


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail de la sécurité
 et de la circulation routières**

 Soixante-dixième session
 Genève, 23-26 mars 2015

**Rapport de la soixante-dixième session du Groupe
 de travail de la sécurité et de la circulation routières**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	3
III. Table ronde sur la sécurité des véhicules à deux roues (point 2 de l'ordre du jour)	5	3
IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	6-9	4
V. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)	10-16	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	10	4
B. Permis de conduire	11-13	4
C. Conduite autonome	14-15	5
D. Chargement des véhicules	16	5
VI. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)	17	6
VII. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 6 de l'ordre du jour)	18-20	6
A. Cohérence entre la Convention de 1949 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	18	6
B. Plaques d'immatriculation	19-20	6



VIII.	Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 7 de l'ordre du jour)	21–23	6
	A. Groupe d'experts de la signalisation routière	21–22	6
	B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à messages variables	23	7
IX.	Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 8 de l'ordre du jour)	24–26	7
	A. Approche systémique de la sécurité	24	7
	B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (MDCI)	25	7
	C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant	26	7
X.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 9 de l'ordre du jour)	27–28	8
	A. Aires de stationnement sécurisées	27	8
	B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne sur secteur	28	8
XI.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour)	29	8
XII.	Décennie d'action pour la sécurité routière (point 11 de l'ordre du jour)	30–32	8
	A. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)	30	8
	B. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière	31–32	9
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)	33	9
XIV.	Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)	34	9
XV.	Adoption du rapport de la soixante-dixième session (point 14 de l'ordre du jour)	35	9
Annexe			
	Conclusion de la table ronde sur les véhicules à deux roues		10

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-dixième session à Genève du 23 au 26 mars 2015, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants : Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Slovaquie, Suède et Suisse.

2. L'Inde, le Japon, la Malaisie, la République de Corée et le Viet Nam étaient également représentés en tant qu'États non membres de la CEE.

3. Les Centers for Disease Control, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), l'Union européenne (UE) et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institut grec de sécurité routière « Panos Mylonas », Institute of Road Traffic Education (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Laser Europe, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA). L'Université technique nationale d'Athènes, le Centre thaïlandais de recherche sur les accidents, l'Institut asiatique de technologie, l'Université de Belgrade, EuroMed (rail-route-transport urbain) et la Millennium Challenge Corporation ont également participé à la réunion à l'invitation du WP.1.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/148).

III. Table ronde sur la sécurité des véhicules à deux roues (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le 23 mars 2015, le WP.1 a organisé une table ronde sur la sécurité des véhicules à deux roues à l'initiative des gouvernements des États-Unis d'Amérique, de la France et de l'Italie. Grâce au soutien financier de la National Highway Traffic Safety Administration (États-Unis d'Amérique), ainsi qu'à l'assistance de l'Institut pour l'éducation à la sécurité routière, des chercheurs venus de Malaisie, de Thaïlande et du Viet Nam ont participé et fait part de leurs points de vue d'experts. Grâce au soutien financier du secrétariat de la CEE, des responsables des transports des gouvernements de l'Albanie, de la Géorgie, du Kazakhstan et de la Serbie ont également apporté leur contribution. Il en est résulté une discussion fructueuse sur les bénéfices à attendre d'un renforcement du cadre juridique en relation avec la sécurité des véhicules à deux roues sur le plan mondial. L'accent a également été mis sur l'échange de bonnes pratiques nationales et sur le renforcement des partenariats régionaux et internationaux entre le secteur public, les ONG, le secteur privé, les commissions régionales de l'ONU et d'autres organisations internationales. Le document informel n° 1/Rev.1 contient le programme de la table ronde, dont les conclusions, adoptées par acclamation, figurent en annexe du présent rapport (annexe I). Les exposés présentés lors de cet événement sont disponibles sur le site Web de la CEE.

IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

6. En raison du déroulement de la table ronde et du manque de temps, ce point n'a pas fait l'objet de présentations ni de discussions. Les déclarations écrites suivantes ont été transmises au secrétariat pour être incluses dans le présent rapport.

7. L'Espagne arrive au cinquième rang mondial en matière de sécurité routière. L'Espagne, la Lettonie, la Lituanie et la Slovaquie sont les seuls États membres de l'UE à avoir vu baisser le nombre des accidents de la route entre 2001 et 2013 de plus de 63 %. En 2015, la Direction générale du trafic routier (DGT) a installé 30 radars permettant de contrôler la vitesse entre deux points, essentiellement sur des routes secondaires, tout en retirant les radars fixes ailleurs. En 2015, la liste des tronçons routiers destinés à accueillir des contrôles de vitesse à l'aide de radars mobiles sera publiée sur le site de la DGT (www.dgt.es).

8. L'Institut grec de sécurité routière « Panos Mylonas » a soumis le document informel n° 6 informant le WP.1 au sujet du vingt-troisième Jamboree mondial des scouts qui aura une composante en lien direct avec la sécurité routière (28 juillet au 8 août 2015).

9. Laser Europe a annoncé que la Fondation Laser International organiserait le 14 septembre 2015 à Bruxelles le premier festival européen de cinéma consacré à la sécurité routière. Ce festival sera organisé sous l'égide de nombreuses organisations internationales, dont l'UNICEF et l'Union européenne. De plus amples informations concernant ce festival peuvent être obtenues en écrivant à life@roadsafetyfilm.org.

V. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)

A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

10. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de la proposition d'amendement à l'article 32 et au chapitre II de l'annexe 5, (ECE/TRANS/WP.1/2011/4) et il a en particulier terminé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.4. En prévision des discussions à sa prochaine session, le WP.1 a prié le secrétariat d'établir un document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.5 où seraient incorporées les propositions d'amendements contenues dans le document ECE/TRANS/WP.1/2015/1 (soumis par l'Association internationale des constructeurs de motocycles). Laser Europe a été invité à réviser le document ECE/TRANS/WP.1/2015/2 et à le soumettre à nouveau.

B. Permis de conduire

11. Le Groupe de travail a pris note du texte final et du résumé des catégories appropriées du Permis de conduire international (PCI) conformément à la Convention de 1968 à la lumière des nouvelles catégories définies dans la Directive 2006/126/CE de l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1) et il a remercié le groupe informel d'experts constitué de représentants de la France, du Luxembourg, de la FIA et de l'ISO. Le WP.1 a demandé au secrétariat de mettre ce document à disposition dans les six langues officielles des Nations Unies afin de faciliter la préparation d'une brochure multilingue. Le groupe informel d'experts a été prié d'établir pour la

prochaine réunion une proposition de format pour la brochure informative destinée aux gouvernements et aux organismes émetteurs.

12. Le Groupe de travail a également pris note des plans de travail parallèles concernant les propositions d'amendement et d'autres travaux liés aux permis de conduire internationaux et nationaux dans le document ECE/TRANS/WP.1/2015/4 tel qu'approuvé lors de la session précédente et il a demandé à la FIA et à l'ISO d'aller de l'avant avec l'élaboration des amendements proposés pour qu'ils soient examinés lors de la prochaine réunion conformément à la chronologie prévue dans le plan de travail. Le WP.1 a noté qu'un certain nombre de Parties contractantes aux deux Conventions de 1968 et de 1949 ont été sollicitées pour participer avec le WP.1 à la soumission des amendements au Secrétaire général des Nations Unies et il a accepté que le plan de travail ne soit pas retardé jusqu'à ce qu'un tel accord soit trouvé.

13. Le Groupe de travail a apprécié la présentation par le secrétariat de la proposition d'établir une banque d'images des modèles de livrets de permis de conduire internationaux communiqués par les Parties contractantes aux Conventions de 1949 et 1968. Il a accepté que le secrétariat aille de l'avant avec la création de cette banque en utilisant un logiciel libre. Il a également décidé que cette banque d'images devrait être accessible gratuitement, soulignant le bénéfice qui en résultera, en particulier pour les forces de police routière nationales. Le secrétariat a signalé que le succès de cette banque d'images dépendrait de la qualité des images scannées.

C. Conduite autonome

14. Le Groupe de travail a examiné le document informel n° 2 soumis par les gouvernements belge et suédois, qui développe le document ECE/TRANS/WP.1/2014/7 en décrivant et en analysant le rôle du conducteur dans un véhicule fortement automatisé. Ce document avance également une première proposition, très préliminaire, visant à introduire la possibilité d'une mobilité totalement autonome (sans conducteur) dans la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le WP.1 a examiné le document et demandé aux gouvernements belge et suédois ainsi qu'à son président de le présenter à la prochaine session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

15. Le WP.1 a aussi examiné les modalités de création d'une équipe spéciale conjointe WP.1/WP.29 qui serait chargée de cette question. Les participants au WP.1 ont considéré que cette équipe spéciale, une fois créée, contribuerait à améliorer la communication et la coopération entre les deux Groupes de travail.

D. Chargement des véhicules

16. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5, établi par l'IRU, concernant l'article 30 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. L'IRU a été invitée à examiner les observations formulées par le WP.1, à réviser le document et à le resoumettre, de préférence par l'intermédiaire d'une Partie contractante à la Convention de 1968 sur la circulation routière.

VI. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)

17. Le secrétariat a sollicité et obtenu du WP.1 l'autorisation d'envoyer à toutes les Parties contractantes un questionnaire destiné à faire le point sur le degré de mise en œuvre des dispositions relatives aux certificats internationaux de contrôle technique [il convient, en particulier, d'appeler l'attention sur l'annexe, point 26 *bis*, par. 5 c)].

VII. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 6 de l'ordre du jour)

A. Cohérence entre la Convention de 1949 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

18. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2014/4/Rev.1 soumis par l'Australie, la Belgique, la France et l'Italie, dans lequel il est proposé de modifier les articles 8 et 22 de la Convention. La proposition d'amendement est annexée au présent rapport (annexe II). Le WP.1 a prié le secrétariat de communiquer cette proposition au Secrétaire général des Nations Unies conformément à l'article 31.

B. Plaques d'immatriculation

19. À sa dernière session, le Groupe de travail a adopté la proposition de la Belgique visant à modifier le paragraphe 1 de l'annexe 2 (de la Convention de 1968 sur la circulation routière) afin d'autoriser la délivrance de plaques d'immatriculation (personnalisées) ne portant que des lettres (ECE/TRANS/WP.1/2014/9). Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que le Secrétaire général des Nations Unies avait publié une notification dépositaire (C.N.162.2015) le 19 mars 2015 pour communiquer la proposition d'amendement à toutes les Parties contractantes.

20. Le Groupe de travail a examiné et adopté la proposition de la Belgique visant à amender le paragraphe 1 de l'annexe 3 de la Convention de 1949 sur la circulation routière afin d'autoriser l'attribution de plaques d'immatriculation (personnalisées) composées uniquement de lettres (ECE/TRANS/WP.1/2015/6). Cette proposition d'amendement est annexée au présent rapport (annexe III). Le WP.1 a prié le secrétariat de communiquer cette proposition au Secrétaire général des Nations Unies conformément à l'article 31.

VIII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 7 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts de la signalisation routière

21. Le Président du Groupe d'experts a communiqué les dernières informations concernant les deuxième et troisième sessions du Groupe d'experts de la signalisation routière. À ce jour, ce groupe s'est mis d'accord sur son programme de travail, a élaboré une méthodologie permettant d'analyser la signalisation routière et a mis au point une application Web pour faciliter la collecte des images de signaux routiers, qu'il a déjà commencé à analyser. Le secrétariat a démontré les possibilités d'un

nouvel outil en ligne appelé « Système de gestion de la signalisation routière » élaboré sous les auspices du groupe d'experts. Le WP.1 a salué les travaux du groupe d'experts et décidé de recommander la prolongation de son mandat jusqu'en 2016 si cela s'avérait nécessaire pour lui permettre d'achever son programme de travail.

22. Le Groupe de travail a examiné une invitation ministérielle en vue d'étudier des amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière concernant la signalisation destinée aux cyclistes et aux piétons, comme prévu dans la Déclaration de Paris (par. 12) signée à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. Il a demandé au Groupe d'experts de la signalisation routière d'étudier cette demande ministérielle et de lui faire rapport.

B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à messages variables

23. Le Groupe de travail n'a pas examiné une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2014/5 qui proposait à l'origine d'élaborer une proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la signalisation routière car ce document ne lui a pas été soumis. Le WP.1 envisage de continuer à charger un expert espagnol en matière de signalisation routière de mener à bien ce projet et il l'a invité à participer aux prochaines sessions du Groupe d'experts de la signalisation routière et du WP.1.

IX. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 8 de l'ordre du jour)

A. Approche systémique de la sécurité

24. Le Groupe de travail a commencé à examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2014/6 (et pas ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1 comme indiqué par erreur dans le document ECE/TRANS/WP.1/148) dans lequel sont reproduites les propositions d'amendement de la Suède visant à prendre en compte l'approche systémique de la sécurité dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Le WP.1 a approuvé provisoirement le texte révisé jusqu'à la page 19 et poursuivra l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6 à sa prochaine session. La France a relevé une erreur systématique de traduction dans la version française et a souhaité que le mot « systématique » soit remplacé par « systémique ».

B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (MDCI)

25. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1, soumis par la Suède et la Finlande, qui vise à faciliter l'amendement de la R.E.1 pour y inclure des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. Le Groupe de travail a remercié les auteurs et les a invités à réviser le document pour respecter le format de la Résolution d'ensemble (texte de fond, recommandations et encadrés).

C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant

26. Le Groupe de travail a repris son examen de la question de l'inattention au volant. Afin de faciliter cet examen, il a étudié les documents informels n^{os} 4 et 5 soumis par les États-Unis d'Amérique au sujet des recherches consacrées actuellement par la NHTSA à l'inattention au volant et à la conduite avec facultés diminuées. Le

WP.1 a décidé de poursuivre ses travaux sur une proposition d'amendement relative à l'inattention au volant qui pourrait lors de la prochaine session être étendue à la conduite avec facultés diminuées.

X. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 9 de l'ordre du jour)

A. Aires de stationnement sécurisées

27. Le Groupe de travail a noté que la Belgique avait cherché à conclure un accord régional au titre de l'article 8 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière. L'Autriche et l'Espagne, en collaboration avec le Président du WP.1, se sont déclarées disposées à réviser le document ECE/TRANS/WP.1/2012/9 et à le soumettre en vue de la prochaine session.

B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne sur secteur

28. Le secrétariat a communiqué les dernières informations concernant les réponses reçues à l'enquête sur les signaux routiers avertissant les usagers qu'ils vont aborder un secteur de route sur lequel leur vitesse moyenne sera calculée.

XI. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour)

29. Le Président du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau a présenté le mandat de son groupe et fait le point sur les progrès réalisés jusqu'à présent. Le WP.1 a appris que le groupe s'était réuni quatre fois depuis sa création en janvier 2014 et qu'il avait bien avancé vers son objectif ultime consistant à présenter un rapport stratégique assorti de recommandations. Le WP.1 a remercié le groupe d'experts pour son travail et décidé de recommander la prolongation de son mandat en 2016 si cela s'avérait nécessaire pour lui permettre d'achever son programme de travail.

XII. Décennie d'action pour la sécurité routière (point 11 de l'ordre du jour)

A. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

30. Le Groupe de travail a examiné le document informel n° 5 établi par le secrétariat en septembre 2014 et qui contient un avant-projet de version révisée de son mandat et de son règlement intérieur (TRANS/WP.1/100/Add.1). Le WP.1 a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session et d'envisager la possibilité de le réviser dans le contexte des pays non-membres de la CEE qui sont intéressés à devenir membre du WP.1. Le Groupe de travail a continué à encourager la participation des pays non-membres de la CEE à ses activités.

B. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière

31. Le Groupe de travail a débattu « de ses activités et de son rôle futurs dans le contexte de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des problèmes liés à l'évolution de la sécurité routière » et il a décidé que son président établirait un document esquissant une manière plus stratégique de prendre en compte les meilleures pratiques (tables rondes par exemple) et de tirer un meilleur parti des résolutions d'ensemble pour développer la dimension mondiale des activités du groupe de travail. La possibilité de tenir une session du Groupe de travail en dehors de Genève y est également envisagée.

32. Le WP.1 a aussi pris note de l'exposé de la Fondation FIA concernant la troisième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, qui a eu lieu en mai 2015. De plus amples informations sont disponibles sur le site de la campagne « Aidez à sauver des enfants ».

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

33. La Suisse a souligné la nécessité d'améliorer le flux d'information concernant la deuxième Conférence mondiale de haut-niveau sur la sécurité routière qui se tiendra à Brasilia les 18 et 19 novembre 2015. Tous les participants au WP.1 sont encouragés à partager des informations concernant cet événement.

XIV. Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

34. La prochaine session du WP.1 se déroulera du 5 au 7 octobre 2015 à Genève.

XV. Adoption du rapport de la soixante-dixième session (point 14 de l'ordre du jour)

35. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-dixième session.

Annexe I

Conclusion de la table ronde sur les véhicules à deux roues

Explorer l'utilisation d'instruments juridiques relatifs à la sécurité routière pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés dans les pays à revenus faible et intermédiaire

Table ronde du Forum de la sécurité routière (WP.1), Palais des Nations, Genève, 23 mars 2015

1. Des délégués au Forum de la sécurité routière de la CEE, des professionnels des transports, des chercheurs, des parties intéressées et des décideurs politiques ont participé à l'évaluation des défis actuels et des besoins futurs en matière de mobilité sûre et fiable des deux roues motorisés. Ils ont prêté une attention particulière aux mesures destinées à promouvoir les instruments juridiques de l'ONU ainsi que les meilleures pratiques et politiques, en particulier dans les pays à revenus faible et intermédiaire. L'état d'esprit qui a marqué cet événement ne doit pas se perdre dès qu'il a pris fin, ni s'affaiblir. Les participants voudraient voir leurs conclusions prises en compte lors de la prochaine session de Forum de la sécurité routière de la CEE.
2. En réponse à l'appel à réduire au niveau mondial le nombre des morts et des blessés de la route et même à le réduire à zéro, le Forum de la sécurité routière reconnaît l'urgence de prendre des mesures spécifiques lorsqu'il administre et actualise les instruments juridiques relevant de sa compétence.
3. Il peut aussi atteindre cet objectif en concentrant son travail juridique sur l'analyse de données et sur la recherche portant sur des aspects particuliers, en l'occurrence sur les politiques concernant les deux-roues motorisés ainsi que sur la surveillance des produits.
4. La table ronde a permis de mettre en évidence la nécessité d'entreprendre des études et des recherches dans le domaine de la conduite des deux-roues motorisés et des infrastructures dont ils ont besoin. Une méthodologie de prélèvement d'échantillons dans le flux de trafic ainsi que des mesures contraignantes pour influencer le comportement des conducteurs sont par exemple susceptibles de contribuer à l'amélioration de la sécurité, par des projets spécifiques en matière de législation et de renforcement des capacités aux niveaux régional et international.
5. Une telle approche aiderait à mettre au point une méthode commune de recueil, de partage, de traitement et d'analyse de données concernant tant les deux-roues motorisés que d'autres aspects de la sécurité routière, afin de jeter les bases d'une bonne législation.

I. Renforcement de la capacité des instituts de recherche et des organes législatifs

6. Les résultats des recherches et études fourniront aussi le cadre nécessaire à des processus d'éducation et de formation qui aideront à prévenir et à atténuer la plupart sinon la totalité des conséquences d'erreurs humaines.

7. Dans le même temps, les activités de recherche et d'investigation menées au niveau régional devraient permettre de définir des mesures efficaces à prendre localement pour le bien de tous les usagers de la route et en particulier des motocyclistes.

- Une action concertée dans le cadre des Commissions régionales des Nations Unies est envisagée pour que toute mesure adoptée se traduise par une meilleure cohésion au niveau mondial.

II. Aborder les points critiques

8. Le facteur humain étant l'une des principales causes d'accidents, il importe de consacrer des fonds et des efforts particuliers à des études portant sur les questions suivantes :

- Mauvaises infrastructures, nouvelles solutions possibles en la matière (par exemple filtrage, voies réservées, signaux routiers);
- Sous-estimation des risques et dangers de la part des « preneurs de risque »;
- Formation.

9. Les résultats des recherches portant sur ces facteurs permettront d'élaborer un certain nombre de mesures d'atténuation appropriée et efficaces ainsi que de légiférer utilement. En outre, il pourra être tenu compte de considérations locales lors de l'élaboration et de la mise en œuvre sur le plan régional d'une législation en matière de sécurité routière, pour autant que l'outil juridique soit conforme aux principes communs de la sécurité routière portés par les instruments juridiques de l'ONU.

III. Tirer profit de la technologie

10. La feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) pourrait constituer une référence précieuse à cet égard, car elle tient compte de stratégies de renforcement de la sécurité à l'aide de techniques liées aux STI faciles à déployer. Il ne faudrait pas négliger les deux-roues motorisés lorsqu'on envisage de recourir aux STI pour améliorer l'infrastructure ou pour d'autres catégories de véhicules. Même si une conception initiale est destinée à un véhicule à quatre roues, elle peut aussi être pensée pour les deux-roues dès ses premiers stades.

IV. Méthode de groupement

11. Cette approche multifactorielle doit également évaluer les politiques en matière de deux-roues motorisés, en prévoyant notamment des plans spécifiques de gestion et d'amélioration des réseaux routiers inappropriés grâce à la mise au point d'infrastructures plus « clémentes », à une meilleure gestion du trafic, au contrôle techniques des véhicules et à la mise en place de contrôles routiers pour vérifier que les casques sont en adéquation avec les normes de sécurité et qu'ils sont correctement ajustés.

12. Lors des prochaines sessions du Forum de la sécurité routière, dans le cadre de la collaboration envisagée au sein des régions de l'ONU pour faire en sorte que les modifications ou actualisations les plus appropriées soient apportées à ses instruments juridiques, on pourrait aborder les questions suivantes :

- Évaluation concertée – dans le cadre du réseau des organismes de l'ONU en synergie avec des experts au niveau régional – pour élaborer un ensemble cohérent de mesures législatives et pratiques. Dans ce contexte, le Forum

envisage une collaboration active et efficace au sein des régions de l'ONU pour l'amener à amender ou à actualiser de la manière la plus efficace ses instruments juridiques pertinents;

- Veiller à ce que les produits tiennent compte de toutes les mesures pratiques possibles, aux stades de la conception et de la fabrication, pour renforcer la sécurité passive, active et préventive. Il faut en outre renforcer l'éducation et la formation afin de réduire les dangers, les risques et surtout toutes les conséquences potentielles d'erreurs humaines susceptibles de nuire à la sécurité routière;
- Adopter une « approche multifactorielle », car les accidents et les morts de la route ont souvent des causes multiples – infrastructure laissant à désirer; incapacité d'évaluer et de surveiller les flux de trafic, mauvais état technique des véhicules et défaut de port des équipements personnels de protection prescrits par les motocyclistes;
- Mettre l'accent sur l'amélioration de la sécurité de tous les usagers de la route, mais surtout des plus vulnérables, particulièrement dans les zones urbaines en développement rapide, ainsi qu'aux heures de pointe des deux-roues motorisés, au moment des déplacements entre le domicile et le lieu de travail;
- Vérifier le niveau de compréhension des objectifs recommandés au niveau de la collectivité en procédant à des études pertinentes et ciblées comparant les politiques éducatives avec la conscience des risques et les changements d'attitude;
- Une approche intégrée utilisant une « boîte à outils » de mesures est disponible, assortie d'exemples et de meilleures pratiques;
- L'importance du port du casque;
- DPI – conséquences pour la sécurité de la violation des DPI.
