



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2004/5
6 février 2004

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS,
FRANÇAIS et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-quatrième session, 6-8 avril 2004,
point 7 de l'ordre du jour)

**UN ROLE MONDIAL POUR LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LA
SECURITE ROUTIERE (WP.1) DE LA CEE-ONU**

Transmis par la Fondation FIA pour l'Automobile et la Société

Introduction

L'accroissement du nombre de morts et de blessés sur la route commence désormais à interpeller davantage la communauté internationale, celle-ci reconnaissant qu'il s'agit d'un problème majeur de santé publique pour la quasi-totalité des Etats membres des Nations unies, mais avant tout pour les pays en développement et en transition. En 2003, l'Assemblée générale des Nations unies a ainsi adopté deux résolutions portant sur la sécurité routière¹, tandis que l'Organisation mondiale de la santé a décidé de consacrer la Journée mondiale de la santé 2004 à la prévention des accidents de la route. Cette attention particulière, que l'on ne peut que saluer, a également permis d'ouvrir le débat sur les moyens à mettre en œuvre par le système onusien pour contribuer le plus efficacement possible à l'objectif majeur de réduction du nombre de victimes de la route.

Dans son rapport sur la crise mondiale de la sécurité routière (document A/58/228), le Secrétaire général de l'ONU recommande qu'un « organe de coordination soit désigné au sein du système des Nations unies » pour apporter un appui dans ce domaine. Plus récemment, dans un entretien accordé le 7 janvier 2004 à la Fondation FIA, M. Kofi Annan a réitéré son soutien en faveur d'un

¹ Résolutions 57/309 du 22 mai 2003 et 58/9 du 5 novembre 2003 relatives à la crise mondiale de la sécurité routière

engagement plus poussé des Nations unies en matière de sécurité routière ; il a par ailleurs exprimé son inquiétude face à l'absence d'un organe unique responsable de la sécurité routière, indiquant qu'il évoquerait la question avec les responsables des agences onusiennes. (Voir entretien joint en annexe).

La Fondation FIA participe activement à la promotion de la sécurité routière au niveau mondial et examine avec attention les différentes options envisageables pour la création d'un organe unique au sein du système des Nations unies. Un rapport de la Fondation² exposant ces options a été présenté aux Nations unies en juillet dernier. Après réflexion et eu égard à notre expérience au sein du système des Nations unies, nous estimons que la stratégie la plus efficace dans l'immédiat pour relever ce défi si important consiste à conférer un rôle mondial au Groupe de travail sur la sécurité routière (WP.1) de la CEE-ONU. Le présent rapport passe en revue plusieurs arguments de poids qui viennent étayer notre conclusion.

Arguments en faveur d'un rôle mondial pour le WP1 de la CEE-ONU

La stratégie la plus prometteuse en matière de prévention des accidents de la route consiste en l'adoption d'une approche « systèmes » de la gestion de la sécurité routière. L'objet d'une telle approche est de mettre en oeuvre des contre-mesures efficaces et réfléchies pouvant être appliquées aux usagers de la route, à l'infrastructure routière et aux véhicules motorisés. Pour produire les meilleurs résultats possibles, cette stratégie devra être adoptée par un maximum d'acteurs (pouvoirs publics, secteur privé, société civile) afin qu'ils unissent leurs forces pour promouvoir la sécurité routière.

La CEE-ONU, à travers ses différents groupes de travail sur la sécurité routière (WP.1), les statistiques de transport (WP.6) et les normes en matière de véhicules (WP.29), a démontré qu'elle possédait nombre des capacités requises pour soutenir l'approche « systèmes » à l'échelle internationale. La variété des thèmes abordés, de la collecte de données au comportement des conducteurs, en passant par les normes de construction des véhicules et les réglementations en matière de circulation, représente un élément clé pour le succès de cette stratégie. Les groupes de travail de la CEE-ONU ont en outre montré un désir impérieux d'impliquer toutes les parties prenantes dans un dialogue à la fois transparent et interactif.

La CEE-ONU offre également la possibilité de renforcer la coopération entre les autres Commissions économiques régionales de l'ONU. A l'échelle mondiale, les problématiques concernant la sécurité routière peuvent varier assez sensiblement d'un pays à l'autre en fonction de divers facteurs, comme la composition du parc automobile et le niveau de motorisation. C'est pourquoi il apparaît indispensable de mettre en place des plans d'action régionaux en faveur de la sécurité routière qui soient mieux adaptés aux conditions spécifiques de la circulation routière des pays concernés. Sachant que toutes les Commissions régionales sont impliquées dans les questions de transport et que l'on travaille déjà à l'instauration d'un cadre permettant leur coopération, nous sommes en droit d'attendre que la sécurité routière soit placée au cœur de l'action commune. La CEE-ONU possédant la structure la plus développée pour les actions en matière de sécurité routière, elle apparaît comme le candidat naturel pour assurer la coordination entre les différentes Commissions régionales.

² TRANS/WP.1/2003/14 : La contribution de l'ONU à la sécurité routière

Les travaux de la CEE-ONU ont en outre permis une avancée majeure avec la transformation du Groupe de travail WP.29 sur les normes de construction des véhicules en un Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules. L'accord de 1998 instaurant ce forum mondial a entraîné une forte augmentation de la participation d'Etats non-membres de la CEE-ONU.

Cette évolution constitue un précédent majeur qui plaide en faveur d'une extension similaire du mandat du WP.1. Qui plus est, elle offre la perspective d'une synergie positive entre les travaux du WP.1 et du WP.29 au niveau mondial. Il s'agit là d'une avancée importante puisque l'interaction entre le code de la route et le comportement des conducteurs d'un côté, et les technologies pour la sécurité active et passive des véhicules de l'autre, devrait être fortement intégrée dans l'approche « systèmes » de la sécurité routière.

Face à l'attribution d'un rôle mondial au WP.1, une autre solution pourrait être envisagée avec la création d'une Task Force Inter-agences. D'autres secteurs ont déjà choisi cette option, mais c'est généralement un organe des Nations unies qui prend en main la gestion de ces Task Forces et, si l'on passe en revue les différentes composantes du système onusien capables d'assurer au mieux un tel rôle, on retombe inévitablement sur le WP.1. Comparés à la CEE-ONU, les autres candidats, tels que l'Organisation mondiale de la santé ou le Programme des Nations unies pour le développement, ne disposent pas de la structure, des ressources, ni même de l'expérience suffisantes en matière de sécurité routière.

Toutes ces raisons amènent ainsi la Fondation FIA à penser que le WP.1 de la CEE-ONU est le candidat idéal pour assumer le rôle de point de convergence en matière de sécurité routière mondiale au sein du système des Nations unies.

Le rôle mondial du WP.1 de la CEE-ONU

A supposer que le WP.1 assume ce rôle mondial, comment devrait évoluer son travail ? En réalité, les missions actuelles du WP.1 resteraient en grande partie inchangées. Il est en effet essentiel de ne pas remettre en cause sa tâche principale qui consiste à tenir à jour les résolutions et instruments juridiques fondamentaux (Conventions de Vienne, accords et résolutions d'ensemble, etc.). Le WP.1 devrait également continuer à collecter des informations sur les dispositions légales et les campagnes dans le domaine de la sécurité routière. En s'appuyant sur ces fondements, la Fondation FIA souhaiterait voir le WP.1 s'investir dans les tâches supplémentaires suivantes sur le plan international :

- Promouvoir les meilleures pratiques à travers la formation de groupes d'experts capables de s'attaquer aux principaux problèmes de sécurité routière : contrôle de la vitesse, conduite en état d'ivresse, utilisation des ceintures de sécurité et port du casque pour les conducteurs de véhicules à deux roues. L'initiative du gouvernement américain, qui a proposé en septembre dernier l'instauration de groupes de travail sur les ceintures de sécurité et la sécurité des motocyclistes, représente un exemple positif de ce type d'approche.
- Promouvoir au niveau mondial la Semaine de la sécurité routière qui existe déjà actuellement (mais peut-être avec un intervalle plus court de deux ans et en proposant un lien plus étroit avec les thèmes importants exposés ci-dessus).

- Soutenir la collecte à l'échelle mondiale de statistiques sur les accidents afin de donner à chaque pays les moyens de mettre en œuvre des contre-mesures efficaces. Il apparaît clairement que le WP.1 devrait travailler en étroite collaboration avec le WP6 pour étendre ses activités actuelles de collecte de données.
- Instaurer une étroite collaboration avec les autres Commissions régionales (CESAP, CEA, CESAO et CEPAL) et les agences de l'ONU (OMS, PNUD, UNICEF, Banque mondiale, etc.) en encourageant leur participation régulière à un Groupe de travail mondial sur la sécurité routière, ainsi qu'aux groupes d'experts et aux activités de collecte de données susmentionnés.
- Encourager la participation d'Etats non-membres de la CEE-ONU à ces activités (peut-être conjointement avec les Commissions régionales) afin de garantir la prise en compte de l'expérience et des besoins spécifiques des pays en développement dans les travaux du WP1 au niveau mondial.
- Inciter un grand nombre de parties prenantes, dont les pouvoirs publics, le secteur privé et la société civile, à soutenir activement les actions et campagnes mondiales en faveur de la sécurité routière.

Bien évidemment, ces nouvelles missions auraient des implications financières importantes pour le secrétariat de la CEE-ONU, mais aussi pour les Etats membres qui participeraient à un WP.1 mondial. Il n'en demeure pas moins cependant que ces dépenses supplémentaires resteraient minimales en comparaison de l'étendue des problèmes de sécurité routière et des avantages potentiels qui découleraient d'une prévention plus efficace des accidents de la circulation au niveau international. Force est de reconnaître en outre qu'en s'appuyant sur la structure existante de la CEE-ONU, le système des Nations unies dans son ensemble pourra bénéficier de la création d'un point de convergence en matière de sécurité routière sans avoir à engager d'investissement lourd.

Conclusion : Le WP1, forum mondial pour la sécurité routière

La Fondation FIA apporte un soutien extrêmement favorable à l'extension du mandat du WP.1 de la CEE-ONU qui lui conférerait un rôle mondial, comme exposé précédemment. Ces nouvelles attributions ne devront cependant pas affecter les activités actuelles du WP.1. Des ressources supplémentaires seront nécessaires pour soutenir le secrétariat dans la gestion de ces nouvelles tâches. Cette évolution permettrait au WP.1 de répondre au besoin d'un nouveau point de convergence en matière de sécurité routière au sein du système onusien. Pour finir, nous recommandons également l'emploi d'une nouvelle dénomination pour le WP.1, en le rebaptisant Forum mondial pour la sécurité routière.

TRADUCTION NON OFFICIELLE
(L'interview originale a été tenue en anglais)

Annexe

Entretien avec le Secrétaire général des Nations unies Kofi Annan

Le Secrétaire des Nations unies Kofi Annan a été interviewé pour le compte de la Fédération FIA par Richard Stanley au siège des Nations unies, à New York, le 7 janvier 2004. Vous trouverez ci-après une transcription de cet entretien :

Question : *Pouvez-vous nous parler de vos inquiétudes concernant les répercussions des accidents de la route sur la communauté internationale ?*

Kofi Annan : Il me semble qu'il s'agit d'un problème majeur, mais je ne crois pas que la population ait réellement conscience que chaque année 1,2 million de personnes trouvent la mort dans des accidents de la circulation et que 20 à 50 millions de personnes supplémentaires restent handicapées. Il s'agit donc d'un problème grave auquel nous devons tous nous attaquer.

Q : *Selon vous, pourquoi ce problème ne fait-il pas partie des priorités de l'agenda international et ne reçoit-il pas toute l'attention qu'il devrait au vu des chiffres que vous venez d'évoquer ?*

KA : Tous ces accidents se produisent souvent indépendamment les uns des autres, ils constituent un drame personnel et individuel. Je ne suis pas certain que l'opinion publique soit consciente des chiffres alarmants dont je vous ai parlé, mais il est évident que si elle en avait connaissance, elle serait bien davantage sensibilisée. Peut-être ne devrions nous pas employer le terme « accident », mais plutôt parler de « collision », de « drame » ; en effet, le public a tendance à adopter une attitude fataliste envers les accidents puisque, dans leur esprit, ce sont des événements contre lesquels on ne peut rien faire. Il nous faudrait donc peut-être faire évoluer notre langage et bien entendu notre approche pédagogique.

Q : *Les accidents de la route ont des conséquences disproportionnées sur les pays en développement. Pourriez-vous nous donner votre sentiment à la fois sur les drames personnels qu'engendrent les accidents et sur l'ampleur de leur impact sur l'économie ?*

KA : Aujourd'hui, environ 90 % des personnes tuées sur les routes ont entre 15 et 40 ans, soit la tranche d'âge où l'on est le plus productif dans la plupart des pays. Outre les drames familiaux qu'ils entraînent, les accidents ont un véritable impact économique et touchent aussi de manière disproportionnée les enfants. Sur les 180 000 enfants tués chaque année, environ 96 % le sont dans les pays du Sud. De plus, nous devons prendre des mesures pour protéger les victimes innocentes, tous ces usagers de la route à vélo, en moto ou en mobylette ou encore les piétons. Il est de notre devoir de prendre des mesures préventives afin de faire en sorte que tous soient en sécurité sur la route.

Q : *Selon vous, comment faire pour que ces questions soient abordées au niveau politique ? Comment faire réagir les décideurs et les hommes politiques ?*

KA : Tout d'abord, il faut qu'ils admettent qu'ils sont confrontés à un problème au niveau

national mais aussi qu'ils comprennent que le ministère des Transports ne doit pas le traiter seul car il concerne aussi les ministères de la Santé, de l'Education, de la Justice et la police. Ils devraient également élaborer des plans d'action nationaux pour s'attaquer aux accidents de la route, comme l'ont déjà fait certains gouvernements. La France s'est ainsi récemment impliquée dans ce combat sous l'impulsion du Président Chirac lui-même et j'invite les autres dirigeants à faire de même en jouant leur rôle de moteur. J'estime par ailleurs que nous devons aussi progresser dans ce domaine à l'échelle internationale. A l'heure actuelle, il n'existe aucun organe unique en charge de la gestion de la sécurité routière ; nous devrions sans doute désigner une telle entité dont la mission serait de proposer un plan d'action qui puisse être utilisé non seulement au niveau mondial mais aussi par les gouvernements nationaux qui ne disposent pas des moyens ni des méthodes nécessaires pour en développer un de leur propre initiative.

Q : *Qu'en est-il du rôle des Nations unies, en particulier par rapport à la Journée mondiale de la santé ?*

KA : La Journée mondiale de la santé est l'occasion pour nous de mettre en lumière le problème de la sécurité routière et de faire comprendre les répercussions des « accidents » et ici j'utilise des guillemets.

Il est du devoir des Nations unies d'amener les gouvernements à reconnaître l'ampleur du problème posé par les accidents de la route. Nous devons profiter de la Journée mondiale de la santé pour souligner l'impact de ce phénomène mais aussi pour montrer qu'il est possible d'éviter de tels drames, que ce ne sont pas seulement des accidents, mais qu'il s'agit bien d'erreurs humaines contre lesquelles nous pouvons agir grâce à une politique gouvernementale appropriée. Je souhaite également que cette journée nous permette de réfléchir à la contribution que chacun peut apporter, que ce soit les différents gouvernements nationaux ou chacun des décideurs tels que moi. Les Nations unies ont la possibilité de se faire entendre et disposent d'un pouvoir précieux dont elles peuvent se servir davantage dans ce domaine. Je compte donc faire avancer les choses en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé et les autres agences. Comme vous le savez, l'ensemble des responsables des agences de l'ONU se rencontrent deux fois par an ; j'ai donc l'intention d'évoquer le problème de la sécurité routière avec eux pour voir comment mettre nos efforts en commun afin d'agir efficacement dans ce domaine.

Q : *Qu'en est-il de l'implication du secteur privé et de la société civile ? Et quelle est l'importance de la collaboration entre les diverses agences et organisations ?*

KA : Je compte au nombre de ceux qui croient fermement aux vertus de la coopération. Evoquons pour commencer le secteur privé et les constructeurs automobiles. Je pense que ces derniers ont un rôle à jouer : c'est à eux qu'il revient de s'assurer que les véhicules ne respectant pas les normes dans l'hémisphère Nord ne sont pas commercialisés dans les pays du Sud ; de plus, ils faut qu'ils appliquent les mêmes critères de sécurité dans le Sud. A côté de l'action gouvernementale, les ONG et les associations peuvent être impliquées dans l'effort pédagogique afin de sensibiliser les jeunes, mais aussi tous les conducteurs, de les responsabiliser pour prévenir les accidents. C'est en impliquant la société tout entière que nous pourrons faire des progrès beaucoup plus rapides pour juguler cette épidémie, si je peux employer ce terme. Si nous ne prenons pas les mesures qui s'imposent, la situation risque de se dégrader encore.

Q : *La Fondation FIA notamment collabore avec les gouvernements pour promouvoir le port de*

la ceinture de sécurité. Que pensez-vous du travail accompli sur une question aussi cruciale ?

KA : J'appuie totalement cette initiative. Nous devons exhorter les gouvernements à adopter une législation qui rende obligatoires les ceintures dans les véhicules et le port de ces ceintures. Il faudrait même aller encore plus loin et imposer l'utilisation de sièges pour enfants car un nombre important d'entre eux est concerné par les accidents. C'est pourquoi j'adhère totalement à cette initiative et je suis personnellement prêt à faire tout mon possible pour soutenir cet effort.

Q : *A l'avenir, avec l'augmentation du niveau de motorisation, le problème de la sécurité routière ne fera que s'amplifier. Quels sont, selon vous, les dangers auxquels nous nous exposons si nous n'intervenons pas ?*

KA : Vous soulevez ici la question du nombre de véhicules sur les routes et des techniques de construction des infrastructures routières. Certaines d'entre elles, notamment dans les pays en développement, sont parfois conçues sans aucun souci de sécurité. Il est donc indispensable de garantir que les véhicules automobiles répondent aux normes de sécurité, sont équipés des freins appropriés et qu'ils sont correctement contrôlés. Il faut en outre s'assurer que les routes sont construites en respectant des critères de sécurité puisque, dans le cas contraire, les chiffres actuels des victimes d'accidents pourraient grimper de 60 %, une évolution à laquelle personne n'a envie d'assister. Nous devons donc nous engager à prendre ces mesures de sécurité et à coopérer dans le domaine de l'enseignement de sorte que nous puissions réduire le nombre de collisions.

Q : *Les statistiques risquent cependant de nous faire oublier les drames individuels qu'engendrent les accidents, alors qu'il est nécessaire que chacun de nous prenne conscience de cette effroyable souffrance.*

KA : Il est extrêmement important de placer les individus au cœur de nos efforts. Qu'il s'agisse de personnes que nous connaissons ou non, ces tragédies humaines et personnelles nous affectent et doivent nous rendre plus sensibles à ce réel problème que représentent les accidents de la route. Nous avons parfois tendance à nous dire que, finalement, c'est simplement une personne qui est décédée dans tel ou tel accident, mais cette seule disparition a des implications beaucoup plus importantes pour la famille et pour la société. Il faut essayer de se concentrer sur les individus car si vous mentionnez les chiffres dans leur ensemble, les gens seront abattus ; ils se sentiront impuissants face aux millions de victimes qu'on leur annonce. Il faut donc commencer par prendre en compte la souffrance de chaque individu et faire face à ces drames familiaux en cherchant à prendre toutes les mesures possibles pour éviter que de telles situations ne se reproduisent.

Q : *Cet entretien servira à la promotion de la Journée mondiale de la santé. Pouvez-vous nous expliquer en quoi il s'agit d'une manifestation si importante ?*

KA : La Journée mondiale de la santé nous offre l'occasion de réfléchir à notre vie, à notre mode de vie, à notre alimentation, à la façon dont nous nous protégeons et dont nous protégeons nos enfants ou encore aux actions à entreprendre pour rendre notre société plus saine. C'est aussi l'occasion de collaborer avec les gouvernements pour mettre en place la législation et les mécanismes adéquats pour la protection des générations futures, dans le domaine de la sécurité routière mais aussi de manière plus générale. Par exemple, en ce qui concerne la lutte contre

l'épidémie du sida : nous devons tous unir nos forces dans ce combat qui nécessite une mobilisation de toute la société, depuis les chefs d'Etat jusqu'aux associations. Et il y a encore de nombreux autres domaines dans lesquels la contribution de chacun est nécessaire. Mais nous faisons des progrès très encourageants puisque, en plus de l'élimination de la variole, nous sommes sur le point d'éradiquer la poliomyélite ; nous sommes également en bonne voie dans la lutte contre d'autres maladies grâce à la coopération entre les gouvernements, les ONG, les particuliers et les associations internationales. Enfin, nous sommes appelés à relever d'autres défis ensemble, tels que l'éradication du paludisme ou de la tuberculose. J'aimerais d'ailleurs lancer un appel au profit du Fonds mondial contre le sida, le paludisme et la tuberculose : nous avons besoin de fonds supplémentaires pour continuer notre combat et, en dépit de tous les efforts entrepris par les gouvernements, les fondations, les entreprises et les particuliers, toute contribution, aussi petite soit-elle, nous sera d'une aide précieuse. Votre santé est importante, la mienne l'est, comme celle de tout un chacun. Nous sommes donc unis dans le même combat.

Q : *Saluez-vous le fait que la sécurité routière ait été choisie comme thème principal de la Journée mondiale de la santé ?*

KA : Oui, absolument. Cela aurait dû être fait depuis longtemps.

Q : *Souhaitez-vous dire un mot sur la Fondation FIA et ses initiatives ?*

KA : Comment ne pas être reconnaissant envers la Fondation FIA pour tous les efforts qu'elle accomplit et pour sa contribution à la lutte contre les accidents de la route ? Je lui accorde tout mon soutien et je tiens à la féliciter pour son rôle moteur et les initiatives qu'elle entreprend dans ce domaine.
