



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-sixième session**

Genève, 20-23 février 2024

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives à la gouvernance et autres questions  
découlant des activités de la Commission économique  
pour l'Europe, du Conseil économique et social  
et d'autres organes et conférences des Nations Unies****Projet de Plan d'action de la Commission économique  
pour l'Europe pour la sécurité routière 2023-2030**

Version révisée

**Note du secrétariat***Résumé*

Le Comité se souviendra sans doute qu'à sa quatre-vingt-quatrième session, il a demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du plan d'action de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatif à la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour examen et adoption éventuelle à sa session suivante. Cette décision faisait suite à l'achèvement, en 2020, du premier Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, après la fin de la première Décennie d'action pour la sécurité routière.

À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité a invité ses groupes de travail concernés à soumettre au secrétariat, au cours de l'année 2023, leurs premières contributions dans les domaines du plan d'action pertinents au regard de leurs travaux respectifs (ECE/TRANS/328, par. 26).

Il est demandé au Comité d'**examiner** et d'**approuver** la version révisée du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 figurant dans le présent document, laquelle contient les premières contributions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), et d'**inviter** les groupes de travail concernés qui ne l'ont pas déjà fait à soumettre au secrétariat, au cours de l'année 2024, leurs contributions dans les domaines du plan correspondant à leurs travaux et à leurs attributions.



## I. Contexte

1. Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période 2021-2030 Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période, et chargé l'OMS et les commissions régionales de l'ONU d'élaborer un plan d'action en coopération avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. En octobre 2021, le Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (ci-après « le Plan mondial ») a été lancé.

2. Comme indiqué dans le Plan mondial, les instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière constituent une base solide sur laquelle les pays peuvent mettre en place des cadres juridiques nationaux et des systèmes qui contribuent à la sécurité routière et facilitent la circulation routière internationale. Il s'agit essentiellement de : la Convention de 1968 sur la circulation routière ; la Convention de 1949 sur la circulation routière ; la Convention de 1968 sur la signalisation routière ; l'Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ; l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles ; l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés ou utilisés sur les véhicules à roues ; l'Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

3. Les Recommandations du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière (Recommandations du CTI), adoptées à la quatre-vingt-deuxième session du Comité, en 2020 (ECE/TRANS/2020/9), font également partie du Plan mondial. Elles dressent un panorama complet des systèmes nationaux de sécurité routière comprenant tous les éléments essentiels au niveau national et le soutien international. Elles font également le lien entre les cinq piliers du Plan mondial de la Décennie d'action 2011-2020 (gestion, usagers sûrs, véhicules sûrs, routes sûres et intervention efficace après accident) et approfondissent les principaux domaines d'action (législation, exécution, éducation, technologie). Les Recommandations du CTI précisent, pour chacun de ces piliers, les mesures envisageables, l'autorité de tutelle idéale, et les modalités de coordination nationale, de soutien international et d'application des instruments juridiques des Nations Unies pertinents en matière de sécurité routière.

4. La sécurité routière est une préoccupation mondiale car, comme l'estimait l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en 2018<sup>1</sup>, 1,35 million de personnes sont tuées et entre 20 et 50 millions sont blessées chaque année dans des accidents de la route. Les traumatismes dus à ces accidents sont aujourd'hui la principale cause de décès des enfants et des jeunes adultes âgés de 5 à 29 ans. Les pays à revenu faible ou intermédiaire sont le théâtre de 93 % des accidents de la route mortels<sup>2</sup> alors que 50 % à peine des véhicules automobiles en circulation dans le monde y sont immatriculés<sup>3</sup>.

5. À sa soixante-quatorzième session, en 2012, le CTI a adopté le plan d'action de la CEE relatif à la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020) (ECE/TRANS/2012/4 et Corr.1 et 2). Directement inspiré du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, établi par l'ONU, ce plan avait pour but de permettre à la CEE d'atteindre ses objectifs globaux en matière de sécurité routière en tenant compte des domaines d'action prioritaires, tout en mettant en œuvre des activités et en déterminant des mesures à prendre à l'avenir pour chaque objectif, dans la zone géographique considérée, mais également au-delà. Il comprenait des actions, des initiatives et des mesures pouvant être prises par plusieurs groupes de travail du CTI.

<sup>1</sup> OMS ; Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018.

<sup>2</sup> Journal of Road Safety – vol. 31, n° 3, 2020.

<sup>3</sup> Sur la base des chiffres de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA).

6. À sa quatre-vingt-quatrième session, en 2022, le CTI a demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du plan d'action de la CEE relatif à la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour examen et adoption éventuelle à sa session suivante.

7. À sa quatre-vingt-cinquième session, le Comité a invité ses groupes de travail concernés à soumettre au secrétariat, au cours de l'année 2023, leurs premières contributions dans les domaines du plan d'action pertinents au regard de leurs travaux respectifs (ECE/TRANS/328, par. 26).

8. La version actuelle du Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 tient compte des contributions du WP.15 concernant le transport de marchandises dangereuses et du SC.1 concernant l'infrastructure routière et l'AETR, ainsi que des renseignements actualisés transmis par le WP.29 sur les activités de réglementation concernant les véhicules.

## II. Approche et grands principes

9. Le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 sera axé sur les éléments et les principes du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, dont il vise à faciliter l'exécution par les pays. Il contribuera à la réalisation de la cible mondiale relative à la sécurité routière dans le monde consistant à réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes, en facilitant l'application des Recommandations du CTI<sup>4</sup> et des dispositions des instruments juridiques des Nations Unies en matière de sécurité routière, qui constituent le fondement d'une approche systémique de la sécurité.

10. Le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 est conçu comme un document évolutif qui sera actualisé grâce aux contributions régulières des groupes de travail du CTI. Il sera rendu compte de son application lors des sessions annuelles du CTI.

11. Le CTI, en tant que centre interrégional et intrarégional des Nations Unies pour les transports intérieurs et dépositaire de l'ensemble de conventions et accords des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs dont font partie les conventions des Nations Unies pour l'amélioration de la sécurité routière auxquelles les pays sont invités à adhérer dans la résolution 74/299 de l'Assemblée générale ainsi que dans le Plan mondial, renforcera, par l'intermédiaire de ses différents groupes de travail, son soutien réglementaire international en développant les conventions existantes ou en élaborant si nécessaire de nouveaux instruments juridiques.

12. Ces activités, menées par les différents groupes de travail du Comité, permettront d'étudier les instruments juridiques existants afin d'y détecter les lacunes ou les éléments manquants et d'y apporter les modifications nécessaires ou d'en élaborer de nouveaux pour mieux appuyer la mise en place de systèmes nationaux de sécurité routière.

13. Le Plan d'action du Comité des transports intérieurs pour le renforcement des capacités, les outils de la CEE en matière de sécurité routière, les supports de formation, normes et critères de compétence existants et nouveaux ainsi que les formations élaborés sous l'égide des différents groupes de travail permettront d'aider les pays à appliquer les recommandations du CTI.

14. En mettant au point des indicateurs pour les différents domaines, le CTI facilitera les activités de suivi et permettra ainsi aux pays d'évaluer les progrès réalisés dans l'application

<sup>4</sup> Ces recommandations dressent un panorama complet des systèmes nationaux de sécurité routière comprenant tous les éléments essentiels au niveau national et du soutien international. Elles font le lien entre les cinq piliers du Plan mondial de la Décennie d'action 2021-2030 et approfondissent les principaux domaines d'action (législation, répression des infractions, éducation, technologie). Les recommandations précisent, pour chacun des piliers, les mesures envisageables, l'autorité de tutelle idéale, et les modalités de coordination nationale, de soutien international et d'application des instruments juridiques pertinents des Nations Unies en matière de sécurité routière (voir le plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ; [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety-fr.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety-fr.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true)).

de ses Recommandations et de sa Stratégie à l'horizon 2030, l'accent étant mis tout particulièrement sur la sécurité routière et sur les effets des Recommandations et de la Stratégie sur la situation nationale en matière de sécurité routière. Par ailleurs, le Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière 2023-2030 donnera l'occasion au CTI de créer le lien manquant entre le niveau international et le niveau national, et d'aider les pays, en particulier les nouvelles Parties contractantes, à mieux appliquer les instruments juridiques.

15. Les groupes de travail du CTI sont encouragés à s'appuyer sur la trame proposée dans les différentes sections de l'annexe du présent document, que le secrétariat a assorties de quelques idées susceptibles d'amorcer des débats de fond.

16. Ces cinq sections, qui correspondent aux différents domaines d'action définis (à savoir a) la gestion de la sécurité routière (pilier de liaison), b) la sécurité des usagers, c) la sécurité des véhicules, d) la sécurité des routes, et e) l'efficacité des interventions en cas d'accident), faciliteront l'élaboration du programme de travail des différents groupes de travail ou d'experts de la CEE, l'objectif ultime étant de mettre en place des systèmes nationaux de sécurité routière complets et efficaces s'appuyant sur le cadre réglementaire international, les bonnes pratiques et l'expérience.

## Annexe

### Domaines d'action

#### A. Gestion de la sécurité routière

##### Instruments existants

- a) Conventions ou accords des Nations Unies : néant
- b) Résolutions : néant
- c) Recommandations :  
Recommandations du Comité des transports intérieurs pour l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière
- d) Outils des Nations Unies en matière de sécurité routière :  
Étude de performance en matière de sécurité routière  
Évaluation des systèmes de sécurité routière (ECE/TRANS/2020/10)  
SafeFITS

##### Résultats des recherches

###### Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

Bien que l'ADR ne soit pas, globalement, un accord relatif à la sécurité routière, il s'agit d'un instrument exemplaire pour ce qui est d'améliorer la sécurité routière, dans la mesure où il comprend déjà les éléments essentiels des cinq piliers et de quatre domaines d'action (législation, contrôle, éducation, technologie). Les dispositions de l'ADR permettent de garantir la sûreté et la sécurité ; elles sont en phase avec les règlements applicables à d'autres modes de transport.

Appliquer les dispositions annexées à l'ADR au niveau national nécessite une coordination juridique, administrative et technique. Il convient de désigner une autorité compétente à informer du transport de marchandises dangereuses, d'établir des procédures pour l'agrément et l'inspection des véhicules et des citernes et de les tenir à jour, de former les personnes habilitées à manipuler et à transporter les marchandises (conducteurs, conseillers à la sécurité, agents de la force publique, formateurs, etc.), de recenser les infrastructures routières sensibles (par exemple, les tunnels) et d'y placer la signalisation appropriée, et, en cas d'accident, de fournir rapidement aux équipes de secours chargées d'intervenir des informations détaillées sur les marchandises transportées par les véhicules concernés au moyen de technologies innovantes (par exemple la télématique<sup>5</sup>), telles que des programmes et des applications et outils informatiques de pointe (systèmes de transport intelligents) permettant de tracer et de suivre les marchandises dangereuses. L'envoi de signaux par le véhicule en cas d'urgence et la détection des dysfonctionnements en sont deux exemples.

- a) Lacunes

###### Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

<sup>5</sup> <https://unece.org/fr/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>.

b) Éléments manquants

Idée du secrétariat :

Modification nécessaire des Indicateurs de performance en matière de sécurité routière

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

c) Nouveaux instruments juridiques

Idée du secrétariat :

Nouvelle convention sur la gestion de la sécurité routière

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Renforcement des capacités**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

a) Supports de formation

Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

Module de formation en ligne sur l'ADR .....

Autorités compétentes pour le transport des marchandises dangereuses .....

b) Critères de compétence

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

c) Formations

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Suivi**

Idées du secrétariat :

Rapports de l'OMS sur la sécurité routière

Statistiques nationales sur la sécurité routière

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

## a) Indicateurs

Idées du secrétariat :

Nombre de décès dans des accidents de la circulation (morts pour 100 000 habitants)

Nombre de blessés dans des accidents de la circulation (blessés graves (MAS3) pour 100 000 habitants)

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

**B. Sécurité des usagers****Instruments existants**

## a) Conventions des Nations Unies

- Convention de 1968 sur la circulation routière
- Convention de 1968 sur la signalisation routière
- Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
- Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

## b) Résolutions

- Résolution d'ensemble sur la circulation routière
- Résolution d'ensemble sur la signalisation routière
- Résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière

## c) Recommandations

**Résultats des recherches**Contribution des groupes de travail :

## Contribution du WP.15 :

Les activités de renforcement des capacités et les formations sont essentielles à la sécurité routière. L'ADR comprend des dispositions détaillées relatives à la formation des membres du personnel intervenant dans le transport des marchandises dangereuses, selon leurs devoirs et obligations, par exemple les conducteurs, les équipages et les conseillers à la sécurité. Ces dispositions visent à permettre aux intervenants de s'acquitter de leurs fonctions en toute sécurité et de prendre les mesures voulues afin de se protéger et de protéger les autres personnes et l'environnement contre les dommages et les risques en cas d'accident.

Les Parties contractantes à l'ADR doivent mettre en place les structures administratives nationales nécessaires à l'application des dispositions de l'Accord en ce qui concerne les examens en vue de la délivrance des certificats de formation aux conducteurs et aux conseillers à la sécurité. Elles doivent aussi faire le nécessaire pour que, dans plusieurs domaines (contrôle de l'application, inspection, agrément, essais), le personnel des autorités compétentes soit dûment formé et dispose de procédures bien définies sur lesquelles s'appuyer pour délivrer les certificats conformément à l'ADR.

a) Lacunes

Idées du secrétariat :

AETR de 1970

Limite géographique

Centré sur l'Union européenne (certificat racine et certificat d'interopérabilité délivrés uniquement par la Commission européenne (libellé modifié par le SC.1))

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

b) Éléments manquants

Idées du secrétariat :

Convention de 1968 sur la circulation routière

Aptitude physique et mentale des conducteurs

Formation du conducteur et examen de conduite

Système d'assurance qualité (AQ) pour l'examen de conduite, avec exigences s'appliquant aux examinateurs

AETR de 1970

Système d'AQ pour le contrôle des temps de conduite et de repos (sur la route et dans les entreprises), avec exigences s'appliquant aux inspecteurs (pas d'objection de la part du SC.1)

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

c) Modifications nécessaires

Idée du secrétariat :

AETR de 1970

Transformation ultérieure en accord mondial ou évolution ultérieure vers une recommandation mondiale pour tous les conducteurs de véhicules commerciaux à moteur utilisés pour le transport routier de marchandises ou de voyageurs (libellé modifié par le SC.1)

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

d) Nouveaux instruments juridiques

Idée du secrétariat :

Instrument relatif à l'utilisation en toute sécurité des véhicules automatisés dans la circulation routière

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....



**Renforcement des capacités**Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

Les experts gouvernementaux qui trouvent un intérêt à ce que leur pays adhère à l'ADR peuvent suivre une formation à distance sur cet instrument au moyen de la plateforme d'apprentissage en ligne de la CEE.

.....

.....

## a) Supports de formation

Contribution des groupes de travail :

.....

.....

## b) Critères de compétence

Contribution des groupes de travail :

.....

.....

## c) Formations

Contribution des groupes de travail :

.....

.....

**Suivi**Contribution des groupes de travail :

.....

.....

## a) Indicateurs

Idées du secrétariat :

AETR de 1970

Pourcentage de journées de travail contrôlées par an (à préciser par le secrétariat du SC.1)

Nombre d'infractions graves pour 1 000 journées de travail contrôlées (à préciser par le secrétariat du SC.1)

Contribution des groupes de travail :

.....

.....

**C. Sécurité des véhicules****Instruments existants**

## a) Conventions ou accords des Nations Unies :

- Convention de 1968 sur la circulation routière – dispositions concernant l'admission dans la circulation via un système d'immatriculation
- Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles

d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements (révision 3)

- Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
- l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés ou utilisés sur les véhicules à roues
- Accord de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

b) Résolutions :

- Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)
- Résolution d'ensemble sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses (R.E.5)
- Résolution d'ensemble sur les exigences relatives au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai (R.E.6)
- Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)
- Résolution mutuelle n° 1 de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 sur la description et le fonctionnement des instruments et des dispositifs d'essai servant à évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements et les Règlements techniques mondiaux de l'ONU
- Résolution mutuelle n° 2 de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 contenant des définitions des systèmes de propulsion des véhicules
- Résolution spéciale n° 1 de l'Accord de 1998 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules

c) Recommandations :

- Programme mondial pour l'évaluation d'automobiles neuves

**Résultats des recherches**

Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

Les dispositions de l'ADR visent à garantir que les marchandises sont transportées en toute sécurité. Les véhicules-citernes et les véhicules destinés au transport d'explosifs doivent satisfaire à des prescriptions de construction particulières (par exemple en ce qui concerne les systèmes de freinage, les installations électriques ou la stabilité), conformément au Règlement ONU n° 105. En outre, les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses font l'objet d'une inspection annuelle visant à certifier qu'ils sont en état de rouler et qu'ils sont conformes aux dispositions de l'ADR.

Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent aussi avoir à bord des équipements de sécurité spéciaux, notamment des extincteurs et du matériel de protection tels que des masques et des gants.

.....

Lors de contrôles routiers, les autorités compétentes peuvent vérifier que le matériel se trouve bien à bord des véhicules.

.....

a) Lacunes

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

b) Éléments manquants

Idées du secrétariat :

Accord de 1958

Nouveau Règlement ONU sur les systèmes de surveillance d'allure

Nouveau Règlement ONU sur la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar

Accord de 1997

Inspections des véhicules d'occasion à l'exportation ou à l'importation et échange de données sur les véhicules transférés entre pays ou régions

Nouvelle règle relative aux dispositions régissant les essais des systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS) ou les systèmes de conduite automatisée (ADS) lors des contrôles techniques périodiques (PTI)

Nouvelle règle relative aux informations spécifiques requises pour les essais des systèmes de sécurité commandés électroniquement et des systèmes de véhicules respectueux de l'environnement

Accord de 1998

Nouveau RTM ONU sur le comportement au choc

Nouveau RTM ONU sur les systèmes de retenue pour enfants

Nouveau RTM ONU sur les casques de protection

Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.29 (novembre 2023) :

Accord de 1958

Nouveau Règlement ONU sur les systèmes de conduite automatisés

Nouveau Règlement ONU sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule

Accord de 1998

[Nouveau RTM ONU sur le comportement au choc

Nouveau RTM ONU sur les systèmes de retenue pour enfants

Nouveau RTM ONU sur les casques de protection]

Nouveau RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés

.....  
 .....

c) Modifications nécessaires

Idée du secrétariat :

Modifier les éléments correspondants des accords (Règlements), des conventions et des résolutions à des fins de cohérence

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

d) Nouveaux instruments juridiques

Idée du secrétariat :

Instrument énonçant des prescriptions minimales pour des véhicules neufs et d'occasion sûrs et propres concernant les pays à revenu faible et intermédiaire

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Renforcement des capacités**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

a) Supports de formation

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

b) Critères de compétence

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

c) Formations

Idée du secrétariat :

Cours en ligne sur l'Accord de 1958

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Suivi**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

a) Indicateurs

Idées du secrétariat :

Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique (PTI)

Nombre ou pourcentage de véhicules contrôlés par catégorie et par an

Pourcentage de véhicules contrôlés lors du contrôle technique et des contrôles routiers présentant des défauts dangereux, majeurs ou mineurs, par an

Accords de 1958 et 1998

Nombre de pays à revenu faible ou intermédiaire appliquant ou transposant le Règlement ONU n° 22/RTM ONU n° xx.

Nombre de pays à revenu faible ou intermédiaire appliquant ou transposant le Règlement ONU n° 145 (ancrages ISOFIX)

Nombre de pays à revenu faible ou intermédiaire appliquant ou transposant le Règlement ONU n<sup>os</sup> 44 et 129 le RTM ONU n<sup>o</sup> xx.

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

## D. Sécurité des routes

### Instruments existants :

- a) Conventions ou accords des Nations Unies
  - Convention de 1968 sur la signalisation routière
  - Accord européen de 1975 sur les grandes routes de trafic international
  - Accord des routes internationales entre pays arabes de 2001
  - Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique de 2004
  - Accord intergouvernemental sur le réseau routier africain
  - Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route de 1957
- b) Résolutions
  - Résolutions d'ensemble des Nations Unies sur la circulation routière
  - Résolutions d'ensemble des Nations Unies sur la signalisation routière
- c) Recommandations
  - Programme international d'évaluation des routes assorti de normes pour l'évaluation des routes et de normes pour la cartographie des risques
  - Recommandations techniques d'organisations mondiales telles que l'Association mondiale de la route (AIPCR)
  - Normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en matière de construction et d'entretien des routes

### Résultats des recherches

Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

Dans les zones exposées à des risques donnés, les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses et relevant de l'ADR peuvent faire l'objet de restrictions de circulation particulières définies localement, par exemple des limitations de vitesse spéciales, des dispositions supplémentaires ou des restrictions applicables aux structures spéciales, telles que les ponts et tunnels, ou aux zones qui présentent un risque particulier ou dans lesquelles le transport de marchandises dangereuses est limité certains jours.

.....

- a) Lacunes

Idée du secrétariat :

Limitation géographique dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Contribution des groupes de travail :

Contribution du SC.1 :

AGR : Le SC.1 examine la question ci-dessus depuis sa 115<sup>e</sup> session, tenue en octobre 2020. À sa 118<sup>e</sup> session, en octobre 2023, il a décidé de reporter à sa session suivante sa décision à cet égard.

b) Éléments manquants

Idées du secrétariat :

- Diagnostics de sécurité routière (routes et tunnels)
- Inspections de sécurité routière
- Prescriptions minimales relatives à l'entretien des routes
- Prescriptions minimales relatives à la signalisation et au marquage routier concernant les véhicules automatisés

Contribution des groupes de travail :

Contribution du SC.1 :

Inspections et audits de sécurité routière : cette question a été inscrite à l'ordre du jour du SC.1 à sa 117<sup>e</sup> session (octobre 2022), la Lettonie ayant fait observer que les inspections et les audits de sécurité routière contribuaient à rendre l'infrastructure routière plus sûre et à prévenir les accidents.

L'examen de cette question devait se poursuivre à la 118<sup>e</sup> session du SC.1 (octobre 2023), avec un exposé de l'Ukraine sur les bonnes pratiques. En outre, les pays qui participent au projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) contribuent au débat en communiquant, dans un premier temps, des renseignements sur les pratiques relatives aux inspections et aux audits de sécurité routière dans le réseau TEM.

Le secrétariat a déjà soulevé la question de l'intérêt d'inclure l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, la gestion de la sécurité du réseau routier et les inspections de sécurité dans l'annexe II de l'AGR, mais aucune Partie contractante n'a encore présenté de proposition d'amendement à ce sujet.

À sa 118<sup>e</sup> session, en octobre 2023, le SC.1 a créé un groupe informel d'experts de la sécurité de l'infrastructure routière.

c) Modifications nécessaires

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

d) Nouveaux instruments juridiques

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Renforcement des capacités**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

## a) Supports de formation

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

## b) Critères de compétence

Idée du secrétariat :

Prescriptions relatives à l'AQ et à la certification pour les contrôleurs et les inspecteurs en matière de sécurité routière (pas d'objection du SC.1)

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

## c) Formations

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

**Suivi**Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

## a) Indicateurs

Idées du secrétariat :

Nombre d'audits de nouveaux projets de routes ou de tunnels par an (pas d'objection du SC.1)

Nombre de routes existantes auditées ou inspectées chaque année, par catégorie, et longueur (en km) (pas d'objection du SC.1)

Contribution des groupes de travail :

.....  
 .....

**E. Efficacité des interventions en cas d'accident****Instruments existants**

## a) Conventions des Nations Unies

Accord de 1958 – Règlements ONU concernant l'homologation de type des véhicules ; Règlement ONU n° 144 sur les systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident

## b) Résolutions

Résolutions d'ensemble sur la circulation routière des Nations Unies

## c) Recommandations

**Résultats des recherches**

Contribution des groupes de travail :

Contribution du WP.15 :

L'ADR contient des dispositions destinées à l'harmonisation de la communication des dangers, au placardage et à l'étiquetage appropriés des véhicules transportant des marchandises dangereuses, à l'étiquetage des colis et à la standardisation des instructions écrites, l'objectif étant que les interventions d'urgence soient rapides, efficaces et adaptées en cas d'accident. Selon l'ADR, les accidents graves et les situations d'urgence survenant pendant le chargement, le remplissage, le transport ou le déchargement doivent être obligatoirement signalés. Selon le paragraphe 1.8.5, le chargeur, le remplisseur, le transporteur, le déchargeur ou le destinataire, selon le cas, doivent soumettre un rapport à l'autorité compétente du pays où l'événement s'est produit.

En outre, l'ADR est régulièrement modifié comme suite au réexamen des conséquences que peuvent avoir les différents incidents et accidents, lequel permet, grâce à l'expérience acquise en conditions réelles, de faire ressortir les limites du libellé existant.

.....  
a) Lacunes

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

b) Éléments manquants

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

c) Modifications nécessaires

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

d) Nouveaux instruments juridiques

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Renforcement des capacités**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

a) Supports de formation

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

b) Critères de compétence

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....



c) Formations

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

**Suivi**

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

a) Indicateurs

Contribution des groupes de travail :

.....  
.....

---