



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/106
5 décembre 2006

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session
Genève, 7-10 novembre 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTIÈME SESSION**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
I. Participation.....	1-2
II. Introduction.....	3
III. Adoption de l'ordre du jour.....	4
IV. Adoption des rapports des 48 ^{ème} et 49 ^{ème} sessions.....	5-7
V. 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.....	8-10
VI. Révision des Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2	
<u>Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)</u>	
a) Restructuration et introduction à la R.E.1.....	11
b) Conduite sous l'influence de l'alcool.....	12-13

c) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes.....	14-16
d) Ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants.....	17-19
e) Sécurité des piétons.....	20-21
f) Permis de conduire.....	22-23
g) Communication en matière de sécurité routière.....	24-26
h) Usage diurne des feux.....	27-28
i) Conduite de nuit.....	29
j) Vitesse.....	30-31
k) Téléphones portables	32
l) Trousse de premier secours.....	33
m) Sécurité des enfants	34
n) Règles particulières concernant certaines catégories de véhicules.....	35
o) Enseignement professionnel de la conduite automobile.....	36
p) Publicité et sécurité routière.....	37
q) Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route.....	38
r) Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues.....	39
s) Règles générales concernant les véhicules et leur équipement.....	40
t) Information des usagers de la route.....	41
u) Propositions de la FEVR	42
<u>Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)</u>	
v) Signalisation d'itinéraires pour cyclistes	43
VII. Préparation de la 1 ^{ère} Semaine mondiale de la sécurité routière.....	44-56
VIII. Election du bureau.....	57
IX. Questions diverses.....	58
X. Adoption des décisions.....	59

ANNEXES

- I. Communication en matière de sécurité routière
- II. Usage diurne des feux

RAPPORT

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquantième session à Genève, du 7 au 10 novembre 2006, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États Unis d'Amérique, Finlande, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse et Turquie.

2. Étaient également représentées la Commission européenne, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les organisations non gouvernementales ci-après: Conseil des Bureaux, Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale des piétons (FIP), Fédération routière internationale (IRF), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fondation de la FIA pour l'automobile et la société, Fédération européenne des cyclistes (ECF), Association américaine de motocyclistes (AMA) et Alliance internationale de tourisme (AIT & FIA).

II. INTRODUCTION

3. Le président du WP.1, M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie), a souligné le caractère solennel de cette session qui fête sa cinquantième édition. Il a rappelé, à cette occasion, que le WP.1 était une structure unique dans le monde pour faire avancer la sécurité routière et a précisé le rôle clé qu'il joue tant au niveau législatif qu'au niveau de la promotion de la sécurité routière par le biais notamment des semaines de la sécurité routière. Il a remercié le secrétariat pour tout le travail accompli au cours de ces dernières années.

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/105

4. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

IV. ADOPTION DES RAPPORTS DE LA QUARANTE-HUITIÈME ET DE LA QUARANTE-NEUVIÈME SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL (*point 2 de l'ordre du jour*)

Documents : ECE/TRANS/WP.1/102 et ECE/TRANS/WP.1/104

5. Le rapport de la quarante-huitième session (ECE/TRANS/WP.1/102) a été adopté. Il a toutefois été signalé une coquille dans le titre de la version russe du rapport qui mentionne la 47^{ème} session au lieu de la 48^{ème} session.

6. Le rapport de la quarante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.1/104) a été également adopté avec les corrections suivantes:

- Dans l'annexe 1, au paragraphe 1, il convient de modifier comme suit la dernière phrase: «Toutefois, un taux spécial d'alcoolémie n'excédant pas 0,2 g/l **peut** être fixé pour certaines catégories de conducteurs...»;
- Dans l'annexe 3, pour le texte russe, corriger le titre du paragraphe 8.1.2.2.

7. En outre, le délégué de la Norvège a informé le Groupe de travail que certaines modifications mineures d'ordre formel avaient été apportées à l'annexe 4 concernant la sécurité dans les tunnels, en concertation avec le secrétariat du WP.15, en particulier en ce qui concerne la présentation des dates, mais que ces changements ne modifiaient en rien le fond.

V. 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 3 de l'ordre du jour*)

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/19

8. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des adhésions :

- à la Convention de Vienne sur la circulation routière (Libéria (16/9/05), Kirghizstan (30/8/06) et Pérou (6/10/06)),
- à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Libéria (16/9/05) et Kirghizstan (30/8/06)),
- et à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (Albanie (27/10/05)).

Le secrétariat a par ailleurs indiqué que des versions consolidées des Conventions et des Accords étaient en cours de préparation. Il a précisé que son intention était, si possible, de les publier dans les 3 langues officielles de la CEE pour la première Semaine mondiale de la sécurité routière, qui se tiendra du 23 au 29 avril 2007. Après avoir signalé que la version en langue anglaise était pratiquement finalisée, le WP.1 a demandé au secrétariat de l'introduire sur le site web de la Division des Transports dès qu'elle sera disponible, sans attendre la Semaine.

9. Le Groupe de travail a examiné, paragraphe par paragraphe, le rapport intérimaire du Groupe juridique sur la question de la définition des cyclomoteurs, des motocycles, des tricycles et des quadricycles à moteur (ECE/TRANS/WP.1/2006/19). L'approche proposée dans le document en question a été approuvée avec les observations suivantes:

- Au paragraphe 1.1 «Objectifs», corriger la définition d'un cyclomoteur afin de lire : « # 50 cc (*pour la cylindrée*) et #45 km/h. (*pour la vitesse*).
- Le paragraphe 1.3.3 (Reclassement des cyclomoteurs en véhicules automobiles) a donné lieu à des avis divergents. Il a notamment été mis en avant les conséquences qu'un tel reclassement entraînerait par exemple sur les permis de conduire. Il a été rappelé à ce propos que

la Convention de Vienne autorisait déjà les Parties contractantes à considérer les cyclomoteurs comme des motocycles.

- Le paragraphe 1.3.6 (vitesses minimales) a suscité également des réactions diverses.

10. Suite à cet examen, le WP.1 a chargé le Groupe juridique de poursuivre ses travaux sur le sujet et a demandé au représentant de l'IMMA d'assurer la coordination avec le WP.29. Le Groupe juridique, par la voix de son président, M. Hoel de la Norvège, a toutefois estimé qu'il lui était difficile pour l'instant de continuer son travail tant qu'une réponse claire concernant le point 1.3.3 n'aura pas été donnée. Aussi, avant de poursuivre les travaux, il a considéré qu'il était préférable d'attendre le résultat des discussions au sein du WP.29 sur les définitions ainsi que l'adoption de la troisième directive sur les permis de conduire.

VI. RÉVISION DES RÉSOLUTIONS D'ENSEMBLE R.E.1 ET R.E.2

(point 4 de l'ordre du jour)

Documents : TRANS/SC.1/294/Rev.5 et TRANS/SC.1/295/Rev.3

Résolution d'ensemble sur la circulation routière R.E.1

a) Restructuration de la Résolution d'ensemble R.E.1

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3

11. Le WP.1 a remercié Mme Marque (France), qui n'a pu participer à la session, pour l'aide apportée au secrétariat dans la préparation des documents de la session et dans l'établissement d'une structure cohérente de la nouvelle R.E.1. Le secrétariat a présenté les grandes lignes de cette nouvelle structure (ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3) qui permet de donner une vue d'ensemble de la future résolution. Toutefois, le contenu de ce document, disponible seulement dans les versions anglaise et française, n'a pas été examiné.

b) Conduite sous l'influence de l'alcool

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.2

12. Après un rappel du contexte de la proposition présenté par la Présidente du groupe restreint sur l'alcool au volant, Mme L. Iorio (Italie), le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.2, avec les modifications suivantes:

- Remplacer 1.2.1 par 1.2.2 (Recommandations) dans les versions anglaise et russe;
- Au paragraphe 1.2.2.1 («Législation»), remplacer «devrait» par «**peut**»;
- Au paragraphe 1.2.2.5, dernière phrase, remplacer «pourraient» par «**devraient**» dans les versions anglaise et russe. Ce paragraphe a été par ailleurs complété par la phrase suivante : « **Toutefois, l'utilisation de tels dispositifs a encore besoin d'être évaluée de manière approfondie au plan scientifique et politique.** »

13. La version finale du texte incorporant ces modifications est reprise comme additif 1 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/106/Add.1.

c) **Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes**

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2

14. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2 avec les modifications suivantes :

Paragraphe 6.1.2.1.3 : supprimer le deuxième alinéa qui est redondant avec le 6.1.2.2.

Paragraphe 6.1.2.3 : modifier le premier alinéa comme suit : « **En raison de la** vulnérabilité des cyclistes, **il est souhaitable de** mettre en place, **dans la mesure du possible**, des infrastructures spécifiques afin de mieux protéger cette catégorie d'usagers et de réduire les conflits potentiels avec les autres usagers de la route. ».

Toutefois, il a été décidé de reporter l'examen des dispositions concernant les infrastructures visées dans ce paragraphe ainsi que dans le 6.2.2.7 afin de les examiner en même temps que le document ECE/TRANS/WP.1/2006/22 qui porte précisément sur les infrastructures et la sécurité des deux roues (nouveau chapitre 11 de la R.E.1). Il pourra alors être décidé s'il convient de tout regrouper dans le chapitre 11 ou de garder une partie dans le chapitre 6.

Paragraphe 6.2.2.3 (Équipements de protection): Il a été décidé de reprendre la formulation suggérée par le secrétariat telle que présentée en bas de page. Les crochets figurant entre les mots « dispositifs de protection des yeux et du visage » ont été supprimés. Suite à la demande du WP.1 d'ajouter en bas de page une référence au Règlement 22 de la CEE-ONU concernant les normes des casques, le WP.1 a approuvé la rédaction suivante proposée par le secrétariat: « *Des normes d'homologation des casques de protection pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs sont notamment définies dans le Règlement 22 annexé à l'Accord européen de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations.* ».

Paragraphe 6.2.2.6 (remorques): la proposition du secrétariat de supprimer le point b) entre crochets a été adoptée. La fin de la phrase du point c) (qui devient le point b) est à modifier comme suit : « ...**devrait** être apposée à l'arrière de la remorque **comme l'exige déjà** l'article 36, paragraphe 2, de la Convention sur la circulation routière de 1968 ».

Paragraphe 6.2.3.1 (Aspects techniques): la nouvelle structure de cette partie sera la suivante: Après les points A) et B), ajouter comme C) un nouveau paragraphe « **Sécurité du passager** » avec la rédaction suivante : « **Si la législation nationale autorise le transport d'un passager sur les cyclomoteurs, ceux-ci devraient être équipés d'un siège et de repose-pied pour le passager.** » Enfin, insérer comme paragraphe D, l'actuel paragraphe « E » relatif aux remorques avec la rédaction proposée par le secrétariat.

Il a été demandé de créer, pour les autres éléments du texte, un paragraphe 6.2.3.2 (conduite des cyclomoteurs) en s'inspirant de la structure adoptée au paragraphe 6.2.4.2 pour les motocycles.

Au paragraphe 6.2.4.1 (Aspects techniques): Point C), modifier le titre comme suit : « **Sécurité du passager** », puis commencer la phrase comme suit : « **Le passager devrait ...** ». Le point D) (Remorques) a été adopté avec la rédaction proposée par le secrétariat.

15. Afin d'assurer une uniformité dans la présentation des sections traitant des cyclomoteurs et des motocycles, il a été demandé au secrétariat de mettre en harmonie l'ordre des paragraphes ainsi que l'intitulé des rubriques notamment pour les points 6.2.3.2 et 6.2.4.2.

16. En raison du report de l'examen des dispositions relatives aux infrastructures, une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2 sera établie pour la prochaine session du WP.1 sur la base des modifications adoptées.

d) Ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour enfants

Documents: ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1

17. Le WP.1 a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1 tel que présenté sauf sur la partie « Législation » qui a été examinée sur la base du document ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1. Il a toutefois été demandé d'utiliser dans le texte les termes de « dispositifs de retenue pour enfants » lorsqu'il est fait allusion à ce dispositif.

18. Le WP.1 a ensuite adopté, sur la base du document ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1, la partie « Législation » avec les modifications suivantes apportées au texte figurant dans le relevé de décisions sous la cote ECE/TRANS/WP.1/CRP.3/Add.3:

Concernant la partie « Équipement des véhicules en ancrages et ceintures de sécurité », le WP.1 a demandé au secrétariat de rédiger les deux renvois en bas de page et de vérifier les termes utilisés en liaison avec le secrétariat du WP.29.

Partie relative à l'utilisation des dispositifs de retenue

Au premier alinéa du paragraphe a), inverser l'ordre des mots et dire : « ...comme exigé, **par exemple**, par ... ». Au deuxième alinéa, ajouter après « puissent être envisagées », les mots « **par exemple** ».

Partie relative à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Lire la deuxième phrase du deuxième alinéa comme suit : « **En sus, les pouvoirs publics devraient examiner la possibilité d'interdire la vente de dispositifs de retenue pour enfants qui...** ».

19. La version finale du texte consolidé incorporant l'ensemble de ces modifications est reprise comme additif 2 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/106/Add.2.

e) Sécurité des piétons

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2

20. Le WP.1 a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2 avec les modifications suivantes :

Au paragraphe 3.2.3, ajouter dans le titre « **Education et ...** ». Ajouter un nouvel alinéa c) qui se lirait comme suit : « **L'éducation en matière de sécurité routière et les campagnes de sécurité routière devraient également être utilisées pour informer les piétons sur les règles de circulation routière, les aider à respecter ces règles et les conseiller sur la manière d'éviter des situations dangereuses lorsqu'ils se déplacent à pied, y compris lorsqu'ils ont la priorité.** ». De ce fait, les paragraphes c) et d) existants deviennent les paragraphes d) et e).

Au paragraphe 8.1.1, fusionner les 2 dernières phrases du 1^{er} alinéa comme suit : « Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, **les exceptions devraient faire l'objet d'un marquage au sol** ».

définissant les emplacements réservés au stationnement, garantissant ainsi suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons **et les personnes à mobilité réduite** qui utilisent un fauteuil roulant puissent passer. »

Au paragraphe 8.1.2.2, modifier la 2^{ème} phrase comme suit à partir du 2^{ème} « soit » : «...soit **de faire respecter l'interdiction de s'arrêter et de stationner** avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de cinq mètres comme l'exige, **par exemple**, l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière (Ad Article 23.3). **Afin de bien faire respecter cette interdiction, il est possible d'utiliser un marquage au sol approprié.** »

Au paragraphe 8.1.2.3, modifier la dernière phrase du 2^{ème} alinéa comme suit : « Les passages devraient également être **clairement signalés par un marquage au sol ainsi que le prévoit, par exemple, la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Annexe 2)** et être beaucoup plus fortement éclairés que les autres parties de la chaussée. ».

Au 6^{ème} alinéa de ce paragraphe, supprimer les mots « lorsqu'une route pénètre dans une zone habitée » et modifier la fin de la phrase comme suit : « ... les passages pour piétons devraient **autant que possible être évités. Si cela n'est pas possible, ils devraient alors être accompagnés** d'un terre-plein central et/ou de tout autre aménagement, ... ».

Concernant le paragraphe 8.1.5, le WP.1 a décidé de retenir la version qui figurait en italiques en y apportant les modifications suivantes :

- Au paragraphe 8.1.5.1: ajouter à la fin de la 1^{ère} phrase du 1^{er} alinéa la phrase suivante : « **Elle devrait être signalée par un signal approprié comme, par exemple, celui figurant dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière.** ». Modifier le début de la dernière phrase comme suit: « **Lors de l'aménagement de ces zones, ...** ». Supprimer le point 5), et modifier en conséquence la numérotation des 2 derniers points. Au point 6), supprimer les mots « pour les trottoirs ».
- Au paragraphe 8.1.5.2: Modifier le titre comme suit « Zones **résidentielles** » et la 1^{ère} phrase du 1^{er} alinéa comme suit : « **Là où toute** la surface de la rue...., il est possible d'établir des zones donnant la priorité aux piétons **appelées «zones résidentielles»**. Supprimer la phrase qui suit en caractère gras.

Au paragraphe 8.3, dernière phrase, remplacer « est par ailleurs » par « **peut par ailleurs apparaître nécessaire** ».

21. La version finale du texte incorporant ces modifications est reprise comme additif 3 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/106/Add.3.

f) Permis de conduire

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/9/Rev.1

22. Le WP.1 a adopté le document précité avec les modifications suivantes à l'avant dernier alinéa du paragraphe 2.1.1.1.1 qui a été divisé en 3 parties:

« Les dispositions correspondantes se trouvent dans les Articles 41 et 42 [...] de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle que révisée.

De manière à obtenir la plus grande harmonisation possible au plan international, il est recommandé aux pays qui ne sont pas **encore** Parties Contractantes à **cette** Convention de **mettre en œuvre sur leur territoire les dispositions relatives au permis de conduire national.**

Il est, par ailleurs, recommandé aux Parties Contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière de reconnaître les permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1968 sur la circulation routière. »

23. La version finale du texte incorporant ces modifications est reprise comme additif 4 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/106/Add.4.

g) Communication en matière de sécurité routière

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1

24. Le WP.1 a adopté le document précité avec les modifications suivantes :

Au paragraphe 2.2.1.2, modifier la fin du 3^{ème} tiret comme suit : « ...le port du casque, **la sécurité des piétons, des deux roues, etc.** ».

Modifier le dernier tiret comme suit : « Faire systématiquement **pendant et** après chaque campagne une évaluation..... ».

25. Toutefois, il a été décidé de reporter l'examen de l'introduction au Chapitre 2 de la R.E.1 sur "Comment influencer le comportement sur la route" préparé par la FEVR (document ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1) lors de la prochaine session.

26. Le texte de la section 2.2 (Sensibilisation/communication) tel qu'adopté est repris en annexe I du présent rapport.

h) Usage diurne des feux

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3 et document informel N°3 de la session

27. Après que le secrétariat eut rappelé le contexte des propositions contenues dans le document précité, le représentant de la FEMA a présenté le document informel préparé sur le sujet, mais ce document, disponible seulement en anglais, n'a fait l'objet d'aucun examen détaillé. Le WP.1 a ensuite procédé à un examen paragraphe par paragraphe du document ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3 qui a donné lieu à des discussions animées. Le WP.1 a, à l'issue de ces discussions, adopté le texte avec les modifications telles qu'elles apparaissent en gras dans le document repris en annexe II du présent rapport.

28. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que la consultation publique ouverte à tous les intéressés sur ce sujet serait close le 17 novembre 2006.

i) Conduite de nuit

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/18/Rev.2

29. Le WP.1 a adopté le document précité sans modifications.

j) Vitesse

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.2

30. Le WP.1 a entamé l'examen du document précité qui a fait l'objet des remarques suivantes :

Au paragraphe 1.1.1, 3^{ème} tiret, modifier comme suit la première phrase : « Une variation de la vitesse moyenne induit en général, **d'après certaines études**, une variation de même **ordre** (augmentation ou diminution) du nombre des accidents.

Paragraphe 1.1.2 : Le représentant d'Israël a indiqué qu'il transmettra au secrétariat un tableau donnant la distance d'arrêt correspondant aux vitesses indiquées pour un temps de réaction de $\frac{3}{4}$ de seconde et de une seconde et demie. »

Paragraphe 1.1.3 : il a été demandé à la représentante de l'Allemagne de préparer en liaison avec le secrétariat une phrase introductive rappelant le principe, contenu à l'article 13 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, que le conducteur doit toujours rester maître de son véhicule quelles que soient les circonstances. Dans la partie relative à la route, au premier tiret, remplacer les points par « etc. » avant de fermer la parenthèse et au 6^{ème} tiret, remplacer « Aménagement » par « **Configuration** ». Au dernier alinéa de ce paragraphe, remplacer dans la phrase introductive « doivent » par « **devraient** »; au 2^{ème} tiret de cet alinéa, supprimer « voire physiquement impossibles » et réintégrer, dans un dernier tiret, la phrase qui avait été précédemment supprimée.

Paragraphe 1.1.4 : au point A), 2^{ème} tiret, remplacer « ...et puissent être appliquées... » par « **et soient** appliquées... ». Au point B), réintégrer la phrase précédemment supprimée.

31. Une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.1 sera établie pour la prochaine session du WP.1 prenant en considération les modifications ci-dessus.

k) Téléphones portables

32. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/8) a été reporté à la 51^{ème} session.

l) Trousse de premier secours

33. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1) a été également reporté à la 51^{ème} session.

m) Sécurité des enfants

34. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/11) a été également reporté à la 51^{ème} session.

n) Règles particulières concernant certaines catégories de véhicules

35. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/12) a été également reporté à la 51^{ème} session.

o) Enseignement professionnel de la conduite automobile

36. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/13) a été également reporté à la 51^{ème} session.

p) Publicité et sécurité routière

37. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/20) a été également reporté à la 51^{ème} session.

q) Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route

38. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/21) a été également reporté à la 51^{ème} session.

r) Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues

39. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/22), qui sera traité en liaison avec les aspects d'infrastructure figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2, a été également reporté à la 51^{ème} session.

s) Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

40. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/23) a été également reporté à la 51^{ème} session.

t) Information des usagers de la route

41. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) a été également reporté à la 51^{ème} session.

u) Propositions de la FEVR

42. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1) a été également reporté à la 51^{ème} session. Voir, à ce sujet, le point 25 du présent rapport.

Résolution d'ensemble sur la signalisation routière R.E.2

v) Signalisation d'itinéraires pour cyclistes

43. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) a été également reporté à la 51^{ème} session.

VII. PRÉPARATION DE LA PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (*point 5 de l'ordre du jour*)

44. Une représentante de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a rendu compte au WP.1 des activités du Groupe de collaboration des Nations Unies sur la sécurité routière. Elle a rappelé que ce groupe a été créé conformément à la résolution A/RES/58/289 de l'Assemblée générale sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde et qu'un de ses principaux objectifs était la mise en oeuvre des recommandations énoncées dans le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière.

45. Une autre représentante de l'OMS a donné des précisions sur l'état d'avancement des préparatifs de la première Semaine mondiale de la sécurité routière, qui se tiendra du 23 au 29 avril 2007. Organisée conjointement par les Commissions régionales de l'ONU et l'Organisation mondiale de la santé, la Semaine mondiale de la sécurité routière s'adresse tout

particulièrement aux jeunes usagers de la route, et notamment aux jeunes conducteurs. Le WP.1 a été informé que le slogan retenu était «L'accident de la route n'est pas une fatalité».

46. La Semaine commencera par une Assemblée mondiale des jeunes sur la sécurité routière, qui se tiendra au Palais des Nations les 23 et 24 avril 2006, et se poursuivra par un Forum des parties prenantes le 25 avril 2006. Parmi les autres activités prévues, ont été cités : une cérémonie à la mémoire des victimes d'accidents de la route, le lancement d'une compétition de films réalisés par des jeunes (et pour les jeunes) dont les prix seront remis au cours de l'Assemblée mondiale des jeunes, une exposition sur la sécurité routière plus particulièrement dédiée au thème de la semaine, à la préparation de laquelle les membres du WP.1 ont été invités à participer et enfin un village de la sécurité routière dans l'enceinte du Palais des Nations.

47. Le WP.1 a été informé que tous les pays du monde avaient été invités, par courrier adressé à leur mission permanente, à désigner un (ou plusieurs) délégué(s) à l'Assemblée mondiale des jeunes ainsi qu'un point focal au niveau national chargé d'assurer la coordination pour la Semaine de la sécurité routière. Les membres du WP.1 ont été priés de s'assurer que leur ministère avait bien été destinataire de ce courrier et qu'il y avait été donné suite.

48. Afin d'aider les pays à participer à la première Semaine mondiale de la sécurité routière, le WP.1 a été informé de la publication d'un jeu de documents préparé par l'OMS contenant des renseignements sur l'historique de cette manifestation, des statistiques sur les jeunes usagers de la route et les problèmes de sécurité qu'ils rencontrent, ainsi que des orientations sur la manière de préparer une manifestation. Les pays ont été invités à télécharger ce jeu de documents à partir notamment du site Web de la Division des transports, de le faire traduire dans leur langue nationale et de le diffuser aussi largement que possible avant la Semaine. Le secrétariat a précisé qu'il avait l'intention de publier une brochure ainsi que d'autres matériaux de promotion destinés à la région de la CEE.

49. Les membres du WP.1 ont été priés de faire rapidement connaître à la Division des transports les activités qu'ils entendaient organiser pendant la première Semaine mondiale de la sécurité routière, de faire de la publicité pour la Semaine dans leur pays et d'envisager d'apporter un soutien financier ou autre à l'organisation de l'Assemblée mondiale des jeunes et du Forum des parties prenantes.

50. Le représentant de la Commission européenne a informé le WP.1 que la Commission avait l'intention, de son côté, d'organiser le vendredi 27 avril 2007, pendant la Semaine mondiale, une Journée européenne de la sécurité routière, et que tous les pays membres de la CEE-ONU étaient invités à participer à la conférence qui sera organisée ce jour là à Bruxelles sur le thème des jeunes conducteurs.

51. Le représentant de la FEVR a informé le WP.1 que le dimanche 19 novembre 2006 serait, comme proposée dans la Résolution A/RES/60/5 de l'Assemblée générale des Nations Unies, la première Journée mondiale du souvenir à la mémoire des victimes de la route. Les membres du WP.1 ont été invités à reconnaître le troisième dimanche de novembre de chaque année comme une «Journée du souvenir».

52. La représentante de la Fondation FIA, après avoir présenté le contenu du rapport « Rendre les routes sûres » de la Commission for Global Road Safety (Commission sur la sécurité routière

mondiale) (dont des exemplaires ont été mis à la disposition de membres du WP.1 dans les trois langues), a donné des précisions sur la constitution de cette Commission ainsi que sur les buts qu'elle poursuit.

53. Puis, elle a évoqué les propositions contenues dans la lettre que le Président de ladite Commission, Lord Robertson, a adressée au Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU et sur lesquelles l'avis du WP.1 et du CTI est demandé. Parmi ces propositions, figure l'idée d'organiser une réunion ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2008, laquelle serait chargée d'examiner les progrès de la mise en oeuvre des recommandations formulées dans le Rapport OMS/Banque mondiale de 2004 sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route. Cette lettre évoque également l'idée de développer éventuellement une nouvelle convention à l'intention des pays à faibles et moyens revenus, fondée sur les meilleures pratiques en matière de sécurité routière.

54. En réponse, le WP.1 a considéré que l'idée d'organiser en 2008 une Conférence mondiale sur la sécurité routière méritait, sur le principe, d'être soutenue, mais s'est interrogé sur sa pertinence en l'absence d'orientations claires quant à ses objectifs. Dans l'hypothèse où la tenue d'une telle conférence serait approuvée, il a été demandé que ses objectifs soient au préalable clairement définis et soient concrétisés dans un ordre du jour ciblant les problèmes. Cette conférence devrait, selon l'avis du WP.1, mettre l'accent en priorité sur les problèmes rencontrés par les pays en voie de développement ou en transition. Par ailleurs, le WP.1 a pris note de la suggestion que la Conférence pourrait se tenir dans le cadre de la Conférence annuelle de Vérone. En tout état de cause, le WP.1 a estimé que la Conférence devrait alors rassembler les ministres responsables de la sécurité routière dans les pays, que ce soit le Ministre des Transports ou de l'Intérieur.

55. Quant à l'idée de développer une nouvelle convention sur la sécurité routière, elle n'a pas été supportée par le WP.1 qui a considéré que les Conventions actuelles sur la circulation routière et la signalisation routière étaient largement suffisantes et que la priorité était d'inciter les pays à adhérer à ces Conventions. À cet égard, le WP.1 a souligné que les versions consolidées des Conventions de Vienne en cours de préparation devraient faciliter ces adhésions et que la nouvelle R.E.1 en cours de complète révision ainsi que les versions consolidées des Conventions de Vienne constitueraient des outils de référence importants pour une telle conférence mondiale.

56. Le WP.1 a demandé au secrétariat de préparer une note sur ce sujet à l'intention du CTI qui doit également considérer cette question.

VIII. ÉLECTION DU BUREAU

57. Il a été décidé de reporter l'élection du Bureau, omis par inadvertance dans l'ordre du jour, à la cinquante et unième session du Groupe de travail.

IX. QUESTIONS DIVERSES (*point 6 de l'ordre du jour*)

58. Le WP.1 a été informé que sa cinquante-et-unième session se tiendra du 20 au 22 mars 2007.

X. ADOPTION DES DÉCISIONS (*point 7 de l'ordre du jour*)

59. Le Groupe de travail a adopté, sur la base du projet établi par le secrétariat, le relevé des décisions prises à sa cinquantième session.

Annexe I

La communication en matière de sécurité routière

Y inclus, en gras, les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1

Chapitre 2 Comment influencer le comportement sur la route

....

2.2 Sensibilisation/communication

2.2.1 La communication en matière de sécurité routière

Sachant que la grande majorité des accidents de la circulation est liée à un comportement inapproprié des usagers de la route, tous les moyens doivent être mis en œuvre pour infléchir ces comportements et ainsi stopper la banalisation des accidents. L'un de ceux-ci passe par une sensibilisation des usagers sur les dangers de la route et les risques qu'ils encourent en ne respectant les règles édictées. Il existe pour cela un outil qui est aujourd'hui indispensable pour la sécurité routière: la communication. Cette communication passe notamment par la presse, la radio et la télévision qui sont des supports incontournables pour lancer des campagnes de sécurité routière. Mais pour que ces campagnes soient efficaces et atteignent le but qui leur est assigné, il est important de mettre en place des stratégies de communication.

Il convient néanmoins de relever que la communication à elle seule, utilisée comme mesure isolée ne permet pas en principe de modifier les comportements (si ce n'est de façon très momentanée à l'occasion d'une opération bien spécifique). C'est pourquoi, les campagnes d'information doivent s'inscrire dans des stratégies plus globales de modification du comportement des usagers de la route. Toutes les évaluations de campagnes démontrent que l'information procure les meilleurs résultats lorsqu'elle est combinée à d'autres mesures (nouvelles dispositions réglementaires, aménagement du réseau routier, renforcement des contrôles de police, etc.). Dans ces cas, les mesures se renforcent les unes les autres. En outre, il convient de bien noter que la communication ne doit jamais être un alibi ou un prétexte pour ne pas adopter d'autres mesures de sécurité qui peuvent se révéler bien plus efficaces.

2.2.1.1 Définition

Par campagnes de sécurité routière, on entend un ensemble de mesures de communication qui vise à obtenir de la part des usagers de la route l'acquisition d'un bon comportement ou la modification d'un comportement fautif jusque là.

2.2.1.2 Stratégies de communication

Pour que la communication ait quelque chance de succès, il est recommandé aux autorités responsables de :

- Consacrer suffisamment de temps et de moyens financiers à l'analyse des problèmes et à mettre en place une stratégie pour définir le ou les thème(s) des campagnes à mener;

- Travailler sur le même thème sur une longue période afin que le message soit bien entendu et compris;
- Se concentrer sur un nombre limité de grands problèmes que l'on peut aborder sous des angles toujours différents, par exemple l'alcool au volant, le respect des vitesses, le respect de l'interdistance entre les véhicules, le port de la ceinture de sécurité, le port du casque, **la sécurité des piétons, des deux roues**, etc.;
- Cibler les campagnes sur les éléments pertinents des attitudes qui déterminent un comportement spécifique;
- Transmettre le message de manière à ce que le récepteur se sente concerné, soit motivé à réfléchir et finalement à changer son comportement;
- Concevoir l'information de façon à ce qu'elle soit accessible, pertinente et qu'elle indique clairement, sans ambiguïté, le comportement (ou le changement) préconisé;
- Choisir les canaux d'information adéquats. Suivant l'objectif de la campagne, l'ampleur et le contenu du message, on choisira des supports qui apparaissent là où les comportements s'exercent (par exemple: affiches, panneaux avertisseurs au bord des routes) et/ou des supports auxquels personne ne peut pratiquement échapper (par exemple: spots TV, envois directs de brochures). Les supports d'information qui génèrent dès la réception du message, réflexion et dialogue, ont fait leur preuve (par exemple : émissions de télévision ou de radio interactives, concours ou discussions sur des brochures d'information avec les parents ou les enseignants qui démultiplient l'impact du message) ;
- Faire intervenir la communication à différents niveaux (le grand public et les divers destinataires, classés par âge, profession, mode de transport, etc. ainsi que les multiplicateurs qui relayent le message);
- Faire systématiquement **pendant et** après chaque campagne une évaluation de l'impact de celle-ci en termes de taux de connaissance de la campagne et de changement induit sur le comportement.

.....

Annexe II

Usage diurne des feux

Y inclus, en gras, les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3

Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation

....

1.6 Usage diurne des feux

1.6.1 Contexte

Selon les statistiques, un nombre significatif d'accidents est dû au fait de ne pas avoir aperçu l'autre véhicule à temps, notamment aux intersections.

Afin d'améliorer précisément la **visibilité** des véhicules, les pays sont de plus en plus nombreux, comme l'a montré une enquête réalisée auprès des pays de la région de la CEE-ONU (14 dans l'Union européenne) à avoir introduit l'obligation d'allumer les feux le jour sur les véhicules automobiles à **quatre** roues. **Cette mesure est permise, notamment, par la Convention de 1968 sur la circulation routière (Article 32.7).**

Son introduction soulève en général une forte opposition de la part des motocyclistes dans les pays où ces derniers sont soumis à l'obligation d'allumer, le jour, leur(s) feu(x) de croisement ou leur(s) feu(x) de jour (feux dédiés), obligation qui est d'ailleurs imposée par la Convention de Vienne sur la circulation routière (Art. 32.6).

L'usage diurne des feux sur les véhicules automobiles à **quatre** roues a fait l'objet de nombreuses études et recherches dans des différents pays. Elles font notamment apparaître les éléments suivants:

- Il y a des raisons théoriques de penser que l'usage diurne des feux améliore la perception, surtout la perception périphérique (les manœuvres des autres usagers de la route dans le champ visuel périphérique du conducteur étant mieux perçues) et qu'il aide en conséquence à prévenir les accidents;
- Les conclusions des études qui ont évalué les effets de l'usage diurne des feux sont tout à fait cohérentes et montre globalement des résultats favorables. Toutefois, l'intensité des effets de l'usage diurne des feux varie selon les conditions de lumière en fonction de la latitude du pays, ces effets étant plus importants dans les pays situés au Nord que dans ceux situés au Sud. **Par ailleurs, en constatant une très légère hausse du nombre de motocyclistes accidentés le jour par rapport à celui enregistré sur une même période la nuit, certaines études ont fait indirectement apparaître un possible effet négatif de l'usage diurne des feux sur la visibilité des motocyclistes de même que sur les catégories d'usagers les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes;**
- L'usage diurne des feux **pourrait réduire** le nombre des accidents le jour entre véhicules automobiles à 4 roues de 5 à 15%.

L'usage diurne des feux permettrait donc, selon certaines études, de mieux protéger l'ensemble des usagers de la route, y compris les piétons, cyclistes et motocyclistes, **dont la perception ne serait** pas entravée dans la mesure où, en percevant mieux les véhicules qui s'approchent, ils peuvent modifier leur comportement en conséquence.

Toutefois, il est reconnu que l'utilisation diurne des feux entraîne une augmentation de la consommation de carburant variant de 0,3% avec des feux de jour à 1,5% avec des feux de croisement.

Enfin, dans plusieurs pays ayant déjà introduit une législation sur l'usage diurne des feux, il a été constaté **que le niveau d'acceptation de la mesure était généralement plus élevé** après sa mise en œuvre.

Cela étant, l'enquête précitée auprès des pays de la région de la CEE-ONU a montré des approches différentes dans l'application de l'obligation de rouler le jour avec les feux allumés. Ainsi, selon les pays ayant introduit une telle mesure, l'obligation revêt soit un caractère permanent soit un caractère saisonnier avec parfois, dans les deux cas, une limitation en certains lieux (par exemple sur autoroutes).

Cette enquête a montré par ailleurs que d'autres pays envisageaient d'introduire également une telle mesure à plus ou moins longue échéance. Parmi ces pays, certains ont choisi la manière progressive en recommandant, dans un premier temps, aux usagers des véhicules à quatre roues et plus, d'allumer leurs feux de croisement sur une base volontaire afin de faciliter son acceptation par les usagers. D'autres pays préfèrent attendre l'introduction obligatoire sur les véhicules à quatre roues et plus de feux de jour s'allumant automatiquement lorsque le moteur est mis en marche. Ces feux ont l'avantage d'être moins éblouissants et de consommer moins de carburant que les feux de croisement. Leur installation est déjà possible en vertu des Règlements N° 48 et 87 annexés à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Cependant, il appartient aux pays d'introduire, au niveau national ou régional, une législation adéquate autorisant l'usage de ces feux.

1.6.2 Recommandations

Sur la base de ce qui précède, les pays qui envisagent d'introduire l'usage diurne des feux devraient mener une réflexion pour définir la stratégie la mieux adaptée à leur situation et devraient à tout le moins **favoriser l'équipement sur les véhicules** de feux de jour s'allumant automatiquement.

[...] L'introduction d'une telle mesure, quel que soit son caractère (comportemental et/ou technique) et son degré (limité ou général), devrait être accompagnée d'une campagne de communication à grande échelle en utilisant tous les supports médiatiques disponibles **et devrait être suivie d'une analyse complète afin d'évaluer son efficacité.**
