



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/5  
9 septembre 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-sixième session  
Genève, 18-21 novembre 2008  
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

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

Note du secrétariat

1. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, le 31 mars 2008, la résolution 62/244 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle réaffirme qu'il importe de s'attaquer aux problèmes que pose la sécurité routière dans le monde et qu'il faut resserrer encore la coopération internationale et le partage des connaissances, compte tenu des besoins des pays en développement.
2. Dans cette résolution, l'Assemblée générale salue l'importance que ne cesse d'attacher la Commission économique pour l'Europe aux travaux menés à l'échelon mondial pour élaborer des règlements techniques mondiaux et des amendements aux Conventions internationales de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière et invite l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à promouvoir une collaboration multisectorielle.
3. À sa cinquante-quatrième session (26-28 mars 2008), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a procédé à un échange de vues sur l'expansion future possible de ses activités concernant la coopération et le partage des connaissances en matière de sécurité routière à l'échelle mondiale. Figure parmi ces activités l'échange, avec les pays en transition à l'intérieur ou à l'extérieur de la région de la CEE, des meilleures pratiques en matière de sécurité routière accumulées dans les pays développés.

4. Le WP.1 a estimé que l'élargissement de son domaine d'activité serait une bonne chose pour autant que soit effectuée une évaluation détaillée de ses éventuelles activités futures et que des mesures soient ensuite prises progressivement et avec prudence. C'est pourquoi il a demandé au secrétariat d'établir des lignes directrices concernant la manière dont le WP.1 pourrait aller de l'avant et contribuer à l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial.

5. Sur la base de cette demande, la Division des transports de la CEE, servant de secrétariat au WP.1, a établi pour sa cinquante-cinquième session le document informel n° 1, qui est un document de réflexion contenant la liste des mesures qui pourraient être prises ainsi qu'une analyse de ces mesures.

6. Le Groupe de travail a examiné le document informel n° 1, a défini des orientations stratégiques et a formulé diverses recommandations concernant la faisabilité des activités proposées au regard du temps et des ressources humaines et financières nécessaires à leur mise en œuvre.

7. Le présent document a été établi par le secrétariat, avec le concours d'un petit groupe de volontaires. Il présente les forces et les faiblesses du WP.1, les occasions qui se présentent à lui et les menaces auxquelles il doit faire face dans le cadre des activités qu'il mène pour contribuer à la sécurité routière au niveau mondial, ainsi qu'un plan d'action énumérant les activités faisables à court, à moyen et à long terme.

8. À sa cinquante-sixième session, le WP.1 devrait examiner le présent document, qui a été établi conformément aux orientations données, et éventuellement l'approuver en vue de le soumettre, pour approbation, au Comité des transports intérieurs à sa soixante et onzième session en 2009.

## **I. LES FORCES DU WP.1**

9. Le WP.1 est actuellement le seul organe intergouvernemental permanent de l'Organisation des Nations Unies à s'occuper de la sécurité routière et il est bien armé pour assurer le partage des connaissances dans ce domaine à l'échelle mondiale. Il est ouvert non seulement aux pays membres de la CEE mais également à tous les autres pays du monde.

10. Les prestations du WP.1 peuvent être résumées comme suit:

a) Élaboration et mise à jour constante des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières de 1968, ce qui facilite la circulation routière internationale et renforce la sécurité routière grâce à l'adoption de règles de circulation, d'une signalisation routière et de marquages uniformes;

b) Élaboration et mise à jour constante d'un ensemble unique de meilleures pratiques concernant la sécurité routière figurant dans les Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et la signalisation routière (R.E.2);

c) Mise en place, grâce aux données communiquées par les États, d'une base de données contenant les prescriptions en matière de sécurité routière en vigueur dans divers pays de la CEE. On trouve dans cette base de données des informations sur les dispositions législatives concernant les limitations de vitesse, les taux d'alcool autorisés dans le sang et les

méthodes de contrôle de l'alcoolémie, les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, le port du casque, l'utilisation des feux, les contrôles techniques périodiques et les permis de conduire;

d) Participation aux semaines de la sécurité routière, notamment la première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies, organisée conjointement par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les commissions régionales de l'ONU, qui s'est déroulée du 23 au 29 avril 2007;

e) Compilation et diffusion régulières des statistiques de la CEE des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord (<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatpub.html>). La CEE possède et gère une riche collection de données très détaillées (y compris en ligne) concernant les accidents de la circulation routière et les victimes de ces accidents, classés en fonction du pays, de l'année, du lieu et de l'heure où ils se sont produits, de l'état de la route, de leur nature, de l'âge des victimes et des causes, notamment la conduite sous l'emprise de l'alcool.

11. Dans le cadre des initiatives concernant les meilleures pratiques et le partage de données, des entités telles que le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et le Partenariat mondial en matière de sécurité routière (GRSP), sont des mécanismes informels et consultatifs qui mettent en jeu de précieux partenariats publics et privés. Toutefois, ces initiatives n'ont pas de statut gouvernemental officiel au sein du système des Nations Unies.

12. L'intérêt des pays Membres des Nations Unies de toutes les régions du monde pour l'amélioration de la sécurité routière ne cesse de croître.

## **II. FAIBLESSES DU WP.1**

13. Certaines des activités menées par la CEE dans le domaine de la sécurité routière ont été soutenues financièrement par des donateurs (par exemple l'Italie, la Fondation de la FIA pour l'automobile et la société et la Commission européenne). Toutefois, le coût du voyage et les distances ont dissuadé des experts des pays en transition de la région de la CEE et surtout des experts des secrétariats d'autres commissions régionales de l'ONU de participer aux travaux du WP.1.

14. Le manque de ressources tant au niveau des pays qu'au niveau du secrétariat constitue un obstacle important qui empêche le WP.1 de tirer pleinement parti, à une échelle plus vaste, de ses atouts très précieux que sont ses connaissances, ses compétences et son expérience en matière de sécurité routière.

15. La base de données de la CEE sur les statistiques des accidents de la circulation routière ne fait pas l'objet d'une publicité suffisante et le WP.1 ne l'utilise pas assez pour mieux faire connaître ses travaux et se repositionner dans le domaine de la sécurité routière mondiale. La couverture, la périodicité et la fiabilité des données dépendent grandement de la manière dont les pays communiquent les informations dont ils disposent.

16. La médiocrité de l'infrastructure est l'une des cinq principales causes des mauvais résultats en matière de sécurité routière. La CEE a mis au point un outil informatique qui devrait

permettre d'obtenir des renseignements sur les normes et les paramètres techniques exacts figurant dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) mais l'inventaire des normes n'est pas encore terminé pour le réseau de routes E dans les États membres de la CEE. Un tel inventaire ne peut être fait que si les pays communiquent en temps voulu des données fiables.

### **III. LES OCCASIONS QU'A LE WP.1 DE CONTRIBUER À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE MONDIALE**

#### **A. Projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière»**

17. Le projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» sera financé à hauteur d'environ 660 000 dollars des États-Unis par le Compte des Nations Unies pour le développement et sera mis en œuvre en 2008 et 2009 par les cinq commissions régionales de l'ONU en collaboration avec d'autres organisations internationales et des ONG actives dans le domaine de la sécurité routière.

18. Ce projet vise à aider les pays en transition à se fixer des objectifs de réduction du nombre de victimes des accidents de la route aux niveaux national et régional et à leur donner des exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière, qui puissent les aider à atteindre ces objectifs d'ici à 2015. Il est prévu de tenir, sous les auspices de l'ONU, une conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière pour la première fois en 2010. Les résultats de ce projet seront examinés par cette conférence et pourraient déboucher sur la définition d'un objectif en matière de sécurité routière mondiale analogue aux objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

19. La première phase du projet consistera dans l'organisation d'un ou plusieurs séminaires sous les auspices de chaque commission régionale. Il est prévu que la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique s'efforcent chacune d'obtenir la participation de 15 pays, cet objectif étant de 7 à 10 pays pour la CEE et de 5 à 8 pays pour la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale.

20. S'agissant du travail de fond à entreprendre pour déterminer le mode de fixation des objectifs en matière de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation routière, la CEE s'appuiera sur les réalisations existantes telles que les définitions statistiques, les méthodologies et les bases de données de la CEE, notamment les recensements concernant la circulation routière, sans lesquelles la fixation d'objectifs et de critères significatifs et leur suivi semble très difficile.

#### **B. Proposition présentée par les États-Unis d'Amérique, l'Italie et les Pays-Bas**

21. Soucieux d'utiliser au mieux les ressources du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière pour garantir le respect de leur mandat institutionnel, à savoir améliorer la sécurité et la circulation routières, et reconnaissant la nécessité de poursuivre,

dans le cadre d'une collaboration plus large, des efforts qui bénéficieront à l'ensemble des membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et à la communauté en général, un petit groupe de travail du WP.1 composé des États-Unis d'Amérique, de l'Italie et des Pays-Bas a proposé la création d'un instrument complémentaire qui mettrait l'accent sur les mesures à prendre pour lutter contre les comportements qui menacent le plus la sécurité des usagers de la route.

22. L'instrument proposé est à envisager comme un complément aux règles opérationnelles visées dans la Convention sur la circulation routière de 1968. La proposition, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.1/2008/4, a reçu l'appui du Royaume-Uni et de la Fondation de la FIA pour l'automobile et la société.

23. On trouvera dans l'instrument proposé un catalogue de meilleures pratiques, fondées sur des éléments scientifiques, concernant le comportement des usagers de la route. Pour chacune des meilleures pratiques relatives à des questions telles que l'usage de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant ou les limitations de vitesse, on établira une série de points de repères pour permettre à des pays ayant des niveaux de développement différents d'évaluer leur progression et d'adopter ces pratiques par étapes.

24. Grâce à la combinaison explicite des compétences techniques du WP.1 dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières et de l'expérience de l'OMS en matière de conception et de mise en œuvre de politiques de santé publique, la création d'une telle stratégie s'inscrira dans le droit fil des directives du Comité des transports intérieurs et de l'Assemblée générale des Nations Unies, appelant le WP.1 à travailler plus étroitement avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (CTI: ECE/TRANS/162; AG: A/RES/58/289) de façon à chercher activement des solutions aux aspects de la crise de la sécurité routière touchant aux domaines économique et social et à celui des transports. Les meilleures pratiques et les points de repères servant à évaluer leur mise en œuvre, qui auront été élaborés conjointement pourront être affichés sur les sites Web du WP.1 et du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et diffusés directement par les parties à l'«instrument». Le petit groupe de WP.1 qui a déposé la proposition a estimé qu'il était peut-être prématuré de choisir une structure précise pour cet instrument sachant qu'il existe de nombreuses options possibles, dont les options suivantes:

a) Un instrument analogue à l'Accord mondial de 1998 administré par le WP.29. Dans le cas de figure envisagé, l'instrument serait supervisé par un Comité exécutif composé de représentants du WP.1, du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et des États membres. Toutes les parties à l'instrument seraient membres de l'organe de représentation qui approuverait par vote le projet final de meilleures pratiques, les points de repères intermédiaires et les programmes de mentorat conçus sur demande et fournis par des groupes de travail spécialisés;

b) Une résolution, analogue aux résolutions n° 1 et 2, où figureraient des lignes directrices et des stratégies concernant la sécurité routière, qui puisse être adoptée par n'importe quel pays et qui soit assez souple pour convenir à des pays ayant des niveaux de développement différents.

### **C. Nouvelle norme ISO concernant les systèmes de gestion de la sécurité routière**

25. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) élabore actuellement une norme internationale concernant les systèmes de gestion de la sécurité routière, qui n'empiètera pas sur les responsabilités d'organisations intergouvernementales telles que la CEE et l'OMS en matière de réglementation mais qui viendra compléter les activités que mènent ces organisations dans le domaine de la sécurité routière. Elle s'appliquera à tous les protagonistes de la sécurité routière et se caractérisera par une approche holistique de la sécurité routière, l'objectif étant, d'une part, d'aider les organisations à améliorer leur efficacité en matière de sécurité routière, à contribuer à la diminution du nombre d'accidents, à mieux respecter les prescriptions réglementaires et les attentes de la société concernant la sécurité routière, et à utiliser une approche-processus, notamment la démarche «Préparer-Faire-Evaluer-Améliorer» et une politique d'amélioration continue, et, d'autre part, de fixer et d'atteindre des objectifs en matière de sécurité routière.

### **D. Assistance bilatérale**

26. De nombreux pays développés membres de la CEE ont mis en place des programmes bilatéraux visant à soutenir les pays en transition dans les efforts qu'ils font pour améliorer la sécurité routière (Espagne, Suède, etc.). Des informations sur les expériences réussies dans ce domaine pourraient être échangées et des expériences de ce type pourraient être multipliées au niveau du WP.1.

### **E. Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière**

27. Le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière a été créé en 2006 pour appuyer les efforts faits aux niveaux mondial, régional et national qui entraîneront une réduction du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays en transition. La mission du Fonds consiste à mener des activités visant à renforcer les stratégies et capacités institutionnelles en matière de sécurité routière dans les pays ciblés. Le Fonds, qui maintenant gère des dons, comporte deux filières de financement: l'une pour les initiatives mondiales en matière de sécurité routière et l'autre pour l'appui aux programmes de pays. Le financement a maintenant commencé au niveau des pays, financement d'activités isolées et financement complémentaire pour des projets existants et nouveaux des banques de développement multilatérales pour l'amélioration de la sécurité routière.

## **IV. MENACES PESANT SUR LA CONTRIBUTION DU WP.1 À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE MONDIALE**

28. La situation en matière de sécurité routière est tellement grave que l'on parle désormais de «crise à l'échelle mondiale» et l'Assemblée générale a réaffirmé qu'il importe de s'attaquer aux problèmes que pose la sécurité routière dans le monde et qu'il faut resserrer encore la coopération internationale, compte tenu des besoins des pays en développement, en renforçant les capacités dans le domaine de la sécurité routière et en apportant un appui financier et technique à ces efforts. Toutefois, dans les pays en transition, qui doivent faire face à de nombreuses priorités impérieuses, l'insuffisance des ressources financières, et l'absence de volonté politique et d'engagement constituent des obstacles importants à la recherche d'une solution à la crise de la sécurité routière.

29. On assiste, au niveau mondial, à une multiplication des protagonistes de la sécurité routière. S'il s'agit là d'une évolution positive en soi, l'absence de coordination pourrait toutefois conduire à des incohérences et diluer les efforts déployés aux niveaux mondial et national pour améliorer la sécurité routière.
30. Les conventions de Vienne se sont avérées être des outils appropriés pour la facilitation de la circulation routière grâce à l'harmonisation des règles de la circulation, de la signalisation et des marquages dans de nombreuses régions/sous-régions du monde. Toutefois, il arrive encore que l'on rechigne à appliquer les conventions en tant que telles et que l'on préfère appliquer des versions édulcorées de ces instruments.
31. La sécurité routière a de nombreuses facettes et ne peut être améliorée qu'au moyen d'approches et de solutions multisectorielles. L'absence de coordination et de coopération et même la concurrence entre les protagonistes, aux niveaux national et international, font peser une menace sur la recherche et la mise en œuvre de solutions aux problèmes de sécurité routière.
32. Le manque de volonté et de ressources nécessaires pour inscrire l'amélioration de la sécurité routière dans la durée et pour mettre en œuvre les programmes/projets connexes entravent les efforts faits aux niveaux national et international pour améliorer la sécurité routière.
33. Toutes les menaces susmentionnées sont de nature générale mais ont une incidence sur la contribution du WP.1 à la résolution de la crise mondiale de la sécurité routière.
34. L'une des difficultés auxquelles doit faire face le WP.1 ainsi que d'autres groupes de travail est le faible niveau de participation aux réunions des pays qui ont le besoin le plus urgent d'accéder aux connaissances et aux informations sur les solutions les plus récentes en matière de sécurité routière. Si l'on ne trouve pas les moyens d'aider ces pays à participer aux réunions du WP.1, les résultats (même ceux d'un programme de travail ambitieux et créatif) resteront limités.

## **V. PLAN D'ACTION**

35. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation demeurent une importante question de santé publique et de développement. Selon les tendances qui se dessinent dans de nombreux pays, ce problème pourrait se poser avec encore plus d'acuité durant la prochaine décennie. Malgré une plus grande prise de conscience de la question, il est urgent de faire plus d'efforts et de mobiliser davantage de ressources pour résoudre le problème, en particulier dans les pays en transition, à l'intérieur et au-delà de la région de la CEE. Le WP.1 peut jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial.

### **A. Orientations stratégiques**

36. Le WP.1 devrait rester le gardien des instruments juridiques qui ont fait sa réputation; par ailleurs, la création de sous-groupes spécialisés, inspirés de la structure du WP.29, est également envisagée, en tant que de besoin et au sein d'une organisation flexible. Les conclusions de leurs travaux seront approuvées par le WP.1, lequel s'occuperait des questions stratégiques liées à la sécurité routière.
37. Le WP.1 devrait être un guide, à l'échelle mondiale, en ce qui concerne les réglementations et les meilleures pratiques relatives à la sécurité routière applicables au niveau

mondial, en particulier par les pays en développement. Pour ce faire, il serait très utile de mener des recherches approfondies sur les causes des mauvais chiffres en matière de sécurité routière, pays par pays et région par région. Il ne suffit pas d'adopter des instruments juridiques et des résolutions et d'enseigner «que faire»; il faudrait également, dans un second temps, enseigner «comment faire», notamment en ce qui concerne la mise en œuvre.

38. La sécurité de la circulation routière ayant une incidence sur toutes les composantes du développement durable, on devrait par conséquent la prendre pleinement en considération lorsqu'on élabore et met en œuvre les politiques de transport durables.

39. La sécurité routière est un problème mondial; les solutions à ce problème doivent donc être des politiques mondiales, mais celles-ci devraient être, pour l'essentiel, appliquées localement. Ces politiques mondiales ne pouvant être élaborées que dans le cadre d'une coopération améliorée, le WP.1 devrait encourager des partenariats et développer des synergies avec les principaux protagonistes de la sécurité routière. Une première mesure a déjà été prise dans ce sens: le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière a été invité à tenir une réunion commune avec le WP.1 en novembre 2008. La prochaine étape pourrait consister à institutionnaliser cette réunion commune d'une journée. Le WP.1 devrait également envisager d'organiser de telles réunions communes avec d'autres partenaires en fonction des intérêts communs et des éventuelles complémentarités.

40. La Commission européenne devrait rester le principal partenaire du WP.1 dans la mesure où l'Union européenne est composée de 27 États membres qui sont également membres de la CEE. L'acquis communautaire en matière de sécurité routière, notamment la législation, les institutions et les meilleures pratiques concernant la sécurité des véhicules, la gestion de la sécurité des infrastructures et le comportement des usagers, est très précieux et pourrait être diffusé au-delà des limites de l'UE grâce aux moyens spécifiques dont dispose le WP.1.

41. De nombreux pays développés membres de la CEE ont mis en place des programmes bilatéraux visant à soutenir les pays en transition dans les efforts qu'ils font pour améliorer la sécurité routière (Espagne, Suède, etc.). Des informations sur les expériences réussies dans ce domaine pourraient être échangées et des expériences de ce type pourraient être multipliées au niveau du WP.1. Les membres du WP.1 devraient être invités à partager avec les autres personnes participant à des réunions les leçons qui ont été tirées, dans le domaine de la sécurité routière, par les donateurs et par les bénéficiaires.

## **B. Actions faisables à court terme (2008-2009)**

42. L'amélioration de la sécurité routière est une activité intersectorielle qui met en jeu différentes autorités nationales (responsables de l'élaboration des politiques/de la réglementation, organismes chargés de faire respecter la loi etc.) telles que les ministères des transports, de la santé, de l'intérieur/de la police et de l'éducation. Action:

La coopération nationale et régionale entre les autorités compétentes jouant un rôle dans le domaine de la sécurité routière sera encouragée et renforcée.

43. Dans un nombre croissant de pays, le Conseil de la sécurité routière (ou l'organisme équivalent) joue un rôle clef dans la coordination des activités des différentes autorités

représentant un large éventail de disciplines. Bien qu'ils jouent un rôle essentiel, ces conseils de la sécurité routière ne semblent pas disposer d'un réseau international contrairement, par exemple, aux organismes de surveillance des chemins de fer, qui ont réussi à mettre sur pied une instance de consultation où ils peuvent échanger leurs vues. Action:

Le WP.1 sera un interlocuteur essentiel dans la promotion de la création d'un «Club des conseils de la sécurité routière». Une telle instance assurera, au niveau des différents pays, une diffusion beaucoup plus rapide des informations sur ce que fait exactement le WP.1. Dans un premier temps, les représentants de ces structures nationales seront invités à participer à la cinquante-septième session du WP.1 en mars 2009.

44. La nouvelle résolution A/RES/62/244 de l'Assemblée générale a braqué les projecteurs sur la sécurité routière mondiale. Cette résolution a appuyé l'offre du Gouvernement de la Fédération de Russie d'accueillir la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en novembre 2009. Il s'agit là d'un nouveau pas important vers la mise en évidence, sur le plan politique, du fléau que représentent les décès et les traumatismes dus aux accidents de la circulation. Action:

Le secrétariat de la CEE et le WP.1 apporteront toute l'assistance possible au Gouvernement russe pour la préparation de cet événement historique: ils feront venir des orateurs, fourniront des éléments nécessaires à l'élaboration des documents de la conférence, proposeront un libellé pour la déclaration finale, prendront contact avec tous les ministres des transports pour les inciter à participer à la conférence, etc. Cette conférence pourrait notamment être l'occasion, pour les pays, de s'entendre sur des objectifs de réduction du nombre de victimes d'accidents de la route, voire éventuellement de fixer un objectif mondial analogue aux objectifs du Millénaire pour le développement. Dans ce cas, le WP.1 pourrait participer aux travaux préparatoires.

45. La base de données de la CEE sur les statistiques des accidents de la circulation routière ne fait pas l'objet d'une publicité suffisante et le WP.1 ne l'utilise pas assez pour mieux faire connaître ses travaux et se repositionner dans le domaine de la sécurité routière mondiale. Action:

Le WP.1 contribuera à améliorer la couverture des données ainsi que la périodicité et la fiabilité des statistiques des accidents de la route de la CEE.

46. Pour rendre le WP.1 plus accessible à tous les États membres de la CEE et pour être capable de mener les activités dans le cadre d'un mandat élargi du WP.1, il est indispensable de disposer de ressources supplémentaires, notamment financières. Actions:

a) Négocier un accord spécifique avec le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière visant à aider le WP.1 à mener ses activités et appuyer l'action des autres commissions régionales de l'ONU dans le domaine de la sécurité routière;

b) Encourager les jumelages (ou des formes de coopération analogues), par exemple entre les autorités de la sécurité routière des pays développés et leurs homologues des pays en transition;

c) Plaider en faveur de synergies avec de grands projets financés par l'UE et réalisés dans la région de la CEE (par exemple le projet intitulé «Développement de politiques de transport nationales coordonnées en Asie centrale» dans le cadre duquel un groupe de travail de la sécurité routière a été établi), de telle sorte que chacun puisse tirer le meilleur parti possible des expériences menées par les autres.

47. Il conviendrait de s'employer davantage à présenter d'une manière attrayante les résultats obtenus par le WP.1 et les activités qu'il mène actuellement et à les diffuser/distribuer largement.

Actions:

a) Mettre au point, sous l'autorité du WP.1, un CD-ROM interactif, qui contiendrait les instruments existants (conventions, résolutions) et qui serait distribué dans toutes les manifestations importantes concernant la sécurité routière ainsi qu'aux protagonistes de la sécurité routière;

b) Contribuer à l'élaboration de la nouvelle norme internationale ISO concernant les systèmes de gestion de la sécurité de la circulation routière et en faire la promotion;

c) Créer des liens entre le site Web de la CEE et les autres sites Web traitant de sécurité routière;

d) Créer un fichier d'adresses du WP.1/de la sécurité routière et organiser des discussions électroniques régulières avec la participation de membres du WP.1 sur la base du volontariat;

e) S'employer activement et résolument à faire connaître le WP.1 (l'organisme et ses résultats) et utiliser les précieux outils que sont les «livres verts» du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

**C. Actions faisables à moyen terme (2009-2010)**

48. Le WP.1 dispose de toutes les compétences/connaissances et de l'expérience nécessaires pour accroître son rôle et transférer les connaissances vers des pays n'appartenant pas à la région de la CEE, et est de ce fait en mesure d'aider les autres commissions régionales de l'ONU à renforcer leurs capacités et à entreprendre des activités de sécurité routière dans leurs régions respectives. Actions:

a) Inviter des délégués de toutes les commissions régionales aux réunions du WP.1 et en faire les fers de lance des activités du WP.1 dans leurs commissions respectives;

b) Encourager la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes à créer des groupes régionaux de sécurité routière chargés de rapprocher les États membres et de renforcer la collaboration entre tous les protagonistes de la sécurité routière dans la région concernée;

c) Occasionnellement, organiser les réunions du WP.1 ailleurs qu'à Genève, sous les auspices de groupes de travail d'autres commissions régionales de l'ONU;

d) Promouvoir et encourager les échanges entre le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les groupes régionaux de sécurité routière dans le cadre des commissions régionales de l'ONU.

49. Le projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» sera mis en œuvre par les cinq commissions régionales en collaboration avec d'autres organisations internationales et des ONG actives dans le domaine de la sécurité routière. Action:

Le WP.1 participera à ce projet et fera connaître ses résultats, qui pourront être utilisés pour fixer un objectif mondial de sécurité routière, sur le modèle des objectifs du Millénaire pour le développement.

50. Étant donné que le Groupe de travail de la sécurité routière de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a été supprimé du fait de la réforme de la CEMT et de la création du Forum international des transports, il y a lieu d'examiner quelles activités de ce groupe de travail le WP.1 souhaiterait poursuivre. Action:

Examiner dans quelle mesure il serait possible de promouvoir des examens par les pairs de l'efficacité des politiques de sécurité routière dans les pays en transition, en coopération avec les partenaires compétents (par exemple la Banque mondiale, les pays donateurs) et de participer à ces examens.

#### **D. Actions faisables à long terme (au-delà de 2011)**

51. La sécurité routière est un problème mondial qui nécessite une solution mondiale. Une partie de cette solution se trouve dans les meilleures pratiques et règlements existants mais il faut faire davantage. Action:

Élaborer un instrument mondial concernant la sécurité routière mondiale qui traite des besoins réels non couverts par les instruments existants.

52. Le Programme international d'évaluation des routes (IRAP) a été créé en 2006 pour faciliter le développement des programmes d'évaluation des routes dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Grâce à une méthodologie éprouvée utilisant trois protocoles normalisés, l'IRAP permet de mettre en œuvre de vastes programmes d'amélioration de la sécurité routière sur les routes où un grand nombre de personnes sont tuées ou gravement blessées. L'initiative IRAP soutient l'élaboration de modèles locaux et des objectifs adaptés aux besoins et aux problèmes en matière de sécurité routière dans les pays en développement participants à ces programmes. Action:

Instaurer une coopération avec l'IRAP et donner aux pays intéressés la possibilité d'être associés à l'établissement de bilans en matière de sécurité routière.

## **VI. CONCLUSIONS**

53. Les tâches accomplies par le WP.1 sont connues dans la région de la CEE et au-delà. Les Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ont été modernisées et les versions consolidées respectives de ces deux instruments sont publiées.

Les résolutions 1 et 2 ainsi que d'utiles ensembles de meilleures pratiques ont également été modifiés à la lumière de l'évolution récente de la sécurité routière.

54. Les actions proposées se caractérisent par diverses approches possibles et activités spécifiques, qui peuvent être incluses dans les travaux futurs du WP.1. Le document, tel que le WP.1 l'aura adopté après l'avoir examiné, sera soumis au Comité des transports intérieurs, pour approbation, en tant que programme de travail du WP.1.

55. Il est prévu que ce document stratégique fera l'objet de mises à jour et d'adaptations régulières pour tenir compte de l'évolution rapide, aux niveaux international et national, de la situation dans le domaine de la sécurité routière.

56. Les pays membres seront appelés à donner au secrétariat des indications quant à la manière de procéder, compte tenu du fait que pour mettre en œuvre un certain nombre d'activités proposées, des ressources supplémentaires devront être mises à la disposition du secrétariat de la CEE ainsi que des autres commissions régionales de l'ONU.

-----