport routier sont de deux ordres: la tolérance biomécanique à la force mécanique et les scénarios d'accident prévisibles. Dans l'élaboration de tels scénarios, il est essentiel de tenir compte du comportement humain pour comprendre ce qui peut conduire à un choc suffisamment violent pour mettre les personnes en danger. Il est possible de compenser un risque élevé d'erreur humaine en réduisant l'énergie cinétique ou en diminuant la dangerosité des surfaces de contact. À cela s'oppose la nécessité de maintenir l'accessibilité et la mobilité du système de transport routier, mais on doit parer aux problèmes de sécurité en réduisant l'énergie cinétique, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, en réduisant la vitesse. L'autre solution consiste à investir dans le système de façon à maintenir ou même accroître la vitesse. C'est pourquoi tout progrès de la sécurité est en fin de compte un investissement dans la mobilité.

C. Il faut élaborer de nouvelles règles et de nouveaux règlements visant à modifier le comportement des individus en tenant compte des limitations et des capacités de l'être humain

6. Selon une croyance toujours assez largement répandue, les accidents sont la conséquence d'erreurs humaines et il serait possible de réduire considérablement leur nombre par l'adoption de règlements et procédures supplémentaires visant à garantir que chacun se comporte «bien» et à punir ceux qui «violent» les règles. Cela présuppose toutefois que les erreurs humaines constituent des violations intentionnelles, c'est-à-dire que dans toute situation les usagers de la route sont en mesure de prendre une décision délibérée ou consciente d'agir bien ou mal. Brûler un feu rouge ou essayer de franchir une

intersection sans tenir compte des autres véhicules sont des exemples typiques d'infractions routières graves susceptibles d'être commises de façon non intentionnelle. Oublier d'attacher sa ceinture de sécurité ou d'allumer les phares, ou encore perdre le contrôle de son véhicule sur une plaque de verglas invisible sont d'autres exemples de violation des règles de la circulation commises de façon non intentionnelle mais pouvant entraîner des conséquences mortelles.

7. De manière générale, il est donc possible de subdiviser les erreurs humaines en matière de circulation routière en erreurs non intentionnelles (bévues, oublis, fautes d'inattention, etc.) et en violations intentionnelles. La recherche contemporaine sur les facteurs humains montre clairement que policer les comportements et rendre les individus responsables en cas d'accident ne peut avoir qu'un effet marginal sur les erreurs non intentionnelles. Il ressort d'analyses approfondies des accidents de la route que de telles erreurs sont courantes. En ce qui concerne les violations intentionnelles, les recherches font apparaître que des activités de régulation ont un effet, mais que celui-ci varie considérablement avec le risque d'être pris et le niveau des sanctions. Les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres drogues, le défaut d'utilisation de dispositif de retenue ou d'équipement de protection sont dans de nombreux cas de graves violations intentionnelles, mais peuvent parfois être des erreurs involontaires (en particulier en ce qui concerne les excès de vitesse et le défaut d'utilisation de dispositif de retenue ou d'équipement de protection). Ces violations et ces erreurs peuvent réduire les effets de la conception du système et doivent faire l'objet d'une attention particulière.

D. La conception du système de transport routier et les règles et règlements visant à modifier les comportements doivent s'appuyer sur des données probantes et se fonder sur une méthode systémique intégrée

8. Le renforcement de la sécurité routière doit être fondé sur des preuves scientifiques et sur les données factuelles les plus solides. Cela devrait s'appliquer à tous les stades du développement, depuis la définition et la gestion des objectifs aux solutions de détail et aux initiatives réglementaires visant à diminuer l'incidence d'un type de traumatisme ou à le faire disparaître. Cela nécessite d'intégrer des solutions de sécurité concernant tous les facteurs d'accident et le processus de prévention des blessures. Il s'agit d'une tendance générale dans le secteur automobile depuis quelques années, mais qui doit être élargie à l'ensemble du système de transport routier. Par exemple, si l'on veut réduire de façon importante le nombre de victimes parmi les piétons, il convient de conjuguer au mieux les modifications du comportement routier et des règles auxquelles doivent obéir les usagers de la route, les conditions routières et les conditions de circulation, la gestion de la vitesse, l'installation d'un système de freinage automatique sur les véhicules et la conception d'avants de voitures moins dangereux pour les piétons. Pris isolément, chacune de ces composantes peut avoir un certain effet mais, étant donné que chacune permet de tirer le meilleur parti des autres, elles pourraient produire ensemble des effets supérieurs à la somme de leurs effets individuels.

III. Le défi pour le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

9. En tant qu'éminent organisme international consacré à la sécurité routière et disposant de puissants instruments juridiques, il est capital pour le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE d'adopter dans ses travaux l'Approche pour un système sûr, dans l'objectif de modifier la Convention de Vienne et les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et la signalisation routière afin de les faire correspondre plus étroitement à cette approche.

10. Une première étape pourrait consister à introduire les principes de conception de l'Approche pour un système sûr dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière.
