



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Soixante-dix-septième session**

Genève, 18-21 septembre 2018

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) :**Approche systémique de la sécurité****Approche systémique de la sécurité****Révision****Communication des représentants de l'Espagne,
des États-Unis d'Amérique et de l'Italie**

À sa dernière session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2018/5, établi par l'Espagne, les États-Unis d'Amérique et la Suède, qui portait sur le rôle de la sanction et d'autres mesures à caractère contraignant et offrait une synthèse des trois options présentées dans le document informel n° 6 (septembre 2017). Fondé sur les observations formulées pendant la soixante-seizième session, le présent document a été établi pour examen par le WP.1 à sa soixante-dix-septième session.



2.4.1.3 Rôle des sanctions et d'autres mesures correctives

Le but du système répressif n'est pas simplement de punir les contrevenants, mais plutôt de produire un effet dissuasif entraînant l'adoption généralisée de comportements primordiaux favorisant la sécurité routière. Les usagers de la route peuvent être éduqués aux risques relatifs à la sécurité associés au non-respect des règles de circulation au moyen de sanctions, les infractions graves étant punies de sanctions plus sévères. Les sanctions peuvent également écarter des routes les conducteurs commettant des délits à répétition ou des délits particulièrement graves, ce qui permet de renforcer la sécurité des autres usagers et d'avoir du temps pour remédier aux comportements à risque.

Le caractère dissuasif des sanctions peut être renforcé par des mesures visant à améliorer la certitude et la rapidité de leur application. La dissuasion sera plus forte si les usagers perçoivent que la probabilité qu'ils soient pris en cas de non-respect des règles de circulation est élevée et si la sanction est appliquée rapidement après l'incident.

Dans un système sûr, le comportement du conducteur peut être influencé tant par les règles de circulation et les sanctions que par la conception des véhicules et des routes. Si les sanctions visent à prévenir les comportements à risque par la dissuasion ou l'éducation, la modification de la conception des véhicules et des routes peut corriger les tendances du comportement humain et éliminer les risques d'erreur.

Afin de déterminer si les risques en matière de sécurité sont mieux limités par l'application de règles et de sanctions que par des changements systémiques, il est nécessaire de considérer certains facteurs, comme les risques du comportement sur le plan de la sécurité, si celui-ci est volontaire ou non, ou si d'autres conceptions de véhicules ou de routes sont disponibles ou non.

2.4.2.2 Mesures concernant les sanctions

c) Échanger les renseignements sur les conducteurs entre pays afin de s'assurer que les sanctions ou les autorisations en matière de conduite sont appliquées en connaissance des infractions antérieures. Cela permettrait d'éviter, par exemple, qu'un conducteur auquel on aurait retiré son permis de conduire à la suite d'une infraction routière sur un territoire de juridiction en obtienne un nouveau sur un autre territoire de juridiction ;

d) Envisager des compléments ou des alternatives aux règles de circulation et aux sanctions, comme l'approche systémique de la sécurité, dans les cas où des changements dans la conception des véhicules ou des routes pourraient prévenir les comportements à risque. Ces mesures pourraient consister par exemple à adopter des systèmes actifs d'aide à la conduite ou à installer des carrefours giratoires à la place des intersections équipées de feux de circulation.
