



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

### Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

#### Soixante-quatorzième session

Genève, 21-24 mars 2017

## Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières sur sa soixante-quatorzième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	5–11	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour) .....	12–26	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	12	4
B. Permis de conduire .....	13–17	5
C. Conduite automatisée .....	18–25	5
D. Chargement des véhicules .....	26	6
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	27–29	7
Groupe d'experts de la signalisation routière .....	27–29	7
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour) .....	30–36	7
A. Approche systémique de la sécurité .....	30	7
B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents .....	31	7
C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant .....	32	8
D. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés .....	33–35	8
E. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables .....	36	8
VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour) .....	37–39	8



VIII.	Révision du mandat et du règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour) .....	40	9
IX.	Changement de nom du WP.1 (point 8 de l'ordre du jour) .....	41	9
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	42-46	9
XI.	Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour) .....	47	10
XII.	Adoption du rapport de la soixante-quatorzième session (point 11 de l'ordre du jour) .....	48	10
Annexe			
	Chapitre 17 – Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.....		11

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-quatorzième session à Genève du 21 au 24 mars 2017, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Ont participé à la session les représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Y ont aussi participé les représentants des États non membres de la CEE suivants : Brésil, Émirats arabes unis, Inde et Japon.
3. La Commission européenne, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Alliance Internationale de Tourisme (AIT), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Global New Car Assessment Programme (Global NCAP), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles (AICM), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Comité technique de l'Association mondiale de la Route-AIPCR chargé des politiques et programmes nationaux de sécurité routière et Université de Birmingham.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/156). Il s'est félicité de la participation des délégations du Canada et de l'Inde à sa session.

## III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

5. La Présidente du WP.1 a présenté les résultats pertinents de la session tenue en février 2017 par le Comité des transports intérieurs (CTI), qui sont décrits dans le document informel CTI (2017) n° 11. Le Groupe de travail s'est félicité des décisions du CTI, qui a notamment approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts de la signalisation routière jusqu'au 31 décembre 2017, ainsi que le changement de la dénomination du WP.1 pour celle de « Forum mondial pour la sécurité routière ».
6. Le WP.1 a pris note de la décision par laquelle le CTI a exprimé son vif soutien à l'amélioration de la sécurité routière et a jugé important qu'un financement soit assuré pour ces activités. Il a également pris note des progrès accomplis dans la préparation du projet de proposition de création du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et des consultations menées à cette fin, ainsi que de la demande adressée par le CTI aux groupes de travail compétents, en particulier le WP.1, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), de souligner l'importance d'inclure les objectifs concernant l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et leur application efficace (par. 28, document informel CTI (2017) n° 11). Le WP.1 a particulièrement salué la décision du CTI d'approuver la demande du Gouvernement de la République de Corée de devenir un participant de plein droit du WP.1.
7. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction le message vidéo de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, Jean Todt, dans lequel celui-ci décrivait les efforts et initiatives qu'il avait entrepris afin de promouvoir la sécurité routière et l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. Le Groupe de travail a noté que M. Todt appréciait aussi la participation du WP.1 aux activités

en faveur de la sécurité routière en Asie du Sud-Est. Il s'est réjoui de la prolongation du mandat de l'Envoyé spécial pour une année supplémentaire.

8. Le WP.1 a également accueilli avec satisfaction l'exposé de la Présidente sur la session du CTI, dans lequel, outre un aperçu historique, celle-ci a notamment évoqué le Festival du film sur la sécurité routière, la Déclaration ministérielle et la réunion des présidents.

9. L'OMS a présenté un document de réflexion intitulé « Définir des cibles mondiales volontaires de performance concernant les facteurs de risque en matière de sécurité routière et les mécanismes de prestation de services » (document informel n° 5). Avec l'appui de la Présidente, le secrétariat a présenté une analyse du document de l'OMS (document informel n° 6) et formulé d'autres propositions concernant la définition des cibles mondiales volontaires. Le Groupe de travail a apprécié les efforts déployés par le secrétariat et l'OMS, qu'il a encouragés à coopérer plus étroitement. Il a noté que, dans leurs observations adressées à l'OMS, la Présidente du WP.1 et le secrétariat souligneraient l'importance d'inclure des cibles concernant l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et leur application efficace. Il a également indiqué que les pays ont la possibilité d'adresser directement leurs observations à l'OMS.

10. Le WP.1 a apprécié l'exposé intitulé « La gestion du trafic en tant que service », fait par un représentant de la ville de Gand (Belgique).

11. La délégation suédoise a informé le WP.1 par écrit que les activités en faveur de la sécurité routière menées en Suède dans le cadre de l'initiative Vision Zero avaient donné de bons résultats. Le nombre de décès dans les accidents de la circulation routière avait diminué de moitié depuis le début des années 2000. En outre, l'initiative Vision Zero avait suscité un intérêt dans le monde entier. Cependant, il fallait réexaminer périodiquement les initiatives concluantes et la poursuite de l'action en faveur de la sécurité routière comportait à la fois des défis et des possibilités. La baisse du nombre de décès semblait marquer le pas ces dernières années. Il était donc urgent d'intensifier la promotion de la sécurité des transports en renouvelant l'engagement de réaliser Vision Zero. Afin d'y parvenir, le Gouvernement suédois avait élaboré un document intitulé « Engagement renouvelé en faveur de Vision Zero » dans lequel il dressait un bilan de la situation en matière de sécurité des transports, définissait les objectifs et les défis dans ce domaine et, sur cette base, formulait des orientations concernant les activités futures. Ce document devait servir de point de départ aux initiatives en faveur de la sécurité des transports qui seraient menées à l'avenir<sup>1</sup>. Une conférence internationale se tiendrait à Stockholm les 14 et 15 juin 2017 pour examiner comment réaliser Vision Zero à la lumière des objectifs de développement durable des Nations Unies. Son objectif serait de relancer la promotion de la sécurité routière au niveau stratégique<sup>2</sup>.

## **IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules**

12. À sa dernière session, le Groupe de travail a demandé à la France, à l'Italie et à Laser Europe de préparer, pour examen à la présente session, un document compilant le texte complet des parties pertinentes de la Convention qui contiennent les propositions d'amendement d'ores et déjà adoptées ou restant à adopter. L'élaboration de ce document étant en cours, le WP.1 a décidé de reporter l'examen de ce point à la prochaine session.

<sup>1</sup> Pour des informations complémentaires sur ce document, aller à l'adresse : [www.regeringen.se/4a800b/contentassets/835015718\\_fdb4e9f8f7590aeb1948\\_DCA/trafiksakerhet\\_160927\\_webny.pdf](http://www.regeringen.se/4a800b/contentassets/835015718_fdb4e9f8f7590aeb1948_DCA/trafiksakerhet_160927_webny.pdf).

<sup>2</sup> On trouvera des renseignements détaillés sur la conférence à l'adresse : [www.trafikverket.se/en/visionzero/](http://www.trafikverket.se/en/visionzero/).

## B. Permis de conduire

13. Le secrétariat a informé le WP.1 que la version anglaise de la brochure sur le permis de conduire international, établie à partir du document paru sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1, était prête et avait été affichée sur le site Web du WP.1. Cette brochure serait également publiée dans les cinq autres langues officielles de l'Organisation des Nations Unies (ONU) grâce à une aide financière fournie par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.

14. Le Gouvernement des Émirats arabes unis et la FIA ont fourni au WP.1 des informations sur le projet pilote concernant l'introduction d'éléments de sécurité dans les permis de conduire internationaux délivrés par les Émirats arabes unis (document informel n° 8). Le WP.1 a été invité à soutenir ce projet. La FIA a invité les autres Parties contractantes intéressées par ce projet pilote à y participer. Elle a aussi rappelé au WP.1 sa proposition tendant à la modification des annexes 6 et 7 de la Convention de 1968 et proposé que les modifications qui seraient apportées au permis de conduire international soient calquées sur les prescriptions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatives aux passeports. En outre, la FIA a décrit les principales différences entre sa proposition d'amendement et la proposition faite par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) à la dernière session au sujet du permis de conduire national pouvant être utilisé à l'étranger.

15. L'ISO a présenté une version actualisée du document paru sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2016/2/Rev.1. Ce document, établi par France, le Grand-Duché de Luxembourg et l'ISO, contenait des propositions d'amendements relatifs aux permis de conduire tant nationaux qu'internationaux. Y figurait une proposition d'amendement aux Conventions de 1949 et de 1968 fixant la norme d'un permis de conduire national valable pour les déplacements tant nationaux qu'internationaux, assorti d'un livret traduit. Il était aussi proposé dans ledit document d'inclure dans la Convention la possibilité de délivrer un permis de conduire national simplifié destiné à un usage purement national.

16. Le WP.1 a recensé un certain nombre de problèmes importants dans ces deux propositions, notamment concernant la validité du permis de conduire international en cas de retrait du permis de conduire national, les prescriptions relatives aux permis de conduire international et national dans les Conventions de 1949 et de 1968, les coûts afférents à la création de registres et les autres coûts de mise en place, l'application des normes ISO, le progrès technologique et la future utilisation de versions électroniques (mobiles) du permis de conduire.

17. Le WP.1 a invité la Fédération de Russie, la France, le Luxembourg, la FIA et l'ISO, ainsi que les autres parties intéressées à unir leurs efforts pour résoudre ces problèmes et d'autres questions cruciales et à présenter une nouvelle proposition commune à la prochaine session.

## C. Conduite automatisée

18. Le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée a fourni des informations sur les progrès réalisés par le groupe (document informel n° 2). Ce document portait sur les éléments suivants :

- Les questions que soulève la conduite automatisée compte tenu des dispositions pertinentes des Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière ;
- La question de la possibilité, pour le conducteur, de se livrer à d'autres activités lorsque la conduite du véhicule est assurée par des systèmes automatisés, conformément à l'interprétation de l'Article 8 (comme l'avait demandé le WP.1 aux paragraphes 17 à 20 du document ECE/TRANS/WP.1/155) ;
- La question concernant la conformité de la « fonction de stationnement à distance » avec la Convention de 1968, qui est celle de la légalité du contrôle du véhicule exercé de l'extérieur ; et

- Le débat tenu par le groupe informel d'experts sur les systèmes de pilotage automatique pour la conduite sur route (avec aide au maintien dans la voie et au changement de voie).

19. L'exposé a été suivi d'un débat. En ce qui concerne la possibilité, pour le conducteur, de se livrer à d'autres activités lorsque la conduite du véhicule est assurée par des systèmes automatisés, compte tenu des dispositions du paragraphe 6 de l'Article 8, le WP.1 est tombé d'accord sur les principes ci-après :

*Lorsque le véhicule est conduit par des systèmes embarqués qui ne nécessitent pas d'activité de conduite de la part du conducteur, celui-ci peut se livrer à des activités autres que la conduite à condition que :*

*Principe 1 : ces activités n'empêchent pas le conducteur de prendre la direction du véhicule si les systèmes embarqués l'exigent, et*

*Principe 2 : ces activités soient compatibles avec les prescriptions relatives à l'emploi et aux fonctions des systèmes embarqués.*

20. Le WP.1 a pris note du fait que nombre des systèmes embarqués cités dans le document informel n° 2 étaient déjà commercialisés.

21. En outre, plusieurs de ses membres l'ayant demandé, le WP.1 a décidé d'inscrire ces principes dans une proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière qui serait présentée à la prochaine session du WP.1.

22. Le WP.1 a également décidé d'engager un processus en vue de la création d'un instrument non contraignant d'ordre consultatif sur les véhicules hautement automatisés et/ou sans conducteur, qui serait utile aux Parties contractantes aux Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière et servirait de point de départ pour élaborer à moyen terme un instrument juridique secondaire. Le WP.1 a décidé d'étudier dans quel cadre un tel instrument non contraignant pourrait être mis au point. Un projet de cadre de référence serait examiné à la prochaine session. Le secrétariat a été prié d'élaborer un projet qui serait communiqué au WP.1 avant la session de septembre 2017.

23. Le WP.1 a examiné les problèmes posés par la fonction de stationnement à distance, utilisée pendant que le conducteur est à l'extérieur du véhicule. À la suite de l'exposé du secrétariat, qui a émis l'avis que la Convention de 1968 sur la circulation routière ne semble pas appuyer la fonction de stationnement à distance (de nombreuses dispositions font implicitement ou explicitement référence à la localisation du conducteur à l'intérieur du véhicule), le WP.1 a prié le groupe informel d'experts de la conduite automatisée d'élaborer un document de travail sur la fonction de stationnement à distance pour examen à la prochaine session du WP.1.

24. La Présidente du WP.1 a présenté (document informel n° 3) les travaux de l'atelier sur la gestion de la sécurité des véhicules autonomes, organisé conjointement avec la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et le Center for Automotive Research (CARS), qui s'est tenu le 20 octobre 2016, à Stanford (Californie, États-Unis). Des précisions ont également été fournies sur la visite technique des installations de Google X à Mountain View (Californie), faite le 21 octobre 2016.

25. Le WP.1 a pris note du fait qu'un deuxième atelier sur la gestion de la sécurité des véhicules autonomes se tiendrait à Genève en juin 2017.

#### **D. Chargement des véhicules**

26. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le WP.1 qu'elle n'avait pas encore déterminé si une Partie contractante à la Convention de 1968 sur la circulation routière était disposée à s'associer à elle et à Laser Europe pour appuyer les propositions d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2. Le Groupe de travail est convenu de laisser ce point à l'ordre du jour de la session suivante.

## **V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour)**

### **Groupe d'experts de la signalisation routière**

27. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a informé le WP.1 des progrès réalisés par le Groupe. Ce dernier avait achevé son examen des signaux des catégories A à F. Lors de la prochaine session, il comptait examiner les signaux des catégories G et H et, si les délais le permettaient, les signaux non régis par la Convention ajoutés au Système de gestion de la signalisation routière par les Parties contractantes. En outre, le Groupe avait examiné les dispositions de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention et formulé des propositions de modification des dispositions qu'il considérait comme présentant des incohérences internes dans ces deux instruments. En outre, à la demande du CTI, le Groupe examinerait à sa prochaine session le rapport sur la signalisation destinée aux cyclistes et aux piétons élaboré dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE).

28. Le secrétariat a informé le WP.1 des progrès réalisés dans l'élaboration d'une version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS) et des fonctionnalités que devrait avoir cette plateforme, et a donné des précisions sur la coopération avec la Fondation de bienfaisance Easa Alyousifi, qui avait offert une contribution en nature dans le cadre du lancement du projet e-CoRSS. Le secrétariat a également invité certaines Parties contractantes, dont l'Inde, à apporter une contribution au Système de gestion de la signalisation routière.

29. Le WP.1 s'est félicité des progrès accomplis par le Groupe d'experts dans l'examen des signaux et des dispositions de la Convention et de l'Accord européen. Il a également accueilli avec satisfaction le lancement des travaux sur la mise au point de la plateforme e-CoRSS.

## **VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Approche systémique de la sécurité**

30. Le Groupe de travail a continué d'examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2014/6 dans lequel figurent les propositions d'amendement de la Suède visant à prendre en compte l'approche pour un système sûr dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Le WP.1 a passé en revue les propositions d'amendement jusqu'à la fin du chapitre 1. Le texte proposé à la rubrique 2.4.1.3 (rôle de la sanction et autres mesures complémentaires à caractère contraignant) doit être révisé par la Suède, en coopération avec l'Espagne et les États-Unis.

### **B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

31. Le Groupe de travail a achevé son examen du document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3, soumis par la Finlande et la Suède, et l'a adopté. Il a décidé que ce document deviendrait un nouveau chapitre 17 dans la R.E.1. La version finale du document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3 telle qu'adoptée à la session en cours est annexée au présent rapport. Dès l'achèvement des travaux du WP.1 au titre du point 5 a), la Finlande et la Suède, avec l'aide du secrétariat, mettront en forme le texte de cette annexe pour respecter le format utilisé dans la R.E.1.

### **C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant**

32. Le WP.1 a débuté l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/2, soumis par la Fédération de Russie, la France et l'Italie, dans lequel il est proposé de modifier la section 1.5 (Utilisation du téléphone portable) de la R.E.1. Le WP.1 a invité les auteurs, ainsi que la Suède et le Royaume-Uni, à revoir le document et à le soumettre à la prochaine session. D'autres parties intéressées ont aussi été invitées à fournir des contributions.

### **D. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés**

33. Suite aux conclusions de la table ronde qui s'est tenue dans le cadre de la soixante-dixième session (ECE/TRANS/WP.1/149, annexe I) sur le rôle du WP.1 dans la promotion, à l'échelle mondiale, des politiques de sécurité routière et des instruments juridiques internationaux, la Présidente du WP.1 a réaffirmé la validité du partenariat qui s'est noué entre le WP.1, la NHTSA (United States National Highway Traffic Safety Administration) et l'IRTE (Institute of Road Traffic Education) afin de poursuivre la mise à contribution des groupes de recherche et des réseaux universitaires pour examiner et traiter les aspects les plus critiques de la sécurité routière en Asie du Sud-Est. À cet effet, l'IRTE fait office de centre d'excellence.

34. L'IRTE a fourni des informations concernant la Conférence sur les deux-roues motorisés qui a eu lieu du 28 au 30 novembre 2016 à New Delhi. Un représentant de l'Université de Birmingham a présenté le document d'orientation ECE/TRANS/WP.1/2017/3 qui s'applique aux politiques concernant les deux-roues motorisés pour les pays d'Asie du Sud-Est et d'autres pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

35. Le WP.1 a apprécié les deux exposés, félicité l'IRTE et ses parrains d'avoir organisé une conférence fructueuse à New Delhi et a accueilli avec satisfaction les résultats concrets de la Conférence, tels qu'ils ressortent du document d'orientation. Il a ensuite invité l'IRTE et l'Université de Birmingham, en consultation avec le secrétariat, à restructurer le texte de ce document pour l'adapter au style et à la présentation de la R.E.1, et à le soumettre à la prochaine session.

### **E. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables**

36. La Présidente a présenté le document informel n° 4, qui contenait une proposition sur les politiques et directives relatives aux usagers de la route vulnérables, l'accent étant mis en particulier sur les pays à revenu faible et intermédiaire, en particulier en Asie du Sud-Est. Cette proposition a été élaborée et adoptée à la Conférence sur les deux-roues motorisés mentionnée au point 5 d) ci-dessus. Le WP.1 a accueilli favorablement la proposition faite par l'IRTE, avec l'appui de la NHTSA et de la Présidente du WP.1, d'organiser un autre atelier à la fin de 2017 pour achever l'évaluation de la sécurité concernant les usagers de la route vulnérables en Asie du Sud-Est dans le contexte de la mise en œuvre des objectifs de développement durable (ODD) relatifs aux transports et a invité la Présidente du WP.1 et l'IRTE à faire rapport sur les progrès accomplis dans ce domaine.

## **VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)**

37. Le Président et le Vice-Président du Groupe d'Experts ont présenté le rapport final du Groupe (ECE/TRANS/WP.1/2017/4). L'exposé a porté sur les principales conclusions du Groupe concernant notamment la disponibilité des données sur la sécurité aux passages à niveau, l'évaluation des coûts des accidents ainsi que les faits nouveaux dans les domaines clefs de la sécurité aux passages à niveau : les infrastructures, l'éducation et la formation, la législation, la répression, le cadre institutionnel, les facteurs humains et la gestion des risques. Le Groupe a formulé des recommandations dans chacun de ces



domaines afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Il a également préconisé qu'une approche systémique de la sécurité applicable spécifiquement aux passages à niveau soit définie et mise en pratique.

38. Le Président et le Vice-Président du Groupe d'Experts ont également présenté un plan d'action international que le Groupe estime nécessaire pour aider les pays à appliquer les recommandations. À cet égard, ils ont souligné la recommandation du Groupe tendant à créer un groupe de travail international pour appuyer la mise en œuvre de ce plan.

39. Le WP.1 a salué le rapport du Groupe et l'a adopté. Il a pris note de la recommandation tendant à créer un groupe de travail spécial sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau. À cette fin, il a prié le secrétariat d'étudier les possibilités de mise en place d'un tel groupe en coopération avec des partenaires, par exemple l'UIC, et de rendre compte de ses conclusions à la prochaine session.

### **VIII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour)**

40. Le WP.1 a demandé au groupe informel d'experts (Autriche, Italie, Japon) d'établir pour la prochaine session une proposition concernant la manière de réviser le mandat et le Règlement intérieur du Groupe de travail (TRANS/WP.1/100/Add.1) afin de prendre en compte les options relatives à la participation aux travaux du WP.1 (à savoir le statut de membre à part entière et le statut consultatif). La Présidente a demandé au groupe informel d'experts d'examiner le mandat des autres groupes de travail pour rédiger sa proposition.

### **IX. Changement de nom du WP.1 (point 8 de l'ordre du jour)**

41. Le WP.1 s'est félicité de l'approbation par le CTI du changement de son nom, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières s'appelant désormais le Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1).

### **X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

42. La Directrice de la Division des transports durables a décrit les principaux résultats de la dernière session du CTI, en particulier en mettant l'accent sur le « document de stratégie du CTI » (ECE/TRANS/2017/R.1) et le projet de proposition du Secrétaire exécutif de la CEE concernant le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière (document informel CTI n° 9). En ce qui concerne le résumé du rapport de stratégie du CTI, le WP.1 a été invité à faire part de ses observations dans les meilleurs délais, mais avant sa prochaine session, de façon que ces observations puissent être incorporées dans une version révisée du document.

43. En ce qui concerne le projet de proposition du Secrétaire exécutif de la CEE sur le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, la Directrice de la Division des transports durables a invité le WP.1 à formuler des observations de caractère général ainsi que des observations portant plus précisément sur un éventuel rôle du WP.1 et sur les options concrètes ou les modalités suggérées pour aller de l'avant. Les observations doivent être envoyées par courriel au Secrétaire exécutif ([executive.secretary@unece.org](mailto:executive.secretary@unece.org)), avec copie à la Directrice de la Division ([Eva.Molnar@unece.org](mailto:Eva.Molnar@unece.org)) et au Secrétaire ([Robert.Nowak@unece.org](mailto:Robert.Nowak@unece.org)), dès que possible.

44. La Présidente du WP.1 a accueilli avec satisfaction le « document de stratégie du CTI » et indiqué que la « feuille de route pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable » (comme demandée par le CTI au paragraphe 6 de son document informel n° 11) serait établie et présentée à la prochaine session.

45. Le Groupe de travail s'est félicité de la récente adhésion de l'Iraq à la Convention de 1968 sur la circulation routière. Il a décidé d'envisager de modifier les conditions ouvrant droit à l'adhésion aux Accords européens de 1971 complétant les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

46. Le WP.1 a décidé de consacrer une demi-journée à une manifestation spéciale, organisée en septembre 2017, pour célébrer sa soixante-quinzième session.

## **XI. Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour)**

47. La prochaine session du WP.1 se tiendra du 19 au 22 septembre 2017 à Genève. La date limite pour soumettre les documents officiels a été fixée au 23 juin 2017.

## **XII. Adoption du rapport de la soixante-quatorzième session (point 11 de l'ordre du jour)**

48. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-quatorzième session.

## Annexe

### Chapitre 17

#### Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

##### 17.1 Contexte

###### 17.1.1 Enquêtes sur les accidents et mesures consécutives

a) On considère généralement que la sécurité routière repose sur un principe, à savoir que les usagers de la route sont tenus pour seuls responsables en cas d'accident. Ce point de vue découle d'observations selon lesquelles environ 95 % des accidents de la route ont pour origine une erreur humaine, et contribue en retour à conforter ces observations.

b) Ces observations tiennent dans une large mesure au fait que, traditionnellement, les enquêtes sur les accidents suivent un modèle fondé sur l'hypothèse que l'accident a été provoqué par une erreur humaine. Pour trouver la « véritable » cause d'un accident, on a toujours axé les enquêtes sur ses protagonistes directs. Cela a conduit à la conclusion erronée que la stratégie la plus efficace en matière de sécurité routière consistait à améliorer le comportement des usagers de la route. Ainsi, les mesures préconisées ont principalement consisté à inciter les usagers de la route à se comporter de manière à ne pas commettre d'erreurs, en s'appuyant le plus souvent sur la législation, l'information, l'éducation et une surveillance policière.

c) Pour pouvoir prendre des mesures efficaces, il est capital non seulement de disposer de chiffres et d'analyses statistiques, ainsi que de résultats d'enquêtes permettant d'établir les responsabilités, mais aussi d'avoir une meilleure compréhension des facteurs sous-jacents qui contribuent aux problèmes qui se posent en matière de sécurité routière.

d) Par ailleurs, les professionnels de la sécurité routière prennent désormais de plus en plus conscience de la nécessité d'adopter une méthode systémique multidimensionnelle pour trouver des solutions efficaces aux problèmes de sécurité routière. Plutôt que de se concentrer sur un seul élément de la sécurité routière (ingénierie, respect de la réglementation ou éducation), il convient de découvrir les relations entre tous les éléments qui influent sur la sécurité et de comprendre la manière dont ils s'articulent à tout moment.

e) La méthode systémique s'intéresse aux relations et aux interdépendances qui existent entre les différents éléments du système de circulation routière et aux niveaux d'organisation qui ont un effet sur ces relations. C'est pourquoi il est nécessaire de mobiliser diverses compétences pour conduire les enquêtes sur les accidents de la circulation, de façon que ceux-ci soient envisagés sous plusieurs angles.

f) On ne saurait trop souligner que le but des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents est de prévenir les accidents ou d'en atténuer les conséquences, et non d'établir des fautes ou des responsabilités. Aussi est-il nécessaire de bien faire la distinction entre ces enquêtes et les enquêtes visant à établir des responsabilités au sens juridique. À défaut, si les parties impliquées pensent que les renseignements qui leur sont demandés seront utilisés aux fins de l'établissement des responsabilités, les enquêteurs auront probablement beaucoup de mal à obtenir ces renseignements (voir 17.6.1).

g) Il convient également de souligner que les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents ne sont pas un énième outil de collecte de données statistiques visant à cerner l'ampleur d'un problème de sécurité routière et sa prévalence dans le temps et dans l'espace. De telles données sont bien entendu utiles à maints égards, par exemple pour définir et hiérarchiser les problèmes, mais elles ne fournissent que rarement des informations détaillées sur les facteurs sous-jacents indispensables pour comprendre comment se produisent les accidents et les dommages corporels. Il s'agit plutôt d'un outil efficace pour

mieux comprendre les mécanismes sous-jacents ayant entraîné des collisions et des dommages corporels dans une série limitée d'accidents d'un type donné (voir 17.6.1).

### **17.1.2 Méthodes fondées sur l'erreur humaine**

L'erreur humaine est souvent définie comme une suite d'actions involontaires ou inadaptées conduisant à une issue indésirable. De manière générale, les modèles fondés sur l'erreur humaine se répartissent en deux catégories : les modèles axés sur les protagonistes, qui s'attachent aux erreurs commises par les individus (par exemple, le conducteur), et les modèles systémiques, qui s'intéressent essentiellement à l'interaction qui existe entre les défaillances individuelles et les défaillances plus générales à l'échelle du système.

### **17.1.3 Méthode axée sur les protagonistes**

Une méthode axée sur les protagonistes met l'accent sur les erreurs que commettent les acteurs lorsqu'ils interviennent dans la circulation. Ces erreurs sont considérées comme découlant de facteurs psychologiques individuels, notamment les processus mentaux aberrants tels que l'oubli, l'inattention, l'indifférence, l'étourderie, la négligence et l'imprudence. Selon la méthode axée sur les protagonistes, la gestion des erreurs a essentiellement pour objectif d'établir des mesures visant à réduire la variabilité du comportement humain en recourant à la réglementation, à la formation, à l'éducation et à des campagnes d'information.

### **17.1.4 Méthode systémique**

Dans les modèles systémiques, l'erreur humaine est considérée comme une défaillance du système plutôt que comme une faute commise par un acteur individuel. Ces modèles tiennent compte de l'existence de conditions sous-jacentes à l'échelle du système et de leur rôle dans la formation du contexte dans lequel les intervenants commettent des erreurs. Contrairement à la méthode axée sur les protagonistes, l'erreur humaine n'y est pas considérée comme la principale cause des accidents. Au contraire, elle est considérée comme une conséquence de dysfonctionnements structurels découlant de décisions et de mesures prises à tous les niveaux d'un système (par exemple, au niveau du gouvernement, des autorités locales, des organisations et entreprises et de leurs différents niveaux hiérarchiques).

Dans son principe tout au moins, la méthode systémique est désormais celle qui prévaut dans la plupart des domaines où la sécurité joue un rôle clef. On parle alors souvent de facteurs humains ou de méthode MTO (Man, Technology and Organisation (« Humain, technologie et organisation »)). Aujourd'hui, nombreux sont les lieux à la surface du globe où la sécurité routière repose sur des stratégies telles que Vision zéro ou Méthode pour une sécurité systémique, qui sont deux expressions d'une seule et même orientation fondée sur la méthode systémique.

### **17.1.5 Relation entre les enquêtes sur les accidents et les méthodes fondées sur l'erreur humaine**

Il faut bien comprendre que le résultat des enquêtes sur les accidents (et, partant, la condition *sine qua non* pour que les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents deviennent un outil efficace de gestion de la sécurité routière) dépend très largement de la façon dont on envisage l'erreur humaine. La conception retenue étant à la base même des travaux d'enquête et d'analyse, elle détermine les données à collecter. Autre condition préalable importante : les personnes chargées de la collecte et de l'analyse des données et renseignements relatifs aux accidents doivent être compétentes et bien comprendre la perspective dans laquelle s'inscrivent ces travaux.

## **17.2 Cadre des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

### **17.2.1 Généralités**

a) Il est important de préciser que les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents ne sont pas une méthode détaillée d'enquête sur les accidents. Il s'agit plutôt

d'une méthode générale d'enquête sur les accidents fondée sur les aspects systémiques des accidents et de l'erreur humaine (voir ci-dessus). Par conséquent, il n'existe pas de guide pratique détaillé pour procéder à ce type d'enquête. Le but visé ici est de donner quelques grandes orientations et exemples des éléments à prendre en compte lors de la conception et de la réalisation d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.

b) La question la plus importante à laquelle une enquête pluridisciplinaire sur les accidents doit permettre de répondre est de savoir pourquoi un accident s'est produit, mais aussi – ce qu'il est très important de souligner – pourquoi ses conséquences ont été graves. Il convient de s'interroger à plusieurs niveaux, non seulement sur le plan humain, mais aussi sur les plans technique (par exemple les véhicules et infrastructures) et organisationnel (par exemple les organisations responsables de la construction et de l'entretien des infrastructures, les entreprises de transport et les autorités), afin de déterminer les conditions sous-jacentes de l'accident ainsi que les facteurs qui ont contribué à provoquer celui-ci et ses conséquences. Dans le cadre d'une méthode systémique, il est de la plus haute importance de cerner en détail ces conditions et facteurs afin de pouvoir en tirer des enseignements et prendre en conséquence des mesures efficaces. Il ne suffit pas d'aboutir à la conclusion que l'accident s'est produit parce que tel ou tel usager de la route a enfreint la réglementation. L'enquête doit plutôt permettre de comprendre pourquoi cet usager n'a pas suivi les règles et pourquoi les conséquences ont été graves. Ce n'est que sur cette base que des mesures efficaces peuvent être prises. Un bref exemple :

c) Un conducteur professionnel roule au volant de son camion à une vitesse de 70 km/h. Il s'endort. Le véhicule quitte la chaussée. Le camion percute un lampadaire rigide. Le conducteur est tué. Les questions suivantes peuvent être posées :

i) Pourquoi le camion a-t-il quitté la chaussée ? Parce que le conducteur s'est endormi (de nombreuses enquêtes sur les accidents s'arrêtent là) ;

ii) Pourquoi le conducteur s'est-il endormi ? Parce qu'il s'était porté volontaire pour effectuer un trajet supplémentaire au-delà des heures de conduite autorisées, alors même qu'il était très fatigué (il avait besoin d'argent). Une autre réponse à la question pourrait être que le camion n'était pas équipé d'un dispositif antisomnolence. Cette réponse pourrait entraîner d'autres questions donnant lieu à leur tour à des réponses indiquant que les constructeurs automobiles ne trouvent pas de raisons économiques ou autres à la commercialisation de ces dispositifs et que les hommes politiques ou les autorités ne sont pas prêts à faire adopter des lois ou des règlements imposant aux constructeurs d'installer des systèmes de ce type dans leurs véhicules ;

iii) Pourquoi le conducteur a-t-il pu effectuer ces heures supplémentaires ? Parce que l'employeur ne disposait pas d'un système de gestion (ou équivalent) permettant d'empêcher le conducteur de conduire au-delà des heures de conduite autorisées ;

iv) Pourquoi l'employeur ne disposait-il pas d'un système de gestion de la sécurité ? Parce que cela n'est pas prévu par la législation et que, par conséquent, aucune autorité n'exerce de supervision ;

v) Pourquoi un lampadaire rigide était-il placé à proximité de la route ? Parce que les règlements régissant la conception de la route y autorisaient ;

vi) Pourquoi une telle installation est-elle autorisée par la réglementation ? Parce que les autorités routières ne procèdent pas à des enquêtes systématiques sur les accidents, par exemple dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité ;

vii) Pourquoi les autorités routières ne disposent-elles pas d'un système de gestion de la sécurité ? Parce que les hommes politiques rechignent à faire adopter une loi susceptible de faire augmenter les dépenses sociales.

d) Les enseignements à tirer de cet exemple sont les suivants : il est possible de trouver à un accident des causes importantes, indirectes ou sous-jacentes, à d'autres niveaux du système et celles-ci impliquent des mesures autres que celles visant les causes directes liées à la situation immédiate et à l'usager de la route. Informer, éduquer ou punir les conducteurs ne résoudra pas des problèmes systémiques sous-jacents tels que

l'installation de lampadaires rigides au bord des routes, la négligence des employeurs à l'égard de la sécurité de leurs conducteurs et la réticence des hommes politiques à faire adopter certaines lois.

### **17.2.2 Principales conditions préalables des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

Il est de la plus haute importance d'obtenir les renseignements sur les accidents. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les informations et données recueillies sur les lieux de l'accident. La communication de ces renseignements, qu'ils soient collectés par la police, les services de secours d'urgence, les centres d'alerte, etc., doit faire l'objet de textes réglementaires, d'accords officiels, etc.

### **17.2.3 Accès aux sources de données**

Il convient de garantir l'accès aux différentes sources d'information et de données relatives à l'accident qui sont importantes pour l'analyse, notamment les données relatives au permis de conduire du conducteur, au véhicule, aux infrastructures (données techniques sur la route et ses abords), aux dommages corporels (comptes rendus d'hospitalisation, rapports d'autopsie, etc.), les données des services de secours et les données d'ordre administratif, notamment les données relatives aux activités en matière de sécurité routière des autorités et des acheteurs et vendeurs de services de transport, et aux systèmes de gestion de la sécurité. Il est important de pérenniser cet accès par des moyens législatifs, des accords officiels, etc., plutôt que de ne compter que sur des contacts personnels. S'agissant des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents, il peut aussi être nécessaire d'établir de nouvelles sources, en fonction du type d'informations ou de données requis.

### **17.2.4 Aspects juridiques**

Le cadre juridique de certains pays peut entraver l'accès à des informations importantes pour la réalisation d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. La législation peut s'avérer très complexe et très différente d'un pays à l'autre. Aussi est-il impossible de fixer des critères ou de donner des conseils détaillés sur la manière de procéder. Toutefois, de manière très générale, il est conseillé d'accorder de l'importance à la question de la confidentialité des données et du traitement des renseignements relatifs à la vie privée.

## **17.3 Conduite des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

### **17.3.1 Méthodologie**

a) Le résultat des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (et, partant, la condition *sine qua non* pour que ces enquêtes deviennent un outil efficace de gestion de la sécurité routière) dépend très largement de la façon dont on envisage l'erreur humaine. Pour cette raison, la méthode utilisée pour conduire ce type d'enquête doit reposer sur une conception systémique de l'erreur humaine.

b) Plusieurs méthodes fondées sur cette conception sont décrites dans les ouvrages spécialisés, notamment les suivantes :

- Analyse MTO (Man, Technology and Organisation) ;
- AcciMap ;
- STAMP ;
- FRAM (Functional Resonance Accident Method) ;
- AEB (Accident Analysis and Barrier Function Method) ;
- TRIPOD-BETA.

c) Aucune de ces méthodes n'a été mise au point exclusivement pour les enquêtes sur les accidents de la circulation routière. Toutefois, certaines d'entre elles, par exemple la méthode MTO, pourraient très facilement être adaptées et utilisées aux fins des

enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. Les caractéristiques de chaque méthode et leur utilité pour ces enquêtes ne seront pas examinées ici plus en détail.

d) L'emploi de telle ou telle méthode n'est pas une question primordiale dans les enquêtes sur les accidents, pour autant qu'il s'agisse d'une méthode systémique.

### **17.3.2 Collecte de données et d'informations**

a) Les tâches à effectuer pour collecter les données et les informations et les outils pratiques à utiliser pour ce faire sont assez simples et ne sont pas particuliers aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. Le choix des informations et données à recueillir dépend largement de conditions préalables, notamment de la conception systémique retenue, de la méthode d'enquête particulière choisie et de l'accident ou du type d'accident à étudier. Toutefois, comme il a été dit plus haut, il est dans tous les cas important que soit assuré l'accès aux données et aux sources d'information.

b) En règle générale, pour avoir une image représentative des différents niveaux composant le système de transport routier dans lequel les accidents surviennent, il convient de rassembler de nombreuses informations et données. Par conséquent, il est impossible, dans le cadre de la mise en œuvre d'une méthode systémique, de dresser une liste détaillée des informations et données à recueillir qui permettraient de répondre à toutes les questions relatives à tous les types d'accidents. C'est pourquoi les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents ne sont pas un outil efficace pour analyser l'ensemble des accidents survenus dans un pays, par exemple. L'usage le plus efficace de ce type d'enquête est probablement l'analyse thématique de certains types d'accidents assortie d'analyses statistiques ou quantitatives.

c) Une source d'information à ne pas oublier est celle des témoignages individuels recueillis dans le cadre d'entretiens ou d'auditions, notamment ceux des protagonistes de l'accident, des témoins et des experts. Ces renseignements sont souvent précieux ; ils aident à répondre à la question : « Pourquoi l'accident est-il survenu ? » à différents niveaux du système.

d) Le choix et la collecte des données et des informations doivent être aussi impartiaux et objectifs que possible. Sinon, les hypothèses formulées au départ quant à la nature de l'accident risquent d'orienter l'enquête de manière à confirmer lesdites hypothèses.

## **17.4 Analyse des accidents de la circulation**

### **17.4.1 Composition d'une équipe d'analyse**

a) Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents se fondent sur une conception systémique de l'erreur humaine. Il est donc nécessaire, pour comprendre les interactions complexes entre les éléments constitutifs du système de transport ayant conduit à des accidents et des dommages corporels, que l'analyse de l'accident soit effectuée par une équipe pluridisciplinaire. De manière générale, l'équipe doit être composée d'experts ayant des compétences au moins dans les domaines suivants :

- Mécanique des véhicules (propriétés dynamiques et comportement au choc) ;
- Conception routière et ingénierie de la circulation ;
- Science des facteurs et du comportement humains ;
- Médecine (traumatologie) ;
- Méthode d'enquête sur les accidents.

b) Les membres de l'équipe d'analyse doivent aussi bien connaître et comprendre la conception systémique de l'erreur humaine. Bien entendu, ils doivent également être aussi indépendants et objectifs que possible. L'équipe peut aussi faire appel à d'autres experts, en fonction des besoins de l'analyse.

### 17.4.2 Reconstitution et analyse de l'accident et de ses conséquences

Pour pouvoir analyser les raisons pour lesquelles un accident s'est produit et a occasionné des dommages corporels, il est important de comprendre ce qui s'est passé. Cette reconstitution d'un accident doit être fondée sur des éléments d'observation factuels. Sur le plan pratique, il existe divers outils permettant par exemple de reconstituer la trajectoire des véhicules, mais il est presque encore plus important de procéder à la reconstitution des événements ou plutôt de ce qui n'a pas eu lieu au plan des organisations (par exemple les administrations routières, les constructeurs automobiles et les vendeurs et acheteurs de services commerciaux de transport). Ces circonstances doivent également être reconstituées. En outre, pour comprendre les raisons du comportement des usagers de la route, il est important de reconstituer autant que possible les circonstances qui ont entouré ou déterminé la manière dont ces usagers ont évalué la situation et les mesures qu'ils ont prises.

### 17.4.3 Formulation des conclusions et des recommandations

a) L'équipe d'analyse doit asseoir logiquement ses conclusions et recommandations sur des données et des informations factuelles. Les conclusions et recommandations formulées ne doivent jamais être fondées sur des spéculations. Si l'équipe formule des hypothèses qui ne sont pas confortées par des données, elle doit envisager de recueillir des données et informations complémentaires.

b) Les conclusions et recommandations doivent en outre être fondées sur une conception systémique de l'erreur humaine. Elles doivent donc reposer sur l'analyse des faits et notamment de leurs causes, tant du point de vue de l'accident que de celui des dommages corporels occasionnés, à différents niveaux du système. Autrement dit, elles doivent essentiellement viser à proposer des mesures correctives systémiques confirmées qui renforcent la sécurité en réduisant le nombre d'accidents ou en atténuant les dommages corporels.

c) Il ne doit être proposé de mesures visant directement à corriger le comportement des usagers que si leur effet sur la sécurité à long terme est indubitable. Dans la plupart des cas, une erreur ou un comportement inadapté est le symptôme d'un problème systémique qui peut également affecter d'autres usagers. Les facteurs systémiques sous-jacents qui déterminent un comportement ou contribuent à occasionner des dommages corporels feront toujours partie du système. Il convient aussi de noter que les mesures prises à un niveau supérieur dans le cadre d'un système complexe et dynamique sont souvent plus pérennes et plus durables pour lutter contre diverses sources d'accidents.

### 17.5 Leçons à tirer des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

a) L'objectif des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents est de tirer les leçons de situations d'échec. Mais une des plus grandes difficultés est de diffuser ces enseignements et d'obtenir que les recommandations soient réellement mises en œuvre et appliquées par les divers acteurs et organisations du système de transport routier. Il ne suffit pas de rédiger des rapports et de les diffuser le plus largement possible auprès de ces acteurs en espérant que ceux-ci comprendront le message et agiront ensuite conformément aux recommandations.

b) L'apprentissage doit, d'une manière ou d'une autre, être intégré de façon systématique dans les organisations. Cela implique que les organisations entretiennent une culture de l'apprentissage et, si possible, que celui-ci fasse partie intégrante de leur système d'assurance de la qualité ou de leur système de gestion de la sécurité (par exemple, la norme ISO 39001 – Systèmes de management de la sécurité routière). La manière sans doute la plus efficace de tirer parti des enseignements issus d'une enquête pluridisciplinaire sur un accident serait sans doute que des organisations (par exemple l'autorité administrative chargée de concevoir, construire et entretenir l'infrastructure routière) effectuent leurs propres enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité.

c) Dans le domaine des chemins de fer européens, la législation prévoit que les fournisseurs d'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent disposer d'un système de gestion de la sécurité, dont les enquêtes sur les accidents et incidents font partie intégrante.



Il serait possible d'envisager d'imposer également ce type de législation aux principaux acteurs du système de transport routier.

d) Il existe dans plusieurs pays des autorités spécialement chargées d'enquêter sur les accidents, qui étudient de manière objective les accidents qui se produisent dans divers domaines. Ces autorités publient souvent des recommandations, qui doivent être mises en œuvre et suivies au moins par les autres pouvoirs publics.

e) Une autre façon, moins juridique, de tirer parti des enseignements issus des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents consiste à réunir différents acteurs, tant publics que privés, pour débattre de l'analyse et des conclusions formulées à la suite d'une enquête sur un accident ou sur un type d'accidents, et de la manière dont ils peuvent contribuer à l'élaboration de mesures dans leur domaine de responsabilité à titre officiel ou officieux.

## 17.6 Recommandations

### 17.6.1 Objet des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

a) Du strict point de vue de la sécurité, une enquête sur un accident doit consister à établir des faits afin de pouvoir tirer des enseignements des données d'expérience relatives à l'accident, et non viser à établir des fautes ou des responsabilités.

b) Dans la conduite des enquêtes, il convient de s'attacher à déterminer les causes profondes d'une série d'événements ayant conduit à un accident, les enseignements à en tirer et les moyens de prévenir, à l'avenir, la survenue d'accidents analogues ou d'atténuer les dommages corporels qui en découlent. Ainsi, les enquêtes sur les accidents doivent permettre de recueillir les informations et données nécessaires à l'analyse des accidents de manière à définir la part de responsabilité des individus et du système. Les conclusions de l'enquête doivent ensuite permettre d'élaborer des mesures permettant d'empêcher que se reproduisent des accidents similaires ou d'en atténuer ou d'en limiter les effets.

c) Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents doivent permettre d'établir les causes directes d'un accident, et en particulier les facteurs déterminants ou ayant contribué à la survenue de l'accident et des conséquences selon une conception systémique, en vue d'obtenir des connaissances suffisantes pour mettre en œuvre des mesures de réduction des risques efficaces et prévenir de futurs accidents ou leurs conséquences. Les annexes VIII et VIII *bis* contiennent des expériences pratiques d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents en Finlande et en Suède.

d) Pour que ces enquêtes deviennent un outil efficace de gestion de la sécurité routière, elles doivent reposer sur une conception de l'erreur humaine basée sur la Méthode pour une sécurité systémique ou d'autres modèles actuels relatifs aux facteurs humains.

e) Les travaux d'enquête sur les accidents de la circulation doivent reposer sur des compétences diverses, de façon que les accidents puissent être envisagés sous différents angles.

f) Des textes de loi spécifiques ou des accords officiels pourraient contribuer à faciliter l'accès aux renseignements relatifs aux accidents recueillis par la police, les services de secours d'urgence, les centres d'alerte, etc.

g) Il est nécessaire de garantir l'accès aux différentes sources d'information et de données relatives à l'accident qui sont importantes pour l'analyse, notamment les données relatives au permis de conduire du conducteur, au véhicule, à l'infrastructure (données techniques sur la route et ses abords), aux dommages corporels (comptes rendus d'hospitalisation, rapports d'autopsie, etc.) et aux secours, ainsi que les données administratives, notamment les données relatives aux activités en matière de sécurité routière des autorités et des acheteurs et vendeurs de services de transport, et aux systèmes de gestion de la sécurité, etc.

h) La question de la confidentialité des données et du traitement des renseignements touchant à la vie privée doit faire l'objet d'une attention particulière.

i) L'analyse thématique de types particuliers d'accidents assortis d'analyses statistiques ou quantitatives peut être préférable à une analyse globale de l'ensemble des accidents.

j) Le choix et la collecte des données et informations doivent être aussi impartiaux et objectifs que possible.

#### **17.6.2 Analyse des accidents**

a) L'équipe chargée d'analyser les accidents doit être composée d'experts possédant des compétences dans divers domaines : mécanique des véhicules, conception routière et ingénierie de la circulation, science des facteurs et du comportement humains, médecine et méthode d'enquête sur les accidents.

b) Les membres de l'équipe d'analyse doivent aussi très bien connaître et comprendre la conception systémique de l'erreur humaine.

c) L'équipe d'analyse doit asseoir ses conclusions et recommandations exclusivement sur des données et des informations factuelles.

d) Les conclusions et recommandations doivent en outre être fondées sur une conception systémique de l'erreur humaine et rechercher principalement des mesures systémiques confirmées qui renforcent la sécurité en réduisant le nombre d'accidents ou en atténuant les dommages corporels.

e) Il ne doit être proposé de mesure visant directement à corriger le comportement des usagers que s'il est indubitable qu'elle aura un effet sur la sécurité à long terme.

#### **17.6.3 Suivi des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

a) Les suites à donner aux enquêtes pluridisciplinaires doivent être de faire connaître les enseignements qui en ont été tirés et d'œuvrer à l'application réelle des recommandations et à leur mise en œuvre par les acteurs et organisations du système de transport routier.

b) L'apprentissage doit être intégré de façon systématique au sein des organisations et doit aussi faire partie intégrante de leur système d'assurance de la qualité ou de leur système de gestion de la sécurité (par exemple, la norme ISO 39001 – Systèmes de management de la sécurité routière).

c) Il pourrait être envisagé d'imposer, dans le domaine du transport routier, un système de gestion de la sécurité analogue à celui qui existe dans le domaine des chemins de fer européens.

---