



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/2004/11/Add.1  
2 janvier 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
(Soixante-sixième session, 17-19 février 2004,  
point 13 c) de l'ordre du jour)

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**Suite donnée à la résolution de l'Assemblée générale sur la crise mondiale  
de la sécurité routière**

Note du secrétariat

La présente note a été établie par le secrétariat, en concertation avec le Président du WP.1 et conformément à la demande formulée par le Bureau du Comité à sa session de décembre 2003.

**I. Historique**

1. Le 29 mai 2003, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution A/RES/57/309, dans le préambule de laquelle elle affirme «qu'il convient de mener à l'échelle mondiale une campagne de sensibilisation à l'importance de la sécurité routière, en tant que question d'intérêt général, en faisant appel en particulier à l'éducation et à la diffusion de l'information». L'Assemblée a également prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière, tenant compte des vues exprimées par les États Membres et les organismes et institutions compétents des Nations Unies.

2. Dans son rapport, le Secrétaire général a recommandé que l'Assemblée générale *«invite le système des Nations Unies à se pencher sur la crise mondiale de la sécurité routière. Il est notamment recommandé d'aider les organismes compétents à proposer de nouvelles initiatives en rapport avec l'ampleur du problème et de désigner un organe au sein du système des Nations Unies qui serait chargé de faciliter et de coordonner ces initiatives tant dans le système*

*lui-même qu'entre le système des Nations Unies et les organismes multilatéraux»* (document A/58/228<sup>1</sup>, par. 44 a)).

3. Le 5 novembre 2003, l'Assemblée générale, après avoir examiné le rapport du Secrétaire général, a adopté une deuxième résolution sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/RES/58/9)<sup>1</sup>. Dans cette résolution, l'Assemblée générale annonce en particulier sa décision de consacrer une séance plénière, le 14 avril 2004, à la Journée mondiale de la santé et au lancement du rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Elle demande également l'organisation, le 15 avril 2004 au matin, parallèlement à sa propre séance plénière, d'une rencontre d'experts et de représentants du secteur privé et d'autres parties intéressées, y compris la presse, afin que les participants prennent davantage conscience du problème et échangent des informations sur les pratiques optimales en matière de sécurité routière. En outre, au paragraphe 3 de la résolution, l'Assemblée générale *«invite le Conseil économique et social, agissant en collaboration avec d'autres organisations et organes compétents du système des Nations Unies et par l'intermédiaire de ses commissions régionales, à faciliter l'échange d'informations sur les pratiques optimales en matière de sécurité routière ainsi que l'élaboration de recommandations sur les moyens de limiter le nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation»*.

4. Lors de la session de l'Assemblée générale, plusieurs pays et organisations ont demandé que soit désigné dans la résolution l'organe de coordination que le Secrétaire général avait recommandé dans son rapport; à cet égard, ils ont proposé que ce rôle mondial soit confié au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1). Toutefois, faute de consensus, cette question n'a pas été évoquée dans la résolution.

5. La question relative au forum mondial de la sécurité routière pourrait néanmoins être soulevée lors de la séance plénière de l'Assemblée générale du 14 avril 2004. Aussi importe-t-il que le WP.1 lui-même et le Comité des transports intérieurs se penchent sur cette question avant ladite séance. La présente note se propose de servir de base à un tel examen. Toutefois, en raison de problèmes de calendrier, elle est présentée d'abord au Comité, lequel donnera peut-être des orientations au WP.1. Ultérieurement, celui-ci prendra une position définitive et plus détaillée sur cette question.

## **II. Les raisons qui militent en faveur d'un WP.1 à l'échelle mondiale**

6. La question de la sécurité routière prend de plus en plus une dimension mondiale. En effet, le transport routier connaît dans tous les pays du monde un développement rapide qui, malheureusement, se traduit par l'accroissement du nombre des accidents de la circulation et des victimes. Si, à l'échelle mondiale, on constate une grande disparité des situations d'un pays à un autre ou d'un groupe de pays à un autre, il n'en est pas moins vrai que tous les gouvernements font face à des problèmes similaires. L'élaboration de règlements destinés à assurer un haut niveau de sécurité routière constitue en particulier un effort commun à l'ensemble des gouvernements du monde. Par conséquent, il est tout à fait justifié d'envisager un forum mondial pour l'examen de cette question. À cet égard, il serait préférable que ce forum soit un organe appartenant au système des Nations Unies. Or, quel organe de l'ONU possède une expérience et

---

<sup>1</sup> Ce document peut être consulté sur le site Web suivant:  
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rscrisis.html>

des connaissances spécialisées en matière de sécurité routière? Ce statut ne peut être revendiqué que par la CEE et, plus particulièrement, le WP.1. Ce dernier pourrait-il relever ce défi planétaire?

7. Au vu des résultats, la réponse est incontestablement oui. En effet, alors que la circulation routière a été multipliée par près de 3 dans la région de la CEE au cours des trois dernières décennies, le nombre annuel de personnes tuées sur les routes a été réduit de près de moitié. On peut affirmer que la participation des gouvernements et des organisations compétentes aux travaux du WP.1 et la mise en œuvre des règlements concernant la circulation routière négociés au sein de cet organe ont sensiblement contribué à une telle réduction. Lesdits règlements figurent principalement dans les Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières ainsi que dans les Accords européens les complétant. On peut donc penser que la participation aux activités du WP.1 et la mise en œuvre effective de ces règlements pourraient aussi aider d'autres pays à réduire le nombre d'accidents et de victimes sur les routes.

8. Les instruments fondamentaux – Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières – qui sont déjà appliqués dans plus de 50 pays, y compris de nombreux pays non membres de la CEE, sont ouverts à l'ensemble des États Membres de l'ONU. En outre, le WP.1 a entrepris de restructurer et d'actualiser les Résolutions d'ensemble R.E.1 sur la circulation routière et R.E.2 sur la signalisation routière dans le but d'y englober tous les règlements n'ayant pas force obligatoire et, partant, de mettre au point un recueil des pratiques optimales en matière de circulation routière qui pourrait être utilisé à l'échelle mondiale. Les gouvernements et les ONG compétentes participent aux travaux du WP.1 (voir annexe).

9. Le Comité des transports intérieurs de la CEE possède une expérience en matière de forums mondiaux, vu que c'est de lui que relève le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Certes, ses travaux diffèrent de ceux du WP.1, du point de vue tant de leur nature que de leur mise en œuvre, mais le WP.29 est un forum mondial. En outre, le Comité suit de près les travaux du Comité du Conseil économique et social et de ses sous-comités d'experts du transport des marchandises dangereuses et du SGH, qui ont également une portée mondiale. La Division des transports de la CEE assure aussi les services de secrétariat de ces organes.

10. Par ailleurs, on peut estimer qu'en combinant le WP.29, qui s'occupe de questions de sécurité des véhicules, et le WP.1, qui s'occupe des règles de la circulation et du comportement humain, on pourrait créer de puissants effets de synergie dans la recherche de solution aux problèmes de sécurité routière à l'échelle mondiale.

### **III. Rôle qui pourrait être confié à un WP.1 à l'échelle mondiale**

11. Le WP.1 a pour principal objectif de créer les conditions d'une réduction des risques d'accidents de la route et d'une atténuation de leurs conséquences. À cet effet, il élabore et met à jour les conventions et accords qui fixent les règles de la circulation routière. **Cette tâche demeurerait la principale activité d'un futur WP.1 à l'échelle mondiale.** Sous réserve d'une adaptation pour permettre à d'autres pays d'en bénéficier, les futures fonctions du WP.1 demeureraient essentiellement les mêmes qu'aujourd'hui, à savoir:

- a) Élaborer et mettre à jour les accords et conventions destinés à améliorer la sécurité de la circulation routière, notamment les Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières et les Accords européens les complétant;
- b) Mettre à jour les Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et la signalisation routière (R.E.2);
- c) Rassembler et diffuser des renseignements sur les dispositions juridiques nationales relatives à la sécurité routière;
- d) Organiser tous les quatre ans une semaine de la sécurité routière. Ces campagnes ne se limiteraient pas à la région de la CEE mais seraient organisées également dans d'autres pays;
- e) Échanger des données d'expérience et des pratiques optimales sur la circulation et la sécurité routières. Cette activité revêtirait une plus grande importance, vu la grande diversité des connaissances spécialisées dans ce domaine qu'entraînerait une participation à l'échelle mondiale. Une demi-journée ou une journée des sessions du WP.1 pourrait être consacrée à un examen approfondi d'un aspect particulier de la sécurité routière intéressant, par exemple, les pays en développement.

12. Il pourrait s'avérer nécessaire de prévoir une nouvelle fonction, à savoir la fourniture de services consultatifs, de cours de formation et d'assistance technique aux pays qui en ont besoin, en particulier pour ce qui est de l'adhésion aux Conventions de Vienne et à d'autres instruments pertinents ainsi que de la mise en œuvre de leurs dispositions.

13. Le WP.1 devra remanier son mandat, en y incorporant une description plus détaillée de son rôle et de ses fonctions.

#### **IV. Incidences financières**

14. Le WP.1 pourrait devenir un forum mondial sans que cela ait des incidences financières, du moins au début. Les effectifs actuels sont suffisants pour entreprendre les tâches suivantes: envoyer à tous les Gouvernements des États Membres de l'ONU et des organismes intéressés des lettres leur demandant de désigner des points de contact pour la sécurité routière; faire figurer ces points de contact sur la liste des destinataires des documents du WP.1; veiller à ce que les documents du WP.1 soient envoyés à l'ensemble des points de contact. Des volontaires appartenant au WP.1, qui seraient prêts à se rendre dans ces pays, éventuellement en puisant dans le budget de l'aide au développement de leur propre pays, pourraient fournir des services consultatifs, des cours de formation et une assistance technique aux pays qui en ont besoin et qui en font la demande. Ces services pourraient également être fournis par des organisations agissant sous la supervision du WP.1.

15. Toutefois, l'efficacité d'un tel arrangement serait relativement limitée. Il faudrait des ressources supplémentaires pour obtenir une plus grande valeur ajoutée et une assistance plus importante à l'échelle mondiale. Pour faire face au surcroît de tâches techniques et administratives et assurer l'organisation, par exemple, d'un atelier par an dans une région donnée, éventuellement sous les auspices d'une commission régionale de l'ONU, il faudrait au minimum un poste supplémentaire de la classe des administrateurs. Il faudrait également des

ressources financières pour faire face aux frais de voyage des participants et des membres du secrétariat.

16. Une autre activité qui mériterait d'être entreprise porte sur la collecte de statistiques sur les accidents à l'échelle mondiale. Toutefois, le WP.6 est mieux placé pour entreprendre cette tâche. À cette fin, le secrétariat enverrait l'actuel questionnaire sur les accidents de la route à tous les pays et publierait un bulletin mondial. La CEE serait le seul organe fournissant de telles informations, qui sont essentielles pour mesurer l'ampleur du problème de la sécurité routière. Cela dit, cette tâche exigerait un autre poste de la classe des administrateurs et un poste des services généraux (assistant statisticien) au sein du secrétariat.

\* \* \*

**Annexe**

**COMPOSITION ACTUELLE DU WP.1 ET  
ORGANISATIONS PARTICIPANT À SES TRAVAUX**

Les membres du WP.1 sont les représentants des 55 États membres de la CEE.

Les organisations internationales suivantes participent aux travaux du WP.1: Communauté européenne (CEE), Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et Organisation mondiale de la santé (OMS).

Les organisations non gouvernementales ci-après participent également aux travaux du WP.1: Organisation internationale de normalisation (ISO); Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge; Fédération européenne des victimes de la route (FEVR); Fédération internationale des motocyclistes (IFM); Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FAI); Fédération routière internationale (FRI); Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA); Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA); Prévention routière internationale (PRI); Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA); Institute for Traffic Care (ITC); Union internationale des transports routiers (IRU); Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP); Fédération internationale des piétons (FIP); Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA); Fédération européenne des cyclistes; Fondation de la FIA et Confédération internationale des associations d'experts et conseils (CIDADEC).

-----