


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
Soixante-quatrième session

Genève, 24-27 septembre 2012

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de
la circulation routières sur sa soixante-quatrième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
III. Adoption du rapport de la soixante-troisième session (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	5–12	3
V. Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020 (point 4 de l'ordre du jour)	13–15	5
VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour).....	16–20	6
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	16–17	6
B. Autres questions: Permis de conduire et signes distinctifs	18–20	7
VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)	21–22	7
A. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable (PMV).....	21	7
B. Application de la Convention	22	8

VIII.	Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 7 de l'ordre du jour)	23–25	8
A.	Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.....	23	8
B.	Propositions d'amendement concernant le manque d'attention au volant.....	24	8
C.	Location d'autobus pour un voyage scolaire	25	8
IX.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 8 de l'ordre du jour)	26–29	9
A.	Stations de recharge pour véhicules électriques	26–27	9
B.	Aires de stationnement sécurisées	28–29	9
X.	Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour).....	30	9
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	31	9
XII.	Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour).....	32–33	9
XIII.	Élection du Bureau.....	34	10
XIV.	Adoption des décisions	35	10
Annexe			
	Amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) adoptés		11

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-quatrième session à Genève du 24 au 27 septembre 2012, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

2. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Conseil des Bureaux (CB), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fondation FIA, Partenariat mondial pour la sécurité routière, l'Institut hellénique «Panos Mylonas» pour la sécurité routière, Institute of Road Traffic Education (IRTE), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération routière internationale (IRF), Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme & Fédération internationale de l'automobile (AIT&FIA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Laser Europe et Scouting Ireland.

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

3. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/136). Il a été informé que le document informel n° 1 de la session, cité au point 4 de l'ordre du jour, était identique au document informel n° 2 de mars 2012 (présenté par la Suède).

III. Adoption du rapport de la soixante-troisième session (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-troisième session (ECE/TRANS/WP.1/135) y compris les corrections énumérées dans le rectificatif ECE/TRANS/WP.1/135/Corr.1.

IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a échangé des informations concernant les faits nouveaux survenus récemment dans le domaine de la sécurité routière avec plusieurs délégations nationales ayant fourni des renseignements actualisés sur les initiatives nationales ou internationales en matière de sécurité routière.

6. La Belgique a décrit les modifications qu'il est prévu d'apporter à sa législation sur la circulation routière (qui devraient être adoptées dans le courant du premier semestre de 2013), par lesquelles l'alcoolémie maximale autorisée pour les conducteurs professionnels doit être abaissée à 0,2 g et les auteurs d'infractions au Code de la route (notamment récidivistes) seraient passibles de sanctions plus sévères en fonction du nombre et de la chronologie des infractions. Étant donné qu'un décès sur cinq d'usagers de la route victimes d'accidents de la circulation est imputable à un excès de vitesse en France, le pays continue de faire porter ses efforts sur le contrôle de la vitesse. Des progrès ont été

accomplis pour mettre au point des radars plus performants qui peuvent faire la distinction entre véhicules légers et véhicules lourds, ainsi que ceux qui peuvent repérer le véhicule roulant à une vitesse excessive lorsque de nombreux véhicules roulent sur deux voies, dans la même direction. Étant donné que l'alcool est en cause dans un tiers des décès dus aux accidents survenant sur les routes françaises, le Gouvernement a alourdi les sanctions encourues par les contrevenants. La France a rappelé au WP.1 l'obligation de détenir des éthylotests dans son véhicule à compter du 1^{er} juillet 2012; au cas contraire, une amende de 11 euros sera infligée à compter du 1^{er} mars 2013.

7. Les 20 et 21 novembre 2012, les Gouvernements français, belge et de la province du Québec organiseront conjointement une manifestation sur le thème des jeunes et de la sécurité routière à Lyon (France). Au Luxembourg, en période hivernale, seule la conduite avec des pneus d'hiver sera autorisée à compter du 1^{er} octobre 2012. Les nouvelles «dispositions relatives aux pneus d'hiver» s'appliqueront à tous les véhicules, qu'ils soient luxembourgeois ou étrangers (avec quelques exceptions comme pour les motocycles et les tracteurs). La Norvège a fait rapport sur les études récentes qui avaient été menées sur les excès de vitesse. Alors que 5 % des conducteurs dépassent les limitations de vitesse signalées par un panneau unique, seulement 1 % ne respectent pas les limitations de vitesse moyenne sur des tronçons. Cette année, la Norvège a revu son système de permis de conduire à points et a conclu que – malgré quelques déficiences d'ordre général – des sanctions sévères avaient des effets significatifs sur le comportement des jeunes conducteurs. La Suisse a déclaré qu'elle avait adopté un programme d'action en matière de sécurité routière au terme de longues délibérations qui se sont prolongées pendant plusieurs années. En outre, la législation nationale suisse a adopté une définition de la «conduite imprudente» (en l'occurrence grâce à une définition précise de l'excès de vitesse) et prévu des peines d'emprisonnement pour les contrevenants (entre un et quatre ans, avec ou sans sursis). La «gestion par objectifs» de la Suède a été un succès et a abouti à une réduction annuelle des accidents de la route mortels de quelque 7 % par an. Toutefois, le taux des blessures graves subies par les cyclistes n'a pas suivi la même tendance et le Gouvernement fait maintenant porter ses efforts dans ce domaine. On estime que l'entretien des routes est un facteur contributif.

8. L'Espagne a relevé la création de l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière (OISEVI) obtenue avec la signature des statuts de cet organisme par l'Argentine, le Costa Rica, l'Espagne, le Mexique et le Pérou à l'occasion du troisième Congrès ibéro-américain sur la sécurité routière qui s'est tenu en Colombie en juin 2012. Parmi les objectifs de l'Observatoire figurent la mise en place d'une base de données commune ibéro-américaine sur les accidents de la circulation destinée à faciliter la participation des pays ibéro-américains aux instances internationales, l'établissement d'un rapport annuel sur les données des accidents dans l'espace ibéro-américain et la création d'un site Web afin de faciliter la coopération et l'échange d'informations. Un séminaire visant à former des coordonnateurs de données se déroulera à Carthagène, en Colombie, du 29 au 31 octobre. Il sera hébergé et organisé par le Ministère espagnol des affaires étrangères et de la coopération, l'Agence espagnole de coopération internationale et de développement et la Direction générale espagnole de la circulation, et financé par la Banque interaméricaine de développement, la Banque de développement de l'Amérique latine et la Banque mondiale.

9. La Turquie a présenté un aperçu de son Plan d'action pour la sécurité routière qui vise à réduire le nombre de victimes dans le pays de 50 % d'ici à 2020. Le Plan d'action est coordonné par le Premier Ministre et comporte les principaux volets suivants: établissement d'un centre de formation de la sécurité routière, révision des règlements qui visent à retirer les vieux véhicules de la circulation, études en vue de modifier la loi n° 2918 sur la circulation routière et évaluation des systèmes d'enseignement de la conduite et de l'éducation routière et d'examen du permis de conduire.

10. L'Union européenne a fait le point sur ses travaux dans le domaine de la sécurité routière: travaux actuels en rapport avec l'ensemble des mesures relatives à l'aptitude des véhicules à la circulation, la stratégie d'action concernant les lésions consécutives à des accidents de la circulation et le déploiement de son plan d'action sur les STI. La Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) a présenté un aperçu de son action dans le domaine de la sécurité routière. La CIECA aide ses membres à acquérir des connaissances techniques et scientifiques relatives à l'enseignement de la conduite et à l'éducation routière ainsi qu'à l'évaluation des conducteurs. Elle recueille et analyse des données, organise des ateliers et des séminaires et propose un apprentissage entre pairs et un échange de bonnes pratiques. L'Institut hellénique «Panos Mylonas» pour la sécurité routière a présenté des informations sur le projet «AVENUE» (pour Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe, ce qui signifie Initiatives en faveur des conducteurs et usagers de la route vulnérables, âgés et débutants en Europe) qui est un projet cofinancé par l'UE impliquant professionnels de la sécurité routière, institutions, entités publiques et privées et suscitant les bonnes volontés dans le but d'influencer les comportements des automobilistes. Un des éléments clefs du projet AVENUE est la création de centres de référence en matière de sécurité routière appelés NEST (pour Networks of Education for Safety in Traffic ou Réseaux d'éducation à la sécurité routière). Les NEST visent, entre autres, à améliorer la prise de conscience par le biais d'initiatives et de campagnes ciblées et à promouvoir un comportement responsable et une conduite prudente.

11. Laser Europe – ONG active dans le domaine de la sécurité routière – a informé le WP.1 qu'elle organisait un festival mondial de films sur la sécurité routière qui devrait en principe avoir lieu les 21 et 22 mars 2013 à Paris.

12. Le secrétariat a fait état d'un projet d'organiser, en coopération avec le Gouvernement arménien, une conférence sur la gestion de la sécurité routière, prévue en principe pour 2012. Les participants au WP.1 ont été invités à y assister. Des précisions seront fournies par le secrétariat en temps voulu.

V. Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020 (point 4 de l'ordre du jour)

13. Le Groupe de travail a échangé des informations sur les faits nouveaux récemment survenus dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Le secrétariat a porté à la connaissance du WP.1 la dernière résolution en date de l'Assemblée générale concernant la sécurité routière (A/RES/66/260 de mai 2012). La résolution appelle, entre autres, les Nations Unies à organiser une Semaine de la sécurité routière en 2013. Dans ce contexte, le secrétariat a soumis à l'examen du Groupe de travail, sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2012/7, une note thématique sur la prochaine Semaine de la sécurité routière de l'ONU (6-12 mai 2013). Le secrétariat a invité le WP.1 à forger un partenariat avec le secrétariat de la CEE afin d'organiser des manifestations spéciales à Genève au cours de cette semaine.

14. Le Conseil des Bureaux – organisation chargée de la gestion de l'assurance de responsabilité civile dite «au tiers» (système de la Carte verte) – a présenté une proposition pour organiser une table ronde qui porterait sur les liens entre sécurité routière, victimes de la route et assureurs. La manifestation sera coordonnée par le Conseil et organisée en coopération avec la CEE. L'Espagne a informé le WP.1 que la douzième réunion des Directeurs de la sécurité routière de tous les pays ibéro-américains et des Caraïbes se tiendrait en Argentine entre le 2 et le 12 mai 2013, à l'occasion du Congrès annuel de l'OISEVI.

15. La Suède a présenté le document informel n° 1 (en l'occurrence il s'agit du document informel n° 2 présenté en mars 2012) concernant la mise en place d'un système sûr et ses incidences éventuelles sur le plan de travail du WP.1. Ce document brossait dans ses grandes lignes l'approche pour un système sûr et suggérait des idées générales sur les modalités de modification des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, ainsi que des Résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière afin de mieux rendre compte de ce système. Le message fondamental du système sûr est que les infrastructures, les véhicules et les usagers de la route sont appréhendés comme un système dans lequel l'erreur humaine et les comportements inappropriés sont toujours pris en compte. Il en résulte que les infrastructures et les véhicules devraient être conçus afin de prévenir et de limiter les conséquences de telles défaillances. Le WP.1 a demandé au secrétariat de faire traduire le document informel n° 2 (de mars 2012) pour la prochaine session et a décidé de créer une équipe spéciale informelle – conduite par la Suède – afin d'étudier la façon dont le WP.1 pourrait aborder la question de la sécurité des piétons en intégrant une approche de système sûr aux instruments juridiques relatifs à la sécurité routière gérés par la CEE et de lui faire des propositions en ce sens.

VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)

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

16. Le WP.1 a poursuivi son examen des propositions d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière concernant l'éclairage et la signalisation lumineuse (ECE/TRANS/WP.1/2011/4), dans le but de maintenir une cohérence entre la Convention et les Règlements établis par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules. Le WP.1 a examiné les modifications qu'il est proposé d'apporter jusqu'au paragraphe 16 de l'article 19 du chapitre II de l'annexe 5. Le secrétariat a été prié d'incorporer le document informel n° 5 (mars 2012) et le document informel n° 7 (septembre 2012), tous deux soumis par l'Allemagne, ainsi que le document informel n° 2 (septembre 2012) soumis par Laser Europe, au document ECE/TRANS/WP.1/2011/4 pour examen à la prochaine session.

17. Le WP.1 a également examiné les propositions d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière et à l'Accord européen de 1971 concernant les questions de la conservation de la maîtrise du véhicule par le conducteur et de la définition de «systèmes de mise en alerte du conducteur» (en particulier les amendements à l'article 8 de la Convention de 1968 et au point 7 du paragraphe 5 de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968). L'Allemagne – au nom du groupe informel d'experts – a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2011/8 qui fait des propositions d'amendements spécifiques. Après un long débat, au cours duquel la Fédération de Russie a notamment présenté le document informel n° 5, proposant de revoir la formulation de l'article 8 de la Convention de 1968, le WP.1 n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur la définition de «systèmes de mise en alerte du conducteur». Le groupe informel d'experts a été prié de poursuivre ses travaux en vue de trouver une formulation plus acceptable qui pourrait recueillir le soutien du WP.1.

B. Autres questions: Permis de conduire et signes distinctifs

18. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen des discordances apparentes entre la Convention de 1968 et la Directive de l'UE relative au permis de conduire. L'ISO a présenté des options détaillées pour supprimer ces discordances (ECE/TRANS/WP.1/2011/2). Tandis que le Groupe de travail admettait qu'il existait des divergences, des représentants de gouvernements estimaient que celles-ci n'étaient pas importantes. En outre, certains expliquaient que ces divergences reflétaient les décisions prises dans les pays de l'UE afin d'améliorer la sécurité routière; ils ont également fait valoir que les coûts entraînés par la modification de la Directive relative au permis de conduire de l'UE seraient prohibitifs. En conséquence, aucune modification n'était possible. L'Espagne a attiré l'attention sur le fait que le modèle de permis de l'Union européenne – et non celui de la Convention de 1968 – est celui dont les pays ibéro-américains souhaitent s'inspirer. Elle a également exprimé sa vive déception concernant le fait que la discussion sur ce point de l'ordre du jour n'avait pas eu lieu plus tôt, ce qui aurait permis à un membre de la délégation espagnole d'y prendre une part active.

19. Le WP.1 a décidé de poursuivre ses travaux sur cette question en créant un groupe informel d'experts composé des représentants de la France, du Luxembourg et de l'ISO. La participation à ce groupe serait ouverte à tous les membres du WP.1. Se fondant sur l'excellent travail accompli par le représentant de l'ISO, l'objectif des travaux de ce groupe est de proposer des solutions adéquates à la question de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire.

20. Le Groupe de travail a été informé des communications entre le secrétariat et Cuba, le Monténégro, la République de Moldova et la Serbie concernant l'obligation incombant à une Partie contractante de notifier au Secrétaire général des Nations Unies le signe distinctif qu'elle utilise.

VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)

A. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable (PMV)

21. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1 qui contient une proposition (de l'Espagne) visant à modifier la Convention de 1968 sur la signalisation routière afin de prendre en compte les panneaux à message variable (PMV), ainsi que des observations de fond du secrétariat. L'Espagne a exprimé sa vive déception quant au fait qu'elle ne puisse être identifiée comme étant à l'origine des propositions d'amendements et leur auteur, dans le cas où les modifications seront soumises au Bureau des affaires juridiques de l'ONU. Le secrétariat a expliqué qu'il en est ainsi parce que l'Espagne n'est pas une Partie contractante à la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Dans le même temps, le secrétariat a relevé que l'Espagne – en vertu du fait qu'elle est membre du WP.1 – peut initier des travaux dans tout domaine qu'elle souhaite et que la contribution de l'Espagne dans le domaine des panneaux à message variable a été très appréciée du WP.1. Le Groupe de travail a décidé de reporter le débat sur le document ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1 jusqu'à la prochaine session. Le groupe informel d'experts des panneaux à message variable est invité à présenter les résultats de ses travaux sur les pictogrammes et à rendre compte des progrès réalisés en ce qui concerne le questionnaire sur les PMV à la prochaine session.

B. Application de la Convention

22. Le Groupe de travail a été informé des présentations ou formes de signaux routiers qui pourraient ne pas être conformes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière ou présenter des difficultés d'interprétation. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.1/2012/3 sur les signaux routiers figurant sur un panneau rectangulaire et a proposé que le WP.1 envisage de lancer une nouvelle initiative (un groupe informel d'experts) pour évaluer la Convention et son application générale. Le WP.1 a donné son accord et a demandé au secrétariat d'élaborer un projet de mandat pour ce groupe pour examen et adoption à la prochaine session. Le projet de mandat sera diffusé par le secrétariat pour que le WP.1 y apporte ses observations avant la prochaine session afin que: a) un projet de haute qualité puisse être soumis à la prochaine session du CTI pour approbation; b) que le projet soit adopté à la prochaine session du WP.1 en mars 2013.

VIII. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 7 de l'ordre du jour)

A. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

23. La Suède a informé le WP.1 de la nécessité de reporter l'élaboration d'une proposition visant à définir un cadre pour les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. En coopération avec la Norvège et les États-Unis d'Amérique, la Suède établira un document informel à ce sujet pour examen à la prochaine session.

B. Propositions d'amendement concernant le manque d'attention au volant

24. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2012/6, présenté par les Gouvernements français et italien et qui suggère d'établir un groupe informel d'experts pour élaborer une proposition concernant le manque d'attention au volant, en vue de modifier l'article 1.5 de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). L'Espagne a insisté sur l'importance d'étudier la question de l'utilisation des téléphones portables, ainsi que d'autres appareils, par les piétons, qui pourrait également être cause de manque d'attention et en fin de compte augmenter la probabilité d'accidents de la route impliquant des piétons dits «numériques». On s'accordait à penser qu'une grande prudence et une grande attention étaient requises dans ce domaine et c'est pourquoi le WP.1 a décidé qu'un aperçu des recherches en cours constituerait un premier pas utile.

C. Location d'autobus pour un voyage scolaire

25. Le WP.1 a remercié Israël et la Suède pour leurs contributions à l'élaboration potentielle d'un guide des meilleurs pratiques à l'intention des personnes chargées de la location d'autobus pour des voyages scolaires. Le WP.1 a de nouveau invité d'autres gouvernements à fournir des contributions nationales. La question sera examinée plus avant à la prochaine session.

IX. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 8 de l'ordre du jour)

A. Stations de recharge pour véhicules électriques

26. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2012/5 élaboré par le secrétariat à partir des documents ECE/TRANS/WP.1/2011/2 et ECE/TRANS/WP.1/2011/10.

27. Le document a été adopté par le WP.1. Il incorporera à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière de nouveaux signaux/panneaux additionnels pour signaler les stations de recharge pour véhicules électriques. Le document, après l'insertion du mot «France» avant «Portugal» à la page 3, figure en annexe du rapport de cette session.

B. Aires de stationnement sécurisées

28. Le Gouvernement belge a présenté une proposition d'amendement révisée concernant l'introduction d'un panneau indiquant la présence d'une aire de stationnement sécurisée (ECE/TRANS/WP.1/2012/9). Le WP.1 a décidé de poursuivre l'examen de la proposition à la prochaine session étant donné l'absence de soutien global à ce stade.

29. Le secrétariat a invité les participants au WP.1 à envisager d'organiser conjointement avec le secrétariat un Forum annuel de discussion sur la sécurité des transports intérieurs sur le thème des «aires de stationnement sécurisées» en février 2013.

X. Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour)

30. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux les plus récents concernant la création d'un groupe multidisciplinaire d'experts chargé d'étudier le renforcement de la sécurité aux passages à niveau. Le secrétariat espère que le Comité exécutif de la CEE sera prêt à envisager l'approbation possible de ce groupe d'experts au début de l'année prochaine.

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

31. Le WP.1 a pris note du départ en retraite de M. J. Jenssen cette année, après de nombreuses années productives passées au Gouvernement norvégien et après trois décennies d'une participation précieuse aux activités du WP.1 dans le domaine de la sécurité routière. Le WP.1 a exprimé sa gratitude à M. Jenssen – qui était un participant de longue date au WP.1, un ancien Président du groupe et un intervenant important au nom du Gouvernement norvégien – pour les nombreuses années de son engagement professionnel étroit dans nombre de questions ayant trait à l'amélioration de la sécurité routière.

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

32. La soixante-cinquième session doit se tenir à Genève du 18 au 21 mars 2013. Les documents officiels doivent être communiqués au plus tard le 1^{er} janvier 2013.

33. Le WP.1 a examiné la proposition de M. R. Baluja (Institute of Road Traffic Education) d'organiser une session supplémentaire (en l'occurrence, une troisième) du WP.1 entre les 4 et 6 décembre 2013, à New Delhi (Inde). Le WP.1 a accepté d'organiser trois sessions en 2013. Il a chargé le secrétariat d'obtenir l'approbation du Comité des transports intérieurs comme l'exigent le mandat et le Règlement intérieur du WP.1 pour les sessions organisées ailleurs qu'à Genève.

XIII. Élection du Bureau

34. Le Groupe de travail a élu son Bureau pour la période allant de mars 2013 à septembre 2014. M^{me} L. Iorio (Italie) a été réélue Présidente du WP.1; M. D. Mitroshin (Fédération de Russie) a été réélu Vice-Président et M. J. Valmain (France) a été élu en tant que Vice-Président.

XIV. Adoption des décisions

35. Le Groupe de travail a adopté le relevé des décisions prises à sa soixante-quatrième session.

Annexe

Amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) adoptés

On trouvera ci-après le texte modifié des paragraphes 1.12 et 1.13 et des annexes V et VI, tel qu'il a été adopté à la soixante-quatrième session du WP.1.

1.12 Panneaux complémentaires précisant l'applicabilité des signaux routiers

Dans les cas où l'applicabilité (ou l'inapplicabilité) d'un signal routier doit être précisée, les personnes engagées dans la circulation routière doivent en être informées à l'aide de panneaux supplémentaires disposés sous les signaux correspondants:

- a) Sur les panneaux complémentaires, les symboles des signaux routiers existants peuvent être utilisés avec le même sens;
- b) Le panneau complémentaire représenté au point 1 «Type de véhicule» de l'annexe V de la présente Résolution d'ensemble représente une voiture particulière;
- c) Les panneaux «Durée d'application» représentés au point 2 de l'annexe V de la présente Résolution d'ensemble indiquent la durée de validité du signal (heure ou période de la journée ou jour de la semaine);
- d) Les panneaux «Disposition du véhicule en stationnement» représentés au point 3 de l'annexe V de la présente Résolution d'ensemble précisent la disposition des véhicules en stationnement;
- e) Le panneau «Piétons aveugles» représenté au point 4 de l'annexe V de la présente Résolution d'ensemble précise que le passage considéré est emprunté par des aveugles;
- f) Les panneaux «Véhicules électriques» représentés au point 5 de l'annexe V de la présente Résolution d'ensemble sont des panneaux dont l'utilisation est recommandée en association avec les signaux routiers appropriés indiquant un stationnement ou interdisant le stationnement.

1.13 Signaux routiers indiquant les stations-service vendant des carburants alternatifs

a) Étant donné que les stations-service vendant des carburants alternatifs (gaz naturel comprimé (GNC), gaz de pétrole liquéfié (GPL), hydrogène (H₂) et gaz naturel liquéfié (GNL)) se multiplient et que les véhicules utilisant ces combustibles franchissent plus fréquemment les frontières, les conducteurs en trafic international savent difficilement où acheter des carburants alternatifs, notamment car il n'existe aucune norme internationale reconnaissable indiquant l'emplacement des stations-service qui vendent ces carburants.

Pour indiquer que du gaz naturel comprimé (GNC), du gaz de pétrole liquéfié (GPL), de l'hydrogène (H₂) et du gaz naturel liquéfié (GNL) peut être obtenu dans une station-service, il est recommandé d'utiliser le pictogramme reproduit en annexe VI (par. 1.13 a)) de la présente Résolution.

Ce pictogramme est composé du symbole de couleur noire F, 4 (tel qu'il est défini dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière), indiquant une station-service, et du même symbole, mais de couleur bleue, décalé diagonalement vers la droite. Il doit être complété par l'abréviation anglaise «CNG», «LPG», «H₂» ou «LNG» en lettres noires, pour indiquer le type de combustible disponible dans la station-service. Si nécessaire, ce signal

peut être complété par un panneau additionnel indiquant l'abréviation ou le nom correspondant utilisé dans la langue du pays en question.

b) Au cours des dernières décennies, l'inquiétude grandissante liée à l'impact écologique des transports utilisant des carburants à base de pétrole s'est traduite par un intérêt pour les modes de propulsion électriques.

Toutefois, il est difficile pour les conducteurs en circulation internationale de savoir où ils peuvent recharger leurs véhicules à propulsion entièrement ou partiellement électrique, car il n'existe pas de norme reconnaissable au niveau international pour désigner un signal routier indiquant l'emplacement des stations de recharge pour véhicules électriques.

Afin de mieux informer les conducteurs et d'harmoniser, autant que faire se peut, les signaux routiers utilisés, il est recommandé qu'un des signaux présentés à l'annexe VI (par. 1.13 b)) soit utilisé pour désigner les stations de recharge pour véhicules électriques.

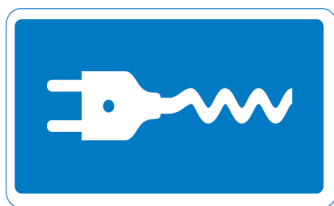
Les signaux sont composés d'un signal «F» (tel qu'il est défini dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière) sur lequel le symbole «F, 4» est inscrit en noir ou en noir et bleu foncé, accompagné du symbole d'une fiche électrique en noir ou bleu foncé.

Annexe V 5. Véhicules électriques

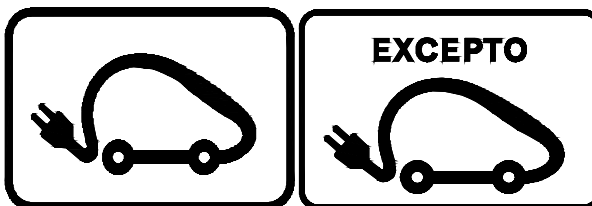
Belgique



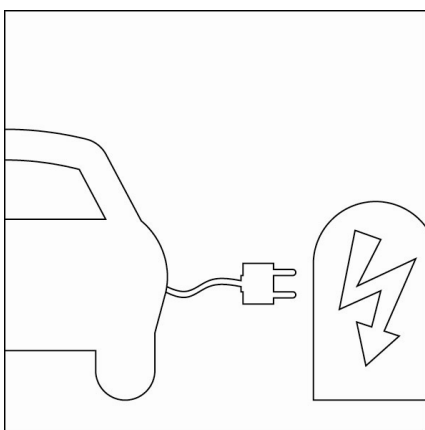
Danemark



France, Portugal



Suède



Annexe VI Signal routier indiquant les stations-service vendant des carburants alternatifs

(Par. 1.13 a))

Laisser les modèles de signaux LPG, CNG, LNG et H₂ à cet endroit.

(Par. 1.13 b))

Les signaux routiers suivants sont recommandés pour indiquer les stations de recharge pour véhicules électriques (exemples: Belgique, Danemark, Portugal et Suède).

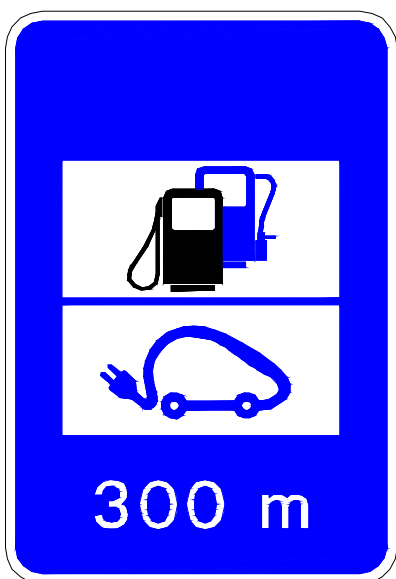
Belgique



Danemark



Portugal



Suède

