



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2002/2
20 décembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-huitième session, 19-22 mars 2002,
point 7 de l'ordre du jour)

COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

**RÉSOLUTION DU GOUVERNEMENT SUR L'AMÉLIORATION
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, 18 JANVIER 2001**

Transmis par la Finlande

En 1993 et 1997, le Gouvernement a adopté des résolutions sur l'amélioration de la sécurité routière. Dans la résolution de 1997, il s'est fixé pour objectif d'améliorer constamment la sécurité afin que le nombre de morts et de blessés graves diminue aussi rapidement que dans les années 90 et que le niveau de sécurité en Finlande se rapproche de celui observé en Suède et en Norvège. En 2005, le nombre de personnes tuées chaque année dans les accidents de la route serait alors inférieur à 250.

De 1990 à 1996, la situation s'est améliorée plus rapidement que prévu, en raison du travail méthodique accompli afin de renforcer la sécurité et de la récession économique qui avait paralysé la croissance du trafic, laquelle n'a pas repris aussi rapidement que prévu. Le nombre de personnes tuées sur les routes a été de 438 en 1997, 400 en 1998 et 431 en 1999. Les premières estimations semblent indiquer que les résultats obtenus en 2000 seront meilleurs que ceux de l'année précédente. On constate toutefois que la situation a cessé de s'améliorer et l'objectif qui avait été fixé, à savoir la réduction de moitié des pertes en vies humaines au cours de la dernière décennie, n'aura pas été atteint.

Comparés aux autres pays, les pays nordiques bénéficient d'un bon niveau de sécurité routière. La Finlande est moins bien placée que la Suède et la Norvège mais devance le Danemark. Si d'ici à 2005, le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes passait au-dessous de la barre des 250, conformément à l'objectif fixé, la Finlande parviendrait à un niveau de sécurité routière supérieur à celui que connaissent la Suède et la Norvège aujourd'hui.

Étant donné que la situation a cessé de s'améliorer ces dernières années, il faudrait que le Programme de sécurité routière pour 2001-2005 permette de réduire de 150 le nombre de décès provoqués par les accidents de la route pour que l'objectif qui avait été fixé pour 2005 puisse être atteint. Même les résultats visés dans le plan final, à savoir 120 morts de moins par an, nécessiteront un renforcement considérable des travaux touchant la sécurité routière.

Le Gouvernement compte réévaluer l'objectif qu'il avait fixé en 1997 de manière qu'en 2010 le nombre de tués soit inférieur à 250. En 2005, la Finlande se trouverait alors au même niveau que la Suède et la Norvège à la fin des années 90.

À long terme, le Gouvernement finlandais souhaite que le système de transport routier soit conçu de manière qu'il n'y ait plus ni mort ni blessé grave sur les routes. Le Programme de sécurité routière vise à en favoriser l'amélioration constante afin qu'aux alentours de 2025, il n'y ait pas plus de 100 personnes tuées chaque année.

Après un examen en première lecture du texte au Comité des finances, le Gouvernement a adopté une résolution dans laquelle il indique que les mesures ci-après devront être élaborées et appliquées durant la période 2001-2005 afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité routière:

Limitation de la croissance du trafic

1. En vue de freiner la croissance du trafic, les politiques d'aménagement du territoire et d'utilisation des terrains vacants privilégieront les constructions intégrées et les structures urbaines adaptées aux transports en commun ainsi qu'aux piétons et aux cyclistes. La compétitivité des transports publics sera améliorée, en particulier dans les secteurs où ils constituent une véritable solution de rechange par rapport aux voitures particulières. Les piétons et les cyclistes seront favorisés et l'accent sera mis sur leur sécurité. Les questions liées à la sécurité routière seront prises en compte dans les plans d'urbanisme élaborés aux niveaux provincial, municipal et local. De nouvelles directives seront fournies à ce sujet.

2. En matière d'investissement, la préférence sera davantage accordée aux projets favorisant les transports en commun et les piétons et cyclistes, car lesdits projets sont généralement tributaires de fonds publics. Dans l'évaluation de l'impact des projets, il sera davantage tenu compte des objectifs inscrits dans la politique de transport.

Utilisation efficace des progrès techniques

3. Les nouveaux dispositifs et équipements techniques ne seront utilisés à grande échelle que s'il est certain qu'ils n'aggravent pas les risques d'accident de la circulation et que les règles de sécurité sont respectées à tous égards. Il faudra pour cela développer les recherches, adopter de nouvelles lois et réglementations et élaborer de nouvelles normes.

Prise en considération des questions liées à la sécurité routière

4. Afin d'obtenir des résultats à long terme, la sécurité routière sera l'objectif prioritaire de la politique adoptée en matière de transport routier. Les autorités se fixeront des objectifs communs et établiront leurs plans d'action en conséquence. Les décideurs, les concepteurs et les personnes qui participent d'une manière ou d'une autre à l'effort de prévention des accidents recevront systématiquement une formation afin que les principes de sécurité soient traduits dans les faits. Les autorités nationales et municipales alloueront davantage de ressources aux programmes visant à améliorer la sécurité de la circulation.

5. Les sociétés de transport et d'autres intervenants de la vie des affaires disposeront des moyens nécessaires pour intégrer la sécurité dans les critères de contrôle de la qualité. L'administration donnera l'exemple en exigeant les meilleures conditions de sécurité dans le transport de voyageurs et de marchandises.

6. Pour être plus efficaces, les efforts accomplis en vue d'améliorer la sécurité de la circulation débiteront dès le niveau de la conception et du contrôle de la qualité dans les secteurs de l'aménagement du territoire et des transports, et les concepteurs recevront une formation plus spécialisée. Des mécanismes de contrôle de la sécurité routière seront introduits à différents niveaux de la planification et de la conception des projets.

7. Les statistiques concernant les accidents de la route seront collectées de manière à améliorer la couverture et la représentativité et à les rendre plus facilement exploitables aux fins du renforcement de la sécurité.

8. Tout au long de leur vie, les citoyens seront sensibilisés aux questions liées à la sécurité de la circulation de manière que tous les usagers de la route disposent des connaissances nécessaires pour se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité. Ces questions figureront dans les programmes scolaires.

9. Le rôle des agents de police dans le contrôle de la circulation sera progressivement renforcé afin d'être ramené au même niveau qu'au début des années 90. Les contrôles de vitesse seront plus stricts et même les dépassements mineurs des vitesses limites seront sanctionnés.

Amélioration de la sécurité routière dans les agglomérations

10. Les enfants et surtout les personnes âgées, qui se déplacent autant à pied, à bicyclette ou à cyclomoteur qu'en voiture, recevront une attention prioritaire dans le cadre de l'aménagement de la circulation routière. L'environnement sera adapté aux connaissances et aux aptitudes des usagers de la route les plus vulnérables afin que tous puissent se déplacer en toute sécurité.

11. Pour accroître la sécurité des transports non motorisés dans les agglomérations, le système des limitations de vitesse sera rendu plus progressif et le tracé des routes sera réaménagé, en premier lieu aux endroits où celles-ci sont traversées par de nombreux enfants et personnes âgées. Sur les routes existantes ou en construction où la vitesse est limitée à 50 ou 60 km/h, les intersections entre voies réservées aux transports motorisés et voies réservées aux transports non motorisés seront conçues dans un souci de sécurité. Davantage de voies réservées aux transports non motorisés seront construites. Par ailleurs, le nombre d'intersections avec les voies réservées

aux transports motorisés et le nombre des passages dangereux pour les usagers non motorisés seront réduits au minimum. Les limitations de vitesse sur la voie publique seront renforcées aux alentours des villages et des habitations pour mieux protéger les usagers non motorisés.

12. L'application des règles sur l'emploi des catadioptres sera étendue aux agglomérations et aux rues éclairées.

13. Différents moyens de surveillance permettant aux autorités municipales de compléter les contrôles de vitesse effectués par la police seront étudiés.

Sensibilisation des conducteurs

14. Afin de réduire massivement la conduite sous l'effet de substances toxiques, la possibilité de réduire le taux d'alcoolémie admissible de 0,5 à 0,2 sera étudiée. Il sera également envisagé d'introduire la notion de «tolérance zéro» pour les drogues.

15. Des moyens éducatifs et des méthodes de surveillance seront mis en œuvre en vue d'accroître l'utilisation des dispositifs de sécurité. Ces dispositifs deviendront obligatoires dans tous les véhicules, y compris les taxis. Le port du casque par les cyclistes fera l'objet d'une réglementation qui aura valeur de recommandation.

16. Les conducteurs qui représentent un danger pour eux-mêmes ou pour autrui seront mieux surveillés. Le suivi de l'état général et de l'aptitude à conduire un véhicule sera intégré aux bilans de santé. Des recherches seront effectuées en vue de permettre aux médecins généralistes de mieux informer les autorités qui délivrent les permis de conduire au sujet des affections susceptibles d'amoinrir les performances des conducteurs. Une formation médicale spécialisée sur la conduite des véhicules sera mise en place afin de mieux évaluer les cas qui posent problème.

17. L'installation et l'utilisation à bord des véhicules de systèmes, équipements et services de télécommunications seront soumises à une procédure d'agrément. Une loi interdisant aux conducteurs d'utiliser des téléphones mobiles non équipés d'un dispositif «mains libres» sera élaborée et l'utilisation d'autres instruments de télécommunication au volant sera également réglementée.

18. La conduite dangereuse sera plus sévèrement sanctionnée. La législation concernant la suspension des permis de conduire sera modifiée: les seuils à partir desquels une suspension peut être envisagée seront réexaminés, les suspensions seront suffisamment prolongées et les conducteurs professionnels se verront infliger les mêmes sanctions que les autres conducteurs.

19. Les personnes âgées auront accès à des activités d'information et de formation adaptées à leurs besoins. Celles qui ne seront plus en mesure de conduire ou qui ne souhaiteront plus le faire auront à leur disposition d'autres moyens de déplacement.

20. Un programme complet et axé sur des objectifs précis sera élaboré en vue de réduire les risques d'accidents auxquels les jeunes conducteurs sont exposés. Il portera sur la préparation aux examens à passer pour obtenir le permis de conduire, l'examen proprement dit, le suivi de la formation des conducteurs et l'application de directives ou mesures restrictives relatives à l'octroi d'un nouveau permis.

21. Des infrastructures médicales seront créées afin de contrôler l'état de santé et les facultés des conducteurs professionnels. Il sera envisagé d'élaborer une législation en vertu de laquelle le débranchement répété des tachygraphes ou des dispositifs limiteurs de vitesse pourrait entraîner une sanction à la fois pour le conducteur et pour l'utilisateur agréé du véhicule et aboutir au retrait de l'autorisation de transport.

Réduction du nombre de collisions frontales et de sorties de routes et atténuation de leurs conséquences

22. Le système de limitation de la vitesse sera réexaminé pour mieux tenir compte des principes de sécurité routière. La nécessité d'étendre les limitations en vigueur sur les grands axes routiers à l'ensemble du réseau sera étudiée. Une décision sera alors prise sur les limitations de vitesse en général. Dans le même temps, le cadre réglementaire applicable aux limitations de vitesse sur la voie publique sera révisé. Étant donné que les conditions de sécurité en hiver demeurent insatisfaisantes, il sera envisagé d'allonger la période durant laquelle les limites de vitesse hivernales s'appliquent. Les possibilités de moduler, en fonction de la situation, la vitesse maximale autorisée sur les principaux axes routiers à forte densité de circulation seront étudiées.

23. La sécurité sur les principaux axes routiers sera considérablement renforcée. Les autorités municipales et provinciales collaboreront pour réglementer l'aménagement du territoire afin de réduire les risques. Pour les routes à chaussée unique, l'accent sera mis sur les modifications structurelles. De nouvelles solutions telles que l'installation à glissières centrales de sécurité seront mises à l'essai.

24. Le nombre de dispositifs automatiques de contrôle de la vitesse sera augmenté de manière à couvrir au moins 800 km de routes principales. Pour que cette surveillance soit plus efficace et plus complète, il sera envisagé de modifier la législation en vigueur et de sanctionner même les dépassements de vitesse mineurs.

Efforts régionaux et locaux en vue d'améliorer la sécurité routière

25. Des ressources suffisantes seront allouées aux niveaux régional et local en vue d'appuyer les efforts accomplis par les autorités municipales pour accroître la sécurité routière et de répondre aux besoins en matière de coopération. Il sera envisagé d'intégrer les questions liées à la prévention routière dans les mandats des institutions provinciales.

26. Les autorités provinciales réexamineront leurs programmes de prévention routière et intensifieront leur exécution sur la base de la présente résolution, notamment en ce qui concerne les mesures qui peuvent être appliquées aux niveaux régional et local. Il leur incombera tout particulièrement d'appuyer les municipalités et de renforcer leur motivation. Elles surveilleront l'application de la présente résolution et feront rapport au Ministère des transports et des communications.

27. Les mesures proposées aux niveaux régional et local devront être évaluées au niveau des municipalités par les décideurs et les responsables de la planification afin de vérifier qu'elles prennent en compte les impératifs de la sécurité routière. La sécurité routière doit être l'objectif premier en matière de planification des transports et devrait être intégrée au niveau municipal dans les systèmes de planification et de contrôle de la qualité. Les municipalités se fixeront une

échéance pour élaborer un programme de prévention routière réactualisé et l'appliquer en collaboration avec divers segments de la société. Les citoyens seront encouragés à participer à l'effort de prévention et les municipalités renforceront leur coopération avec les organisations civiques et les habitants.

Application des mesures de sécurité et suivi

28. Le Programme de sécurité routière pour 2001-2005 expose les mesures recommandées par le Comité consultatif sur la sécurité routière et en explique le coût et l'impact. Le Gouvernement juge essentiel que les autorités, les organisations et les municipalités appliquent le programme de la manière la plus minutieuse possible en tenant compte des principes énoncés dans la présente résolution et qu'elles organisent elles-mêmes le suivi de l'application des mesures de sécurité.

29. Le Gouvernement estime qu'il importe d'allouer aux administrations compétentes les ressources nécessaires pour mettre en œuvre la présente résolution. En outre, tous ceux qui participent aux programmes de sécurité routière devraient apprécier ces efforts à leur juste valeur.

30. Le Comité consultatif sur la sécurité routière, relevant du Ministère des transports et de la communication, coordonnera l'exécution du Programme de sécurité routière. Le Ministère fera connaître au Gouvernement, le cas échéant, les progrès qui auront été accomplis et les objectifs qui auront été atteints.

Pour plus de précisions, voir: www.mintc.fi (*Trafic Safety/Road Safety Programme 2001-2005*).
