



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/4
15 janvier 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et
de la circulation routières

Cinquante-quatrième session
Genève, 26-28 mars 2008
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

QUESTIONS DIVERSES

Note du secrétariat

1. Le présent document fait suite aux débats préliminaires qui ont eu lieu à l'occasion de la cinquante-troisième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (voir le document ECE/TRANS/WP.1/113, par. 38).
2. Les membres du WP.1 trouveront ci-après une proposition visant à élaborer un instrument supplémentaire en matière de sécurité et de circulation routières, soumise par les États-Unis d'Amérique, l'Italie et les Pays-Bas et dans laquelle il est demandé au WP.1 d'allouer du temps, lors de la cinquante-quatrième session, pour une étude et un examen approfondi de l'initiative avancée, le but recherché étant d'utiliser au mieux les ressources du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière pour garantir le respect de leur mandat institutionnel, à savoir améliorer la sécurité et la circulation routières.

ÉLABORATION D'UN INSTRUMENT SUPPLÉMENTAIRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE CIRCULATION ROUTIÈRES

I. Introduction

1. 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 du WP.1 composé des États-Unis d'Amérique, de l'Italie et des Pays-Bas souhaite proposer la création d'un instrument complémentaire qui mettrait l'accent sur les comportements des usagers de la route et les mesures qui pourraient être prises à leur égard, deux aspects qui permettraient d'obtenir des résultats immédiats. Un tel instrument permettrait en outre d'institutionnaliser les efforts de collaboration déployés par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sous l'égide du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, et d'assurer dans le même temps l'efficacité de la coordination entre ces groupes et de l'exploitation de leurs ressources. Cet instrument est à envisager comme un complément aux règles opérationnelles visées dans la Convention sur la circulation routière de 1968 et l'Accord européen la complétant (Conventions de Vienne). Par la combinaison explicite des compétences techniques du WP.1 dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières et de l'expérience de l'OMS en matière de conception et de mise en œuvre de politiques de santé publique, l'instrument favorisera l'avancée de notre action capitale en faveur de l'amélioration de la sécurité routière. Cet instrument sera créé conformément à diverses directives actuelles du Comité des transports intérieurs et de l'Assemblée générale des Nations Unies, appelant le WP.1 à travailler plus étroitement avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (CTI: ECE/TRANS/162; AG: A/RES/58/289) de façon à chercher activement des solutions aux aspects de la crise de la sécurité et de la circulation routières touchant aux domaines économique et social et à celui des transports.

2. Dans sa première mouture, l'instrument prendrait la forme d'un catalogue de bonnes pratiques, non contraignantes, fondées sur des éléments scientifiques et ayant fait leurs preuves dans le domaine du comportement des usagers de la route, assorti d'échéances et de programmes d'application adaptés aux différents comportements-types des conducteurs, aux différents niveaux de développement et aux différentes infrastructures. Ce catalogue serait conçu de manière à permettre aux pays, quels que soient leur niveau de développement et leur type d'infrastructures, de prendre des mesures pour créer des conditions de circulation routière plus sûres; il tirerait parti de l'expérience analytique du WP.1, des financements récemment accordés par la CEE pour la recherche comparative de normes d'excellence, ainsi que des travaux du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière dans le domaine de la création de solutions clefs en main aux grands problèmes de sécurité routière. Outre les avantages premiers qu'il présenterait, ce projet contribuerait également à ce que le grand intérêt suscité actuellement par les questions de circulation routière se traduise par des effets bénéfiques concrets et à long terme.

II. Justification

3. Comme le suggère le Secrétaire général des Nations Unies dans son rapport de 2003 sur la crise mondiale de la sécurité routière (A/58/228, par. 44 b)), nous proposons, pour résoudre

la crise de la sécurité routière, d'élaborer un nouvel instrument qui viendrait compléter les travaux déjà effectués par le WP.1 et le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Conformément à ses attributions, le WP.1 examine «un vaste éventail de questions liées à la sécurité routière» et «élabore de nouveaux instruments juridiques quand le besoin s'en fait sentir». Au vu de la quantité de statistiques dont dispose cet organe, nous estimons que la nécessité de créer un nouvel instrument portant sur les questions de la sécurité et de la circulation routières n'est plus à démontrer.

4. En effet, une grande partie du travail sur les bonnes pratiques opérationnelles ayant déjà été accomplie dans le cadre des Conventions de Vienne et les véhicules routiers devenant de plus en plus sûrs, grâce notamment aux efforts du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), il convient aujourd'hui de s'attaquer aux vastes problèmes que pose le comportement des usagers de la route si l'on veut atteindre l'objectif commun visant à améliorer la sécurité routière. En outre, dans la mesure où les voyages portent de plus en plus fréquemment les gens au-delà de leurs frontières nationales, la sécurité de la circulation sur toutes les routes est devenue une question de transport et de santé publique urgente pour les États qui s'inquiètent du bien-être de leurs concitoyens au sein et au-delà de leurs propres frontières.

5. En outre, le problème que pose la promulgation de lois sur la circulation routière rend l'adoption des multiples règles de la Convention de Vienne quasiment impossible pour de nombreux pays, y compris certains membres de la CEE, néanmoins résolus à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route se produisant sur leur territoire. Aussi le nouvel instrument permettra-t-il à ces pays de participer à l'élaboration et à l'application de mesures éprouvées de réduction du nombre d'accidents de la circulation et, par voie de conséquence, du nombre de morts et de blessés. Pour certains États membres, il pourrait même ouvrir la voie à l'adoption éventuelle de la Convention de Vienne. Cet accord permettra de répondre aux besoins définis par l'Assemblée mondiale de la santé, à savoir «la mise sur pied de politiques de santé publique fondées sur des données scientifiques» et «encourager la recherche à l'appui d'approches fondées sur des données factuelles afin de prévenir les accidents de la circulation et à en atténuer les conséquences» (WHA57.10, par. 5).

6. Le nouvel instrument permettrait aussi de renforcer la relation entre le WP.1 et le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière évoquée dans la déclaration du secrétariat du WP.1 (TRANS/WP.1/2004/11) en institutionnalisant un partenariat destiné à combiner, coordonner et exploiter les diverses ressources de ces groupes. Plus précisément, grâce à l'expérience de l'OMS en matière de conception et de mise en œuvre de programmes, les compétences techniques du WP.1 seront largement et efficacement diffusées et la grande connaissance des questions de sécurité et de circulation routières du WP.1 profitera aux programmes du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Ces programmes s'adressent à un public bien plus large que les pays membres de la CEE; ils pourront être étendus à tout autre pays souhaitant bénéficier de toute urgence des connaissances et de l'expérience du WP.1.

III. Structure et mise en œuvre

7. Nous pensons qu'il est peut-être prématuré de choisir une structure précise pour cet instrument sachant qu'il existe de nombreuses options possibles, dont celle qui est décrite ci-dessous et qui est analogue à l'Accord mondial de 1998 administré par le 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 bonnes pratiques, les échéances fixées et les modèles de programmes. Ces documents seraient produits par des groupes de travail spécialisés convoqués, selon les besoins, par l'organe de représentation, à la suggestion du Comité exécutif et en consultation avec l'organe de représentation.

8. Les groupes de travail exploiteraient les données et travaux de recherche des parties à l'accord et intégreraient les analyses originales dans leurs conclusions. Ils seraient chargés d'établir des bonnes pratiques, des échéanciers différenciés en fonction des différents niveaux de développement et des programmes immédiatement applicables pour chacune des questions relatives à la sécurité et à la circulation routières. Comme indiqué plus haut, ce processus combine les ressources techniques du WP.1 en matière de recherche et d'analyse et l'expérience du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière en matière d'élaboration de programmes clefs en main afin de tirer le plus grand profit possible des compétences de chaque groupe. Une fois les projets établis sous leur forme définitive, l'organe de représentation se réunirait pour examiner et promulguer des lignes directrices non contraignantes et encouragerait les États membres à utiliser les échéanciers et les outils de conception de programmes fournis pour concevoir leurs propres bonnes pratiques.

9. Nous suggérons que les sessions du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière soient programmées proches l'une de l'autre – voire en parallèle – au cours de la même semaine et au même endroit afin de faciliter l'élaboration de l'instrument proposé, permettre une coopération maximale entre les deux groupes et minimiser les coûts associés à des voyages à l'étranger.

IV. Produits

10. L'instrument proposé permettra l'élaboration de plusieurs bonnes pratiques et modèles de programmes spécifiques assortis d'échéanciers différenciés (objectifs intermédiaires) inspirés, mais néanmoins distincts, de la meilleure pratique elle-même. Compte tenu du caractère non contraignant des mesures préconisées dans l'instrument, on aura ainsi la garantie que les bonnes pratiques convenues ne pourront être prises que pour ce qu'elles sont; ni les spécialistes des Groupes de travail ni les membres de l'organe représentatif n'auront ainsi à faire de compromis, pour cause d'impératifs politiques ou techniques. Cela permettra une approche plus souple des questions souvent sensibles du point de vue culturel et politique et de ce fait difficile à élaborer, et toutes les parties auront ainsi la possibilité de participer à la formulation de bonnes pratiques de haut niveau tout en prenant des mesures quantifiées et ô combien nécessaires pour améliorer la sécurité de leurs routes.

11. Les échéances intermédiaires et les modèles de programmes adaptés au niveau de développement des États membres seront mis au point de façon à suivre une éventuelle progression théorique, pour que les effets positifs fassent boule de neige. Pour que le projet aboutisse, il est essentiel de fixer des échéances. La définition d'une série d'étapes intermédiaires pour chaque question permettra à chacun des pays de choisir le modèle de programme qui lui convient et de quantifier son succès dans l'application dudit programme au niveau national. Cet aspect du projet pourrait être entrepris par le biais des financements récemment accordés

par l'ONU au WP.1 aux fins de la «Définition d'objectifs régionaux et nationaux en matière de sécurité routière».

12. Pour chaque question, on disposera, outre les échéanciers différenciés, de plusieurs modèles de programmes créés en fonction de chacune des échéances et des différents niveaux de développement. Ces modèles reprendront dans une large mesure les données d'expérience accumulées par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, en particulier pour ce qui est de la création de solutions clefs en main dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières. Il est prévu qu'une grande partie du travail déjà accompli dans ce domaine soit retouchée pour respecter les échéances. Les bonnes pratiques et les échéanciers connexes qui auront été élaborés conjointement pourront être 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 les parties à l'accord.
