



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/115/Add.4  
18 avril 2008

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupes 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 CINQUANTE-QUATRIÈME SESSION**

(Genève, 26-28 mars 2008)

Additif

**RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Sujets divers

Note du secrétariat

1. Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif aux sujets divers (document de base: ECE/TRANS/WP.1/2007/5) tel qu'adopté par le Groupe de travail au cours de sa cinquante-quatrième session (voir ECE/TRANS/WP.1/115, paragraphe 32).
2. Le contenu de ces textes sera incorporé dans la nouvelle Résolution d'ensemble R.E.1 selon la numérotation indiquée en fonction des sujets abordés (voir document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.7).

## **R.E. 1**

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2007/5 apparaissent en gras.

### **I.**

#### **AVANT-PROPOS**

Le présent document est une révision complète de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) dont la dernière version datait du 6 janvier 1998 et portait la cote « TRANS/SC.1/294/Rev.5 ». Cette nouvelle version, dont la structure et le contenu ont été totalement revus et développés pour y insérer entre autres de nouveaux sujets, est le résultat d'un travail collectif effectué par le Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routière (WP.1) de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU).

La présente Résolution vise à compléter la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 et l'Accord européen de 1971 la complétant sur des sujets qui n'y sont pas abordés ou qui sont à peine effleurés et à compléter certaines de ses dispositions en développant les meilleures pratiques possibles en matière de sécurité routière.

L'objectif recherché par le WP.1 a été de faire de ce document un outil de référence sous forme de lignes directrices que les pays devraient mettre en œuvre sur une base volontaire afin, d'une part, de faire progresser la sécurité routière, et d'autre part, de permettre une plus grande harmonisation des règles au plan international, facteur également de sécurité routière grâce à l'obtention d'un comportement plus homogène des usagers lorsqu'ils se rendent dans un pays étranger. En ce sens, le WP.1 considère ce document comme une contribution de la CEE-ONU pour améliorer la sécurité routière dans le monde et répondre ainsi aux objectifs fixés par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa Résolution A/RES/60/5 du 26 octobre 2005.

Il est à espérer que les recommandations contenues dans la présente Résolution d'ensemble seront largement appliquées par les gouvernements.

Éva Molnár

Directrice de la Division des Transports

## II.

### REMERCIEMENTS

Les activités du Groupe de la circulation et de la sécurité routières (WP.1) ne sont possibles que grâce aux travaux méthodiques et persévérants de ses participants.

Le WP.1 tient à rendre hommage à la contribution des nombreux experts, tant au sein du Groupe de travail qu'au sein des groupes restreints qu'il a constitués, pour l'aider dans l'élaboration de la présente Résolution. Il tient également à remercier le secrétariat de la Division des Transports de la CEE-ONU pour son soutien et sa participation active à cette tâche.

En particulier, le WP.1 tient à saluer la mémoire de M. Bernard Périsset (Suisse), Président du WP.1 pendant 6 années et ardent défenseur de la sécurité routière, décédé brutalement le 16 octobre 2005. Il tient aussi à lui rendre hommage non seulement pour avoir, sous sa présidence, lancé notamment le processus de révision de cette Résolution et avoir participé activement à sa rédaction mais aussi pour avoir joué un rôle déterminant dans le développement des activités du Groupe de travail ainsi que de sa notoriété à travers le monde.

Le WP.1 souhaite remercier M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie), qui lui a succédé à la présidence, pour avoir poursuivi et terminé ce travail de révision avec efficacité et compétence.

### III.

#### PREAMBULE

*Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2007/5 apparaissent en gras.*

#### **LE GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (WP.1) DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE DES NATIONS UNIES**

DESIREUX d'établir, en premier lieu en Europe, une plus grande uniformité des règles relatives à la circulation routière afin d'accroître la sécurité sur les routes et de faciliter la circulation routière internationale,

CONSIDÉRANT qu'à cet effet, la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 et l'Accord européen complétant cette Convention du 1er mai 1971 ont largement contribué à améliorer la situation,

CONSTATANT toutefois que ces deux instruments internationaux laissent subsister des possibilités de divergences de pays à pays, ne posent, dans de nombreux domaines, que des principes généraux qui nécessitent d'être développés et n'abordent pas tous les aspects qui peuvent influencer sur la sécurité routière,

RECOMMANDE aux gouvernements, afin d'éliminer ces divergences dans toute la mesure possible et de faire progresser la sécurité routière dans leur pays, d'introduire dans leur législation nationale des règles conformes aux recommandations contenues dans la présente Résolution, et

RECOMMANDE en outre aux gouvernements qui ne sont pas encore à même de ratifier lesdits instruments internationaux ou d'y adhérer d'appliquer néanmoins dès maintenant et d'une façon aussi complète que possible les dispositions qui y figurent.

#### **PARTIE I      LES USAGERS DE LA ROUTE**

[...]

L'analyse approfondie des accidents survenant sur le réseau routier montre qu'un accident est la résultante d'une ou plusieurs défaillances dans un système complexe incluant les conducteurs, les véhicules, la route et son milieu environnant. Le principal facteur est, cependant, l'erreur humaine, si bien que tout effort d'amélioration de la sécurité routière devra porter en premier lieu sur la prévention de ce type d'erreur ainsi que sur la façon d'en atténuer les conséquences sans pour autant négliger les autres facteurs liés aux infrastructures et aux véhicules.

C'est précisément sur cet aspect que se concentre la présente partie qui aborde, successivement, les règles de comportement permettant, lorsqu'elles sont appliquées ou respectées par les usagers de la route, d'assurer le meilleur niveau de sécurité possible (Chapitre 1), les différentes méthodes permettant d'influencer ce

comportement (Chapitre 2) et le problème des usagers particulièrement vulnérables comme les piétons, les personnes à mobilité réduite et les enfants (Chapitres 3 et 4).

## **Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation**

[...]

Les études d'accidentologie montrent qu'un comportement inapproprié des usagers de la route est à l'origine de la grande majorité des accidents de la circulation. Ce comportement inapproprié est souvent lié à un non respect des règles qui concernent notamment la vitesse, l'alcool, la ceinture de sécurité, etc., ou à une mauvaise appréciation des conditions particulières de circulation qui nécessitent une prudence accrue comme par exemple la conduite de nuit, dans les tunnels etc. Ces différents aspects sont développés dans le présent chapitre.

...

### **1.7 Circulation dans les tunnels** *Voir l'annexe au présent document*

...

-----

## **Chapitre 3 Piétons et personnes à mobilité réduite**

[...]

...

### **3.3 Recommandations concernant le déplacement des personnes à mobilité réduite** (4.6 (introduction) et (a), (b), (e), (f), (g) (h) et (i))

Outre les dispositions des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières et celles des Accords européens de 1971 les complétant, il est recommandé de prendre d'urgence des dispositions appropriées pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite dans la circulation routière, toutes les fois que cela est possible et compte dûment tenu de la sécurité de tous les usagers de la route, en s'inspirant des principes suivants:

a) Adopter le symbole international reproduit **ci-après** ou tel qu'il est décrit dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière (paragraphe 1 du chapitre H de l'annexe 1) et le faire figurer sur les documents, les signaux routiers, etc., destinés à faciliter le mouvement des personnes à mobilité réduite;



- b) Permettre aux personnes à mobilité réduite qui utilisent leur fauteuil roulant d'emprunter les chemins pour piétons et les trottoirs, à la condition qu'ils y circulent à l'allure du pas, ainsi que les pistes cyclables lorsqu'ils ne disposent pas d'un trottoir ou d'un chemin pour piétons avec revêtement approprié;
- c) Promouvoir, si c'est possible, l'organisation et l'exploitation d'un système spécial de transport urbain qui puisse être utilisé par les personnes à mobilité réduite incapables de se déplacer sans aide (par exemple un système de taxis ou de petits autobus spécialement aménagés à cet effet);
- d) Faciliter le transport des personnes à mobilité réduite, par exemple, au moyen de voitures particulières ou de taxis, dans le cadre d'un ensemble de mesures (subvention ou réduction des taxes et/ou des tarifs);
- e) Encourager :
  - i) L'aménagement de véhicules de série pour faciliter le transport des personnes à mobilité réduite;
  - ii) L'adaptation de véhicules de série pour qu'ils puissent être conduits par certaines catégories de personnes à mobilité réduite;
  - iii) La mise au point et la construction de véhicules spéciaux destinés à être utilisés par les personnes à mobilité réduite;
  - iv) La normalisation des matériels utilisés pour l'aménagement des véhicules mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus ainsi que des véhicules spéciaux mentionnés à l'alinéa iii) ci-dessus;
- f) Utiliser les médias et tous autres moyens appropriés pour faire comprendre au public les problèmes qui se posent aux personnes à mobilité réduite dans la circulation routière;
- g) Diffuser aux personnes à mobilité réduite des informations appropriées sur les facilités de transport et les itinéraires signalés dont elles peuvent profiter.

### **3.4 Recommandations concernant la sécurité des personnes âgées (4.7 (d), (e) et (f))**

Dans le but de renforcer la sécurité des personnes âgées, il convient de les sensibiliser sur les dangers liés à la circulation routière. À cet effet, les mesures suivantes sont préconisées :

- a) Encourager les personnes âgées à porter la nuit des vêtements [...] complétés par des éléments rétro réfléchissants;
- b) Encourager, à tous les niveaux de la prise de décisions, la diffusion d'informations concernant les besoins des personnes âgées en ce qui concerne les réseaux de transport;
- c) Utiliser les médias et les autres moyens appropriés pour faire prendre conscience à tous les usagers de la route, y compris les personnes âgées, des problèmes particuliers du déplacement des personnes âgées dans la circulation routière. Des cours pour personnes âgées donnés par des organismes et/ou par la police pourraient être d'une grande utilité.

## IV.

### Chapitre 10 Aménagements destinés à faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées

#### 10.1 Contexte

Nonobstant les mesures décrites aux paragraphes 3.3 et 3.4 du chapitre 3 concernant la sécurité des personnes à mobilité réduite et les personnes âgées, des mesures appropriées en matière d'aménagement devraient être prises par les pouvoirs publics pour faciliter le déplacement de ces personnes et accroître leur sécurité dans la circulation routière.

#### 10.2 Recommandations

Pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées, les mesures énoncées ci-après devraient être appliquées.

[...]

##### 10.2.1 Déplacement des personnes à mobilité réduite (4.6 (c) et (d))

Les autorités concernées devraient:

a) Inclure, dans les normes concernant la construction et l'entretien de l'infrastructure des transports, des dispositions ayant pour but de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sans rencontrer de difficultés majeures. En particulier, une distinction devrait être faite dans l'utilisation **de la texture** de revêtement entre sa fonction de guidage des aveugles et sa fonction d'avertissement des aveugles par rapport aux obstacles. La fonction de guidage devrait être utilisée à l'approche de croisements, des arrêts d'autobus, des bâtiments publics, etc. La fonction d'avertissement a pour but de protéger les aveugles contre des obstacles tels que: arbres, parcmètres, panneaux publicitaires, etc., le long du trottoir. Les mesures suivantes, entre autres, devraient être encouragées:

- i) Améliorer l'aménagement des trottoirs, rampes et ascenseurs, pour une meilleure adaptation de la circulation des personnes à mobilité réduite à pied ou en fauteuil roulant. Plus particulièrement, les bordures de trottoir situées en prolongement des passages pour piétons devraient être abaissées ou biseautées, des revêtements antidérapants devraient être prévus pour les plans inclinés (rampes). Il conviendrait également de s'assurer que les aveugles sont avertis de ces aménagements.
- ii) Installer les boutons-poussoirs agissant sur les dispositifs de signalisation lumineuse de telle façon qu'ils puissent être atteints par les personnes utilisant des fauteuils roulants;
- iii) Faciliter l'utilisation des transports en commun par les personnes à mobilité réduite **en concevant des systèmes** appropriés pour l'accès aux véhicules et aux installations terminales.

b) Tenir compte des besoins locaux des personnes à mobilité réduite, par exemple en prévoyant dans les agglomérations des itinéraires clairement signalés dont l'aménagement permette un accès aisé aux commerces, aux banques et aux divers services publics.

#### **10.2.2 Déplacement des personnes âgées (4.7 (a), (b) et (c))**

Les autorités concernées devraient:

a) S'efforcer d'assurer un entretien approprié des éléments de l'infrastructure routière (aménagement compris) importants pour le déplacement de ces personnes

b) Promouvoir et appliquer une politique systématique de mise en place appropriée des aménagements routiers et de suppression progressive des obstacles physiques, par exemple marches hautes et escaliers, aux points de jonction entre rues, immeubles et réseaux de transport;

c) Encourager et réaliser, partout où elle est possible dans les zones urbaines, la construction de réseaux de chemins piétons continus et sûrs.

-----

### **V.**

## **PARTIE IV AUTRES MESURES INFLUENÇANT LA SÉCURITÉ**

[...]

Si les recommandations énoncées dans les parties qui précèdent traitent essentiellement des composantes de la sécurité routière (l'utilisateur au travers de son comportement sur la route, le véhicule et l'infrastructure), certains domaines de nature transversale ont également un impact non négligeable dans la réduction des accidents de la route ou de leur gravité. Il s'agit de l'Assistance aux victimes (Chapitre 13), de la Sécurité dans la zone d'un chantier ou d'un incident ou accident sur la route (Chapitre 14), de la Publicité et sécurité routière (Chapitre 15) et des Restrictions locales à la circulation (Chapitre 16) qui seraient prises par les autorités locales. C'est pourquoi, il est recommandé aux pays de mettre en œuvre les mesures décrites dans ces chapitres.

### **Chapitre 13 Assistance aux victimes**

#### **13.1 Contexte**

Suite à un accident corporel de la circulation, il est crucial de réagir très rapidement afin de limiter la gravité des traumatismes et des souffrances des blessés et d'assurer une récupération optimale des rescapés de l'accident. Pour que ces objectifs soient atteints, les actions décrites ci-après devraient s'enchaîner très rapidement.

#### **13.2 Recommandations (voir Annexe 2 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))**

##### **13.2.1 Alerte rapide**

##### **13.2.2 Sécurisation de la zone de l'accident**

##### **13.2.3 Premiers secours**



### 13.2.4 Assistance médicale d'urgence

## Chapitre 16 Restrictions locales à la circulation

### 16.1 Contexte

Des conditions particulières liées à l'accidentologie peuvent amener les autorités locales à prendre des mesures restrictives de circulation. Ces mesures pouvant engendrer un coût financier et une gêne non négligeables pour les usagers de la route, il est nécessaire qu'elles soient décidées sur la base de critères aussi objectifs que possibles.

### 16.2 **Recommandations**

Les recommandations ci-après énoncent une liste de critères qui devraient être appliqués sur le terrain.

#### 16.2.1 **Recommandations d'ordre général** (1.9.1)

#### 16.2.2 **Limitations de vitesse** (1.9.2)

#### 16.2.3 **Limitation des dépassements** (1.9.3)

#### 16.2.4 **Interdictions de l'arrêt et du stationnement** (1.9.4)

*(Voir TRANS/SC.1/294/Rev.5 (numéros entre parenthèses))*

## **Annexe**

### **Circulation dans les tunnels**

[...]

#### **1.7 Circulation dans les tunnels**

##### **1.7.1 Contexte**

Pour l'essentiel, les règles de conduite sont les mêmes dans un tunnel que sur une route à l'air libre: maintenir une distance de sécurité suffisante, respecter les limitations de vitesse et les charges maximales autorisées, arrimer fermement tous les chargements et avertir les autres usagers de la route en cas de panne ou d'embouteillage ou de fort ralentissement. Toutefois, compte tenu des conséquences aggravées des accidents dans un tunnel, surtout s'il est de grande longueur, le respect des règles générales de circulation par les usagers de la route de même que le respect de certaines règles de comportement à l'intérieur d'un tunnel pour faire face à des situations particulières revêtent une importance accrue.

##### **1.7.2 Recommandations**

Les pouvoirs publics devraient recommander aux conducteurs de respecter les règles ci-après.

##### **1.7.2.1 Règles de circulation spécifiques à observer**

Plus encore que sur une route à l'air libre, il est recommandé aux conducteurs, circulant dans un tunnel, de rester à l'écoute de la radio, sur la fréquence indiquée, afin de pouvoir recevoir tout message ou instruction les concernant.

Dans un tunnel comportant une signalisation spéciale (comme celle du signal E 11<sup>a</sup> défini par la Convention de 1968 sur la signalisation routière), tout conducteur doit respecter les règles qui y sont associées, comme celles définies par l'article 25 bis de la Convention de Vienne sur la circulation routière, à savoir : obligation d'allumer les feux de croisement, interdiction de s'arrêter (sauf cas de force majeure), de faire demi-tour ou marche arrière.

Ces règles devraient aussi être respectées dans les tunnels ne comportant pas de signalisation spéciale.

Par ailleurs, l'attention des conducteurs devrait être attirée, lorsqu'ils circulent dans un tunnel, sur le fait qu'il est impératif :

- de maintenir une distance suffisante (ou celle qui est signalée à l'entrée du tunnel ou dans le tunnel) par rapport au véhicule qui précède. Dans des conditions normales de circulation, les conducteurs de voiture particulière devraient respecter par rapport au véhicule qui les précède une distance égale au moins à celle parcourue en 2 secondes par un véhicule. Pour les véhicules lourds, cette distance devrait être doublée (4 secondes).
- de respecter la signalisation et/ou le marquage au sol interdisant le dépassement. Même en l'absence d'un tel marquage et/ou d'une telle signalisation, les

conducteurs devraient, lorsqu'il n'y a qu'une voie dans chaque sens, éviter de dépasser.

- pour les conducteurs des véhicules lourds, de respecter l'interdiction de dépasser qui leur serait imposée dans les tunnels comportant deux voies de circulation ou plus dans le même sens si les autorités compétentes ont été amenées à prendre cette mesure après, entre autres, avoir effectué une analyse de risques.

### **1.7.2.2 Règles de comportement à observer dans des situations particulières**

En sus des règles précitées, les conducteurs devraient observer les règles de comportement décrites ci-après, sans préjudice des dispositions nationales qui seraient imposées par ailleurs, concernant par exemple l'assistance aux blessés, l'utilisation d'un triangle de présignalisation, le port d'un gilet de sécurité, etc.:

a) En cas d'embouteillage:

- Allumer les signaux de détresse à l'approche de l'embouteillage;
- Garder une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, même si la circulation se trouve ralentie ou arrêtée. En cas d'arrêt, une distance de 5m au moins devrait être maintenue sauf si cela n'est pas possible en raison d'un arrêt d'urgence;
- Arrêter le moteur si la circulation est totalement interrompue;
- Ne pas quitter le véhicule, sauf ordre contraire des autorités;
- Ecouter les messages donnés par la radio.

b) En cas de panne ou d'accident de son propre véhicule:

- Allumer les signaux de détresse;
- Afin de ne pas créer de danger supplémentaire pour la circulation, rouler, si possible, jusqu'à la sortie du tunnel ou jusqu'à l'emplacement d'arrêt le plus proche.
- Si cela n'est pas possible :
  - Ranger son véhicule sur le côté;
  - Arrêter le moteur;
  - Quitter le véhicule avec les passagers en prenant toutes les précautions nécessaires;
  - Prendre les dispositions pour protéger la zone de l'accident ou de la panne
  - Appeler à l'aide, de préférence, depuis un poste d'appel d'urgence et suivre les instructions données.

c) En cas d'incendie de son propre véhicule:

- Allumer les signaux de détresse;
- Afin de ne pas créer de danger supplémentaire pour la circulation, rouler, si possible, jusqu'à la sortie du tunnel ou jusqu'à l'emplacement d'arrêt le plus proche.

- Si cela n'est pas possible:
  - Ranger son véhicule sur le côté;
  - Arrêter le moteur;
  - Quitter immédiatement le véhicule avec les passagers en prenant toutes les précautions nécessaires;
  - Prendre les dispositions pour protéger la zone de l'incendie;
  - Appeler à l'aide, de préférence, depuis un poste d'appel d'urgence et suivre les instructions données
  - Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours;

**d) Lorsque l'on est arrêté par l'incendie d'un autre véhicule:**

- Allumer les signaux de détresse;
- Ranger son véhicule sur le côté;
- Arrêter le moteur;
- Quitter immédiatement le véhicule avec les passagers en prenant toutes les précautions nécessaires;
- Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours.

Voir également, sur le sujet, les recommandations figurant aux paragraphes 2.1.1.1.2, 2.1.1.6 b) et 2.2.3.

-----