



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/88  
2 mai 2003

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET  
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA QUARANTE-ET-UNIÈME SESSION**

(31 mars-3 avril 2003)

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa quarante-et-unième session à Genève, du 31 mars au 3 avril 2003, sous la présidence de M. Bernard Périsset, et des deux vice-présidents M. Alexander Yakimov (Féd. de Russie) et Dan Link (Israël). Y ont participé des représentants des Etats membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Islande, Israel, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Serbie et Monténégro, Suède et la Suisse. La Commission européenne (CE) était représentée, de même que la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Etaient également représentées les organisations non-gouvernementales ci-après : l'Organisation internationale de normalisation (ISO), la Prévention routière internationale (PRI), la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), l'Union internationale des transports routiers (IRU), la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), la Fédération routière internationale (IRF), l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), la Fédération des Associations européennes de motocyclistes (FEMA), la Fédération internationale des piétons (FIP), la Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA), le Partenariat mondial de la sécurité routière (GRSP) et la FIA Foundation.

## **OUVERTURE DE LA SESSION**

2. En guise d'introduction, M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU, a demandé au Groupe de travail d'examiner la question d'une possible extension du champ géographique du WP.1 afin de mieux refléter la nature mondiale des Conventions de Vienne de 1968 et du problème de la sécurité de la circulation routière proprement dit. Il a par ailleurs invité le WP.1 à réfléchir à la possibilité de fixer, à l'instar de l'Union européenne et de la CEMT, des objectifs chiffrés afin de réduire le nombre d'accidents dans la région de la CEE-ONU.

3. Plusieurs délégués ont appuyé l'idée d'étendre les activités du WP.1 à des pays situés dans d'autres régions du monde en mettant en avant les avantages qu'apporterait l'échange des meilleures pratiques. De son côté, le représentant de la FEVR s'est demandé si la Quatrième Semaine de la sécurité routière (5-11 avril 2004) ne pouvait pas être étendue au reste du monde. Le Directeur de la Division des transports a déclaré qu'il soumettrait cette idée aux autres Commissions régionales des Nations Unies lors d'une réunion prévue en juin 2003. Il a instamment prié tous les délégués de tout faire pour mieux faire connaître la quatrième Semaine de la sécurité routière dans leurs pays respectifs.

4. Le Président du WP.1 a conclu que même si l'idée d'étendre le champ géographique des activités du WP.1 avait recueilli un écho favorable, toute modification devrait préalablement être mûrement réfléchie et préparée.

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR** (*Point 1 de l'ordre du jour*)

Document: TRANS/WP.1/87

5. Le Groupe de travail a adopté son ordre du jour sans modification mais a décidé d'aborder certains sujets dans un ordre différent.

## **ADOPTION DES RAPPORTS DES TRENTE-NEUVIÈME ET QUARANTIÈME SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL** (*Point 2 de l'ordre du jour*)

6. Le Groupe de travail a adopté les rapports de ses trente-neuvième et quarantième sessions sans modification.

## **RÉSULTATS DE LA SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS** (*Point 3 de l'ordre du jour*)

7. Le secrétariat a rendu compte des résultats de la soixante-cinquième session du CTI qui avaient une incidence sur les travaux du WP.1, notamment l'approbation d'une réunion supplémentaire du Groupe de travail du 8 au 10 juillet 2003 et l'adoption de la proposition de résolution du WP.1 sur la quatrième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE (Résolution n° 251). Le Groupe de travail a, en outre, été informé que pour des raisons d'économie et d'efficacité, le secrétariat avait été prié de réduire, dans son projet de budget pour 2004-2005, le nombre de jours de réunion des organes intergouvernementaux et, qu'à partir de 2004, si ces propositions sont entérinées, le nombre de jours alloués au WP.1 devrait être limité à sept par an.

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS** (*Point 4 de l'ordre du jour*)

**a) Récapitulation des propositions d'amendements**

Documents: *TRANS/WP.1/2002/23/Rev.1, TRANS/WP.1/2003/1, TRANS/WP.1/2003/2, TRANS/WP.1/2003/3, TRANS/WP.1/2003/4, TRANS/WP.1/2003/5*

8. Suite aux débats de la quarantième session du WP.1 et aux observations formulées par le Groupe spécial d'experts juridiques, le secrétariat a établi cinq nouveaux documents de synthèse des amendements adoptés jusqu'alors, publiés sous les cotes *TRANS/WP.1/2003/1* à *TRANS/WP.1/2003/5*, correspondant chacun à un instrument juridique donné.

9. Le WP.1 a procédé à un examen de chacun de ces documents qui ont suscité les commentaires suivants:

- concernant le *TRANS/WP.1/2003/1*, il a été demandé au secrétariat d'incorporer, dans la version russe à mettre à jour pour la session extraordinaire de juillet du WP.1, les modifications proposées par la Fédération de Russie. Par ailleurs, il a été demandé de revoir le libellé des justifications figurant dans le mémorandum explicatif en ce qui concerne les amendements proposés aux articles 16, 23, 41 et à l'annexe 3. Enfin, le WP.1, suite à la demande de plusieurs délégations, est revenu sur le libellé de l'amendement à l'article 8, paragraphe 6 adopté précédemment, et, après discussion, a décidé de le modifier comme suit :

«6. Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation des téléphones par les conducteurs *de véhicules*. En tout cas, la législation doit interdire l'utilisation par le conducteur *d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur* d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement.»

- concernant le document *TRANS/WP.1/2003/3*, il a été demandé de revoir également le libellé des justifications relatives à l'article 13 et à l'annexe 1, section D, paragraphe 3.

10. Les délégués ont été invités à transmettre au secrétariat, dans les quinze jours suivant la présente session, leurs observations sur ces cinq documents afin que ces derniers, dans leur version amendée, puissent être disponibles dans les langues officielles de la CEE pour la session de juillet.

**b) Définition des cyclomoteurs et motocycles**

Documents: *TRANS/WP.1/2002/4; TRANS/WP.1/2002/27 et Add.1 et Add.2; TRANS/WP.29/2002/68*

11. Le Président du WP.1 a fait l'historique des travaux concernant la définition des cyclomoteurs et des motocycles. Il a précisé que lors de la réunion du Groupe juridique qui s'est tenue à Berne au début du mois de février 2003, certaines réserves avaient été émises sur les définitions proposées et qu'il était nécessaire d'examiner plus attentivement les conséquences des nouvelles définitions sur les dispositions existantes de la Convention de Vienne sur la circulation routière et de l'Accord européen la complétant. Pour ces motifs, le groupe juridique a proposé de ne pas inclure la question des définitions de ces véhicules dans le paquet d'amendements qui sera envoyé au Secrétaire général des Nations Unies en 2004.

12. Le Groupe de travail a entériné cette proposition et a demandé d'une part aux groupes restreints « cyclomoteurs » et juridique de poursuivre activement les travaux sur ce sujet, d'autre part de maintenir les contacts avec le WP.29.

c) **Permis de conduire**

*Documents: TRANS/WP.1/2002/22 et Add.1 ; TRANS/WP.1/2003/7*

12. Suite à la présentation par M. Yakimov (Fédération de Russie), président du Groupe restreint « Permis de conduire », des grandes lignes des modifications introduites dans le document TRANS/WP.1/2003/7, le WP.1 a procédé à un examen article par article du projet de texte et a pris les décisions suivantes en ce qui concerne les nouvelles propositions d'amendement :

- Les paragraphes 2 à 6 de **l'article 41** ont été adoptés. Ceux-ci sont reproduits en annexe du présent rapport.
- **L'article 43** a été adopté, quant au fond, mais le WP.1 a demandé au Groupe juridique d'améliorer la rédaction de la dernière phrase du point 2 afin de la rendre plus claire et de mettre en adéquation les versions linguistiques de cet article en y apportant les améliorations de style qui s'avèreraient nécessaires.
- **Concernant l'annexe 6** (permis de conduire national), le WP.1 a demandé de mettre en cohérence les renvois figurant en bas de page de cette annexe avec ceux de l'annexe 7. Il a, par ailleurs, décidé ce qui suit:
  - **Paragraphe 4, rubrique 3 (Date et lieu de naissance)**: après discussion sur les différentes variantes possibles de présenter cette rubrique, il a été décidé de garder, comme mention obligatoire sur le permis de conduire, la mention « Date et lieu de naissance », assortie d'un renvoi en bas de page à rédiger par le Groupe juridique en adaptant si nécessaire le renvoi afférent à cette rubrique tel que figurant dans la Convention de Vienne actuelle, pour permettre notamment de prendre en compte la notion de « lieu d'origine ».
  - **Paragraphe 5**: le WP.1 a demandé au Groupe juridique d'améliorer la rédaction de la phrase introductive de ce paragraphe et a demandé de remplacer à la rubrique 8 l'adjectif « *permanente* » par « *normale* » pour qualifier la résidence.
  - **Paragraphe 8**: en raison d'un manque de cohérence des définitions des catégories et sous-catégories de permis entre les versions linguistiques et également avec celles contenues dans la législation communautaire, le WP.1 a demandé au Groupe juridique de mettre ces définitions en adéquation avec celles de l'UE. Cette même demande a été faite pour les pictogrammes, en particulier pour le pictogramme de la catégorie CE. Le WP.1 a, toutefois, décidé de n'ajouter aucune information chiffrée ou sous forme de symboles pour expliciter, au regard des pictogrammes, certaines catégories ou sous-catégories de permis.
- **Concernant l'annexe 7** (permis de conduire international): la modification au renvoi 2 (1<sup>ère</sup> page modèle du permis) telle que proposée par le Groupe juridique a été adoptée. Il en est de même pour les modifications apportées à la page modèle 2. Par ailleurs, il a été demandé d'ajouter, dans la phrase inférieure figurant dans le cadre de cette page de la version anglaise, les mots « *sur le territoire* ».

- Modèle 3 Page de gauche: le WP.1 a également décidé pour les permis internationaux de n'ajouter aucune information chiffrée ou sous forme de symboles pour expliciter au regard des pictogrammes certaines catégories ou sous catégories de permis.
- Modèle 3 Page de droite: Il a été décidé de supprimer le renvoi 6 actuel «*emprunte du pouce*», entraînant par là-même une modification de l'ordre des renvois.

**d) Sécurité dans les tunnels routiers**

Documents: TRANS/WP.1/2002/28, TRANS/WP.1/2002/39, TRANS/WP.1/2003/8 et document informel n°1 de la session

13. En introduction, le président du WP.1 a rappelé le contexte des propositions d'amendement afférentes à la sécurité des tunnels.
14. Lors de l'examen de ce point, le Groupe de travail s'est fondé sur le document informel n° 1, disponible dans les trois langues, élaboré par le secrétariat sur la base des propositions adoptées par le Groupe juridique en février 2003.
15. Le représentant de la Norvège a fait remarquer que, dans la proposition de directive européenne, le signal E 11, était présenté comme prescrivant l'utilisation des feux de croisement, alors que la Convention laissait le choix entre l'utilisation des feux de route ou des feux de croisement dans les tunnels.
16. Convention sur la circulation routière: le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement à l'article 25 bis «*Prescriptions particulières applicables aux tunnels comportant une signalisation spéciale*».
17. Convention sur la signalisation routière: Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement de l'article 8 «*Règles générales*» et de l'article 13 *bis* «*Signaux de prescriptions particulières*». L'Autriche et la France ont formulé une réserve provisoire concernant le contenu du nouveau paragraphe 2 bis de l'article 13 bis.
18. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement du paragraphe 9 de l'annexe 1, section E, sous-section II, avec les modifications suivantes: la version française devrait parler de «*règles particulières*» et non pas de «*règles spéciales*», conformément au titre du paragraphe 9. Le Groupe de travail a en outre décidé de remplacer les mots «*de commencement du tunnel où*» par «*l'endroit à partir duquel*».
19. En ce qui concerne le paragraphe 14 de l'annexe 1, section E, sous-section II, le Groupe de travail a adopté le texte proposé mais a décidé de remplacer les mots «*un élargissement de la chaussée*» par «*un emplacement spécialement aménagé*». En ce qui concerne la couleur du signal E 17, le WP.1, après discussion, a considéré que le libellé actuel de la phrase figurant à la sous-section I de cette section était suffisant et qu'il n'y avait donc pas lieu d'introduire de nouvelles dispositions afférentes à la couleur. La France a émis une réserve provisoire au sujet de ce paragraphe.
20. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement de l'annexe 1, section F, sous-sections I et II.
21. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement de l'annexe 1, section G, sous-section V, avec les modifications suivantes: la première phrase de l'alinéa *b* devrait être modifiée pour se lire comme suit: «*Les signaux G, 24a, G, 24b et G, 24c sont des exemples de signaux servant à indiquer la direction et la distance des sorties de secours les plus proches*».

22. Le Groupe de travail a en outre décidé d'examiner à l'avenir la possibilité de rendre obligatoire sur certaines catégories de véhicules l'installation d'un extincteur lorsque lesdits véhicules seront appelés à traverser des tunnels.

23. L'ensemble des propositions d'amendement relatif à ce sujet adoptées par le WP.1 au cours de la session est repris en annexe du présent rapport.

24. Le Groupe de travail a été également informé par le secrétaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) que ce Groupe avait décidé, conformément à la recommandation y afférente du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels, d'introduire dans l'ADR pour la traversée de tunnels cinq catégories de marchandises dangereuses (A, B, C, D et E), lesquelles devront être signalées par des panneaux routiers pour porter l'information à l'attention des conducteurs. Il a notamment attiré l'attention du Groupe de travail sur la signification de ces futures catégories dont le principe est fondé sur des listes de marchandises autorisées comportant des exceptions, contrairement au principe utilisé jusqu'alors mettant en avant des groupements de marchandises interdites. Il a d'autre part indiqué que des discussions étaient en cours dans un cadre informel au sein du WP.15 pour préciser la mise en œuvre de ces catégories, y compris sur l'aspect de la signalisation. Le WP.1 a demandé à être tenu informé des évolutions au sein du WP.15 sur ce sujet et a insisté pour qu'une collaboration étroite soit assurée entre les deux Groupes de travail par l'intermédiaire notamment des secrétaires en charge de ces Groupes.

e) **Visibilité et lisibilité de la signalisation routière**

*Documents: TRANS/WP.1/2001/41 ; TRANS/WP.1/2002/11 et Add.1 et Add.2;  
TRANS/WP.1/2002/34 ; TRANS/WP.1/2003/9 et document informel n°2 de la session*

25. Pour l'examen de ce point, le Groupe de travail s'est basé sur le document informel n° 2 concernant la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière, qui présentait les propositions formulées par le groupe juridique lors de sa réunion de Berne. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement de l'article 7, après avoir apporté quelques modifications au libellé de l'article 7, paragraphe 2. Le Groupe de travail a en outre adopté l'article 29, paragraphe 4, de la Convention sur la signalisation routière et le paragraphe 6 de l'annexe au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Ces propositions sont reprises en annexe du présent rapport.

26. Sur ce point, la délégation allemande a remis un document informel, diffusé aux délégués, exposant le point de vue de son pays sur l'utilisation des signaux fluorescents.

**PREPARATIFS DE LA QUATRIEME SEMAINE DE SECURITE ROUTIERE DANS LA REGION DE LA CEE/ONU (Point 5 de l'ordre du jour)**

Documents: TRANS/WP.1/86 (annexe) ; rapport du CTI (annexe) et document informel n°3 de la session

27. Le président du Groupe de travail, après avoir rappelé que le CTI avait apporté son soutien à l'organisation d'un séminaire à l'occasion de la quatrième semaine de la sécurité routière (5-11 avril 2004), a présenté le projet de programme de ce séminaire (5 avril 2004) élaboré par le groupe restreint (Espagne, France, Pays-Bas, Suisse et secrétariat) lors d'une réunion informelle tenue à Madrid le 3 mars 2003 (document informel n°3). Ce projet a suscité les remarques et commentaires suivants :

- Dans le cadre de ce séminaire, devraient être présentées des initiatives locales ou nationales portant sur le thème de ce séminaire, à savoir l'agressivité sur la route, qui ont eu du succès comme par exemple celle de Milwaukee aux USA;
- Plus de temps devrait être donné aux questions – réponses avec l'ensemble des participants;
- L'objectif du séminaire doit être clairement défini;
- Ce séminaire serait une occasion de mettre en avant les synergies de la campagne CEE avec celle de la journée mondiale de l'OMS du 7 avril 2004 sur la sécurité routière, notamment par le biais d'une intervention du directeur de l'OMS. De même, il est apparu important de retirer le maximum de bénéfices de cette collaboration souhaitée entre les experts des transports et ceux de la santé.

28. Les délégués ont été invités à faire part de leurs commentaires sur le projet de programme, à adresser toute information y relative et à suggérer des noms d'orateurs avant la fin avril 2003. Le WP.1 a demandé au groupe restreint de revoir le programme à la lumière des commentaires formulés et de préparer un nouveau projet pour la session extraordinaire de juillet 2003.

**TRANSPORTS ET SURETE (Point 6 de l'ordre du jour)**

Documents: TRANS/2002/15 ; TRANS/2003/6

29. Après avoir rappelé le contexte de la prise en compte par la CEE de ce sujet lié aux attentats du 11 septembre 2001, le secrétariat a signalé que le Comité des transports intérieurs a, lors de sa session de février 2003, examiné les progrès accomplis par ses organes subsidiaires (document TRANS/2003/6) et entériné les activités entreprises jusque-là. Il a d'autre part informé le WP.1 des demandes adressées par le Comité, à savoir :

- définir, dans les domaines respectifs de compétence de chacun des organes subsidiaires, les notions de «sûreté» et de «sécurité»;
- poursuivre l'étude de la question de la sûreté dans les transports en tenant compte des travaux menés par les autres instances intergouvernementales, notamment la CEMT, en vue d'assurer une bonne coordination des futures mesures dans ce domaine;
- identifier de possibles nouveaux domaines d'action à développer à l'avenir au plan international. Les vice-présidents du WP.1 et le président du Groupe juridique ont été invités à réfléchir sur les thèmes relevant de la compétence du WP.1 qui pourraient être inclus dans ce cadre.

- informer le secrétariat de toute mesure pertinente prise dans ce domaine au niveau national.

30. La représentante de la CEMT a, de son côté, informé le WP.1 des travaux en cours sur ce sujet au sein de son organisation. Elle a, notamment, rappelé que la Déclaration adoptée à Bucarest traduisait une concordance de vue de tous les pays sur ce sujet et a précisé qu'elle suivait de près les travaux en cours au sein de l'OCDE en ce qui concerne les conteneurs dans le transport maritime. Elle a évoqué également les travaux du Groupe de la CEMT sur la criminalité dans les transports. Enfin, elle a signalé qu'elle avait travaillé avec l'IRU sur la sécurisation des transports routiers.

### **QUESTIONS DIVERSES** (*Point 7 de l'ordre du jour*)

#### **31. Organisation d'un atelier sur la signalisation routière lors de la quarante-troisième session du Groupe de travail (septembre 2003)**

Le Groupe de travail a examiné le programme de travail de l'atelier, prévu à l'origine pour une demi-journée, proposé par la représentante de la France (document informel n° 4). Les délégués ont proposé d'ajouter ou d'intégrer, à ceux déjà proposés, les sujets suivants:

- ?? Présence de panneaux publicitaires à proximité de panneaux de signalisation routière;
- ?? Vision que les piétons ont des panneaux de signalisation routière;
- ?? Choix de l'emplacement des panneaux de signalisation routière;
- ?? Incidence des panneaux de signalisation routière sur la sécurité de la circulation.

En raison du nombre important de sujets à traiter, le WP.1 a estimé nécessaire de pouvoir disposer de toute une journée. Il a donc été décidé de consacrer la première journée de la session, qui commencera à 10h30, à cet atelier.

En vue de préparer au mieux cet atelier, le WP.1 a demandé aux délégués de transmettre rapidement des noms pour les intervenants ainsi que toute documentation traitant des sujets évoqués.

#### **32. Assistance aux victimes des accidents de la route**

Le représentant de la FEVR a introduit le document TRANS/2003/10 et informé le Groupe de travail des développements en cours en ce qui concerne l'harmonisation des définitions des tués et des blessés dans les accidents de la route ainsi que le contenu de la trousse de premier secours, y inclus un livret donnant les numéros d'appel d'urgence et des conseils sur les premiers gestes à faire et soins à donner en cas d'accident. Le représentant de l'OMS a indiqué, de son côté, que son Organisation travaillait également à l'amélioration de la fiabilité des statistiques des accidents de la route et qu'elle élaborait actuellement avec la FICR un guide des soins pré-hospitaliers dont la sortie est prévue fin 2003. L'ensemble de ces travaux, qui devrait permettre de renforcer la Résolution sur l'assistance aux victimes, sera de nouveau évoqué lors de la quarante-troisième session du WP.1.

#### **33. Compilation des informations sur les exigences nationales concernant la sécurité routière.**

Le WP.1 a pris note des documents *TRANS/WP.1/80/Rev.1 et Corr.1*. Il a été demandé aux pays de soumettre toutes leurs propositions de révision concernant le contenu des données figurant dans ces documents avant la fin mai 2003 afin de pouvoir préparer une révision 2 pour la quarante-troisième session. Le secrétariat a également demandé aux pays qui ne l'auraient pas



encore fait de transmettre d'une part leurs informations concernant les campagnes de sécurité routière lancées en 2002 en utilisant pour ce faire le questionnaire préparé à cette fin, d'autre part une liste des adresses des médias auxquels les communiqués de presse de la Division Transports pourraient être envoyés.

34. Rôle futur du WP.1

Le Groupe de travail a discuté une proposition présentée par le représentant de l'AIT/FIA (document informel n° 5) visant à transformer le WP.1 en forum mondial de la sécurité routière à l'instar du WP.29. Quelques délégations ont apporté leur soutien à cette proposition. D'autres se sont interrogés sur l'impact qu'aurait une telle transformation sur la principale activité du WP.1, à savoir le suivi et le développement des Conventions de Vienne et les Accords européens les complétant. C'est pourquoi, ils ont mis en avant la nécessité, dans l'hypothèse d'une telle transformation, de procéder par étapes et d'avoir préalablement une vision claire du résultat final escompté. Le WP.1, considérant que ce sujet devait faire l'objet d'une étude approfondie pour évaluer tous les avantages et inconvénients, a apporté son soutien à la proposition de son président d'examiner, dans une première étape, cette question dans le cadre d'un groupe restreint composé du bureau ( le président et les deux vice-présidents) et du secrétariat.

35. Résolutions R.E.1 et R.E.2

Le président du WP.1 a attiré l'attention des délégués sur le programme des travaux futurs du Groupe de travail. Il a ainsi rappelé qu'après la finalisation des travaux sur les amendements aux Conventions et Accords, qui sont prioritaires, l'accent sera mis sur la révision et la modernisation des Résolutions R.E.1 et R.E.2 qui devront notamment être complétées par des dispositions concernant la sécurité dans les tunnels routiers afin d'y introduire les recommandations examinées par le petit groupe «tunnel» en juillet 2002, ainsi que par des dispositions sur la problématique des contrôles sur les routes, l'alcool, les drogues, le suivi de l'atelier sur la signalisation, les dépassements et l'assistance aux victimes. A cette fin, il a été demandé aux délégations d'adresser pour la session de juillet 2003 des documents sur la base desquels seront pris des décisions sur les suites à donner, y inclus la constitution de petits groupes informels pour développer les sujets.

36. Prochaines réunions du WP.1

Le secrétariat a informé les délégués que les prochaines réunions du WP.1 se tiendront les:

- 8 - 10 juillet 2003 (42<sup>ème</sup> session)
- 22 - 26 septembre 2003 (43<sup>ème</sup> session)

**ADOPTION DES DECISIONS** (*Point 8 de l'ordre du jour*)

37. La liste des décisions prises par le WP.1 à sa quarante-et-unième session, dressée par le secrétariat, a été adoptée.

---

Annexe

A) Convention sur la circulation routière

Article 25<sup>bis</sup>                      Prescriptions particulières applicables aux tunnels comportant une signalisation spéciale

**Paragraphe 1**

*Supprimer l'alinéa c)*

**Paragraphe 3**

*Remplacer le texte actuel par le suivant :*

*« 3. Le conducteur ne doit mettre son véhicule à l'arrêt ou en stationnement qu'en cas d'urgence ou de danger. Pour ce faire, il doit, si possible, utiliser les endroits spécialement signalés. »*

**Paragraphe 4**

L'actuel paragraphe 3 devient le paragraphe 4.

Article 41                      Permis de conduire

Remplacer les paragraphes 2 à 7 par les suivants:

« 2. a) Les Parties contractantes reconnaîtront:

- i) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;
- ii) Tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, **à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant;**

comme *valables* pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par *les* permis, à condition que *lesdits* permis *soient* en cours de validité et *qu'ils aient* été *délivrés* par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions;

b) *Les permis de conduire délivrés par une Partie contractante doivent être reconnus sur le territoire d'une autre Partie contractante jusqu'à ce que ce territoire devienne le lieu de résidence normale de leur titulaire;*

c) Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.

3. **La législation nationale peut limiter la durée de validité d'un permis de conduire national. La durée de validité d'un permis de conduire international ne pourra être supérieure à trois ans à compter de la date de sa délivrance ou excéder la date d'expiration de la validité du permis national de conduire, si celle-ci survient auparavant.**

4. Nonobstant les dispositions du *paragraphe 2:*

- a) Lorsque la validité du permis de conduire est subordonnée, par une mention spéciale, au port par l'intéressé de certains appareils ou à certains aménagements du véhicule pour tenir compte de l'invalidité du conducteur, le permis ne sera reconnu comme valable que si ces prescriptions sont observées;
- b) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas 18 ans révolus;
- c) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire, pour la conduite des automobiles ou des ensembles de véhicules **des catégories C, D, CE et DE** visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas 21 ans révolus.
5. Le permis international ne pourra être délivré qu'au titulaire d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. ***Un permis de conduire international ne sera délivré que par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le titulaire a sa résidence normale et qui a délivré le permis de conduire national ou a reconnu le permis de conduire délivré par une autre Partie contractante; il ne sera pas valable sur ce territoire.***
6. Les dispositions du présent article n'obligent par les Parties contractantes:
- a) À reconnaître la validité des permis nationaux qui auraient été délivrés sur le territoire d'une autre Partie contractante à des personnes qui avaient leur résidence normale sur ***leur*** territoire au moment de cette délivrance ou dont la résidence normale a été transférée ***sur leur*** territoire depuis cette délivrance;
- b) À reconnaître la validité des permis ***nationaux*** qui auraient été délivrés à des conducteurs dont la résidence normale au moment de la délivrance ne se trouvait pas sur le territoire dans lequel le permis a été délivré ou dont la résidence a été transférée depuis cette délivrance sur un autre territoire.»

## **B) Convention sur la signalisation routière**

### **Article 7**

*Modifier comme suit :*

- «1. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, afin de ***les rendre*** plus visibles et lisibles la nuit, les signaux routiers, notamment les signaux d'avertissement de danger, les signaux de réglementation ***et les signaux de direction***, soient éclairés ou ***rétroréfléchissants***, mais sans que cela entraîne l'éblouissement des usagers de la route.
2. **Les Parties contractantes peuvent aussi permettre l'utilisation de matériaux fluorescents; dans ce cas elles doivent définir les catégories de signaux et les signaux qui peuvent être munis de ces matériaux.**
3. **Les législations nationales devraient définir des règles d'usage des signaux éclairés, des signaux rétroréfléchissants et fluorescents. Elles devraient également préciser les situations dans lesquelles chacune des classes de matériaux rétroréfléchissants doit être utilisée.**

- 4.** Les symboles en différentes couleurs, foncées ou claires, utilisés sur les signaux peuvent être délimités par des bandes étroites contrastées, claires ou foncées, selon le cas.
- 5.** Libellé du paragraphe 2 actuel (*“Rien dans la présente Convention n’interdit d’employer, pour transmettre des renseignements, des avertissements ou des règles applicables seulement à certaines heures ou certains jours, des signaux dont les indications ne sont visibles que lorsque les renseignements qu’ils transmettent sont pertinents.”*)»

#### **Article 8**      Règles générales

*Modifier le paragraphe 3 comme suit :*

3. Rien dans la présente Convention n'interdit d'ajouter, **principalement** pour faciliter l'interprétation des signaux, une inscription dans un panneau rectangulaire placé au-dessous des signaux ou à l'intérieur d'un panneau rectangulaire englobant le signal; une telle inscription peut également être placée sur le signal lui-même dans le cas où la compréhension de celui-ci n'en est pas gênée pour les conducteurs incapables de comprendre l'inscription.

#### **Article 13<sup>bis</sup>**    Signaux de prescriptions particulières

*Insérer un nouveau paragraphe 2<sup>bis</sup> libellé comme suit:*

*« 2bis. Le signal E, 11<sup>a</sup> doit être utilisé pour les tunnels d'une longueur de 1000m et plus et dans les cas prévus par la législation nationale. Pour les tunnels de 1000m et plus, la longueur doit être inscrite soit dans la partie inférieure du signal, soit sur un panneau additionnel H, 2 tel que décrit à l'annexe 1, section H. Le nom du tunnel peut être indiqué conformément au paragraphe 3 de l'article 8 de la présente Convention. »*

#### **Article 29**

*Modifier le paragraphe 4 comme suit:*

- «4. **Les marques routières** destinées aux véhicules en mouvement **doivent être reconnues aisément et à temps par les conducteurs. Elles doivent être visibles de jour comme de nuit.**

**Il est recommandé que ces marques, notamment dans les zones où l'éclairage est insuffisant, soient rétroréfléchissantes.**»

#### **Annexe 1, section E, chapitre II**

- *Remplacer le texte actuel du paragraphe 9 par le suivant:*

« Paragraphe 9    Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'un tunnel où s'appliquent des règles particulières

- a) **Le signal E, 11<sup>a</sup> "TUNNEL" désigne un tronçon de route qui passe dans un tunnel et sur lequel s'appliquent des règles particulières. Il est placé à l'endroit à partir duquel ces règles s'appliquent.**

b) *Pour avertir les usagers à l'avance, le signal E, 11<sup>a</sup> peut également être placé à une distance adéquate avant l'endroit où les règles particulières s'appliquent; ce signal doit porter, soit dans sa partie inférieure, soit sur un panneau additionnel H, 1 tel que décrit à la section H de la présente annexe, la distance entre son point d'implantation et l'endroit à partir duquel ces règles particulières s'appliquent.*

c) *ex alinéa b).*

- *Insérer un nouveau paragraphe 14 libellé comme suit:*

« 14. **Signaux annonçant une place d'arrêt en cas d'urgence ou de danger**

**Le signal E 17 « PLACE D'ARRET EN CAS D'URGENCE » indique un emplacement spécialement aménagé (Garage) que doivent, si possible, utiliser les conducteurs pour s'arrêter ou stationner en cas d'urgence ou de danger. Si cette place d'arrêt est équipée d'un téléphone d'urgence ou/et d'un extincteur, le signal porte les symboles F, 14 ou/et F, 15 soit dans sa partie inférieure soit sur un panneau rectangulaire placé en dessous du signal. Ce signal a deux modèles : le E 17<sup>a</sup> et le E 17<sup>b</sup>.**

#### **Annexe 1, section F, chapitre I**

*Modifier la dernière phrase du paragraphe 2 comme suit:*

"Le symbole est noir ou bleu foncé, sauf les symboles F, 1<sup>a</sup>; F, 1<sup>b</sup>; F 1<sup>c</sup> et F, 15 qui sont rouges. *Le symbole F, 14 peut être rouge*"

#### **Annexe 1, section F, chapitre II**

*Ajouter les nouveaux symboles F, 14 et F 15 ci-après:*

“F, 14 “TELEPHONE D'URGENCE” ”

“F, 15 “EXTINCTEUR””

#### **Annexe 1, section G, chapitre V**

*Insérer un nouveau paragraphe 11 libellé comme suit:*

« 11. **Signaux annonçant les issues de secours**

a) **Les signaux G, 23<sup>a</sup> et G, 23<sup>b</sup> indiquent l'emplacement des issues de secours .**

b) **Les signaux G, 24<sup>a</sup>, G, 24<sup>b</sup> et 24<sup>c</sup> sont des exemples pour indiquer la direction et la distance vers les issues de secours les plus proches. Dans les tunnels, ils ne doivent pas être distants les uns des autres de plus de 50 m et doivent être placés, sur les parois, à une hauteur de 1m à 1,5 m.**

c) **Les signaux G, 23 et G, 24 ont un fond de couleur verte et les symboles, les flèches et les indications des distances sont blanches ou de couleur claire. »**

C) **Protocole sur les Marques Routières, Additionnel à l'accord Européen Complétant la Convention de 1968 sur la Signalisation Routière**

**Annexe au Protocole**

**6. Ad Article 29 de la Convention**

*Amender "Paragraphes additionnels à insérer immédiatement après le paragraphe 2 de cet article" comme suit:*

« **Paragraphe additionnel** à insérer immédiatement après le paragraphe 2 de cet article

***Ce paragraphe se lira*** comme suit:

*Seul le premier paragraphe reste valable (« Si l'on emploie une ligne jaune pour indiquer une interdiction ou des restrictions à l'arrêt ou au stationnement, et s'il existe déjà une ligne blanche indiquant le bord de la chaussée, la ligne jaune devra être accolée à la ligne blanche, du côté extérieur de celle-ci ») »*

---