



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Soixante-quinzième session

Genève, 19-22 septembre 2017

Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa soixante-quinzième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	6-8	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)	9-27	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	9	4
B. Permis de conduire	10-13	4
C. Conduite automatisée.....	14-26	5
D. Chargement des véhicules	27	6
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour).....	28-33	7
Groupe d'experts de la signalisation routière	28-33	7
VI Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)	34-41	7
A. Approche systémique de la sécurité.....	34-35	7
B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents	36	8
C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant	37-38	8
D. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés.....	39	8
E. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables	40-41	8



VII.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)	42	9
VIII.	Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour)	43	9
IX.	Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2018-2019 (point 8 de l'ordre du jour)	44	9
X.	Le WP.1 et la sécurité routière dans le cadre des objectifs de développement durable (point 9 de l'ordre du jour)	45-46	9
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)	47-48	10
XII.	Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)	49	10
XIII.	Adoption du rapport de la soixante-quinzième session (point 12 de l'ordre du jour)	50	10
Annexe			
	Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents en Suède		11

I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa soixante-quinzième session à Genève, du 19 au 22 septembre 2017, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Des représentants d'États non membres de la CEE étaient aussi présents : Algérie, Brésil, État de Palestine, Inde, Japon, Jordanie, Liban, Maroc, République démocratique du Congo, Tunisie et Viet Nam.
3. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : projet EuroMed pour les transports, Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Alliance internationale de tourisme, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Laser. Europe.
4. Des représentants des universités suivantes ont aussi pris part à la session : Université technique nationale d'Athènes, Université de Birmingham, Université de Leeds et Université de la Caroline du Sud.

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

5. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/158). Il s'est réjoui de la participation des délégations de l'Algérie, du Brésil, de l'État de Palestine, de l'Inde, de la Jordanie, du Liban, du Maroc, de la République démocratique du Congo, de la Tunisie et du Viet Nam.

III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

6. Pour marquer la soixante-quinzième session du Forum, l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et le Secrétaire exécutif de la CEE se sont adressés au WP.1. Ils ont tous deux souligné qu'il était urgent d'intensifier les efforts déployés dans le domaine de la sécurité routière, à la lumière de l'objectif de développement durable 3.6, qui vise à réduire de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la route, d'ici à 2020.
7. Ces discours de haut niveau ont été suivis de trois exposés : M. T. Nguyen, Directeur général du Ministère des transports du Viet Nam, a rendu compte des mesures récemment mises en œuvre par son pays pour réduire durablement le nombre des décès et traumatismes dus à des accidents de la route ainsi que des raisons qu'il a eues d'adhérer aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, ainsi que des avantages qu'il en a retirés ; M^{me} N. Merat, de l'Université de Leeds (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), a souligné qu'il importait de bien cerner les facteurs humains à prendre en compte lors de la mise au point de nouvelles technologies, ainsi que les dangers de distraction du conducteur par les dispositifs modernes de communication ; et M. B. W. Smith, de l'Université de Caroline du Sud (États-Unis d'Amérique), a donné un aperçu des cadres juridiques régissant actuellement la circulation routière dans le monde, s'agissant du déploiement massif des véhicules fortement automatisés.

8. Le WP.1 a remercié l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière de son engagement continu en faveur de la sécurité routière et, tout particulièrement, des efforts qu'il a entrepris pour promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière. Le Forum mondial a remercié les trois intervenants pour leur contribution à la soixante-quinzième session.

IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)

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

9. Lors de sa session de septembre 2016, le WP.1 avait examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3 (jusqu'au paragraphe 25.2), soumis par la France, l'Italie et Laser Europe. À sa soixante-quinzième session, il a poursuivi l'examen des propositions d'amendements non traitées précédemment, sur la base du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1. En passant en revue ce document, il a constaté des incohérences de traduction et de mise en forme. C'est pourquoi il a prié le secrétariat, en coopération avec les auteurs du document, de le réviser et d'en soumettre, à la session suivante, une version corrigée sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1.

B. Permis de conduire

10. Le secrétariat a informé le WP.1 que les versions en français et en russe de la brochure sur le permis de conduire international, fondée sur le document ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, seraient bientôt en ligne sur le site Web du WP.1. Grâce à l'appui financier de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, la publication serait traduite en arabe, en chinois et en espagnol au cours des mois à venir afin que des brochures soient disponibles dans les six langues officielles des Nations Unies.

11. Le secrétariat a fait un exposé résumant les récentes discussions concernant la constitution d'un groupe informel d'experts du permis de conduire international (Belgique, Canada, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Fédération internationale de l'automobile et Organisation internationale de normalisation). Cet exposé comprenait une liste de six possibilités de modifications à apporter au permis de conduire. Le secrétariat a demandé au WP.1 de formuler des observations et la FIA et l'ISO ont donné (dans le cadre d'exposés) des précisions complémentaires à cet égard. De nombreuses délégations ont fait connaître leurs préférences initiales (les options 1, 2 et 6) ou formulé des observations à leur sujet.

12. Le WP.1 a invité le groupe informel d'experts du permis de conduire international, et les autres parties intéressées à établir, avec l'appui du secrétariat, en vue de la session suivante, un document contenant des précisions et des informations de fond sur les options 1, 2 et 6 ainsi qu'un ensemble préliminaire de principes visant à prendre en compte les permis de conduire internationaux délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière. Ce document faciliterait les discussions sur cette question à la session suivante.

13. La FIA a aussi communiqué des renseignements actualisés sur son projet pilote avec les Émirats arabes unis, qui vise à ajouter des mesures de sécurité dans les permis de conduire internationaux délivrés dans cet État. Une lettre des Émirats arabes unis dans laquelle ils faisaient part de leur souhait que se poursuive le projet pilote a été présentée.

C. Conduite automatisée

14. Le secrétariat a fait un exposé (sur la base du document informel n° 1) dans lequel il a expliqué sa perception du champ d'application de la Convention de 1968 sur la circulation routière, à savoir qu'elle s'appliquait à toutes les situations de conduite à l'exception de celles où la propulsion du véhicule s'opérait par l'intermédiaire de systèmes embarqués sans la moindre intervention du conducteur (véhicules entièrement automatisés). Selon le secrétariat, la commande du véhicule par un conducteur depuis l'extérieur de l'habitacle échappait au champ d'application de la Convention.

15. Le secrétariat a aussi relevé que le WP.1 s'était mis d'accord, à la dernière session, sur les principes dans le contexte du paragraphe 6 de l'article 8 de la Convention de 1968. À ce propos, il a fait observer que plusieurs membres du WP.1 avaient suggéré d'inclure ces principes dans une proposition d'amendement à mettre à l'ordre du jour de la soixante-quinzième session (par. 21, document ECE/TRANS/WP.1/157).

16. Dans son exposé, le secrétariat a suggéré que le WP.1 envisage de préciser les activités du conducteur dans les situations de propulsion du véhicule par différents systèmes ; applique une approche intégrée de la commande d'un véhicule à distance par un conducteur et étudie les éléments à ajouter dans un éventuel futur instrument auxiliaire consacré aux véhicules entièrement automatisés.

Un débat a fait suite à cet exposé.

17. Sur la question des amendements à apporter, compte tenu du document informel n° 7, le WP.1 a estimé qu'il n'était pas actuellement nécessaire de modifier l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Ainsi, il a rappelé les principes qu'il avait fixés sur la base du paragraphe 6 de l'article 8, comme convenu lors de la dernière session (par. 19, ECE/TRANS/WP.1/157) :

« Lorsque le véhicule est conduit par des systèmes embarqués qui ne nécessitent pas d'activité de conduite de sa part, le conducteur peut se livrer à des activités autres que la conduite à condition que :

Principe 1 : ces activités n'empêchent pas le conducteur de prendre la direction du véhicule si les systèmes embarqués l'exigent ; et

Principe 2 : ces activités soient compatibles avec les prescriptions relatives à l'emploi et aux fonctions des systèmes embarqués. ».

18. Par ailleurs, le WP.1 a convenu que les « autres activités » citées dans les principes gagneraient à être précisées, s'agissant notamment des activités susceptibles de compromettre la sécurité de la circulation ou de mettre en danger les usagers de la route. À cet effet, le WP.1 a décidé de commencer à élaborer une série de recommandations sur cette question.

19. Le secrétariat a formulé des observations concernant les principes du WP.1, et plus spécifiquement le rapport entre les paragraphes 5 *bis* et 6.

20. En ce qui concerne la question du parage télécommandé, le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée a rendu compte des débats du groupe (document informel n° 5), qui ont porté sur la conformité des systèmes de parage télécommandé avec les Conventions de 1949 et de 1968. Le secrétariat a souligné pour sa part qu'il importait d'adopter une démarche applicable à toutes les situations de commande du véhicule par un conducteur depuis l'extérieur de l'habitacle (document informel n° 1). À la lumière des observations reçues et des débats tenus, le WP.1 a conclu que le parage télécommandé, au sens de la deuxième révision du Règlement n° 79.02 (annexé à l'Accord de 1958), ne compromettait pas la sécurité routière lors des manœuvres de stationnement. D'autre part, il a décidé de commencer sans délai à travailler sur la question de la commande du véhicule par un conducteur depuis l'extérieur de l'habitacle (autre que le parage télécommandé).

21. En ce qui concerne l'éventualité de créer un instrument juridique auxiliaire consacré aux véhicules fortement automatisés ou sans conducteur qui serait utile aux Parties contractantes aux Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière, compte tenu des documents mis à l'ordre du jour (documents informels n^{os} 1, 4, 8, 9, 14 et 15), le WP.1 s'est penché sur la valeur intrinsèque et symbolique qu'aurait un tel instrument, et a décidé : a) d'établir un document (qui pourrait être adopté en 2018) comprenant un ensemble de recommandations de base qui porteraient sur les questions les plus urgentes s'agissant de l'intégration dans le trafic routier des véhicules fortement ou entièrement automatisés ; b) de poursuivre l'élaboration de ce document en élargissant son champ d'application ; et c) de concentrer ses travaux, dans un premier temps, sur des éléments tels que les interactions des véhicules entièrement automatisés avec l'environnement de conduite et les autres usagers de la route, ainsi que sur les interactions entre ces systèmes et leurs utilisateurs.

22. Le WP.1 a également convenu que le nouvel instrument avait pour objet de faire respecter les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière et d'en tirer parti en appliquant leurs principes aux fins de l'intégration dans le trafic routier des véhicules fortement ou entièrement automatisés.

23. Le WP.1 a affirmé que les Conventions de 1949 et 1968 s'appliquaient à toutes les situations de conduite sauf lorsque la propulsion du véhicule s'opérait par l'intermédiaire de systèmes embarqués sans la moindre intervention du conducteur.

24. Compte tenu du caractère d'urgence que revêt la question de la conduite automatisée, et à la suggestion du Président, le WP.1 a décidé de tenir début décembre 2017 une session spéciale consacrée exclusivement à la conduite automatisée. À cette occasion, il était question que le Forum mondial fasse progresser ses travaux concernant : i) la structure et le contenu initial des recommandations/du document d'orientation sur les activités du conducteur dans un véhicule fortement automatisé ; ii) l'élaboration de la position du WP.1 concernant la commande d'un véhicule par un conducteur depuis l'extérieur de l'habitacle ; et iii) la structure et le contenu initial d'un document relatif aux véhicules entièrement automatisés.

25. Le Président du WP.1 a donné des renseignements concernant l'atelier sur la gestion de la sécurité des véhicules autonomes, qu'il avait coorganisé avec la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et qui s'était tenu les 28 et 29 juin 2017 à Genève (document informel n^o 12). Le WP.1 a remercié l'hôte et les coorganisateur de cette manifestation utile, ainsi que l'OICA, d'avoir mis à disposition des véhicules permettant aux participants d'essayer en personne, pendant l'atelier, des systèmes de véhicules automatisés.

26. Le Forum mondial de la sécurité routière et le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) ont tenu une session conjointe pour échanger des renseignements sur les activités d'intérêt commun. La session portait cette fois-ci sur les questions des activités secondaires et de la cybersécurité. Il a été unanimement reconnu que ces réunions conjointes étaient constructives et permettaient de mieux saisir le rôle du conducteur dans les véhicules fortement ou entièrement automatisés. Les Présidents des deux groupes ont convenu d'étudier lors de la session du Comité des transports intérieurs de 2018 la possibilité de tenir de nouvelles sessions conjointes à l'avenir.

D. Chargement des véhicules

27. Le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 n'a pas été soumis et le WP.1 a décidé de reprendre l'examen de ce point à la session suivante.

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

Groupe d'experts de la signalisation routière

28. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a donné des informations détaillées sur les travaux du Groupe, qui était en train d'examiner les signaux des catégories G et H et avait en outre débuté l'examen des propositions d'amendements concernant ces catégories, approuvant plusieurs recommandations destinées à améliorer les dispositions de la Convention grâce à l'emploi d'une terminologie cohérente.

29. Les questions suivantes restaient à traiter : a) mise au point d'un signal donnant pour instruction au conducteur d'un véhicule piégé sur un passage à niveau d'enfoncer les barrières ; b) utilisation éventuelle d'une barre oblique dans les signaux de la catégorie C ; c) nécessité d'une inscription obligatoire de la zone pour les signaux à validité zonale ; et d) utilisation de panneaux rectangulaires ou d'autres moyens pour avertir les usagers de la route de la présence d'un chantier temporaire.

30. Le Groupe comptait évaluer les signaux qui n'étaient pas prescrits dans la Convention mais qui étaient largement utilisés dans de nombreuses Parties contractantes.

31. Compte tenu des travaux restant à accomplir, le Président du Groupe d'experts a demandé que le mandat du Groupe soit prolongé d'un an.

32. Le secrétariat a informé le WP.1 des progrès réalisés dans la mise au point de la version électronique de la Convention sur la signalisation routière (e-CoRSS). Dans le cadre d'un exposé sur cet outil et ses capacités, il a présenté les pages de la Convention dans lesquelles étaient énumérées toutes les variantes des signaux relevant des catégories A à F, des fiches détaillées correspondant à chaque signal ainsi que les fonctions de recherche et il a donné une explication sur la fonction d'édition.

33. Le WP.1 s'est félicité des progrès du Groupe concernant la révision de la Convention de 1968 et de l'Accord européen de 1971, et il a décidé de prolonger le mandat du Groupe d'experts jusqu'à décembre 2018. Il a salué les progrès accomplis dans la mise au point de la plateforme e-CoRSS.

VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)

A. Approche systémique de la sécurité

34. Le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1 (mentionné à tort sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2014/6 dans l'ordre du jour), qui intègre les propositions de la Suède visant à introduire une approche systémique de la sécurité dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Lors de la session actuelle, le WP.1 a examiné les propositions d'amendement jusqu'à la fin de la partie 2 et décidé de reprendre cet examen à la session suivante à partir de la partie 3.

35. Le WP.1 a aussi examiné le document informel n° 6 établi par l'Espagne, les États-Unis d'Amérique et la Suède, dans lequel étaient avancées trois options pour le texte de remplacement du paragraphe 2.4.1.3 (Rôle de la sanction et autres mesures complémentaires à caractère contraignant). À la suite de délibérations, le WP.1 a demandé qu'un nouveau document contenant une option unique soit présenté à la session suivante. Il a invité les auteurs des trois propositions à présenter une version synthétique du paragraphe 2.4.1.3, en réservant les éléments supplémentaires à la révision du paragraphe 2.4.2.2 de la R.E.1.

B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

36. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'avait pas été possible d'annexer au rapport de la dernière session le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3 dans son intégralité (voir par. 31 du document ECE/TRANS/WP.1/157) en raison de limitations liées à la procédure. Le reste du document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3 a été annexé au rapport de la session actuelle.

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

37. À la session précédente, le WP.1 avait commencé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/2 soumis par la Fédération de Russie, la France, l'Italie, dans lequel il était proposé d'apporter des modifications à la section 1.5 (Utilisation du téléphone portable) de la R.E.1. Lors de la session sur laquelle porte le présent rapport, le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2017/2 en adoptant une approche plus globale du problème de l'inattention au volant, tel que la Suède l'a abordé dans le document informel n° 11.

38. Le WP.1 a convenu que la R.E.1 devait donner des informations contextuelles concernant le problème de l'inattention en général avant de traiter le problème spécifique de l'inattention imputable à l'utilisation du téléphone portable. Il a prié la Fédération de Russie, la France, l'Italie et la Suède de soumettre à la session suivante un document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1 devant proposer de nouvelles prescriptions relatives à l'inattention au volant à verser dans la R.E.1, conformément à ce qui précède.

D. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés

39. À la session précédente, le WP.1 avait prié l'IRTE et l'Université de Birmingham (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) de s'employer, en collaboration avec le secrétariat, à restructurer et mettre en forme le texte du document ECE/TRANS/WP.1/2017/3, pour le mettre en adéquation avec le style de la R.E.1. Au nom de toutes les parties intéressées, le Président a relevé qu'un nouveau document directif était en cours d'élaboration concernant la situation en Asie du Sud-Est et dans d'autres pays à revenu faible ou intermédiaire, avec pour objectif d'avancer des recommandations destinées à permettre aux pays en développement d'améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables, notamment des utilisateurs de deux-roues motorisés. Il était prévu que ce document, censé être soumis à la session suivante, comprenne des renvois à la R.E.1, dans la perspective de son éventuelle incorporation à cette résolution. Le WP.1 a pris acte des renseignements communiqués.

E. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables

40. Lors de la session précédente, le WP.1 avait salué la proposition avancée par l'IRTE, avec l'appui de la NHTSA et du Président du WP.1, d'organiser, pour donner suite aux activités concernant les deux-roues motorisés, un atelier visant à mener à terme l'évaluation de la sécurité des usagers de la route vulnérables en Asie du Sud-Est et à recommander des mesures destinées à renforcer la sécurité de ces véhicules dans la région et au-delà. À la session sur laquelle porte le présent rapport, le Président de l'IRTE a fait un exposé par lequel il a informé le WP.1 des préparatifs en vue d'un atelier (qui devait se tenir du 9 au 11 novembre 2017) organisé en collaboration avec le WP.1, avec l'appui des autorités des États-Unis d'Amérique, de l'Inde et de la FIA Foundation. Il a donné un aperçu de l'ordre du jour de cet atelier, qui devait mettre l'accent sur les piétons, les personnes âgées, les handicapés et le transport des écoliers. Il a invité les membres du WP.1 à assister et à contribuer aux débats aux côtés de leurs pairs de la région d'Asie du Sud-Est. Il a aussi informé le WP.1 qu'une table ronde préparatoire sur les usagers de la route vulnérables devait se tenir le 3 octobre 2017 à Bangkok, dans les locaux de la CESAP.

41. Le WP.1 a accueilli ces informations avec satisfaction et s'est félicité qu'il ait été décidé d'étudier la situation des usagers de la route vulnérables dans les pays d'Asie du Sud-Est, ce qui s'imposait si l'on voulait être en mesure d'élaborer des recommandations sur mesure destinées à renforcer la sécurité de ces personnes vulnérables. Le WP.1 a fait observer que le document informel n° 3 n'avait pas été soumis.

VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)

42. À la session précédente, le WP.1 avait prié le secrétariat d'envisager la possibilité d'établir un groupe de travail chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau en coopération avec d'autres partenaires tels que l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Le secrétariat a fait savoir au WP.1 qu'il était toujours en attente d'une réponse officielle de la part de l'UIC et de l'Agence ferroviaire européenne.

VIII. Révision du mandat et du règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 7 de l'ordre du jour)

43. À la session précédente, le WP.1 avait prié le groupe informel d'experts (Autriche, Italie et Japon) d'établir en vue de la session sur laquelle porte le présent rapport une proposition concernant les modalités de révision du mandat et du règlement intérieur du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.1). Il a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.2 (art. 1 a) à c) et demandé que le mandat soit révisé conformément aux observations communiquées puis mis à l'ordre du jour de la session suivante.

IX. Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2018-2019 (point 8 de l'ordre du jour)

44. Conformément à la décision du Comité des transports intérieurs de réexaminer son programme de travail tous les deux ans, le WP.1 était prié de passer en revue et d'adopter son programme de travail pour 2018-2019 ainsi que les critères pertinents pour l'évaluation biennale (ECE/TRANS/WP.1/2017/5). Après en avoir débattu et procédé à des modifications, le WP.1 a approuvé son programme de travail pour 2018-2019 et demandé au secrétariat de le soumettre au Comité des transports intérieurs.

X. Le WP.1 et la sécurité routière dans le cadre des objectifs de développement durable (point 9 de l'ordre du jour)

45. Lors de la précédente session du Comité des transports intérieurs, les groupes de travail avaient été invités à envisager de contribuer au projet de stratégie du CTI, qui serait examiné par le Comité en 2018. Le Président du WP.1 a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2017/6 et formulé des suggestions concrètes. Après débat, le WP.1 s'est mis d'accord sur le texte suivant, qui serait envoyé au Comité des transports intérieurs :

Améliorer la sécurité routière à l'échelle mondiale :

Promouvoir les Conventions des Nations Unies sur la circulation routière et sur la signalisation routière ainsi que les Résolutions d'ensemble.

- Faciliter l'exécution d'un plan de travail en matière de renforcement des capacités en coordination avec les autres commissions régionales de l'ONU pour promouvoir la sécurité routière dans le cadre des cibles liées aux transports qui figurent dans le Programme 2030 ;

- Faciliter la mise en place de réseaux stratégiques interrégionaux afin que les organes subsidiaires, tels que le Forum mondial de la sécurité routière, puissent partager efficacement au niveau mondial leurs compétences et leurs expériences en matière de sécurité routière ;
- Prendre en considération les avantages et les enjeux liés aux progrès de la technologie automobile, faciliter un dialogue axé sur la coopération entre les gouvernements, le secteur industriel, les milieux universitaires et les parties prenantes afin de promouvoir la nouvelle conception d'une mobilité automatisée et connectée conforme aux principes et aux valeurs de la sécurité routière ;
- Prendre la tête dans la promotion de politiques et de plans de travail consacrés à une mobilité sûre et durable, en réponse à l'appel du Secrétaire général de l'ONU à agir dans le respect de politiques de transformation favorisant le développement social et une croissance économique soutenue ;
- Coopérer avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière par des activités de plaidoyer dans ce domaine.

46. L'administrateur du projet d'appui aux transports du Partenariat euro-méditerranéen (EuroMed) a rendu compte des réalisations du projet en matière de renforcement de la sécurité routière dans les pays participants. Les délégations de l'Algérie, de l'État de Palestine, de la Jordanie, du Liban, du Maroc et de la Tunisie ont dressé un tableau de l'état de la sécurité routière dans leurs pays, des actions menées pour la renforcer ainsi que des difficultés rencontrées et des mesures prises pour les résoudre. Le WP.1 a pris note de ces exposés. Il s'est réjoui des progrès accomplis et a invité les pays à continuer de participer à ses sessions ; il les a aussi encouragés à adhérer aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière, s'ils ne l'avaient pas déjà fait.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

47. Le Conseiller régional de la Division des transports durables de la CEE et un consultant pour le modèle SafeFITs (Futurs systèmes sûrs de transport intérieur) ont présenté ce modèle et informé le WP.1 des progrès réalisés pour le rendre public sur le site Web de la CEE. Le WP.1 a pris note des informations communiquées.

48. Le WP.1 a fait part de son mécontentement concernant la mise à disposition tardive (une semaine avant la session) des traductions en français et en russe de trois documents. Il a déploré qu'une telle situation ait conduit à reporter des débats de fond, les représentations nationales n'ayant pas disposé du temps nécessaire pour tenir des consultations avant la réunion. Le WP.1 a prié les Services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) de faire en sorte que les documents soient mis à disposition en temps voulu pour ses sessions, c'est-à-dire au moins quatre semaines avant le début des sessions ; il a rappelé l'importance de disposer le plus tôt possible des versions des documents en trois langues.

XII. Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)

49. La prochaine session ordinaire du WP.1 devait se tenir du 20 au 23 mars 2018 à Genève. Le WP.1 devait également tenir une session spéciale (sans interprétation) les 6 et 7 décembre 2017 à Genève.

XIII. Adoption du rapport de la soixante-quinzième session (point 12 de l'ordre du jour)

50. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-quinzième session.

Annexe

Annexe VIII

Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents en Suède

(voir chap. 17, recommandation 17.6.1 c))

1. En Suède, des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents portant le nom d'« études approfondies » (cette dénomination sera employée à plusieurs reprises dans le texte) ont été menées sous l'autorité de la Direction suédoise des transports (anciennement Direction suédoise des routes) et ont porté sur tous les accidents de la route mortels survenus en Suède depuis 1997. L'objectif principal de ces études approfondies est de mieux comprendre comment prévenir les décès dans le système de transport routier.

2. Toutes les analyses reposent sur les possibilités dont disposent les concepteurs et utilisateurs professionnels du système de transport routier pour le rendre plus sûr. Elles partent du principe que la survenue d'un accident fatal trahit l'existence d'un défaut du système, c'est-à-dire d'un écart par rapport à ce que devrait être un système de transport routier sûr. De tels écarts peuvent se manifester par :

a) Une situation dans laquelle une condition considérée comme une condition préalable de la sécurité n'est pas remplie – par exemple, une personne ne portant pas la ceinture de sécurité peut se trouver projetée hors du véhicule et être blessée mortellement. Pour améliorer la sécurité, il est nécessaire d'agir sur la cause de ce défaut du système. En l'occurrence, l'absence de port de la ceinture de sécurité révèle que le système permet d'utiliser un véhicule sans respecter pleinement les conditions de sécurité, ce qui indique qu'une mesure doit être prise pour éviter de nouveaux accidents de ce genre ;

b) Une situation dans laquelle toutes les conditions préalables de sécurité prévues par le système sont remplies – par exemple si un conducteur sobre, conduisant une voiture sûre sur une route sûre, portant la ceinture et respectant la limite de vitesse est néanmoins blessé mortellement. Cela fait apparaître que le système n'est pas aussi sûr qu'on l'avait pensé et que les conditions préalables doivent être révisées.

3. Les manquements aux conditions préalables de sécurité prévues par le système qui sont à l'origine d'accidents mortels sont susceptibles de ressortir de l'analyse des données et informations collectées soit sur un seul accident soit sur plusieurs accidents analogues. Il est donc possible de mener ces deux types d'analyse. La mise en œuvre des recommandations issues des « études approfondies » modifie les conditions préalables nécessaires à la sûreté du système de transport routier de façon à améliorer le niveau de sécurité.

4. La présente annexe, qui est conforme à la structure présentée dans le cadre relatif aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents, comporte six sections, dont chacune comprend :

a) Une partie générale, qui explique quelles procédures systématiques de base sont suivies et quelles activités sont menées par la Suède dans le cadre des « études approfondies » ;

b) Une partie illustrant la conduite d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents par des exemples concernant quatre cas particuliers :

i) Les cas n^{os} 1 et 2 montrent comment les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents peuvent être intégrées dans un système de gestion de la qualité d'une organisation ; et

ii) Les cas n^{os} 3 et 4 montrent comment ces enquêtes peuvent être un outil efficace pour inciter les acteurs concernés à agir.

5. Les cas suivants seront utilisés :

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

6. Une jeune femme perd le contrôle de son véhicule après avoir dépassé une autre voiture sur une autoroute, ce qui l'amène à déraiper et à percuter la glissière de sécurité centrale. Alors qu'elle essaie de reprendre le contrôle de son véhicule, il dérape à travers les voies de circulation et va percuter et enfoncer la glissière de sécurité latérale, puis heurte un pilier en béton situé derrière cette glissière latérale. Grièvement blessée, la conductrice décède deux semaines plus tard.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

7. Un véhicule heurte la glissière de sécurité centrale, l'écrase et passe par-dessus. Un des poteaux supportant la glissière de sécurité reste coincé dans le châssis du véhicule, qui se trouve soulevé du sol durant un bref instant pendant lequel le toit de la voiture entre en collision avec un lampadaire. Le conducteur est alors éjecté et mortellement écrasé entre son véhicule et la glissière centrale. Le véhicule vient ensuite s'arrêter contre une partie de la glissière centrale située à quelque distance du choc initial.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

8. Un véhicule roulant à grande vitesse quitte la chaussée et parcourt une cinquantaine de mètres sur l'accotement avant de heurter un mur de pierre. Lors de la collision, le conducteur est projeté vers l'avant et vers le haut en direction du toit, tandis que l'avant du véhicule est enfoncé dans l'habitacle en direction du conducteur, qui meurt sur le coup des blessures subies.

Cas n° 4 – Coopération entre acteurs concernés

9. Le chauffeur d'un camion tourne à droite à une intersection située dans une zone urbaine. Le camion heurte et renverse un cycliste, puis l'écrase. En raison de la survenue répétée d'accidents de ce genre entre des cyclistes et des camions, la Direction des transports a invité plusieurs acteurs à participer à un processus conjoint afin de déterminer des mesures efficaces pour y remédier.

10. Ce processus a consisté en trois réunions :

a) La première a été consacrée à l'information des participants, qui se sont vu présenter des données issues d'« études approfondies » ;

b) La deuxième était une réunion de suivi de la première. Les acteurs ont pu réfléchir aux faits constatés et ont été encouragés à proposer des mesures possibles et à en débattre ;

c) Lors de la troisième et dernière réunion, les acteurs devaient préciser quelles mesures ils avaient l'intention de prendre dans leur domaine de compétence en fonction de ce qu'ils avaient appris lors des deux réunions précédentes.

11. La méthode de travail employée se nomme « OLA » (acronyme issu du suédois signifiant « données factuelles/solutions/intentions »). Mise au point en 2006 pour encourager un plus grand nombre de parties intéressées à contribuer aux travaux relatifs à la sécurité routière, cette méthode est fondée sur les données factuelles issues des « études approfondies ». Les conclusions du groupe d'analyse sont présentées à une équipe d'acteurs chargé de déterminer quelles mesures pourraient être prises pour prévenir la succession d'événements ayant conduit à l'issue fatale des accidents considérés.

I. Accès aux sources d'information sur la survenue d'accidents

12. Pour être informés de la survenue d'un accident mortel, les auteurs des « études approfondies » utilisent deux sources d'information principales : les centres régionaux de contrôle de la circulation et la police. Les centres régionaux de contrôle de la circulation

coopèrent avec le centre des services d'urgence de leur région et signalent un accident aux enquêteurs en leur envoyant par téléphonie mobile un message texte prédéfini.

13. Tous les décès ne se produisent pas ni ne sont constatés sur le lieu même d'un accident. La Direction des transports a donc besoin d'une deuxième source centrale de renseignements. La police l'informe systématiquement par télécopie de tout accident de la route mortel dès que possible après avoir été mise au courant d'un décès. Il s'agit d'un document normalisé que la police remplit après tout accident de la circulation routière (que les blessures aient été mortelles, graves ou légères).

14. Ces deux sources d'information sont pérennisées par des accords signés par la Direction des transports avec la police et avec les centres régionaux de contrôle de la circulation.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

15. Les premiers renseignements sont parvenus directement de la police quelques heures après l'accident. Par l'intermédiaire de ses collègues, le policier présent sur les lieux s'est mis en contact avec l'enquêteur de la Direction des transports et lui a fait part de son soupçon que la glissière de sécurité latérale n'aurait pas joué le rôle qui était attendu d'elle (puisque la voiture avait pu la déformer et s'écraser sur un pilier en béton situé à proximité). Après le décès de la conductrice, survenu deux semaines plus tard, la police a communiqué à la Direction des transports, conformément à l'accord conclu avec elle, les renseignements en sa possession concernant l'accident.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

16. Conformément à l'accord conclu, la police a communiqué à la Direction des transports les renseignements en sa possession concernant l'accident.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

17. Conformément à l'accord conclu, la police a communiqué à la Direction des transports les renseignements en sa possession concernant l'accident.

Cas n° 4 – Coopération entre les acteurs concernés

18. Conformément à l'accord conclu, la police a communiqué à la Direction des transports les renseignements en sa possession concernant chaque accident. Les enquêteurs ont rapidement déterminé que les accidents survenus entre des camions et des cyclistes étaient un problème justifiant un processus de type OLA, qui a été mis en place.

19. La Direction des transports et les enquêteurs ont servi de source d'information lors des réunions entre les acteurs.

II. Accès aux sources de données et collecte de données et d'informations

20. Les fonctionnaires chargés d'enquêter sur les accidents recueillent systématiquement des données provenant :

a) De la police. Dans un premier temps, elle transmet un rapport précisant le lieu de l'accident et l'endroit où se trouvent le ou les véhicule(s) impliqué(s). Ultérieurement, le rapport de l'enquête de police est communiqué à la Direction des transports. Ces renseignements sont communiqués en application d'un accord entre les deux administrations. Les enquêteurs de la Direction des transports demeurent par ailleurs en contact avec la police pendant toute la durée de l'enquête ;

b) De l'Office national de médecine légale. Pour des raisons juridiques, toute personne tuée dans un accident de la circulation routière est soumise à une autopsie, ainsi que, dans la grande majorité des cas, à un test de toxicologie médico-légale. Les résultats de ces deux examens font partie du rapport d'enquête de la police. La Direction des transports

a également établi un contact direct avec l'Office afin de faciliter l'échange d'informations ;

c) Du lieu de l'accident. L'enquêteur recueille des données sur le site après la fin des opérations de secours – habituellement, dans les cinq jours après l'accident. Lors de l'examen du site, il recueille systématiquement des données sur des paramètres qu'il considère comme importants pour l'enquête. Une série donnée de paramètres doit cependant toujours être recueillie ;

d) De l'Office suédois des transports. Cette administration est chargée des registres des permis de conduire et des registres d'immatriculation des véhicules de toute la Suède. Les enquêteurs ont accès à une base de données tenue par l'Office et peuvent y recueillir directement des données et informations ;

e) Du véhicule. L'enquêteur examine le véhicule et recueille des données qu'il considère comme importantes pour l'enquête. Une série donnée de paramètres doit cependant toujours être recueillie ;

f) De la Direction suédoise des transports. L'enquêteur obtient les renseignements sur les routes dont il a besoin grâce à ses relations personnelles au sein de la Direction et aux bases de données disponibles. Les personnes contactées peuvent également être impliquées dans les travaux ultérieurs de l'équipe d'analyse ;

g) Des services de secours. Ils possèdent des renseignements de première main sur l'opération de secours ainsi que des photos du lieu de l'accident. En général, l'enquêteur recueille ces données grâce à des contacts directs avec ces services.

21. D'autres sources d'information peuvent être utilisées, en fonction de leur pertinence et si une coopération est possible dans le cas donné, par exemple avec :

a) Le constructeur du véhicule impliqué dans l'accident ;

b) Lorsqu'il ne s'agit pas de la Direction des transports, l'entité responsable de la voie sur laquelle l'accident s'est produit, par exemple lorsqu'elle dépend d'une municipalité ou s'il s'agit d'une route privée ouverte à la circulation publique.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

22. Le fonctionnaire chargé d'enquêter sur l'accident a recouru à toutes les sources d'information susmentionnées. Certaines de ces sources ont toutefois fourni des renseignements plus importants que d'autres.

23. Les premiers renseignements, qui ont été fournis par la police, ont permis de localiser et d'examiner le véhicule. L'accident s'étant produit sur une autoroute très fréquentée, le site avait été remis en état avant que l'enquêteur ait eu le temps de l'examiner. Il s'est donc rendu sur place à un stade ultérieur de l'enquête, a reçu des données et des renseignements importants de la part de la police et des services de secours ainsi que des employés de la Direction des transports ayant remis en état le lieu de l'accident. Les renseignements recueillis auprès de l'Office national de médecine légale ont donné des indications importantes sur la manière dont la jeune femme avait subi les blessures qui ont entraîné son décès. En plus des données habituelles, l'enquêteur a spécialement recueilli des données et renseignements sur la glissière de sécurité latérale et sur l'accotement.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

24. Le fonctionnaire chargé d'enquêter sur l'accident a recouru à toutes les sources d'information susmentionnées. Certaines de ces sources ont toutefois fourni des renseignements plus importants que d'autres.

25. Les premiers renseignements, qui ont été fournis par la police, ont permis de localiser et d'examiner le véhicule. Lors de cet examen, l'enquêteur a constaté que la glissière de sécurité centrale s'était coincée dans le châssis. En raison du fait que l'accident s'était produit sur une autoroute, l'enquêteur a éprouvé des difficultés pour accéder au site

et est entré en relation avec les employés de la Direction des transports chargés de le remettre en état afin d'obtenir les données et informations nécessaires à son sujet. C'est alors qu'il a appris comment s'était comportée la glissière de sécurité centrale et qu'il s'est rendu compte que cela avait pu jouer un rôle. Par la suite, il s'est mis en rapport avec des spécialistes des glissières de sécurité de la Direction des transports afin d'approfondir ses connaissances sur le type de glissière concerné. Il a également pris contact avec le personnel d'entretien des routes de la Direction des transports pour obtenir de plus amples renseignements d'ordre pédologique sur le site.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

26. Le fonctionnaire chargé d'enquêter sur l'accident a recouru à toutes les sources d'information susmentionnées. Certaines de ces sources ont toutefois fourni des renseignements plus importants que d'autres.

27. Les premiers renseignements, qui ont été fournis par la police, ont permis de localiser et d'examiner le lieu de l'accident et le véhicule. Lors de l'examen du lieu de l'accident, l'enquêteur a appris grâce à des contacts supplémentaires avec la police qu'elle possédait de solides indices laissant supposer que le décès était dû à un suicide. L'enquêteur a continué de recueillir des données et renseignements et a examiné soigneusement le lieu de l'accident. Lorsqu'il a examiné le véhicule, il a constaté que les coussins gonflables ne s'étaient pas gonflés lors du choc. Grâce aux spécialistes des véhicules de la Direction des transports, l'enquêteur a été en mesure d'entrer en relation avec le constructeur du véhicule. Il ont ainsi pu mener un examen conjoint qui a permis à l'enquêteur d'en tirer de nouveaux renseignements et connaissances concernant l'accident.

28. L'autopsie a révélé ultérieurement que les coussins gonflables n'auraient très probablement pas empêché le décès dans le cas considéré.

Cas n° 4 – Coopération entre les acteurs concernés

29. Dans chacun des cas d'accident mortel du type considéré, le fonctionnaire chargé d'enquêter sur l'accident a recouru à toutes les sources d'information susmentionnées. Certaines de ces sources ont toutefois fourni des renseignements plus importants que d'autres.

30. Dans les cas d'accidents survenus entre un camion tournant à droite et un cycliste, les données et renseignements fournis par la police ont été particulièrement importants, car lorsque les enquêteurs ont été en mesure de les examiner, les camions ne portaient pas de traces de l'accident. Les rapports des témoins recueillis par la police ont également été importants pour les enquêteurs. Les lieux des accidents et les véhicules ont ensuite été examinés. En général, les autopsies ont confirmé l'idée que les cyclistes avaient été écrasés.

31. Les données et renseignements issus de l'enquête sur l'accident ont ensuite servi de source de données au groupe de coopération entre les acteurs concernés.

III. Aspects juridiques

32. En Suède, les autorités peuvent échanger des données et renseignements en vertu du principe selon lequel ils doivent être accessibles au public. Ce principe permet au grand public d'accéder aux documents officiels. Les documents envoyés ou reçus par des bureaux et autres organismes gouvernementaux, qu'il s'agisse de lettres, de décisions ou de rapports d'enquête, ont en général qualité de document officiel. Ce principe accorde également aux fonctionnaires et autres personnes travaillant pour le gouvernement central, les municipalités, les instances administratives et autres, la faculté de communiquer librement ces renseignements. Cela signifie qu'à quelques exceptions près la Direction des transports est en mesure de coopérer avec des acteurs importants, tels que la police, les services de secours, etc. Toutefois, la teneur des communications doit respecter la législation relative à la confidentialité.

33. Un paragraphe de la loi sur la confidentialité assure à la Direction des transports une confidentialité renforcée, afin de lui donner les moyens de recevoir des données et renseignements sur l'usage de drogues ou d'alcool, ou d'autres informations susceptibles de porter atteinte à l'intégrité des personnes.

IV. Méthode d'enquête

34. Les « études approfondies » relèvent d'une démarche visant à la sûreté du système, et leur méthode d'enquête est fondée sur les principes de l'initiative « Vision zéro ». Comme il a été mentionné dans l'introduction, le but de ces études est de déceler les défauts du système de transport qui sont à l'origine d'accidents mortels. Ces défauts sont comparés à un modèle de circulation routière sûre, tel que défini par les principes de « Vision zéro », qui décrit, à l'échelle du système, la façon dont un certain nombre de facteurs interagissent pour permettre de circuler en toute sécurité. Le point de départ du modèle et la condition *sine qua non* de la sûreté des déplacements sont l'état et les limites physiques et psychiques de l'être humain. Le principal facteur limitatif est la capacité humaine à résister à la violence externe, capacité qui peut être considérée comme donnée et constante. La sécurité passive, c'est-à-dire la capacité du système à atténuer la gravité des dommages corporels, est déterminée par l'agrégation des normes de sécurité imposées aux véhicules et aux voies de circulation. La capacité totale de ces composantes à atténuer la gravité des dommages corporels détermine la vitesse de sécurité du système. Si l'on souhaite accroître la vitesse de circulation, il faut améliorer le niveau de sécurité des véhicules et des voies de circulation et/ou le comportement des usagers de la route. Tout défaut dans la conception du système doit être compensé par une diminution de la vitesse.

V. Composition d'une équipe d'analyse

35. Les directives qui régissent les « études approfondies » menées par la Direction des transports précisent quels spécialistes doit comprendre l'équipe d'analyse. Ces spécialistes peuvent faire partie de la Direction des transports ou être issus d'autres parties concernées. En raison de l'objectif de ces « études approfondies », l'équipe d'analyse doit systématiquement comprendre les spécialistes suivants :

- a) Un enquêteur. Dans la plupart des cas, il s'agit de l'enquêteur ou des enquêteurs ayant effectué l'enquête ;
- b) Un expert en sécurité routière, qui apporte des connaissances spécialisées sur les questions relatives à la sécurité routière ;
- c) Un spécialiste de la conception des routes, ou un expert analogue possédant une connaissance générale des aspects techniques routiers ainsi que des dispositifs de sécurité et de leurs résultats ;
- e) Un ingénieur en automobile ou un expert analogue possédant une connaissance générale des aspects techniques des véhicules ainsi que de leurs caractéristiques déterminant la sécurité active et passive ;
- f) Un spécialiste du comportement ou un autre expert possédant une bonne connaissance des facteurs humains ;
- g) Un médecin ou un autre expert possédant une bonne connaissance des capacités physiques humaines à supporter les forces de collision ainsi que de la façon dont les drogues, l'âge, les maladies, etc., affectent la capacité d'un individu à agir en toute sécurité dans les limites du système.

36. En cas de besoin, il est possible d'intégrer dans l'équipe d'analyse des personnes possédant d'autres compétences, par exemple des membres de la police ou des services de secours, des pathologistes, des membres du personnel d'entretien des routes, des experts en réglementation routière, etc. Les personnes possédant les compétences générales nécessaires à l'analyse préalable à l'enquête peuvent également être intégrées dans l'équipe d'analyse.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

37. Outre les spécialistes qui doivent systématiquement en faire partie, un spécialiste de l'entretien des routes et un membre du service chargé de planifier les investissements dans l'infrastructure routière ont été intégrés dans l'équipe d'analyse.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

38. Outre les spécialistes qui doivent systématiquement en faire partie, un spécialiste de l'entretien des routes a été intégré dans l'équipe d'analyse.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

39. Aucun autre spécialiste que ceux qui doivent systématiquement faire partie de l'équipe d'analyse n'y a été intégré (L'expert du constructeur ayant participé à l'examen du véhicule a été sollicité mais il n'a pas été en mesure de participer).

Cas n° 4 – Coopération entre les acteurs concernés

40. Une analyse a été effectuée après chaque enquête sur un accident entre un camion et un cycliste. Outre les spécialistes qui doivent systématiquement faire partie de l'équipe d'analyse, il a été fait appel à des spécialistes employés par certains des constructeurs des véhicules impliqués dans les accidents.

41. Le groupe de coopération entre les acteurs concernés comprenait, entre autres, des représentants des constructeurs des véhicules, des municipalités, de la police et des organisations d'entreprises de camionnage.

VI. Reconstitution et analyse de l'accident et de ses conséquences

42. Toutes les conclusions formulées par l'équipe d'analyse doivent être fondées sur des faits. L'équipe d'analyse a pour objectif de :

- a) Reconstituer l'enchaînement le plus probable des événements s'étant produits immédiatement avant, pendant et immédiatement après l'accident ;
- b) Déterminer les facteurs ayant entraîné les blessures fatales et, si possible, ceux qui ont contribué à la survenue de l'accident ;
- c) Proposer des mesures susceptibles de rompre l'enchaînement des événements.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

43. Dans la description ci-après ne figure que la partie de la reconstitution pertinente pour les constatations et conclusions :

a) Après le choc initial, la voiture a dérapé à travers les trois voies de circulation (toutes orientées dans la même direction, l'accident s'étant produit sur une autoroute) et est allée heurter presque de plein fouet la glissière de sécurité latérale. Un pilier de pont en béton se trouvait derrière la glissière latérale, à l'intérieur de sa zone de déformation. Il en a été conclu que l'espace séparant la glissière latérale du pilier en béton était insuffisant, ce qui a amené le véhicule à percuter le pilier de plein fouet ;

b) La collision du véhicule avec la glissière de sécurité latérale selon un angle ouvert et le fait que le pilier de béton était situé à l'intérieur de la zone de déformation de la glissière sont la cause des blessures fatales. Il a également été conclu qu'une succession d'événements similaires serait possible même en cas de collision avec la glissière de sécurité latérale sous un angle plus fermé ;

c) Les mesures possibles sont présentées dans la section VII (Formulation des conclusions et recommandations).

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

44. Dans la description ci-après ne figure que la partie de la reconstitution pertinente pour les constatations et conclusions :

a) Lorsque le véhicule a heurté la glissière de sécurité centrale, il l'a repoussée vers l'arrière et vers le bas, le terrain étant trop meuble pour maintenir en place les poteaux qui la supportaient. Le mouvement vers le bas de la glissière de sécurité a arraché du sol un des poteaux, qui est venu se coincer dans le châssis du véhicule. La glissière de sécurité a été arrachée des deux poteaux suivants. La voiture, après avoir parcouru plusieurs mètres en entraînant le poteau et la glissière de sécurité accrochés à son châssis, a fini par être retenue lorsque les poteaux suivants sont restés en place et a été prise d'un mouvement de rotation. Le conducteur a alors été à demi projeté hors du véhicule ;

b) Lorsque la voiture a de nouveau heurté la glissière de sécurité centrale, le conducteur s'est trouvé pris entre les deux et a été écrasé, ce qui a achevé de le tirer hors du véhicule. Il a été établi qu'il ne portait pas de ceinture de sécurité ;

c) Les mesures possibles sont présentées dans la section VII (Formulation des conclusions et recommandations).

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

45. Dans la description ci-après ne figure que la partie de la reconstitution pertinente pour les constatations et conclusions :

- Le véhicule a dévié de la route suivant un angle fermé, puis a parcouru une cinquantaine de mètres sur l'accotement à une allure élevée et a heurté un mur de pierre. Sous le choc, l'avant de la voiture s'est soulevé et le conducteur, qui ne portait pas sa ceinture de sécurité, a été projeté vers le plafond de l'habitacle. En raison de la vitesse élevée de la voiture, l'avant a été enfoncé dans l'habitacle en quasi-totalité, puis la voiture a rebondi sur la chaussée. Lorsque le corps du conducteur a été extrait de l'épave, la police a découvert une note de ce dernier annonçant qu'il avait l'intention de se suicider ;
- Le conducteur est mort sur le coup des graves blessures subies lorsque l'avant de la voiture a été enfoncé dans l'habitacle ;
- La collision et les blessures découlaient d'une intention suicidaire. L'enquête a toutefois permis d'aboutir à une conclusion importante, qui est présentée dans la section VII (Formulation des conclusions et recommandations).

Cas n° 4 – Coopération avec les acteurs concernés

46. Dans la description ci-après ne figure que la partie de la reconstitution pertinente pour les constatations et conclusions.

47. La succession d'événements décrite dans le cas n° 4 est une description générale de faits observés de manière répétée dans de nombreux accidents impliquant des camions et des cyclistes. Pour chaque accident, l'équipe d'analyse a conclu que ces faits étaient des facteurs importants ayant contribué à la survenue de l'accident et à son caractère fatal. L'analyse approfondie effectuée par le groupe d'acteurs concernés s'est appuyée sur cette description générale :

- Dans tous les cas étudiés, le cycliste mortellement blessé se trouvait sur la droite de l'habitacle du camion, à sa hauteur ou juste devant lui, à une intersection équipée de feux de circulation dans une zone urbaine. Dans tous les cas également, le conducteur ignorait la position du cycliste. Le feu étant passé au vert, les deux usagers de la route se mettent en mouvement, le chauffeur du camion dans l'intention de tourner à droite et le cycliste dans celle de traverser l'intersection. En commençant à tourner à droite, le camion heurte le cycliste et le renverse. Le chauffeur, qui n'a pas conscience du choc, continue de manœuvrer son véhicule. Gisant désormais sur le sol, le cycliste est écrasé par le camion ;
- En roulant sur le cycliste, le camion le blesse mortellement ;

- Les mesures possibles sont présentées dans la section VII (Formulation des conclusions et recommandations).

VII. Formulation des conclusions et des recommandations

48. Les « études approfondies » visent à accroître la sécurité en examinant tous les aspects du système de transport. Les conclusions et recommandations peuvent donc être adressées à tout acteur impliqué dans la conception et l'exploitation du système de transport. Au sein de la Direction des transports, les recommandations sont adressées au service qui est en mesure de procéder aux ajustements nécessaires pour améliorer la sécurité.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

49. Lors de l'analyse de l'accident, l'équipe d'analyse a conclu que le pilier de béton se trouvait à l'intérieur de la zone de déformation de la glissière de sécurité. Le spécialiste de l'entretien des routes a informé l'équipe d'analyse que la glissière de sécurité avait été rapprochée du pilier afin d'élargir l'accotement. L'équipe d'analyse a également été informée que les glissières de sécurité avaient été déplacées de la même façon sur de longs tronçons d'autoroute de la région dans le cadre d'un projet spécialement consacré aux accotements.

50. L'équipe d'analyse a recommandé que soit conduite une étude des autoroutes de la région auxquelles le projet avait été appliqué et, si cette étude aboutissait, à découvrir d'autres corps résistants, que soit établie une liste précisant la manière dont ils seraient pris en charge et selon quel calendrier.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

51. Lors de l'examen de la voiture, l'enquêteur de la Direction des transports a découvert que la glissière de sécurité était restée coincée dans le châssis de la voiture. À la suite de cette constatation, l'enquêteur de la Direction des transports s'est mis en rapport avec l'entrepreneur responsable de l'entretien de la route concernée et de ses installations. Il a découvert que les poteaux supportant la glissière de sécurité centrale étaient implantés dans un terrain insuffisamment ferme pour les maintenir en place en cas de collision d'une voiture avec la glissière de sécurité. Sous le choc, le poteau s'était tordu vers le bas, ce qui avait entraîné l'abaissement de la glissière de sécurité. L'équipe d'analyse a conclu que si les poteaux avaient été implantés de manière adéquate, ils seraient demeurés en place et que la glissière de sécurité aurait alors sans doute résisté à la collision et joué son rôle, ce qui aurait empêché la succession d'événements de se produire.

52. L'équipe d'analyse a recommandé à la Direction des transports de faire en sorte que les glissières de sécurité soient posées dans des conditions pédologiques telles que les poteaux soient maintenus en place.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

53. Lors de l'examen du véhicule, l'enquêteur a constaté qu'aucun des coussins gonflables frontaux n'avait fonctionné. L'enquêteur chargé de l'accident était informé que le décès avait découlé d'un acte suicidaire, mais l'enquêteur de la Direction des transports a décidé d'effectuer des recherches sur les coussins gonflables pour s'assurer qu'ils ne présentaient pas de défaut de fonctionnement. Il est donc entré en rapport avec le constructeur du véhicule, avec lequel il a mené un examen conjoint du véhicule qui leur a permis de constater que la violence du choc avait désactivé le système de coussins gonflables. Leurs conclusions ont aidé le constructeur à améliorer ses systèmes de coussins gonflables et a également permis aux spécialistes des véhicules de la Direction des transports d'acquérir des connaissances importantes.

54. L'équipe d'analyse n'a pas soumis de recommandations au constructeur du véhicule.

Cas n° 4 – Coopération avec les acteurs concernés

55. L'équipe d'analyse a constaté que dans la totalité des cas le chauffeur du camion ignorait qu'un cycliste se tenait sur le côté droit de son véhicule. Elle a conclu qu'il s'agissait d'un facteur crucial dont il fallait tenir compte afin de prévenir des blessures mortelles, et a donc recommandé que des mesures assurant la visibilité des cyclistes soient prises afin d'éviter le choc initial.

VIII. Mise en œuvre des conclusions et recommandations

56. La connaissance de la mise en œuvre d'une recommandation varie selon les acteurs. En général, le suivi est effectué grâce à :

- Des contacts entre la Direction des transports et les acteurs concernés, qu'elle n'a aucun moyen de contraindre à prendre des mesures, mais qu'elle encourage à procéder à des changements qui améliorent la sécurité ;
- Des contacts entre le Groupe d'enquête sur les accidents et les services de la Direction des transports susceptibles d'apporter des modifications améliorant la sécurité.

57. Les « études approfondies » peuvent donc être considérées comme faisant partie du système de gestion de la sécurité mis en œuvre par la Direction des transports pour améliorer la sécurité grâce à des mesures internes. La méthode coopérative OLA, qui a été décrite plus haut et sur laquelle est fondé le cas n° 4, vise également à la mise en œuvre de conclusions et recommandations.

Cas n° 1 – Pilier en béton situé à l'intérieur de la zone de déformation d'une glissière de sécurité

58. La Direction des transports a recherché les corps résistants situés derrière des glissières de sécurité, ce qui a mis en lumière l'existence d'un certain nombre de corps susceptibles de compromettre la sécurité si une succession d'événements similaires se produisait là où ils se trouvaient. Une liste de ces corps résistants, précisant la manière dont ils seraient traités et selon quel calendrier, a donc été dressée. La Direction des transports s'est efforcée de réduire systématiquement les risques de blessures présentés par ces corps résistants en cas de succession d'événements similaires. Dans la plupart des cas, elle a changé le type de la glissière de sécurité derrière laquelle ils se trouvaient.

Cas n° 2 – Défaillance de la glissière de sécurité

59. Au moment où l'accident s'est produit, la Direction des transports avait entrepris d'actualiser sa stratégie en matière de glissières de sécurité. Les conclusions et recommandations de l'équipe d'analyse ont été mises en œuvre dans cette nouvelle stratégie. Ses conclusions ont également abouti au lancement d'un projet de recherche sur le thème des conditions pédologiques visant à s'assurer que les poteaux supportant les glissières de sécurité jouent le rôle pour lequel ils sont prévus.

Cas n° 3 – Non-gonflement d'un coussin gonflable

60. Les conclusions ont aidé le constructeur du véhicule à améliorer ses systèmes de sécurité. Les informations recueillies sont également précieuses pour les spécialistes des véhicules de la Direction des transports et se répercutent dans leurs travaux.

Cas n° 4 – Coopération entre les acteurs concernés

61. Durant les réunions de coopération entre les acteurs concernés on a évoqué l'idée de « sas pour cyclistes ». Le principe consiste à reculer, aux intersections équipées de feux de circulation, la ligne d'arrêt des véhicules à moteur en amont de l'intersection. Cela crée un sas dans lequel les cyclistes peuvent se tenir pendant la durée du feu rouge. Pour le chauffeur de camion arrêté aux intersections, ces sas rendent les cyclistes plus visibles tout

en leur permettant de sortir de la zone dangereuse située sur le côté droit des camions. Cette idée a ensuite été mise en œuvre systématiquement dans l'agglomération de Stockholm.

62. Les conclusions ont également aidé le constructeur de camions à améliorer ses systèmes de sécurité. Les recherches en cours portent sur des systèmes de radar (couvrant notamment le côté droit des camions) et d'autres mesures visant à réduire le risque des cyclistes de se faire écraser.

Annexe VIII bis

Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents – Finlande

(Voir chap. 17, recommandation 17.6.1 c))

I. Enquêtes sur les accidents de la route

1. Les équipes d'enquête sur les accidents de la route étudient tous les accidents qui se produisent sur route et hors route en Finlande depuis 1970. Les accidents causant des dommages corporels graves ou seulement des dommages matériels font aussi l'objet d'enquêtes. En général, l'étude des accidents non mortels est limitée dans le temps ou l'espace ou vise, par exemple, à éclaircir une question particulière.

2. Les enquêtes sur les accidents de la circulation sur route et hors route sont prévues par la loi 24/2001. Chaque enquête est dirigée et supervisée par la Délégation aux enquêtes sur les accidents de la route créée par le Ministère des transports et des communications. La Délégation comprend notamment des représentants du Ministère des transports et des communications, du Ministère de l'intérieur, du Ministère de la justice, du Ministère de l'éducation, du Ministère des affaires sociales et de la santé, de la Direction finlandaise des routes, de la Direction des véhicules, de l'Autorité nationale des affaires médico-légales, du Conseil finlandais des enquêtes sur les accidents, de l'Association centrale de la circulation des véhicules automobiles, du Syndicat finlandais des travailleurs du secteur des transports et de Liikenneturva, l'organisation centrale de la sécurité routière en Finlande. Le Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles prend en charge la réalisation d'enquêtes sur les accidents de la route, l'exploitation des résultats des enquêtes et les services d'information.

3. En Finlande, l'Autorité d'enquête sur la sécurité (ex-Commission d'enquête sur les accidents) (www.turvallisuustutkinta.fi/en) enquête sur tous les accidents graves, quelle que soit leur nature. Si l'Autorité décide de lancer une enquête, l'enquête engagée en vertu de la loi 24/2001 est interrompue. Toutefois, les informations issues de l'enquête menée par l'Autorité sont aussi mises à la disposition de l'équipe d'enquête établie au titre de cette loi.

II. Équipes d'enquête sur les accidents de la circulation

4. Les enquêtes sur les accidents de la circulation sur route et hors route sont réalisées par les équipes d'enquête sur les accidents de la circulation routière (20 au total). Une équipe d'enquête sur les accidents de la circulation routière comprend un président, un vice-président et un nombre suffisant de membres ayant des compétences spécialisées nécessaires pour mener les enquêtes. L'équipe est composée comme suit :

- Un policier, qui assume la présidence ;
- Un spécialiste des véhicules ;
- Un spécialiste des questions routières ;
- Un médecin ;
- Un psychologue ;
- D'autres experts, par exemple un expert des chemins de fer, en fonction des accidents et des compétences particulières nécessaires.

5. Dans le cadre de leur activité d'enquête, les équipes travaillent en toute indépendance afin de garantir la neutralité et l'impartialité de l'enquête. Elles ne prennent pas position sur les questions de responsabilité ou d'indemnisation.

III. Méthodologie : méthode VALT 2003 (révisée)

6. Les points importants de la méthode VALT 2003 sont l'analyse des causes de l'accident et la mise au point de mesures (modèle d'accumulation des risques, VALT). La version la plus récente de la méthode VALT a été établie à l'université de Turku sous la direction du professeur Esko Keskinen.

A. Facteurs à l'origine de l'accident

7. Le point de départ pour la méthode d'enquête sur les accidents est l'analyse des facteurs de risque qui ont eu un effet immédiat et de ceux dont l'influence est moins directe. L'examen des facteurs de risque est élargi de manière à atteindre ce qui a déterminé la gravité des conséquences de l'accident. Les facteurs de risque sont ainsi répartis entre deux catégories: ceux qui ont été à l'origine de l'accident et ceux qui ont déterminé la gravité de ses conséquences.

B. Mise au point de mesures et propositions visant à renforcer la sécurité

8. Les propositions relatives à la sécurité sont élaborées en partant de l'idée qu'il faut rechercher, premièrement, tous les types de facteurs qui auraient peut-être permis d'éviter l'accident et, deuxièmement, ceux qui auraient pu permettre d'éviter des décès ou d'atténuer les dommages corporels.

9. Le point de départ lors de l'établissement des propositions visant à renforcer la sécurité doit être le souci de découvrir des mesures de nature à neutraliser chacun des facteurs de risque immédiat et des facteurs indirects ayant joué un rôle dans l'accident. Les recommandations en matière de sécurité découlent elles-mêmes des possibilités de prévention. Ces recommandations sont systématiquement analysées chaque fois qu'un accident se produit.

Éléments importants :

- L'événement central (ce qui s'est produit) ;
- Les facteurs de risque (pourquoi l'événement s'est produit) ;
- Les facteurs de risque immédiats ;
- Les facteurs de risque indirects ;
- Les dommages matériels et les facteurs ayant contribué à la gravité des conséquences (pourquoi les conséquences ont été graves) ;
- Les dommages corporels, les facteurs ayant contribué à leur gravité et les dispositifs de sécurité (pourquoi les conséquences ont été graves) ;
- Les mesures possibles visant à prévenir les accidents, les propositions d'améliorations et les recommandations en matière de sécurité : (comment prévenir l'accident et comment en atténuer les conséquences).

IV. Procédure à suivre sur le lieu de l'accident et coopération entre les membres des équipes

10. Les équipes d'enquête sur les accidents reçoivent des informations sur les accidents soit du Centre d'intervention d'urgence soit du chef de la police au niveau local. En vertu de la législation, les membres des équipes d'enquête sont habilités à accéder aux lieux de l'accident et à mener des recherches, à examiner les véhicules et à obtenir des informations, notamment celles figurant sur les registres officiels, pour déterminer les causes de l'accident.

11. Si c'est possible, les membres de l'équipe commencent ensemble l'enquête sur les lieux de l'accident. Ils y recueillent, de la bouche des policiers, des membres des équipes de secours et d'autres personnes présentes sur les lieux, des précisions sur la scène de l'accident, la direction de déplacement des véhicules concernés, les indices matériels découverts et les caractéristiques générales de l'accident. Ils se prononcent ensuite sur l'ordre des opérations à mener telles que l'audition des personnes concernées, l'examen des véhicules, la nécessité de procéder à des recherches spécialisées, l'aide à obtenir pour déplacer ou soulever tel ou tel élément, etc., après quoi ils commencent leur propre enquête sur les lieux.

12. Arrivés sur les lieux, les membres de l'équipe d'enquête examinent et relèvent les points où les véhicules concernés se sont arrêtés et les traces laissées. Sur la base des constatations, le spécialiste des questions routières ou éventuellement un autre membre de l'équipe établit un croquis des lieux avec l'indication de la chronologie des événements avant le choc, les emplacements et les positions des véhicules au moment du choc et leurs positions finales. En outre, la position des véhicules concernés à des intervalles, par exemple, d'une seconde avant et après l'accident est indiquée sur le croquis. Le croquis comprend les indications des dimensions et, au minimum, la trajectoire suivie ainsi que les traces de freinage et de dérapage et les points d'arrêt ; il est en outre tracé à l'échelle, dans la mesure du possible. Il est annexé au dossier d'enquête.

13. Le spécialiste de la reconstitution reconstitue le déplacement des véhicules avant et après l'accident. À partir de ses calculs, on peut obtenir les informations requises sur la vitesse avant l'événement et au moment du choc, en vue du traitement des faits et de l'enregistrement sur les formulaires.

Données à recueillir :

- Informations sur les protagonistes de l'accident recueillies par audition directe ou par celle de leurs proches ou de témoins ;
- Examen du véhicule sur les lieux, informations provenant du Système d'information sur la circulation (Agence finlandaise de la sécurité des transports) ;
- Examen de la route, des conditions météorologiques et de la situation sur les lieux ;
- Rapport d'autopsie et autres documents médico-légaux, comptes rendus médicaux ;
- Procès-verbal d'enquête préliminaire de la police, informations sur les avertissements, les infractions commises et les retraits de permis de conduire ;
- Traces matérielles et croquis en vue d'une reconstitution de l'accident et de l'évaluation de sa gravité.

14. Les accidents donnent lieu à une enquête et les données sont recueillies suivant la méthode VALT normalisée (2003) et les formulaires types prévus par la législation. L'uniformisation de la méthode renforce la qualité et l'intérêt des informations obtenues.

V. Objectifs

15. L'objectif est d'obtenir des informations et de formuler des suggestions pour améliorer la sécurité routière en étudiant les accidents de la circulation sur route et hors route. Concrètement, des dossiers sont établis lors des enquêtes sur le terrain et sont utilisables pour mener les activités relatives à la sécurité de la circulation dans le cadre de la législation sur la protection des données :

- Lors des enquêtes sur le terrain, des informations sur les accidents sont recueillies sur les formulaires d'enquête au sujet des protagonistes, des événements et des circonstances. Ces informations constituent une base pour la description et l'analyse des événements et alimentent une base de données sur les accidents ;
- Lors de la reconstitution de l'accident, la succession des événements et les calculs effectués pour l'éviter sont examinés. La reconstitution permet d'obtenir des

informations essentielles pour les analyses et les relevés informatiques des accidents ;

- Lors de l'analyse, les explications de l'accident, les facteurs qui ont accru les risques et les mesures de sécurité proposées sont toutes examinées de manière approfondie ;
- Sur la base du processus décrit ci-dessus, un procès-verbal d'enquête est rédigé et un dossier d'enquête est établi à partir des documents recueillis et est déposé au Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles. Le procès-verbal d'enquête présente par exemple une description du déroulement de l'accident, les facteurs qui en sont à l'origine, ses conséquences et les propositions formulées par l'équipe pour renforcer la sécurité. Une fois établi, le procès-verbal devient un document accessible au public. D'autres documents établis dans le cadre de l'enquête sont confidentiels. Les informations figurant dans ce registre peuvent être communiquées gracieusement par les autorités en vue de leur utilisation dans des travaux de recherche scientifique et statistique et dans des travaux relatifs à la sécurité routière ;
- Pendant ou après l'enquête, l'équipe d'enquête formule des recommandations sur les améliorations à apporter à l'échelle locale. Les informations recueillies et les résultats des analyses sont utilisés pour la recherche, la formation, l'établissement de rapports et d'autres travaux concrets concernant la sécurité routière et pour la réalisation de travaux sur la sécurité routière fondés sur la recherche. Par ailleurs, l'information constitue une partie importante des travaux menés en Finlande en matière de sécurité routière.

VI. Suite donnée aux constatations et aux recommandations

16. Conformément à la législation, après la conclusion de l'enquête, un rapport est établi sur la base des constatations faites. Ce rapport indique la façon dont s'est déroulé l'accident, précise les facteurs qui en sont à l'origine ainsi que ses conséquences, et présente les recommandations de l'équipe d'enquête sur les accidents de la route quant aux mesures à prendre en matière de sécurité routière.

17. L'équipe d'enquête sur les accidents de la route peut soumettre aux autorités, sous forme de recommandations, des propositions de mesures de sécurité. La délégation pour les enquêtes sur les accidents de la route peut également se prononcer sur la soumission des propositions issues de l'enquête.

18. En 2012, les équipes d'enquête sur les accidents de la route ont soumis plus de 2 000 recommandations portant sur des mesures en matière de sécurité routière. En outre, pendant et après l'enquête, les équipes formulent des recommandations relatives à des améliorations à apporter à l'échelle locale. Par ailleurs, elles conseillent la Trafi (Agence finlandaise de la sécurité des transports) sur les défauts ou dysfonctionnements de la structure, des éléments matériels ou des dispositifs de sécurité des véhicules qui menacent la sécurité et qui requièrent une intervention corrective immédiate.

19. La loi ne prévoit rien en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations, mais le Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles a négocié avec les autorités l'exécution des propositions en matière de sécurité et le suivi de leur mise en œuvre.

VII. Accidents ayant donné lieu à des enquêtes

- Année 2012 : 400 accidents ayant donné lieu à des enquêtes, dont :
 - 255 accidents de la route mortels, parmi lesquels :
 - 207 mettant en jeu des véhicules automobiles ;
 - 28 touchant des piétons ;
 - 20 touchant des cyclistes ;

- 145 autres accidents (accidents ayant fait des blessés graves ou n'ayant causé que des dommages matériels, ou accidents mortels survenus hors du réseau routier) ;
- 5 accidents mortels survenus hors du réseau routier ;
- 24 accidents de motocycles ou de cyclomoteurs ayant fait des blessés ;
- 42 accidents de véhicules lourds ayant entraîné des blessures ou des dommages matériels graves ;
- 21 accidents de véhicules tout-terrain ou de motoneiges ayant fait des blessés ;
- 43 autres accidents ayant fait des blessés graves ou n'ayant causé que des dommages matériels.

VIII. Historique des enquêtes sur les accidents de la route

- La première enquête sur un accident a été réalisée le 8 mars 1968 ;
- La première base de données informatique compilant des données sur les accidents de la route a été créée en 1970 ;
- La première loi relative à de telles enquêtes a été promulguée en 2001 ;
- La dernière révision de la méthode VALT date de 2003 ;
- Les formulaires d'enquête sont en ligne sur le Web depuis 2009.

IX. Financement

20. Les enquêtes sur les accidents sont financées par une taxe de sécurité routière prélevée sur les primes d'assurance responsabilité civile des propriétaires de véhicules automobiles. Le montant de la taxe est fixé chaque année par un décret promulgué par le Ministère des affaires sociales et de la santé.

X. Publication régulière de statistiques tirées du registre des accidents

- Rapport annuel VALT : rapport succinct sur les accidents mortels ayant donné lieu à des enquêtes au cours de l'année ;
- Rapport préliminaire VALT : examen préliminaire trimestriel des accidents mortels ;
- Données préliminaires VALT sur les accidents de la route liés à l'alcool : examen préliminaire des accidents de la route mortels liés à l'alcool survenus l'année précédente.

XI. Coopération internationale

21. La coopération a été mise en œuvre dans le cadre de projets européens relatifs aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents tels que SafetyNet et Dacota. S'agissant du projet SafetyNet, des prescriptions concernant la conduite d'enquêtes transparentes et indépendantes dans tous les États Membres et la promotion de telles enquêtes sur la base d'une méthode européenne commune (http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP4/sn_wp4_d4p5_final.pdf) ont été établies.