



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2000/34
4 juillet 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité de la circulation

(Trente-cinquième session, 3-6 octobre 2000,
point 6 b) de l'ordre du jour)

COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

Echange de données d'expérience dans le domaine de la sécurité routière

Document transmis par le Gouvernement du Bélarus

**Situation concernant les accidents de la route en République du Bélarus et mesures
de prévention des accidents prises par l'Inspection nationale des véhicules à moteur,
du Ministère des affaires intérieures**

1. En 1999 on a enregistré dans le pays 6 709 accidents de la circulation, qui ont fait 1 764 tués et 6 690 blessés. Ces chiffres sont inférieurs à ceux de 1998. Le nombre d'accidents de la circulation est ainsi tombé à son plus bas niveau depuis 27 ans; 1973 est la seule année où le bilan a été moindre.
2. Au cours des 25 dernières années le taux d'accidents a culminé en 1990, avec 9 311 accidents de la circulation enregistrés, 2 264 tués et 9 308 blessés.
3. Il ressort des chiffres qu'en 1999, il y a eu 500 tués et 2 618 blessés ou mutilés de moins qu'en 1990 sur les routes de la République du Bélarus.
4. Les efforts entrepris par l'Inspection nationale des véhicules à moteur durant l'année en cours se sont traduits par une amélioration, certes modeste, que reflètent les chiffres ci-après (la différence indiquée résultant, ici comme dans l'ensemble du texte, de la comparaison entre

les données concernant l'année en cours et la période correspondante de l'année 1999). Depuis le début de l'année, il y a eu 1 008 accidents de la circulation (-10,3 %), 282 tués (-18,3 %) et 952 blessés (-13,6 %). Le nombre d'accidents est en baisse dans toutes les régions du pays.

5. De janvier à mars 2000, aucun décès n'a été recensé sur les routes de 38 districts et villes du pays. Depuis le début de l'année, 14 villes et districts n'ont signalé qu'un accident mortel chacun.

6. La première cause d'accidents reste la conduite en état d'ébriété. Au cours du premier trimestre, l'ivresse au volant a été à l'origine de 75 accidents (-19,4 %), ce qui représente 12,1 % de l'ensemble des accidents de la circulation provoqués par des conducteurs de véhicules à moteur.

7. Dans un souci de prévention, l'Inspection nationale des véhicules à moteurs consacre de gros efforts à la détection des infractions au Code de la route. Depuis le début de l'année 2000, ses agents ont traité plus d'un million d'infractions. Ils ont constaté quelque 20 000 cas de conduite en état d'ivresse, 200 000 excès de vitesse et plus de 250 000 infractions commises par des piétons.

8. Pour ce qui est de la discipline des différentes catégories d'usagers de la route, les piétons ont, pendant le premier trimestre, été à l'origine de 404 accidents (-12 %), soit 40 % des accidents constatés. Le nombre d'accidents provoqués par des cyclistes et des motocyclistes est en augmentation par rapport à l'année dernière. On a relevé 103 accidents impliquant des enfants (-10,4 %); huit enfants (-42,9 %) ont trouvé la mort et 98 autres ont été blessés (-7,5 %).

9. En ce qui concerne la cause des accidents, 86 ont été imputés à des excès de vitesse (-31,2 %), 90 à des franchissements de voies (-28 %), 69 à des infractions aux règles relatives aux manœuvres (+40,8 %), 37 à des infractions aux règles régissant les passages pour piétons (-27,5 %), et 19 au mauvais entretien des véhicules (+11,8 %). Le mauvais état des routes a été mis en cause dans 85 cas (-42,2 %).

10. Les accidents de la circulation ont toujours constitué une des principales causes de morts violentes, première de ces causes au début des années 90, ils ne figurent plus actuellement qu'en troisième position.

11. La situation de la sécurité routière dans le pays ne peut donc être qualifiée de simple, mais elle est néanmoins maîtrisée par l'Inspection nationale des véhicules à moteur.

12. On peut avancer certaines prévisions sur la base des indicateurs relatifs à la situation du transport routier au Bélarus. La diminution du nombre d'accidents de la circulation observée depuis neuf ans ne permet pas d'affirmer avec certitude que cette tendance se poursuivra.

13. L'augmentation du nombre de véhicules est irréversible et importante (jusqu'à 11 % par an au cours des cinq dernières années). On compte désormais plus de 136 véhicules particuliers pour 1 000 habitants au Bélarus (contre 80 en 1994).

14. L'expérience des pays industrialisés montre que le Bélarus est entré dans la phase dite de "croissance explosive", et nous pensons que cette croissance se poursuivra jusqu'à ce que l'on

atteigne le chiffre de 300 à 400 véhicules particuliers pour 1 000 habitants. Cette phase, qui fait partie intégrante du processus d'implantation de l'automobile, se caractérise par une aggravation notable des problèmes de sécurité et une augmentation des victimes de la route.

15. Deuxièmement, le réseau routier du Bélarus n'est pas adapté à l'intensité du trafic actuel. Sur les grands axes, ce trafic est de deux à trois fois supérieur au niveau initialement prévu. Dans les grandes villes, la densité du réseau routier n'a pratiquement pas évolué depuis les années 70 ou 80, et dans la plupart des villes, elle ne répond qu'à 50 % aux besoins normaux.

16. Troisièmement, les usagers de la route sont encore insuffisamment disciplinés. Quelque 4 millions d'infractions au Code de la route ont été constatées en 1999. De plus, ces infractions sont fréquemment commises de façon consciente et délibérée. On citera notamment les suivantes :

- conduite en état d'ivresse;
- excès de vitesse;
- refus de priorité aux croisements et aux passages pour piétons;
- non-respect des feux de circulation.

17. Quatrièmement, la gestion du réseau routier laisse encore beaucoup à désirer. De nombreuses entreprises publiques de transport ont fait faillite ou ont été restructurées, et le système de régulation par l'État des travaux destinés à assurer la sécurité routière, notamment grâce au développement du secteur public, est en pleine déliquescence.

18. Les structures spécifiques créées à cette fin - services locaux de sécurité routière, centres d'examen médical préliminaire des conducteurs, commissions publiques de sécurité routière, etc. - ont également été démantelées.

19. En ce qui concerne l'avenir, il y a lieu de craindre une augmentation du nombre d'accidents et du nombre de victimes au cours des prochaines années. La tâche principale de l'Inspection nationale des véhicules à moteur consiste donc à améliorer la protection des usagers de la route contre les accidents et leurs conséquences, tout en s'employant à gagner le respect et la confiance de l'opinion.

20. À cette fin, la direction de l'Inspection nationale des véhicules à moteur a fixé les priorités suivantes :

- a) Mise en place d'un cadre légal et réglementaire permettant à l'Inspection de s'acquitter efficacement de sa mission. La direction de l'Inspection a présenté un projet de loi sur la sécurité routière, qui pose les bases juridiques et organisationnelles des rapports sociaux dans le domaine du transport routier, fixe les droits et devoirs fondamentaux des conducteurs et établit les prescriptions relatives aux véhicules. Nous avons entrepris d'élaborer un programme national pour l'amélioration de la sécurité routière d'ici à 2005, en faisant appel au concours de l'Académie des sciences, de l'Académie polytechnique d'État et de l'Académie du Ministère de la défense. Il y a environ cinq ans que le premier Code de la route du Bélarus est entré en vigueur, et nous sommes actuellement en train d'y apporter les compléments et modifications nécessaires. Nous avons de bonnes raisons de penser que nous pourrions résoudre les problèmes énumérés plus haut, car le Centre de recherche et de formation récemment créé par le Ministère des affaires

intérieures est désormais doté d'un laboratoire chargé de la sécurité routière, qui est appelé à apporter son concours à la réalisation d'études sur ce problème et à devenir un organisme scientifique de pointe dans ce domaine.

- b) Élimination des principales sources de danger pour les usagers de la route (conducteurs ivres, imprudents ou agressifs, etc.).
- c) Meilleure information du public.
- d) Intensification de l'effort de prévention au niveau des entreprises spécialisées dans les véhicules à moteur.
- e) Renforcement des contrôles sur les routes.

21. Ces différentes tâches pourront être menées à bien si les citoyens eux-mêmes se soucient de la sécurité routière et, donc, de leur propre sécurité, et s'ils commencent à agir consciemment pour l'améliorer.
