



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/108
19 avril 2007

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-et-unième session
Genève, 20-22 mars 2007

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

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
I. Participation.....	1-2
II. Adoption de l'ordre du jour.....	3
III. Adoption du rapport de la 50 ^{ème} session.....	4-7
IV. Communications.....	8-16
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.....	17-22
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 de la R.E.1.....	23
B. Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes.....	24-26

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
C. Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route.....	27-28
D. Vitesse.....	29-30
E. Utilisation du téléphone portable	31
F. Sécurité des enfants.....	32-33
G. Contenu de la trousse de premier secours.....	34
H. Règles particulières concernant certaines catégories de véhicules.....	35
I. Enseignement professionnel de la conduite automobile.....	36
J. Publicité et sécurité routière.....	37
K. Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route.....	38
L. Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues.....	39-40
M. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement.....	41
N. Information des usagers de la route.....	42
O. Mesures à prendre pour assurer la sécurité des enfants sur le trajet de l'école	43
P. Infrastructures et installations routières spéciales.....	44
<u>Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)</u>	
Q. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes	45
VII. Préparation de la 1 ^{ère} Semaine mondiale de la sécurité routière.....	46
VIII. Election du bureau.....	47
IX. Questions diverses.....	48-49
X. Adoption des décisions.....	50

Annexe

Chapitre 2. Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

RAPPORT

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquantième-et-unième session à Genève, du 20 au 22 mars 2007, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, États Unis d'Amérique, Finlande, France, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Étaient également représentées les organisations non gouvernementales ci-après: Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale des piétons (FIP), Fédération routière internationale (IRF), Organization internationale de normalisation (ISO), 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).

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/107

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

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CINQUANTIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL (*point 2 de l'ordre du jour*)

Documents : ECE/TRANS/WP.1/106, ECE/TRANS/WP.1/106/Add.1 à Add.4

4. Le rapport de la cinquantième session (ECE/TRANS/WP.1/106) a été adopté. La délégation russe a demandé une modification rédactionnelle au point 1.6.1 de l'annexe 2 de la version russe. Le texte correct sera transmis au secrétariat.

5. Le WP.1 a adopté les documents ECE/TRANS/WP.1/106/Add.1 et ECE/TRANS/WP.1/106/Add.2. Des corrections d'ordre rédactionnel des versions russes seront transmises au secrétariat. Dans la version anglaise du ECE/TRANS/WP.1/106/Add.2, il a été demandé de vérifier si le mot « collisions » utilisé au point 1.3.2.2 (2^{ème} alinéa) correspondait au terme utilisé dans la Convention.

6. Le document ECE/TRANS/WP.1/106/Add.3 a été adopté avec les modifications suivantes : problème rédactionnel dans la version russe au point 8.1.2.1. Au 8.1.5.1 (point 5), supprimer la phrase relative à la priorité aux intersections et ajouter dans les versions anglaise et russe la phrase manquante suivante : « Détourner le trafic de passage via des voies de contournement ; ». Au point 8.1.2.2, deuxième phrase, dans les versions anglaise et russe, lire « arrêt **et** stationnement » au lieu de « arrêt **ou** stationnement » et supprimer la mention « l'Article 23.3 de ».

7. Le document ECE/TRANS/WP.1/106/Add.4 a été adopté avec les modifications suivantes : au point 2.1.1.1.1, séparer dans les versions anglaise et russe l'alinéa 3 en 2 parties comme dans la version française.

IV. COMMUNICATIONS (*point 3 de l'ordre du jour*)

8. Le secrétariat a informé le WP.1 des décisions prises par le Comité des transports intérieurs lors de sa 69^{ème} session, à savoir : accord pour une réunion extraordinaire du Groupe (3-6 juillet 2007) afin d'accélérer les travaux de révision de la R.E.1 et soutien de principe à l'organisation d'une conférence mondiale de la sécurité routière mais pas avant 2009.

9. Le président du WP.1, M. Yakimov de la Fédération de Russie a remercié le secrétariat pour le travail réalisé et la présentation des travaux du Groupe au CTI. La représentante de la FIA Fondation a indiqué que le Premier ministre du Royaume-Uni, M. Tony Blair, venait d'apporter son soutien à l'idée d'organiser une telle conférence mondiale et que lors d'une conférence des pays africains tenue au Ghana en février 2007, un avis favorable avait également été émis. Elle a signalé que la Fédération de Russie et Oman avaient manifesté de l'intérêt pour accueillir cette conférence.

10. M. Jenssen de la Norvège a informé le WP.1 des travaux menés par le Comité régional d'organisation CEE-ONU de la Semaine mondiale de la sécurité routière dont il assume la présidence. Il a, par ailleurs, invité les pays de la CEE-ONU qui ne l'avaient pas encore fait à désigner très rapidement un jeune délégué pour participer à l'Assemblée mondiale des jeunes les 23 et 24 avril et à informer le secrétariat des activités menées sur leur territoire à l'occasion de cette Semaine mondiale. Il a été rappelé que toutes les informations concernant cette Semaine étaient disponibles sur le site de la Division des transports de la CEE, y inclus les liens vers les sites de l'OMS et de la Journée européenne de la sécurité routière à l'occasion de laquelle est organisée une manifestation à Bruxelles le 27 avril. Les délégués ont été invités à s'inscrire à cette manifestation et à réserver leur chambre d'hôtel rapidement. Il a été précisé que la langue russe sera également disponible lors de cette conférence. M. Jenssen a insisté sur l'importance du suivi dans les pays de la déclaration qui sera adoptée par les jeunes lors de l'Assemblée mondiale.

11. Le WP.1 a remercié chaleureusement M. Jenssen pour sa coopération active et sa présidence efficace dans ce Comité afin que cette Semaine ainsi que les manifestations qui l'accompagneront puissent rencontrer le succès attendu.

12. En vue de cette Semaine, le secrétariat a précisé qu'il avait préparé une brochure européenne qui sera disponible rapidement sur le site de la CEE de même que la lettre d'information indiquant les activités menées par les pays durant cette Semaine sur la base des informations déjà reçues. Il a également indiqué qu'en sus de cette brochure, des cartes postales et des posters seront envoyés aux pays dès que ces matériaux auront été imprimés. Il a également indiqué qu'un message électronique venait d'être envoyé aux pays et organisations ayant manifesté leur intérêt pour participer à l'exposition qui sera organisée du 23 au 25 avril pour préciser certains points d'organisation.

13. Il a été demandé au secrétariat d'étudier avec le service de la sécurité la meilleure organisation possible pour la délivrance des badges à l'entrée du Palais des Nations afin d'éviter des attentes interminables comme celles qu'ont dû subir les délégués du WP.1 pour assister à la présente session.

14. Le président du WP.1 a indiqué que le Groupe devrait effectuer en 2008 une analyse des résultats et des effets de la Semaine dans la région de la CEE à l'instar de ce qui avait été fait pour les précédentes semaines de la sécurité routière organisées dans la région.

15. Le représentant de l'ISO a informé le Groupe des derniers développements intervenus dans son organisation ayant un lien avec la sécurité routière. Il a notamment précisé que son organisation avait été saisie d'une proposition visant à développer un système de management sur la sécurité routière pour les sociétés qui ont une flotte importante de véhicules et qu'elle était intéressée à promouvoir tous les travaux menés en ce domaine en coopération avec les organisations et les sociétés concernées.

16. La Fédération de Russie a signalé l'organisation à Moscou d'un forum sur la sécurité routière les 27 et 28 octobre 2007. Une brochure en anglais sera également disponible en avril 2007.

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 4 de l'ordre du jour*)

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/15

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

- à la Convention de 1949 sur la circulation routière (Monténégro (23/10/2006), Emirats arabes unis (10/1/07)),
- à la Convention de Vienne sur la circulation routière (Monténégro (23/10/2006), Emirats arabes unis (10/1/07)),
- à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Monténégro (23/10/2006), Emirats arabes unis (10/1/07)),
- à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (Monténégro (23/10/2006))
- à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (Monténégro (23/10/2006)),
- au Protocole sur les marques routières de 1973 (Monténégro (23/10/2006))
- et à l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) (Monténégro (23/10/2006))

18. Le secrétariat a par ailleurs indiqué que des versions consolidées des Conventions et des Accords étaient bien avancées. Il a précisé que la version consolidée de la Convention de Vienne sur la circulation routière serait disponible dans les 3 langues officielles de la CEE pour la première Semaine mondiale de la sécurité routière (23 - 29 avril 2007). Quant à la version consolidée de la Convention sur la signalisation routière, elle devrait être disponible environ 3/4 mois après.

19. Lors de sa réunion des 16 et 17 janvier 2006, le Groupe d'experts juridiques avait examiné une proposition du WP.29 concernant l'activation automatique du signal de détresse et de l'indication du freinage d'urgence (non autorisée actuellement par la Convention de Vienne

sur la circulation routière). Le Groupe d'experts juridiques avait proposé d'ajouter au début de l'annexe 5 de la Convention de Vienne un paragraphe indiquant que les dispositions de ladite annexe seraient considérées comme respectées si, pour le point précis en question, le véhicule satisfaisait aux prescriptions du Règlement pertinent annexé à l'Accord de 1958.

20. Le WP.1 a examiné la proposition présentée par le Groupe d'experts juridiques (ECE/TRANS/WP.1/2006/15) qui vise à anticiper les progrès techniques des Règlements annexés à l'Accord de 1958 qui seraient en contradiction avec l'actuel libellé de l'annexe 5.

21. Le WP.1 a estimé que le texte proposé allait trop loin mais que, néanmoins, il fallait absolument garantir la compatibilité de cette annexe 5 avec lesdits Règlements. Il a envisagé plusieurs solutions, par exemple, supprimer purement et simplement l'annexe 5, simplifier l'annexe 5 de façon à en atténuer les contradictions, instaurer une procédure accélérée de modification de l'annexe 5, saisir le WP.29 ou encore créer un groupe conjoint WP.29/WP.1 qui serait chargé d'examiner ces questions.

22. Après examen de ces diverses possibilités, le WP.1 a décidé de créer en son sein un groupe restreint chargé d'analyser la situation et de proposer des solutions. La composition de ce groupe serait la suivante : Mme Brites (Portugal), présidente, M. Hoel (Norvège), M. Rogers (IMMA) et le secrétariat.

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

(point 5 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 R.E.1

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

23. Le WP.1 a pris note de la restructuration de la R.E.1 proposée dans le document précité.

B. Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.3

24. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.3 avec les modifications suivantes :

Paragraphe 6.1.2.3 : , troisième alinéa, supprimer les mots «également sur le sujet des infrastructures»;

Paragraphe 6.2.2.7 , deuxième alinéa, supprimer dans la parenthèse les mots « à ce sujet ».

Paragraphe 6.2.3.1 : Modifier le libellé C) comme suit : « Si la législation nationale autorise le transport d'un passager sur les cyclomoteurs, **ce dernier devrait disposer** d'un siège et de repose-pied. »

Paragraphe 6.2.4.2 , point B, remplacer « l'article 32.6 » par « le paragraphe 6 de l'article 32 ».

25. S'agissant de la question des infrastructures et de la sécurité des véhicules à deux roues, qui fait l'objet du document ECE/TRANS/WP.1/2006/22, le WP.1 a décidé de ne pas l'inclure dans le chapitre 6 de la future R.E.1 mais de le conserver dans le chapitre 11. Se reporter à ce sujet aux paragraphes 39-40 du présent rapport.

26. La version finale du texte incorporant les modifications susvisées est reprise comme additif 1 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1.

C. Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1

27. Le WP.1 a adopté le chapitre 2 contenu dans le document précité avec les modifications suivantes :

- Dans le titre, changer « Moyens » par « Méthodes » ;
- La Fédération de Russie adressera au secrétariat un texte modifié pour la version russe en ce qui concerne l'introduction du chapitre et le titre de « Education des usagers de la route » ;

Paragraphe 2.1.3, remplacer le 1^{er} alinéa par le texte suivant : « L'éducation donnée aux enfants pour leur propre protection est [...] nécessaire. **Toutefois cela** ne devrait impliquer aucune responsabilité juridique pour **les** enfants ou **les** parents. **Les** premiers pas dans l'apprentissage de la sécurité routière **contribuent** à l'adoption d'un comportement correct pendant l'adolescence et à l'âge adulte. »

- Au 2^{ème} alinéa, ajouter au début les mots « C'est pourquoi » et supprimer les crochets en conservant le texte ;
- Remplacer le point a) par le suivant :
 - « a) L'enseignement de la sécurité routière doit avoir pour but principal:
 - i) D'inculquer les connaissances nécessaires **pour comprendre** les règles de la circulation routière et de la sécurité sur la voie publique;
 - ii) **De viser à obtenir** un comportement **approprié** et sûr dans des situations de circulation spécifiques
 - iii) De faire prendre conscience de l'importance **et de l'utilité de respecter** les règles et **les** mesures concernant la sécurité routière. **À cette fin, il est important que les adultes donnent le bon exemple aux enfants.** »

28. La version finale de la partie du texte du chapitre 2 contenue dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1 incorporant les modifications susvisées est reprise en annexe 1 au présent rapport.

D. Vitesse

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

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

Au paragraphe 1.1.1, modifier le titre comme suit: « Quelques données sur les effets de la vitesse » et regrouper le 1.1.2 avec le 1.1.1 en modifiant les lettres des alinéas et en changeant leur ordre.

Paragraphe 1.1.2 (Facteurs qui influent sur le choix de la vitesse): modifier l'ordre des tirets au littera e).

- Vers la fin de ce paragraphe, l'alinéa commençant par « l'identification des variables... » est à remplacer par le suivant :

« **De plus**, la perception de la vitesse **peut être affectée**:

- a) **lorsque la même vitesse est maintenue pendant une longue période ;**
- b) lorsque la vision périphérique est réduite, particulièrement par l'absence de points de référence. »

- Au paragraphe 1.1.3 (Recommandations), apporter de légères modifications au A) 1^{er} tiret et réécrire le 3^{ème} tiret comme suit : « **Prévoir l'installation sur les véhicules lourds d'un limiteur de vitesse qui est déjà obligatoire dans certains pays. En outre, il convient de tenir compte du fait que certains pays recommandent déjà sur les véhicules légers l'utilisation de dispositifs aidant le conducteur à respecter les limites de vitesse tels que le régulateur de vitesse et/ou le limiteur de vitesse modulable par le conducteur.** »

- Dans le point C), supprimer dans la version anglaise la phrase en français.

30. La version finale du texte incorporant les modifications susvisées est reprise comme additif 2 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/108/Add.2.

E. Utilisation de téléphones portables

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/8

31. Le WP.1 a procédé à un premier examen du document précité. La Fédération de Russie transmettra au secrétariat les modifications à apporter à la version russe. Le WP.1 a apporté quelques modifications qui sont reprises directement dans le document *ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1*.

F. Sécurité des enfants

Documents : ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/11 et ECE/TRANS/WP.1/2007/1

32. Le WP.1 a procédé à un examen du sujet relatif à la sécurité des enfants en utilisant comme document de base le ECE/TRANS/WP.1/2007/1 et en tant que complément les documents ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2006/11. Il a adopté les chapitres 4 et 9 de la future R.E.1 sur la base de la restructuration définie dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3 avec les modifications telles que reprises dans l'additif 3 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/108/Add.3.

33. Concernant l'annexe 8 évoquée dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1, le WP.1 a demandé à la FEVR de faire parvenir au secrétariat toute proposition de modification avant le 15 avril, date butoir pour soumettre à la traduction les documents en vue de la réunion du mois de juillet.

G. Contenu de la trousse de premier secours

34. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1) a été reporté à la 52^{ème} session.

H. 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 52^{ème}

I. Enseignement professionnel de la conduite automobile

36. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/13) a été également reporté à la 52^{ème} session.

J. Publicité et sécurité routière

37. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/20) a été également reporté à la 52^{ème} session.

K. 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 52^{ème} session.

L. Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/22

39. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2006/22, avec les modifications suivantes:

- a) Reformuler la première phrase du troisième alinéa du paragraphe 11.1.1 comme suit: «Ces infrastructures devraient répondre à des normes précises **et faciliter le respect des** règles de la circulation.»;
- b) À la première ligne du troisième alinéa du paragraphe 11.1.2 de la version anglaise, remplacer le mot «highway» par «road» ;
- c) Remplacer le sixième tiret du paragraphe 11.1.3 par les deux tirets suivants:
«← L'utilisation de voies combinées piétonnes/cyclables signalées par des marquages et des signaux routiers conformément à la Convention de 1968 sur la signalisation routière.»;
«← L'utilisation possible, par les cyclistes, des couloirs de bus, qui peuvent être élargis si nécessaire.»;
- d) Ajouter le texte suivant à la fin du deuxième tiret du paragraphe 11.1.4: «(à gauche dans les pays où la circulation est à gauche)»;
- e) Ajouter un nouveau troisième tiret au paragraphe 11.2.1, libellé comme suit: «Éléments en bordure de route: les supports des dispositifs d'éclairage, les signaux et les panneaux peuvent constituer un danger particulier pour les motocyclistes parce qu'ils limitent leur champ de vision et que les motocyclistes peuvent se blesser en les heurtant. Les glissières de sécurité sont très dangereuses lorsqu'elles sont conçues de telle manière que les motocyclistes risquent de heurter leurs montants ou des parties saillantes.»;
- f) Au quatrième tiret du paragraphe 11.2.1, supprimer le passage suivant: «notamment les signaux et les dispositifs d'éclairage»;

- g) Ajouter un nouveau sixième tiret au paragraphe 11.2.1, libellé comme suit: «d'élaborer des politiques concernant la conception et l'emplacement des signaux routiers et de leurs supports, les structures de signalisation et d'éclairage et les autres éléments situés en bordure de route»;
- h) Dans le dernier tiret du paragraphe 11.2.1, supprimer «(repris du chapitre 6)»;
- i) Modifier le paragraphe 11.2.3 comme suit: «la présence de glissières de sécurité peut également représenter un vrai danger pour les motocyclistes surtout si les montants et les parties saillantes de ces dispositifs ne sont pas protégés. En effet, en cas de heurt avec ces dispositifs, les dommages encourus sont, dans la grande majorité des cas, très sévères. C'est pourquoi il conviendrait d'utiliser des dispositifs de retenue en béton ou des glissières dont les montants et les parties saillantes sont protégés».

40. La version finale du texte incorporant les modifications susvisées est reprise comme additif 4 au présent rapport sous la cote ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4.

M. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

41. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/23) a été également reporté à la 52^{ème} session.

N. Information des usagers de la route

42. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) a été également reporté à la 52^{ème} session.

O. Mesures à prendre pour assurer la sécurité des enfants sur le trajet de l'école

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1

43. Ce sujet est déjà traité sous le point f) ci-dessus.

P. Infrastructures et installations routières spéciales

44. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2007/2) a été également reporté à la 52^{ème} session.

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

Q. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes

45. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) a été également reporté à la 52^{ème} session.

VII. PRÉPARATION DE LA PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (point 6 de l'ordre du jour)

46. Voir à ce sujet les paragraphes 10 à 14 du présent rapport.

VIII. ÉLECTION DU BUREAU (*point 7 de l'ordre du jour*)

47. Le WP.1 a procédé à l'élection de son bureau pour deux années. Il a réélu comme président M Alexander Yakimov (Fédération de Russie) et comme vice-présidents Mme Isabel Brites (Portugal) et M. Dan Link (Israël). Toutefois ce dernier étant absent, il a été demandé au secrétariat de prendre contact avec lui afin de savoir son intention de poursuivre ou non sa tâche comme vice-président.

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

48. Le WP.1 a été informé que, dans le cadre de la mobilité obligatoire des personnels des Nations unies, M. Christopher Smith allait changer de poste à partir du 1^{er} mai 2007. Au nom du groupe de travail, M. Yakimov a remercié chaleureusement M. Smith pour sa collaboration efficace, son professionnalisme et son engagement au service du Groupe tout au long de ces 9 dernières années. Il lui a souhaité plein succès dans son nouveau poste.

49. Le WP.1 a été informé que sa cinquante-deuxième session se tiendra du 3 au 6 juillet 2007 et que sa cinquante-troisième session aura lieu du 19 au 22 novembre 2007.

X. ADOPTION DES DÉCISIONS (*point 9 de l'ordre du jour*)

50. Le Groupe de travail a adopté, sur la base du projet établi par le secrétariat, le relevé des décisions prises à sa cinquante-et-unième session.

Annexe

R.E.1

Chapitre 2 - Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

Y inclus, en gras, les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1

Étant donné que la plupart des moyens de transport motorisé peuvent conduire les usagers de la route jusqu'aux limites de leurs capacités physiologiques et psychologiques, le comportement de ceux-ci revêt une grande importance, et ce d'autant plus que les véhicules à moteur semblent fournir une puissance et une vitesse supérieures à ce qu'exige le simple transport.

Les règles de comportement dans la circulation (chapitre 1) ne suffisent pas à assurer la sécurité dans la circulation routière. Pour ce faire, il faut aussi mobiliser et motiver diverses institutions sociales. La formation des conducteurs devrait commencer dès l'enfance, c'est-à-dire être dispensée par les parents et par les enseignants dans les écoles élémentaires et secondaires (2.1.3), et se terminer par la formation à la conduite et le passage des épreuves du permis de conduire (2.1.1). La formation à la sécurité routière dispensée précocement contribuera grandement à l'acquisition d'un comportement sans risque pendant l'adolescence et à l'âge adulte.

Les premiers secours aux victimes des accidents de la route devraient faire partie de la formation non seulement du personnel médical mais aussi des conducteurs (2.1.2).

Les stratégies de communication et les campagnes de sensibilisation devraient viser à informer et à maintenir les conducteurs en éveil. Elles devraient aussi mobiliser et motiver les parents, les écoles et les autres institutions sociales. Elles devraient susciter dans la population une prise de conscience qui puisse constituer le fondement d'une bonne politique de sécurité routière (2.2).

Un comportement prudent des conducteurs doit être obtenu grâce aux contrôles effectués par la police et aux sanctions imposées par les autorités judiciaires. Les conducteurs qui enfreignent délibérément les règles doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il faut encourager la mise au point et l'utilisation de tous les moyens techniques de nature à aider les conducteurs à respecter les règles (2.3).

Dans la mesure où elles souhaitent jouer ce rôle, les associations de victimes des accidents de la route pourraient être associées utilement aux activités de formation et aux campagnes de sensibilisation visant à faire prendre conscience au public de la gravité des conséquences des accidents de la route.

2.1 Éducation des usagers de la route

Le présent point développe les prescriptions concernant la formation spécifique qui prépare aux différents permis de conduire (2.1.1), les prescriptions concernant la formation aux brevets de premiers secours pour le personnel médical et les

conducteurs (2.1.2) et les actions éducatives générales que devraient mener les parents et les écoles primaires et secondaires (2.1.3)

...

2.1.3 Enseignement aux enfants des principes de sécurité routière

L'éducation donnée aux enfants pour leur propre protection est [...] nécessaire. **Toutefois cela** ne devrait impliquer aucune responsabilité juridique pour **les** enfants ou **les** parents. **Les** premiers pas dans l'apprentissage de la sécurité routière **permettent de contribuer** à l'adoption d'un comportement correct pendant l'adolescence et à l'âge adulte.

C'est pourquoi, il convient d'inculquer aux enfants dès leur plus jeune âge les principes de base de la sécurité routière afin de les sensibiliser au bon comportement à observer dans la rue. À cette fin, des mesures appropriées **devraient** être prises pour encourager l'enseignement de la sécurité routière à l'école et veiller à ce que cet enseignement soit, dans toute la mesure possible, donné conformément aux principes et aux dispositions de l'annexe 8 de la présente Résolution. Cet enseignement **devrait** tenir compte dans tous les cas des limites propres aux enfants (par exemple, âge, degré de maturité) et **devrait** répondre aux principes suivants:

- a) L'enseignement de la sécurité routière doit avoir pour but principal:
 - (i) D'inculquer les connaissances nécessaires **pour comprendre** les règles de la circulation routière et de la sécurité sur la voie publique;
 - (ii) **De viser à obtenir** un comportement **approprié** et sûr dans des situations de circulation spécifiques
 - (iii) De faire prendre conscience de l'importance **et de l'utilité de respecter** les règles et **les** mesures concernant la sécurité routière. **À cette fin, il est important que les adultes donnent le bon exemple aux enfants.**

b) Pour être efficace, l'enseignement de la sécurité routière **devrait** être dispensé de façon systématique et continue dans les établissements préscolaires, dans les écoles primaires et secondaires, et dans le cadre des activités extérieures à l'école et les établissements d'enseignement postsecondaire. On **ne devrait épargner** aucun effort pour assurer la participation active des enfants ainsi que la coopération des parents, de manière à ce qu'ils soient parties intégrantes du processus d'enseignement, notamment s'agissant des enfants les plus jeunes.

c) L'enseignement de la sécurité routière peut être dispensé en tant que matière unique, mais il conviendrait aussi de l'incorporer à des approches plus générales conçues pour assurer que l'enfant et l'adolescent apprennent à respecter les valeurs fondamentales de la vie quotidienne. Il doit en outre encourager les jeunes à adopter un comportement raisonnable, prudent et réfléchi, non seulement lors de la conduite mais aussi dans la vie de tous les jours, en particulier à l'égard d'autrui. Pour avoir un impact éducatif maximum, l'enseignement de la sécurité routière doit aller au-delà du simple Code de la

route pour donner, par le biais de sujets techniques, de l'éducation civique et des sciences sociales, une expérience pratique et une connaissance des questions relatives à la sécurité et favoriser une attitude positive à cet égard;

d) La sécurité des enfants sur le trajet de l'école répond à des principes et à des caractéristiques semblables dans nombre de pays. C'est donc un sujet particulièrement approprié pour illustrer la coopération et l'amitié internationales en tant que matière à enseigner dans les écoles.

...
