



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2009/3

6 juillet 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-huitième session
Genève, 22-25 septembre 2009
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**RÔLE FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES**

Communication de la Belgique

À sa cinquante-quatrième session (26-28 mars 2008), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a entamé des débats sur son rôle futur, notamment sur la meilleure façon d'aider à améliorer, à l'échelle mondiale, la sécurité routière et le partage des connaissances en matière de sécurité routière.

Suite à ce premier échange de vues, le secrétariat a établi un document contenant une analyse de la situation ainsi qu'une liste des mesures à prendre pour que le WP.1 aille de l'avant et contribue à l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial. Ce document a été successivement amendé pour prendre en compte les orientations stratégiques et les recommandations indiquées par le WP.1.

Le présent document contient, avec un minimum d'édition de la part du secrétariat, le point de vue de la Belgique au sujet du rôle futur du WP.1 tel que proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1 examiné par la cinquante-septième session du Groupe de travail.

1. Il est tout à fait correct que les réalisations du WP1, les Conventions, les Accords, les Protocoles et les Recommandations doivent être mieux mis en valeur. Les traductions et une meilleure présentation des Recommandations (RE.1 et RE.2), par exemple en introduisant aussi des photos comme illustrations, sont des moyens importants à cette fin.

2. Le développement d'un nouvel instrument, un catalogue de meilleures pratiques en matière de sécurité routière, fondées sur des éléments scientifiques, qui a été présenté par l'Italie, les Pays-Bas, les Etats-Unis, et qui est soutenu par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et le Royaume-Uni, peut en tant que tel, incontestablement être un instrument utile. La question se pose néanmoins de savoir si le WP.1, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), est la meilleure instance pour élaborer une telle liste de meilleures pratiques et s'il n'existe pas d'autres instances qui s'y prêtent mieux et/ou qui existent peut-être déjà. Afin d'éviter un double travail, il serait souhaitable de vérifier si d'autres instances, telles que, par exemple, le "Forum mondial du Transport", Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO), Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) ne seraient pas plus appropriées ou si elles ont déjà pris des initiatives en ce sens.

3. Parce que la plupart des membres du WP.1 sont plutôt des experts sur le plan de la réglementation routière, et ont dans une moindre mesure connaissance des techniques de recherches scientifiques, le WP.1 ne semble pas être l'instance par excellence pour lister des "meilleures pratiques appuyées scientifiquement". Le rôle que le WP.1 peut jouer semble dans un tel scénario limité à la mise à disposition de l'expertise sur le plan de la réglementation routière (les Conventions), dans le cas où cela serait demandé.

4. Avant d'élaborer d'autres instruments, il est souhaitable de mieux faire respecter les nombreux instruments qui existent déjà et de les maintenir à jour. La tâche la plus importante du WP.1 semble consister à ce que, dans le plus de pays possibles, les règles de circulation les plus importantes soient identiques et à ce que les mêmes signaux routiers soient utilisés. Cette tâche a été pour l'instant mise de côté alors que, dans un monde sans cesse plus globalisé, il s'agit précisément de ce à quoi les usagers de la route sont vigilants et de ce qui peut mener à des situations dangereuses sur le plan de la sécurité routière. Tout le monde s'irrite en effet du fait que des signaux routiers différents sont utilisés dans des pays différents. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a la compétence d'encourager les pays qui ont ratifié les Conventions à les respecter. Le WP.1 est le mieux placé pour aider le CTI en ce sens, en ce qui concerne la Convention sur la Circulation routière et celle sur la Signalisation routière.

5. S'il devait apparaître, après analyse des réponses aux questionnaires sur la manière selon laquelle les différents pays ont transposé les Conventions dans la législation interne, que plusieurs pays ne respectent pas certaines dispositions des Conventions, il semblerait indiqué de mener un débat dans le WP.1 (et éventuellement d'adapter les Conventions). Si le CTI parvenait, via les activités du WP.1, à atteindre en premier lieu plus d'uniformité sur les routes qui sont situées sur le territoire de compétence de l'UE, et deuxièmement dans les autres pays des Nations Unies, il s'agirait là d'un gain énorme et d'une contribution à la sécurité routière à ne pas sous-estimer.

6. A côté du contrôle du respect des Conventions, il est également primordial de maintenir les Conventions à jour. Il s'agit là d'une réalité que chaque texte (légal) qui est publié aujourd'hui peut être dépassé demain et exige une adaptation. C'est pourquoi il est souhaitable que le WP.1 fasse régulièrement l'analyse des autres initiatives législatives qui peuvent être liées aux Conventions (par exemple; les directives européennes l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)), des évolutions sociétales ou technologiques concernant la sécurité routière, et tente d'agir pro-activement. Cela pourrait contribuer à ce que les Conventions collent mieux à la réalité et constituent des outils plus commodes.

7. Cela sera déjà difficile pour le WP.1, qui ne se réunit que 6 à 7 jours par an, de mener à bien ces deux tâches fondamentales.
