



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de la sécurité routière****Soixante-quinzième session**

Genève, 19-22 septembre 2017

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

**WP.1 et sécurité routière dans le cadre des objectifs
de développement durable****Contributions au projet de stratégie du Comité
des transports intérieurs****Note du Président du WP.1**

À sa dernière session, le Comité des transports intérieurs a invité les groupes de travail à envisager de contribuer par écrit à son projet de stratégie, qu'il examinera à sa session de 2018. Le présent document, soumis par le Président du Forum mondial, est fondé sur la résolution qui a été approuvée à la soixante-treizième session du Forum et à la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs. Le Forum mondial de la sécurité routière est invité à étudier, sur cette base, le moyen le plus adapté pour formuler sa contribution au projet de stratégie du Comité.



I. Introduction

1. En février 2017, la résolution ministérielle¹ sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » a marqué le soixante-dixième anniversaire de la CEE. Ce document a permis de souligner qu'il importait de s'attacher en priorité à relever les défis du développement durable dans les domaines de la mobilité et des transports intérieurs, particulièrement dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ; il s'agissait notamment de favoriser, à l'échelle intergouvernementale, la coopération dans le domaine des transports et dans d'autres domaines connexes. En conséquence, à sa soixante-dix-neuvième session, le Comité des transports intérieurs a invité les groupes de travail à intensifier leurs travaux visant à mettre en œuvre les objectifs de développement liés aux transports.

2. À cet effet, le Forum mondial de la sécurité routière pourrait se pencher sur la contribution qu'il pourrait apporter, dans le cadre de son programme et plan de travail, à la stratégie du Comité des transports intérieurs, qui devrait examiner ce document à sa session de 2018.

II. Contexte

3. Lorsqu'il s'agit de la promotion du développement et du progrès sur le plan mondial, les questions intéressant les transports participent autant du problème que de la solution. De la consultation des chiffres relatifs aux décès et aux traumatismes ayant des effets radicaux sur les conditions d'existence imputables aux accidents de la route, il ressort clairement que ces questions constituent un important enjeu de santé public ainsi qu'un enjeu de développement. La sécurité routière et la mobilité sûre figurent en tant que notion – bien que ces éléments soient différenciés – dans de nombreux programmes et documents de stratégie des Nations Unies, ce qui n'est pas surprenant, compte tenu du caractère transformatif de l'époque actuelle. La technologie et les progrès du numérique ont donné forme à une société connectée dans laquelle les individus coexistent, en échangeant et en cultivant – pour le meilleur et pour le pire – des visions, des notions et des idéaux différents. Ce constat est vrai en ce qui concerne non seulement les personnes, mais aussi les institutions. En définitive, les politiques nationales trouvent leur justification dans le fait qu'elles s'inspirent de principes reconnus mondialement et de valeurs consacrées par les traités conclus entre les Parties contractantes et les organisations internationales.

4. La Déclaration du Millénaire des Nations Unies² constitue un appel international visant à ce que la mondialisation devienne une force positive³ reposant sur les principes de solidarité, d'égalité, de dignité et de respect de la nature. Depuis lors, les politiques de développement mises en œuvre par les commissions régionales des Nations Unies ont joué un rôle capital pour dynamiser les efforts déployés à l'échelle internationale en faveur des priorités mondiales et de la promotion du développement durable. Sur les plans régional et national, les pays ont été invités à travailler dans plusieurs domaines : durabilité, réduction des inégalités, gouvernance et stabilité. Ces questions ont été mises en avant car elles étaient perçues comme ayant une incidence capitale sur l'amélioration constante du bien-être des personnes⁴.

5. Dans le récent document stratégique des Nations Unies^{5, 6} concernant le développement et les conditions de vie dans les établissements humains, les transports sont considérés comme l'un des principaux moteurs de la durabilité sociale. Dans le contexte actuel d'innovation sur le plan des politiques, la pertinence des stratégies relatives aux

¹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Final_Resolution_ITC_70_years_fr.pdf.

² Par. 5. <http://www.un.org/french/millenaire/ares552f.htm>.

³ Voir aussi le Consensus de Monterrey issu de la Conférence internationale sur le financement du développement.

⁴ http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/41/128&referer=/english/&Lang=F.

⁵ habitat3.org/the-new-urban-agenda.

⁶ www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=F.

transports et à la mobilité sûre est particulièrement saillante, dès lors que le but global recherché est la prospérité mondiale. À moins que les questions relatives aux transports soient intégrées à la stratégie, on ne peut espérer fixer des cibles en matière d'éducation, d'égalité entre les sexes, d'établissements humains (villes) durables, d'emploi et de protection des moyens de subsistance. Les cibles 3.6 et 11.2 de développement durable intègrent la mobilité en tant que facteur essentiel pour définir la qualité de vie, ainsi que dans la perspective de rendre les villes inclusives, sûres, résilientes et durables. En tant que facteur de développement social et de gouvernance, la sécurité routière devrait donc suivre une nouvelle voie dans le cadre de la vision des Nations Unies.

6. Dans la dernière résolution sur la sécurité routière⁷ adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, une série complète d'objectifs et de cibles ambitieux, universels, axés sur l'être humain et porteurs de changement ont été recensés dans trois dimensions du développement durable – économique, sociale et environnementale – comme étant « intégrés et indissociables » par rapport aux objectifs de sécurité routière.

7. Plus récemment, compte tenu du nombre croissant des décès à l'échelle mondiale, le principal enjeu a été de faire en sorte que la sécurité routière soit considérée comme une question pleinement liée aux droits de l'homme⁸, en tant que principe fondamental et non négociable associé à la dignité humaine.

8. Dans ce nouveau cadre, la promotion de la sécurité routière sur le plan mondial a transformé la mobilité qui, de simple question administrative s'est transformée en un enjeu associé à un mandat politique et, plus particulièrement, en un domaine dans lequel les pouvoirs publics doivent prendre des mesures intersectorielles pour donner à la sécurité routière une place de premier plan en tant que moyen de parvenir à un objectif d'ensemble. Pour toutes les raisons susmentionnées, les organisations internationales et leurs organes subsidiaires actifs dans le domaine de la sécurité routière ont pris de l'importance, acquis un certain poids, et hérité de devoirs et de responsabilités à l'échelle mondiale.

III. Forum mondial de la sécurité routière

9. Au titre de son mandat officiel, le Forum mondial de la sécurité routière est compétent pour ce qui a trait aux Conventions sur la circulation routière de 1949 (Genève) et de 1968 (Vienne) ainsi qu'à la Convention sur la signalisation routière de 1968 (Vienne). En outre, il est compétent pour ce qui touche aux deux séries de recommandations non contraignantes que sont les résolutions d'ensemble R.E.1 (sur la circulation routière) et R.E.2 (sur la signalisation routière).

10. En tant que gardien des principes internationaux et des actifs juridiques liés à la sécurité routière, le Forum est appelé à procéder à une analyse stratégique de son programme. Pour ce faire, il doit prendre en compte différents aspects de la mobilité, notamment les avantages et les difficultés que comportent les progrès technologiques. Ce point est capital si l'on veut pouvoir, en plus de créer un système de transport amélioré tourné vers l'avenir, appliquer les nouvelles technologies automobiles dans un cadre réglementaire propre à assurer la protection de tous les usagers de la route (particulièrement ceux qui sont vulnérables). Par ailleurs, il faut aussi que les instruments juridiques et les politiques en matière de sécurité routière portent leurs fruits de manière visible, tout particulièrement au bénéfice de milieux protéiformes en développement dans lesquels se trouvent bien souvent des zones pourvues du minimum vital coexistant avec d'autres zones pleinement industrialisées et urbanisées.

11. Il est toutefois évident que, pour rendre la stratégie générale des Nations Unies en matière de développement durable pleinement efficace et visible à l'échelle planétaire, il importe de combler le fossé existant entre, d'un côté, la « théorie de la sécurité routière » telle qu'elle se trouve dans les instruments et les actifs juridiques et de l'autre sa mise en

⁷ A/RES/70/260 « Amélioration de la sécurité routière mondiale », Assemblée générale des Nations Unies, 2 mai 2016.

⁸ www.ohchr.org/FR/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=21201&LangID=F.

pratique, lorsque plusieurs facteurs complexes s'y opposent et font obstacle aux principes de mobilité sûre.

12. De toute évidence, la stratégie n'a donc pas pour seul objet de gérer l'état des traités, conventions et directives ; son intérêt capital réside, en outre, dans le fait qu'elle tend à adapter ces instruments pour faire advenir des changements bénéfiques, et ainsi donner forme à une mobilité sûre et transformatrice.

13. Enfin, il convient d'aborder la sécurité routière comme un concept global qui repose sur un corpus de principes et de valeurs communes pleinement favorables aux objectifs interdépendants qui visent à améliorer et à préserver la qualité et la valeur de la vie sous toutes ses formes, notamment en contribuant à stimuler l'économie et à diversifier les possibilités.

14. Ces objectifs sont déjà pris en compte dans la résolution du Forum mondial de la sécurité routière⁹, telle que le Comité des transports intérieurs l'a approuvée à sa dernière session¹⁰.

15. Il a déjà été souligné dans le document susmentionné que, bien qu'il s'agisse d'un enjeu mondial, les politiques en matière de sécurité routière devraient généralement être mises en œuvre à l'échelle locale sur la base d'une coopération renforcée avec plusieurs acteurs.

IV. Éléments de contribution

16. Il résulte de ce qui précède que se trouvent renforcées la capacité et la responsabilité qui incombent au Comité des transports intérieurs de jouer un rôle de premier plan à l'échelle mondiale pour fournir des orientations en tant que principal intervenant en matière de transports au sein de la CEE et qui compte de surcroît le Forum mondial de la sécurité routière parmi ses organes subsidiaires.

17. Pour atteindre cet objectif, il est de la plus haute importance que le Comité des transports intérieurs de la CEE et les commissions régionales établissent une coopération étroite et cohérente, de sorte que la stratégie puisse s'appliquer dans des régions où des politiques de sécurité routière bien mises en œuvre peuvent faire toute la différence, et que les activités envisagées puissent servir de catalyseur à une transformation économique et sociétale.

18. En outre, la coordination avec d'autres entités internationales contribuerait à donner plus de relief à la position du Comité sur le plan mondial. La mise à contribution de parties qui ont intérêt à jouer un rôle significatif dans la promotion de règles et de principes favorables à la mobilité sûre du futur renforcera également la vision du Comité et, en définitive, son rayonnement sur le plan régional. Dans ce processus synergique, le Comité pourrait être le moteur mondial des efforts de réglementation et des nouveaux projets connexes de renforcement des capacités, ce qui permettrait de mettre à contribution un grand nombre d'institutions et de parties prenantes de haut niveau, ainsi que de promouvoir des activités complémentaires visant à mettre en place la structure envisagée au niveau des politiques de mobilité, au titre des cibles 3.6 et 11.2.

19. Il est clair que la stratégie du Comité des transports intérieurs contribuera aux objectifs liés aux transports, en favorisant l'ouverture et la durabilité des politiques et des mesures réglementaires qui s'y rapportent. Ce processus aura une incidence bénéfique sur d'autres facteurs, notamment en ce qui concerne l'accès aux soins de santé et à l'éducation, les perspectives d'emploi, l'investissement et la croissance, et la gestion des ressources.

20. Toutes les activités susmentionnées contribueront à donner vie à un monde en meilleure santé, mieux éduqué et prospère ; un monde meilleur, plus stable et plus sûr.

⁹ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-155f.pdf>.

¹⁰ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/List_of_Decisions_79th_ITC_Final_fr.pdf.