



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/14  
17 janvier 2001

FRANÇAIS  
Original ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières  
(Trente-sixième session, 3-6 avril 2001,  
point 10 de l'ordre du jour)

**COLLABORATION AVEC D'AUTRES ORGANES DE LA CEE  
ET D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES**

Communication de la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR)

Chaque année, les accidents de la route font plus d'un million de morts et de 30 millions de handicapés et de blessés. Leur coût socioéconomique excède largement les 500 milliards de dollars des États-Unis à travers le monde, chiffre qui augmente d'année en année. Aussi devient-il de plus en plus urgent d'arrêter ce fléau.

Si l'on tient compte du fait que plus de 3 000 personnes sont tuées chaque jour dans des accidents de la route, on comprend aisément la nécessité de tenir dans les meilleurs délais la table ronde proposée au WP.1 par le Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI) à sa réunion du 5 juin 2000. En effet, il serait d'une grande utilité d'examiner les raisons de ce lourd tribut humain et économique afin de définir les orientations d'une stratégie qui permettrait sans tarder d'obtenir une réduction substantielle des accidents de la route. C'est ainsi que :

1. On peut parvenir à une prévention plus efficace en affectant les ressources disponibles pour la sécurité routière aux mesures dont le rapport coût/avantages est le plus élevé, comme prévu dans le prochain programme de la Commission européenne. Il faudrait dresser une liste des mesures de sécurité à prendre, classées en fonction de ce rapport et sur la base de critères transparents convenus. Une telle liste, qui pourrait être établie sous la supervision du WP.1, servirait utilement à l'élaboration des politiques nationales et internationales futures en matière de sécurité routière.

La mise en oeuvre des mesures de sécurité se heurte souvent au fait que les pouvoirs publics et les parlements sont réticents à dégager les ressources nécessaires. En sensibilisant les uns et les autres aux conséquences des accidents et en mettant en lumière la rentabilité des mesures de sécurité routière, l'ONU faciliterait le processus d'allocation de ressources.

2. Il serait utile d'étudier la stratégie du Partenariat mondial pour la sécurité routière, qui constitue un programme concret permettant de recenser les problèmes et d'appliquer des solutions définies par les communautés et parties prenantes intéressées, en particulier dans les pays en développement et en transition. Le Partenariat représente également une "somme de connaissances" à laquelle l'ONU pourrait puiser afin de formuler des orientations utiles et concrètes à l'intention des gouvernements, qui pourront ainsi élaborer des plans locaux et les mesures correspondantes.
3. Dans le domaine de la législation, le WP.1 assure déjà efficacement la tenue des instruments juridiques relatifs à la prévention des accidents de la route. À notre avis, l'efficacité serait maximale si le CTI donnait aussi explicitement mandat au WP.1 d'élever les normes des mesures de sécurité à celles des pays ayant le plus réussi en la matière, et ce lors de la révision des textes et, a fortiori, lors de la formulation des recommandations.

-----