



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/122
19 mai 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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 CINQUANTE-SEPTIÈME SESSION
(Genève, 23-25 mars 2009)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1 – 2	3
II. INTRODUCTION	3 – 11	3
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	12	4
IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour)	13	4
V. INFORMATION SUR LES ACTIVITÉS PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour).....	14	5
A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires	15 – 20	5
B. Organisations internationales.....	21 – 24	5
C. Législations nationales.....	25 – 26	7

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. RÔLE FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL (point 4 de l'ordre du jour)	27 – 35	7
VII. RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2) (point 5 de l'ordre du jour)	36 – 41	9
A. Approbation du texte révisé de la R.E.1	36 – 37	9
B. Révision de la R.E.2	38 – 41	9
VIII. COHÉRENCE ENTRE LA CONVENTION DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES CONCERNANT LES VÉHICULES (point 6 de l'ordre du jour)	42 – 47	10
IX. EXAMEN D'UN AMENDEMENT À LA CONVENTION DE 1968 SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (point 7 de l'ordre du jour)	48 – 51	11
X. QUESTIONS DIVERSES (point 8 de l'ordre du jour).....	52 – 59	12
XI. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 9 de l'ordre du jour)	60	13
XII. ADOPTION DES DÉCISIONS (point 10 de l'ordre du jour).....	61	13

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquante-septième session à Genève du 23 au 25 mars 2009, sous la présidence de M^{me} Luciana Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

2. La Commission européenne, l'Organisation mondiale de la santé ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: Fédération européenne des cyclistes, Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel, Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Laser Europe.

II. INTRODUCTION

3. La Présidente de la session a ouvert la cinquante-septième session du WP.1 en souhaitant la bienvenue aux participants, en les remerciant de l'avoir élue et en rendant hommage à ses prédécesseurs.

4. La Directrice de la Division des transports, M^{me} Eva Molnar, a souhaité la bienvenue aux participants, a félicité les membres du bureau nouvellement élus et a exprimé sa gratitude à M. A. Yakimov (Fédération de Russie) et à M. D. Link (Israël), respectivement ancien Président et ancien Vice-Président, pour le travail remarquable qu'ils avaient accompli et pour la manière constructive dont ils avaient assuré la direction du WP.1.

5. La Directrice a indiqué que deux séminaires seraient organisés dans le cadre du projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière» et financé par le Compte des Nations Unies pour le développement et a vivement encouragé les membres du WP.1 à participer à ces deux séminaires.

6. Le premier séminaire sera organisé par la CEE et accueilli par le Gouvernement du Bélarus à Minsk, du 12 au 14 mai 2009, et le second sera coordonné par la CEE à Halkida, avec le soutien financier de la Chambre de commerce d'Evia, de la Hellenic Chambers Transport Association et du Ministère grec des transports et des communications. Ces séminaires porteront principalement sur l'assistance à apporter aux pays membres de la CEE non membres de l'UE qui ont besoin d'améliorer leur sécurité routière et s'efforceront de fixer des objectifs à la fois réalistes et ambitieux en matière de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation routière.

7. La Directrice a donné des informations sur les efforts faits par le secrétariat pour diffuser aussi largement que possible les Résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et sur la signalisation routière (R.E.2) et a invité les membres du WP.1 à appuyer ces efforts. Une aide

particulière devait être fournie pour que les deux ensembles de meilleures pratiques puissent être traduits dans les autres langues officielles des Nations Unies (espagnol, chinois et arabe); en outre, un certain nombre de copies des résolutions, qui attirent l'attention, devraient être imprimées et distribuées pendant les manifestations consacrées à la sécurité routière, par exemple pendant la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui se tiendra les 19 et 20 novembre 2009. Après l'allocution de la Directrice, les délégués de l'Espagne et du Portugal ont annoncé que leurs ministères se chargeraient de traduire les deux documents dans leurs langues nationales respectives.

8. La Directrice a proposé d'organiser une table ronde sur le thème «Sommes-nous victimes des succès du développement?» afin d'examiner la question de savoir pourquoi le nombre d'accidents de la route continue d'augmenter bien que les véhicules soient plus sûrs, que la formation soit meilleure et que les soins de traumatologie soient prodigués dans de meilleurs délais et d'une manière plus professionnelle. Elle a encouragé les spécialistes de tous les domaines concernés à participer à cette manifestation.

9. Le WP.1 a décidé d'organiser cette table ronde le 23 septembre 2009, pendant sa cinquante-huitième session, et a chargé le secrétariat d'en assurer la préparation. Les membres du WP.1 ont été invités à attirer l'attention du public sur cette manifestation et à lancer un appel aux protagonistes de la sécurité routière à l'échelle nationale, en particulier les responsables des organismes nationaux de sécurité routière, pour qu'ils participent à cette table ronde.

10. La Directrice a proposé que le WP.1 entreprenne l'élaboration d'une nouvelle résolution d'ensemble qui porterait sur des questions qui ne figurent pas actuellement dans les meilleures pratiques concernant la sécurité routière, telles que les comportements ou les infrastructures. Cette résolution pourrait présenter d'une manière détaillée et pratique l'approche systématique de la sécurité.

11. Comme suite à une recommandation du Comité des transports intérieurs (CTI), la Directrice a également proposé d'organiser des sessions conjointes d'une journée avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) ou avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) afin de résoudre les questions d'intérêt commun.

III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/121.

12. L'ordre du jour a été adopté sans aucune modification.

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/120 et Add.1 à 3.

13. Le rapport de la cinquante-sixième session a été adopté sans modification.

V. INFORMATIONS SUR LES ACTIVITÉS PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour)

14. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux intervenus depuis sa précédente session.

A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

15. Le secrétariat a présenté diverses questions présentant un intérêt pour le WP.1, qui avaient été examinées à la soixante et onzième session du CTI, tenue du 24 au 26 février 2009.

16. Le Comité a demandé à ses organes subsidiaires, notamment le WP.1, d'analyser et de continuer à améliorer les mécanismes de suivi de la mise en œuvre de leurs instruments juridiques respectifs (Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières) en 2009. Il a également invité le secrétariat à établir un rapport de situation pour examen à sa prochaine session.

17. Le Comité a encouragé le WP.1 à poursuivre les efforts qu'ils déploient pour définir une vision globale de l'avenir. Il s'est félicité de son plan visant à diffuser ses travaux à l'échelle mondiale et selon des modalités beaucoup plus efficaces que par le passé, en particulier dans le cadre d'une coopération avec d'autres commissions régionales participant à la diffusion des instruments juridiques du WP.1 dans leurs régions respectives.

18. Le Comité a encouragé le WP.1 à mettre en place des synergies avec les autres groupes de travail qui s'occupent de questions relatives à la sécurité routière, tels que le SC.1 pour les infrastructures ou le WP.29 pour la construction des véhicules.

19. Ayant été informé que les dispositions de la Convention sur la circulation routière de 1968 ne cadrent pas avec les dispositions les plus récentes, actualisées en fonction de l'évolution des techniques, des Règlements adoptés dans le cadre des Accords de 1958 et 1998 sur la construction des véhicules, le Comité a demandé au WP.1 de donner la priorité à la recherche d'une solution qui tienne compte des propositions du WP.29, afin de maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les Règlements élaborés par le WP.29.

20. Le Comité a approuvé globalement tous les rapports et activités connexes de ses organes subsidiaires, notamment ceux du WP.1.

B. Organisations internationales

1. Commission européenne (CE)

21. Le représentant de la CE a présenté les faits nouveaux relatifs à la sécurité routière intervenus dans l'Union européenne depuis la précédente session du WP.1 dans les domaines suivants:

a) Législation:

- i) La Directive 2007/38 qui rend obligatoire l'installation sur les camions en circulation de rétroviseurs réduisant les angles morts latéraux (afin qu'un véhicule à deux roues se trouvant le long du camion puisse être vu du conducteur) est appliquée;
- ii) Une proposition de directive concernant la manière de concevoir l'avant des véhicules de telle sorte que les usagers vulnérables risquent moins d'être grièvement blessés en cas de choc a été élaborée;
- iii) À partir de 2011, les nouveaux véhicules devront obligatoirement être équipés de feux de circulation diurne (feux dédiés), en fonction des décisions du WP.29;
- iv) La Directive 2008/96 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières a été adoptée le 19 novembre 2008 et sera applicable à la fin de 2010;
- v) Les États membres de l'UE doivent transposer la Directive 2006/126 sur les permis de conduire dans leur législation nationale au plus tard en janvier 2011 (application à partir de 2013);
- vi) Un document de consultation sur la formation et l'éducation à la sécurité routière sera établi et placé sur le site Web de la CE pour examen pendant le premier semestre de 2009;

b) Financement de projets:

- i) Des campagnes et des projets sont cofinancés au moyen de l'appel annuel à subventions dans le domaine de la sécurité des transports, par exemple le projet «Icare» (Approches interculturelles pour la sécurité des usagers de la route). Seront définies, dans le cadre de ce projet, un ensemble de recommandations concernant la sécurité des jeunes conducteurs à l'échelle européenne. Ces recommandations seront réunies dans un manuel, accompagné d'un CD-ROM contenant des exercices spécifiques et d'un DVD;
- ii) La mise en œuvre du projet DRUID (La conduite sous l'influence de stupéfiants, d'alcool et de médicaments) se poursuivra jusqu'à la mi-octobre 2010. Afin d'étudier les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour continuer à améliorer la politique menée dans ce domaine, il faut disposer de données appropriées. C'est pourquoi la CE cofinancera un nouveau projet de sécurité routière intitulé «DaCoTA» (Collecte, transfert et analyse de données);

c) Événements:

- i) Outre des plans d'action concernant la mobilité urbaine et les systèmes de transport intelligents, la CE élabore actuellement le prochain programme d'action européen de sécurité routière (2011-2020);

- ii) Les 25 et 26 juin 2009, la CE organisera, comme elle l'a déjà fait en 2008, dans le bâtiment Borschette, à Bruxelles, une Conférence européenne sur la sécurité routière à l'intention des jeunes;
- iii) Le lieu et la date de la prochaine Journée européenne de la sécurité routière n'ont pas encore été fixés.

2. Organisation internationale de normalisation (ISO)

22. La deuxième réunion du Comité de projet ISO/PC241 «Système de management de la sécurité du trafic routier» a eu lieu à Shah Alam (Malaisie) du 10 au 13 février 2009.

23. Vingt organismes membres de l'ISO ont été enregistrés comme membres participants et cinq comme membres observateurs. En outre, les organisations internationales suivantes ont été enregistrées comme chargées de liaison actives: Organisation mondiale de la santé (OMS), Commission économique des Nations Unies pour l'Europe/Division des transports (UN/ECE/TRANS), Forum mondial de la sécurité routière (GRSF), Banque mondiale, Organisation de coopération et de développement économiques/Forum international des transports (OCDE/FIT), Partenariat mondial de la sécurité routière (GRSP), Fédération routière internationale (FRI), Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (OGP) et Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC).

24. Le Comité ISO/PC241 a examiné son premier projet de document ISO/WD 39001 intitulé «Systèmes de gestion de la sécurité de la circulation routière – Prescriptions et lignes directrices pour leur application» (241N9). Les travaux ayant bien avancé, il a été décidé que le document serait modifié et complété en vue de soumettre une version préliminaire du Comité (ISO/CD 39001) en juin 2009 pour une enquête de trois mois. Les résultats de l'enquête seront analysés à la troisième réunion du Comité ISO/PC241 qui devrait se tenir au Canada en septembre 2009.

C. Législations nationales

25. La représentante des États-Unis d'Amérique a demandé aux membres du WP.1 si en matière de formation des conducteurs, des cours de perfectionnement existaient dans leurs pays respectifs. Elle a demandé s'il serait possible de mettre ces cours à sa disposition.

26. Le WP.1 s'est félicité de l'information donnée par le représentant de la Turquie concernant l'importance accordée à son travail par les autorités turques: publication des documents, des rapports et des films du WP.1, diffusion des conclusions notamment par le biais du site Web de la police de la circulation.

VI. RÔLE FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL (point 4 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1.

27. Le Groupe de travail a examiné en détail son rôle futur et la réorganisation de son champ d'action et de ses activités.

28. Le WP.1 continuera de consacrer l'essentiel de son temps aux conventions et aux résolutions d'ensemble. Celles-ci devraient rester des «jalons» pour lui mais il ne devrait en aucune circonstance devenir victime de ses succès.

29. On s'accordait généralement à penser qu'étant donné le nombre croissant d'organisations compétentes actives dans le domaine de la sécurité routière, le WP.1 risquait d'être dépassé à moins de s'adapter aux nouvelles exigences imposées par la crise mondiale de la sécurité routière. Il a été admis que le WP.1 devait se montrer plus dynamique s'il voulait rester dans la course, à laquelle participent notamment des organismes situés à l'extérieur du système des Nations Unies. Il a été recommandé au WP.1 de s'affirmer davantage, notamment dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (UNRSC).

30. Le Groupe de travail devrait améliorer sa stratégie de communication et tout mettre en œuvre pour faire connaître ses produits et les mettre à la disposition d'un public plus large et se faire ainsi mieux connaître.

31. Il a été dit que la «culture du consensus» en vigueur de longue date au sein du WP.1 avait été utile pendant les nombreuses années où le Groupe était le seul protagoniste de la sécurité routière. Or, dans la situation actuelle, exprimer des opinions divergentes pourrait aider à rendre les débats plus dynamiques et à faire progresser les choses plus rapidement. Plusieurs délégations ont même encouragé le WP.1 à critiquer et conseiller les gouvernements non seulement sur ce qu'il faut faire mais aussi sur ce qu'il ne faut pas faire.

32. En ce qui concerne la proposition formulée par la Directrice de la Division des transports (voir le paragraphe 10 du présent rapport), le Groupe de travail n'est parvenu à aucune conclusion quant à la question de savoir si une résolution d'ensemble supplémentaire était nécessaire. Toutefois, pendant le débat, diverses questions susceptibles d'être incorporées dans les meilleures pratiques ont été mentionnées: contrôle de la sécurité des infrastructures, aspects du comportement humain, formation complexe dispensée à tous les usagers de la route (par exemple, les conducteurs sont également des piétons et/ou des cyclistes), gestion de la sécurité du parc de véhicules, lutte contre les infractions, enquête sur les accidents et réponses juridiques.

33. Il a été convenu que le WP.1 devrait définir sa vision des choses et décider du rôle qu'il entend jouer à l'horizon 2020. Cette vision devrait s'inscrire dans le cadre d'une stratégie et être transposée dans un plan d'action pour les dix années à venir. Cette stratégie devrait préciser qui sont les clients du WP.1, ce qu'ils attendent du WP.1 (en principe, compétences techniques et expertise juridique en matière de sécurité routière) et quel est le meilleur moyen de diffuser ces connaissances.

34. Le WP.1 a formulé un certain nombre de propositions précises concernant le texte et a demandé au secrétariat d'en tenir compte lors de l'établissement d'un document révisé qui lui sera soumis, pour examen et adoption éventuelle, à sa cinquante-huitième session.

35. Le secrétariat a également été invité à établir un document séparé où figureraient les mesures que devrait prendre le Groupe de travail à court, à moyen et à long terme. Les recommandations pertinentes figurant dans la Déclaration adoptée par la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière de Moscou devraient également être incluses dans

le programme de travail du WP.1. Une fois approuvées, les mesures susmentionnées seront incluses dans le programme de travail du WP.1 et soumises, pour adoption, à la soixante-douzième session du CTI en 2010.

VII. RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2) (point 5 de l'ordre du jour)

A. Approbation du texte révisé de la R.E.1

Document: ECE/TRANS/WP.1/2009/1.

36. Le WP.1 a adopté la R.E.1, telle qu'elle figure dans l'annexe du document ECE/TRANS/WP.1/2009/1, avec cinq notes de bas de page supplémentaires introduisant, lorsqu'il y a lieu, les manuels de sécurité routière «Comment faire» du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ainsi que la Résolution WHA60.22 de l'Assemblée mondiale de la santé du 23 mai 2007 intitulée «Systèmes de santé: systèmes de soins d'urgence».

37. Le WP.1 a demandé à ses membres d'informer le secrétariat, le 25 avril 2009 au plus tard, de toute faute d'orthographe qu'ils auraient pu relever dans le texte de la R.E.1 et a chargé le secrétariat de corriger le texte en conséquence et d'en publier la version définitive sous la cote ECE/TRANS/WP.1/123.

B. Révision de la R.E.2

1. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/24/Rev.1.

38. Le WP.1 a approuvé le document ECE/TRANS/WP.1/2006/24/Rev.1 concernant la signalisation d'itinéraires pour cyclistes. Ce texte sera incorporé dans la première partie de la R.E.2 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/119, en tant que section 1.14 et nouvelles annexes, 9a et 9b respectivement.

2. Autres modifications

39. Le WP.1 a approuvé la suppression de la note de bas de page 3 de la R.E.2 ((«Voir documents TRANS/WP.1/2000/6 et TRANS/WP.1/69, par. 34). Pour l'utilisation des ralentisseurs, voir la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (document TRANS/SC.1/295/Rev.3, chap. 5 «Aménagements routiers»)).

40. Le WP.1 a approuvé les corrections suivantes apportées au texte de la R.E.2: page 7, paragraphe 1.5 d), deuxième ligne, remplacer «annexe 3» par «annexe 2»; page 13, paragraphe 2.2 c) iii), remplacer «signal A,16» par «signal A,17».

41. Le texte de la R.E.2, ainsi modifié, doit être publié par le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.1.

VIII. COHÉRENCE ENTRE LA CONVENTION DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES CONCERNANT LES VÉHICULES (point 6 de l'ordre du jour)

42. Les règlements techniques mondiaux et les règlements techniques de la CEE concernant les véhicules relevant des Accords gérés par le WP.29 sont déterminés par – ou déterminent – les nouvelles technologies. Ils changent donc rapidement, d'où la caducité de certaines dispositions de la Convention sur la circulation routière de 1968 et de son annexe 5. Les feux stop clignotants sont une illustration de cette situation. Il s'ensuit notamment, dans la pratique, que les conducteurs en trafic international se voient parfois infliger des amendes parce qu'ils possèdent des véhicules répondant aux prescriptions techniques de la CEE. Pour éviter de telles situations, la Convention doit rester alignée sur les règlements techniques de la CEE.

43. Le groupe juridique relevant du WP.1 a proposé d'ajouter à l'annexe 5 de la Convention une phrase autorisant la conformité avec les règlements techniques de la CEE. Dans ce cas, les problèmes suivants se poseraient:

- a) Les prescriptions ne figurent pas toutes dans l'annexe 5; par exemple, les prescriptions concernant l'éclairage figurent dans l'article 32;
- b) Les Parties contractantes à la Convention ne sont pas toutes Parties contractantes à l'Accord de 1958 (pour les règlements techniques de la CEE);
- c) Certaines Parties contractantes ne souhaitent pas que des dispositifs ou des technologies de contrôle modernes du véhicule l'emportent sur le contrôle exercé par le conducteur.

44. Un petit groupe composé de représentants de l'IMMA, de la Norvège, de la Fédération routière internationale et du secrétariat du WP.1 a été chargé d'examiner les incidences de la proposition du groupe juridique et de mettre en évidence la manière la plus efficace de faire en sorte que le texte de la Convention reste à jour. Ce groupe a proposé les options suivantes:

- a) Une clause d'«équivalence» générale, qui figurerait soit dans la Convention soit dans un accord complémentaire, autorisant les véhicules à satisfaire aux règlements techniques élaborés par le WP.29 plutôt qu'aux dispositions pertinentes de la Convention;
- b) Mise à jour constante de la Convention (peut-être deux fois par an);
- c) Mises à jour principales tous les cinq ans et acceptation transitoire des dispositions des règlements techniques de la CEE «en tant qu'équivalents des dispositions de la Convention pour les véhicules, à condition que les dispositifs en question ne privent pas le conducteur de la maîtrise du véhicule».

45. Le WP.1 a reconnu que les contradictions entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et les règlements techniques élaborés par le WP.29 pouvaient poser de réels problèmes aux conducteurs de véhicules modernes en trafic international. Si ses dispositions sont de plus en plus nombreuses à devenir caduques, la Convention risque de ne plus présenter d'intérêt pour les véhicules et de perdre l'une de ses raisons d'être, à savoir faciliter le transport international par route.

46. Le WP.1 a demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec un petit groupe de volontaires (Allemagne, France, Turquie, IMMA et Laser Europe) et le secrétariat du WP.29, et de lui soumettre à sa cinquante-huitième session, une liste des contradictions actuelles ainsi qu'un document officiel proposant des solutions permettant d'assurer en temps utile la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques du WP.29 concernant les véhicules, de façon à ne pas avoir à modifier trop fréquemment la Convention.

47. Le texte de l'exposé qu'a fait M. Nick Rogers, Secrétaire général de l'IMMA, sur cette question peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp1>.

IX. EXAMEN D'UN AMENDEMENT À LA CONVENTION DE 1968 SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (point 7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1.

48. Au nom du secteur des véhicules fonctionnant au gaz naturel, y compris les propriétaires et gérants de stations-service, l'Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV) a fait un exposé sur les raisons – énumérées ci-après – pour lesquelles les signaux distinctifs pour le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) devraient être inclus dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière dès lors qu'ils figurent dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) depuis septembre 2007:

- a) Encourager le développement du GPL et du GNC en tant que carburants alternatifs dans les années à venir;
- b) Aider à bien distinguer ces deux carburants (avant tout par souci de sécurité) et bien faire comprendre que le GPL n'est pas le GNC et vice versa;
- c) Aider à légitimer les carburants gazeux non seulement en tant que carburants alternatifs mais aussi en tant que carburants capables de remplacer l'essence et le gazole à l'avenir;
- d) Aider à légitimer et à encourager les mesures prises par les pouvoirs publics pour lutter contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique et améliorer la sécurité énergétique au fur et à mesure que continueront de s'étoffer les réseaux de distribution du GNC et du GPL.

49. Après avoir rappelé le principe selon lequel les dispositions de la R.E.1 et de la R.E.2 ne sont pas automatiquement incluses dans les Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières, le WP.1 a demandé au secrétariat d'établir une proposition d'amendement visant à inclure les signaux distinctifs pour le GNC et le GPL dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière (comme proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1).

50. Le WP.1 a également prié le secrétariat de demander aux pays membres s'ils souhaitaient formuler des propositions d'amendements supplémentaires à la Convention de 1968 sur la signalisation routière afin que ces propositions puissent éventuellement être incluses dans un ensemble de propositions qui lui sera soumis pour examen à sa cinquante-huitième session.

51. L'exposé fait par M. Jeffrey M. Seisler, PDG de Clean Fuels Consulting, sur cette question peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp1>.

X. QUESTIONS DIVERSES (point 8 de l'ordre du jour)

52. Le représentant de la Fédération de Russie a donné au WP.1 des informations détaillées sur les progrès enregistrés dans l'organisation de la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière prévue à Moscou (Fédération de Russie) les 19 et 20 novembre 2009. Il a remercié le secrétariat pour son aide, notamment la rédaction de la Déclaration initiale de la Conférence, et a donné les informations suivantes:

a) «Décennie d'action pour la sécurité routière» sera le thème de la Conférence et une exposition sur la sécurité routière sera organisée en marge de la Conférence;

b) La Déclaration de la Conférence sera une déclaration politique et le texte de la Déclaration ne fera l'objet d'aucune négociation. Les gouvernements auront toutefois la possibilité de formuler des observations avant la session, par les voies diplomatiques;

c) La Conférence s'adresse en premier lieu aux gouvernements. Toutefois, un certain nombre d'organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière seront également invitées à y participer;

d) 45 États Membres des Nations Unies ont déjà confirmé leur participation;

e) Un fonds spécial a été créé pour recevoir les donations visant à financer la participation de 50 pays à faible revenu;

f) Pendant les séances plénières, les débats seront interprétés dans les six langues officielles des Nations Unies; et

g) Pendant les tables rondes, les débats seront interprétés en russe, en anglais et dans une troisième langue (en fonction de l'animateur).

53. Les membres du Groupe de travail ont été invités à attirer l'attention du public sur la Conférence et à encourager les dignitaires et les exposants potentiels de leur pays à participer à la Conférence et à l'exposition.

54. Le représentant de l'Espagne a informé le Groupe de travail des résultats de la réunion de haut niveau sur la sécurité routière («Forum sur la sécurité routière pour l'Amérique latine et les Caraïbes – Sauver des vies») organisée à Madrid (Espagne) les 23 et 24 février 2009 par le Secrétariat général ibéro-américain (SEGIB), la Direction générale espagnole du trafic (DGT), la FIA Foundation, la Fondation MAPFRE et le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière. La réunion a adopté les «Quinze principes de Madrid» où sont énoncées les principales priorités concernant l'amélioration de la sécurité routière, et qui peuvent être téléchargés à partir du site Web www.segib.org.

55. Cette réunion a permis d'établir une liste des besoins des pays d'Amérique latine et des Caraïbes et de mettre en lumière la nécessité particulière d'améliorer l'application de la législation, notamment dans le domaine de la justice, dans ces pays.

56. Ayant été informé que le succès des programmes bilatéraux mis en œuvre par l'Espagne tenait au fait que l'aide apportée par l'Espagne était adaptée aux besoins des pays concernés, le WP.1 a estimé que des expériences de cette nature étaient extrêmement utiles pour les pays en développement et devraient être renouvelées chaque fois que possible.

57. Le représentant de Laser Europe a vivement encouragé les membres du WP.1 à participer à deux manifestations que Laser Europe allait organiser: le Festival du film de la sécurité routière, qui se tiendra du 11 au 16 mai 2009 à Bucarest (Roumanie) et le Forum euroméditerranéen de la sécurité routière, qui se tiendra au Centre de congrès Agora à Aubagne (France) du 9 au 11 septembre 2009.

58. Le représentant de la Fédération européenne des cyclistes (FEC) a invité les membres du WP.1 à participer à la conférence «velo-city» intitulée «Re-cycler les villes», qui aura lieu à Bruxelles (Belgique) du 12 au 15 mai 2009.

59. Le représentant de la FIM a fait savoir qu'une importante réunion consacrée à l'explication du nouvel acquis communautaire relatif aux permis de conduire se tiendrait à Francfort (Allemagne) les 15 et 16 juin 2009.

XI. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 9 de l'ordre du jour)

60. La cinquante-huitième session du WP.1 est prévue à Genève du 22 au 25 septembre 2009. Les participants souhaitant soumettre des propositions pour cette session sont invités à le faire avant le 10 juillet 2009, afin que le secrétariat puisse traiter les documents conformément aux règles et procédures de l'ONU.

XII. ADOPTION DES DÉCISIONS (point 10 de l'ordre du jour)

61. Le Groupe de travail a adopté un relevé succinct des décisions qu'il a prises à sa cinquante-septième session et sur la base duquel le secrétariat a établi le présent rapport.
