


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières**

 Cinquante-neuvième session  
 Genève, 22-24 mars 2010

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières sur sa cinquante-neuvième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	2
II. Introduction .....	3–4	2
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5	4
IV. Adoption du rapport de la cinquante-huitième session (point 2 de l'ordre du jour) .....	6	4
V. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	7–32	4
VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	33–50	8
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	34–42	8
B. Délivrance et validité des permis de conduire internationaux .....	43–46	10
C. Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service du renforcement de la sécurité routière .....	47–50	10
VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 5 de l'ordre du jour) .....	51–53	11
A. Mandat du Groupe spécial d'experts chargé des panneaux à message variable (PMV) .....	51–53	11
VIII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour) ....	54	12
A. Examen d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière .....	54	12
IX. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	55–57	12
X. Dates de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour) .....	58–60	13
XI. Adoption des décisions (point 9 de l'ordre du jour) .....	61	13

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquante-neuvième session, à Genève, du 22 au 24 mars 2010, sous la présidence de M<sup>me</sup> Luciana Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. La Commission européenne (CE) et les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Fédération européenne des cyclistes (ECF), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fondation FIA, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV), Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme (AIT)/Fédération internationale de l'automobile (FIA) et Laser Europe.

## II. Introduction

3. La Directrice de la Division des transports, M<sup>me</sup> E. Molnar, a souhaité la bienvenue aux participants et a passé rapidement en revue les principaux faits nouveaux intervenus depuis la précédente session du Groupe de travail, comme suit:

a) En 2008-2009, les cinq commissions régionales des Nations Unies, sous la coordination de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), ont mené à bien le projet intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route», financé par le Compte de l'ONU pour le développement. La Directrice a remercié tous ceux qui avaient contribué à la réussite du projet: participants, hôtes et en particulier ceux qui avaient apporté des ressources. Le rapport final, avec un avant-propos du Secrétaire général, M. Ban Ki-moon, est paru en six langues (anglais, français, arabe, russe, espagnol et portugais). Des exemplaires sur papier ne sont disponibles qu'en anglais, les autres versions étant distribuées sur CD-ROM. Le rapport est disponible à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/trans/roadsafe/unda\\_conclusions.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/unda_conclusions.html);

b) Dans sa résolution 64/255 du 2 mars 2010 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, l'Assemblée générale a salué le travail des commissions régionales des Nations Unies et de leurs organes subsidiaires, qui ont multiplié les activités ayant trait à la sécurité routière, et accueilli favorablement les conclusions et recommandations issues du projet «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route» mis en œuvre par les commissions régionales des Nations Unies pour aider les pays à revenu faible et intermédiaire à se fixer et atteindre des objectifs de réduction du nombre de victimes des accidents de la route;

c) Toujours dans sa résolution 64/255, l'Assemblée générale a proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Elle a également prié l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les principales parties prenantes en matière de sécurité routière, de mettre au point un plan d'action de la Décennie et de coordonner le suivi régulier des progrès obtenus dans la réalisation des objectifs qui y seront définis. Elle les a invitées en

outre à organiser la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière pour lancer la Décennie;

d) Certains membres du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ont rédigé une proposition de plan contenant des mesures à prendre durant la Décennie, qui peut être téléchargée à l'adresse suivante: [http://www.who.int/roadsafety/Decade\\_of\\_action.pdf](http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf). Les parties prenantes intéressées ont jusqu'au 30 juin 2010 pour formuler des observations sur ce projet de texte, dont les modalités d'approbation et d'officialisation n'ont pas encore été fixées par le Groupe;

e) Les 21 et 22 janvier 2010, la CEE-ONU, en collaboration avec le Gouvernement indien et l'Institute for Road Traffic Education, a organisé un atelier à New Delhi (Inde). L'événement, intitulé «Mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies: vers une amélioration de la sécurité routière dans les pays en développement», visait à expliquer les Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières. L'Inde, l'Indonésie, le Brunéi Darussalam et la Malaisie y ont participé et ont déclaré à l'unanimité que ces instruments juridiques présentaient un grand intérêt pour eux;

f) Le travail de la CEE-ONU a été mis en relief au cours des manifestations susmentionnées. La participation active du secrétariat et l'appui apporté par plusieurs membres du WP.1 ont donné des résultats tangibles et ont été salués;

g) La soixantième session du WP.1, qui se tiendra du 27 au 30 septembre 2010, coïncidera avec le soixantième anniversaire de l'action du système des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière. Il convient de fêter cette date importante comme il se doit et le Groupe de travail est invité à présenter des idées à cette fin;

h) Au cours de l'année écoulée, le personnel de la CEE-ONU chargé des questions de sécurité routière a contribué à ces événements mondiaux par des initiatives et des activités allant au-delà des traditionnelles tâches de secrétariat auprès du WP.1 et un renforcement des partenariats, moyennant une exploitation des ressources à la limite des capacités. Une telle efficacité semble ne plus être viable;

i) Pour pouvoir donner bonne suite à la résolution 64/255 de l'Assemblée générale et participer à la mise en œuvre de la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière, ainsi que pour saisir cette occasion de replacer la CEE-ONU sur le devant de la scène mondiale dans le domaine de la sécurité routière, il faudra des ressources supplémentaires, notamment extrabudgétaires. Actuellement, un fonctionnaire de classe P-4, un de classe P-3 et un de classe G-4 sont chargés des vastes questions liées à la sécurité routière, au tachygraphe numérique prévu par l'AETR, au transport routier (y compris un nouvel accord sur le transport routier de voyageurs) et à l'infrastructure routière. Il est à espérer que les gouvernements membres du WP.1 voudront bien soutenir l'action du secrétariat dans le domaine de la sécurité routière i) en appuyant la demande de ressources de la CEE lorsque celle-ci sera soumise aux États Membres devant la commission compétente à New York; et ii) en détachant des experts nationaux auprès du secrétariat.

4. Le Chef de la Section, M. Adamantiadis, a informé le Groupe de travail de l'organisation d'une nouvelle campagne de sécurité routière à l'occasion des championnats du monde de basketball, qui se dérouleront en Turquie, en août et septembre 2010. La campagne sera menée par la Fédération internationale de basketball (FIBA), la Fédération turque de basketball et la Police turque, en collaboration étroite avec le secrétariat de la CEE-ONU.

### **III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.1/126.

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

### **IV. Adoption du rapport de la cinquante-huitième session (point 2 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.1/125.

6. Le rapport de la cinquante-huitième session a été adopté sans modification. La délégation de la Fédération de Russie a demandé au secrétariat de redoubler d'efforts pour que tous les documents soient disponibles en temps utile avant le début des sessions, dans les trois langues officielles de la CEE-ONU.

### **V. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

7. La représentante de la CE a annoncé que celle-ci avait joué un rôle majeur dans l'élaboration et l'adoption de la résolution 64/255 de l'Assemblée générale datée du 2 mars 2010, qui devrait être considérée comme un document très important et un outil pour la décennie à venir. Elle a estimé que la résolution s'articulait bien avec les directives que l'Union européenne (UE) allait établir pour les dix ans à venir.

8. La CE continuera d'appuyer activement les manifestations relatives à la sécurité routière organisées par le WP.1 et son secrétariat, notamment pour le soixantième anniversaire du Groupe de travail. À cet égard, la représentante de la Commission a rappelé au Groupe de travail que la Belgique assurerait la présidence de l'UE du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2010. Étant donné que la Belgique est très active dans le domaine de la sécurité routière, plusieurs événements seront organisés durant sa présidence, dont un séminaire de deux jours sur les dispositifs de contrôle technique et une semaine européenne de la sécurité routière organisée par la CE ou en coopération avec le Parlement européen. Les manifestations liées au soixantième anniversaire du Groupe de travail pourraient s'intégrer sans peine dans cette série d'activités ayant trait à la sécurité routière.

9. La CE mène des travaux dans plusieurs domaines relatifs à la sécurité routière, les plus importants étant: i) un nouveau modèle de permis de conduire qui devrait entrer en vigueur en 2013 et sera sans doute adopté en juillet 2010; ii) la mise au point d'un rapport type dont les États membres devront faire usage pour les contrôles routiers ou les inspections routières; et iii) la révision des documents d'immatriculation des véhicules.

10. Les deux sujets suivants revêtent aussi une importance cruciale pour la CE: i) l'élaboration d'une directive sur les poursuites transfrontières faisant suite à une infraction au code de la route; et ii) l'adoption d'une directive sur l'immatriculation, le contrôle technique, l'homologation de type et l'inspection des véhicules à deux roues, l'objectif étant de faciliter les contrôles (par exemple, s'agissant des excès de vitesse).

11. En ce qui concerne les mesures d'ordre non législatif, la CE adoptera des lignes directrices stratégiques en matière de sécurité routière (et non plus un livre blanc ou des plans d'action) en vue de créer une «zone européenne commune de sécurité routière».

12. La CE participera à plusieurs réunions importantes qui se tiendront prochainement, auxquelles le WP.1 et le secrétariat seraient les bienvenus:

a) La Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau, organisée conjointement avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et qui se tiendra le 20 juin 2010;

b) Une conférence sur le lancement d'une plateforme pour les motocyclistes, organisée en collaboration avec la Fédération des associations motocyclistes européennes et qui se tiendra le 28 juin 2010, à Bruxelles;

c) Une conférence sur la sécurité routière, notamment la Journée européenne de la sécurité routière, qui se tiendra du 13 au 18 octobre et sera organisée avec l'aide de la présidence belge; la première journée sera consacrée à l'infrastructure et la deuxième aux contrôles transfrontières;

d) Le Forum européen de la jeunesse, qui se tiendra les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2010 et comportera une cérémonie de remise des prix.

13. En conclusion, la représentante de la CE indique que celle-ci s'efforce de hisser les questions de sécurité routière, normalement dévolues aux ministères des transports, au rang d'enjeux économiques et sociaux, afin de placer les citoyens au cœur du débat. Bien que les États membres de l'UE aient des priorités diverses, il leur faudra trouver le moyen d'intégrer la sécurité routière dans leurs politiques stratégiques.

14. La représentante des États-Unis d'Amérique a présenté un exposé sur l'initiative intitulée «Driver Alcohol Detection System for Safety» (DADSS), programme de coopération en matière de recherche entre la National Highway Traffic Safety Administration et l'industrie automobile, d'une durée de cinq ans, qui a pour objectif la mise au point de technologies embarquées et non intrusives de prévention de la conduite en état d'ivresse. L'exposé a porté sur l'objet des recherches, les spécifications techniques et les critères d'acceptation (par exemple, précision, fiabilité, prix, facilité d'entretien, discrétion). La première phase, qui prendra fin en août 2010, est celle des prototypes, dont la conception et la mise à l'essai est assurée par trois entreprises (Tru Touch Technologies, Auto Liv AB et Alcohol Countermeasure Systems). Dans un deuxième temps, les prototypes seront testés à bord de véhicules. Les travaux de recherche devraient être achevés en décembre 2013.

15. L'exposé, disponible en anglais à l'adresse <http://www.unece.org/trans/doc/2010/wp1/WP1-59-Item3-USA-e.pdf>, a été suivi de questions de la part d'autres représentants concernant le fondement juridique de l'introduction d'un tel instrument et les moyens d'empêcher son utilisation abusive et de garantir son bon fonctionnement. La représentante des États-Unis a été invitée à tenir le Groupe de travail informé de l'évolution de la question.

16. La représentante des États-Unis a aussi fait le point sur une enquête menée auprès des automobilistes concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool et des drogues, qui a été achevée en 2009. Un ensemble de rapports a été mis à la disposition des délégations.

17. La question des défauts d'attention au volant intéresse les échelons supérieurs des autorités publiques des États-Unis, en particulier l'envoi de messages textuels au volant. Le Département d'État a demandé des informations aux ambassades des États-Unis sur ce sujet et le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD) a envoyé un court questionnaire à ses membres afin qu'ils fournissent des informations sur la disponibilité de données concernant les défauts d'attention au volant. Une sorte de rapport sur la situation en matière de défauts d'attention au volant dans le monde, en particulier l'envoi de messages textuels au volant, sera établi d'ici à septembre 2010. À la suite des discussions qui ont été menées à la réunion ministérielle tenue à Moscou en novembre

2009, un rapport (sous forme de dossier d'information) sera publié sous les auspices du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière.

18. Le Groupe de travail a écouté avec intérêt un exposé détaillé fait par la délégation norvégienne sur le nouveau système national de collecte de données sur la mortalité routière, notamment les résultats des études sur le nombre de personnes tuées sur les routes norvégiennes entre 2005 et 2008.

19. En 2005, l'Administration publique des routes de la Norvège a créé des groupes d'étude sur les accidents dans chacune des cinq régions du pays afin qu'ils examinent de manière approfondie tous les accidents mortels survenant sur le réseau routier. Chaque district a désigné un enquêteur chargé de recueillir des informations sur le lieu de l'accident et de les envoyer à un groupe régional de spécialistes, lequel procède alors à une analyse détaillée de l'accident et établit un rapport y relatif. Les conclusions des rapports sont communiquées aux hauts responsables de l'Administration. Le système présente quelques inconvénients, par exemple, en matière de protection des données, mais il reste considéré comme très utile.

20. Ces équipes ont été créées afin d'en apprendre davantage sur les causes des accidents mortels de sorte que les autorités norvégiennes soient mieux à même de prendre des mesures visant à réaliser leur ambitieux objectif de réduire d'un tiers le nombre de décès et d'accidents graves d'ici à 2020, conformément aux recommandations de l'initiative «Vision zéro». L'exposé (en anglais) peut être téléchargé à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

21. Le représentant d'Israël a fait un exposé détaillé sur l'amélioration des indicateurs relatifs à la sécurité routière dans son pays entre 1990 et 2009. Grâce à la détermination des autorités compétentes et à une politique de répression cohérente, des progrès importants ont été accomplis, en particulier au cours des dix dernières années. Malgré une augmentation de 47 % du nombre de véhicules, le nombre de victimes a chuté de 31 % et celui des décès de 33 %. Bien que le nombre d'enfants tués ait baissé de 56 % au cours de la même période, il reste encore beaucoup à faire en leur faveur, Israël se plaçant malheureusement au dernier rang parmi 17 pays pour cette catégorie d'usagers de la route vulnérables. Des progrès notables ont été enregistrés en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, respecté par 95 % des conducteurs, 92 % des passagers avant et 63 % des passagers arrière. L'exposé (en anglais) est disponible à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

22. La délégation française a informé le Groupe de travail de l'évolution de la situation dans son pays depuis la session précédente. Par rapport à 2008, l'année 2009 a enregistré une très légère diminution du nombre de personnes tuées sur les routes (-0,3 %, soit 13 décès de moins). La lutte contre l'insécurité routière doit être renforcée. Néanmoins, le nombre d'accidents corporels a diminué de 8 % et celui des personnes blessées et hospitalisées de 13 %. En 2009, 4 262 personnes ont perdu la vie sur les routes françaises, parmi lesquelles certaines, particulièrement en été, étaient des conducteurs étrangers qui ne respectaient parfois pas le Code de la route alors qu'ils le faisaient dans leur propre pays. C'est pourquoi il est nécessaire, au minimum au sein de l'Union européenne, de mettre en place une législation permettant de contrôler tous les conducteurs au moyen des différents dispositifs en place (notamment les radars automatiques), quelle que soit la plaque d'immatriculation, française ou d'un autre pays, que porte leur véhicule.

23. Il convient également de noter que 28 % des décès sur les routes françaises concernent des véhicules à moteur à deux roues alors que ceux-ci ne représentent que 2 % de la circulation. C'est pourquoi le Gouvernement français a engagé une vaste consultation avec tous les acteurs français du monde de la moto.

24. La France procède actuellement à la révision de son système d'obtention du permis de conduire afin de le rendre moins long, moins coûteux et plus sûr. Des tests théoriques et pratiques sont à l'examen et la réforme devrait être appliquée d'ici à la fin du premier semestre 2010.

25. Au début de l'année 2009, il avait été décidé de rendre la conduite accompagnée plus attractive pour les jeunes et, avant tout, de permettre aux jeunes d'y avoir recours, quelle que soit leur situation professionnelle et personnelle. La conduite accompagnée reste possible à partir de l'âge de 16 ans et le conducteur accompagnateur doit être titulaire du permis depuis au moins cinq ans sans interruption. Une conduite dite «supervisée» a été mise en place: les jeunes de 18 ans et plus, qui ont par exemple raté l'épreuve pratique une première fois, peuvent choisir ce type de formation. La conduite supervisée dure au moins trois mois et se déroule sur 1 000 kilomètres au minimum. Lorsque les jeunes conducteurs qui choisissent cette formule se présenteront de nouveau à l'épreuve pratique, ils auront plus d'expérience et on peut espérer qu'ils seront reçus. Une autre forme de conduite supervisée concerne les jeunes qui travaillent déjà ou se trouvent dans un cadre professionnel. L'accompagnateur peut être un enseignant, ce qui permet aux jeunes conducteurs d'acquérir de l'expérience avant de passer l'épreuve pratique du permis de conduire.

26. La France sera coorganisatrice de la Journée de la sécurité routière francophone les 22 et 23 novembre 2010, à Lyon (France), à l'occasion du quarantième anniversaire de l'Organisation internationale de la francophonie.

27. Le représentant de la Slovaquie a parlé de la nouvelle loi nationale sur la sécurité routière, qui prévoit des sanctions plus lourdes et de nouvelles dispositions, telles que la tolérance zéro pour les drogues, l'usage obligatoire des pneus neige, l'allumage permanent de feux de circulation diurne, l'amélioration de la visibilité pour les piétons et les cyclistes (notamment le port du casque et d'articles rétro réfléchissants). Le représentant a également indiqué que grâce à la priorité donnée à la sécurité routière par le Gouvernement, on avait constaté une baisse de 41 % du nombre de décès entre 2001 et 2009.

28. Le représentant de la Roumanie a signalé que malgré l'aggravation globale de la situation en matière de sécurité routière au cours des dix dernières années, il y avait eu une légère baisse (-10 %) du nombre de décès et une baisse de 4 % du nombre de blessés entre 2008 et 2009.

29. La représentante du Portugal a indiqué que son pays avait ratifié la Convention de 1968 sur la signalisation routière le 27 octobre 2009. La Convention entrera en vigueur pour le Portugal le 27 octobre 2010. Le Portugal entend aussi ratifier prochainement la Convention de 1968 sur la circulation routière.

30. Le représentant de Laser Europe a rendu compte au WP.1 de la deuxième édition du Festival mondial du film sur la sécurité routière, organisé à Marrakech les 18 et 19 février 2010 en collaboration avec le Gouvernement marocain, et a remercié ce dernier de son appui. Une trentaine de pays ont participé en envoyant des films et en se rendant au Festival. Plus de 300 personnes ont assisté à la cérémonie de remise des prix, qui s'est déroulée en présence du Ministre des transports du Maroc. Le jury présidé par la Présidente du WP.1 a distribué 16 récompenses. Le Grand prix a été remis à la France pour une série de six productions. La Fondation FIA a reçu le Prix spécial du Festival. Les résultats du Festival, y compris les films récompensés, peuvent être consultés à l'adresse suivante: [www.roadsafetyfilm.com](http://www.roadsafetyfilm.com). La Présidente du WP.1 a félicité le Gouvernement marocain pour l'excellente organisation du Festival, s'est félicitée qu'il ait ratifié les deux Conventions de Vienne et l'a invité à participer aux prochaines réunions du WP.1.

31. Le représentant de l'IRU a déclaré que pour son organisation et ses 180 associations membres dans 74 pays des cinq continents, la sécurité routière avait toujours été, était et serait toujours une priorité essentielle. De fait, pour les vrais professionnels, chaque accident est un accident de trop. Dans le cadre des vastes efforts qu'elle déploie pour améliorer encore la sécurité routière, l'IRU s'est engagée à appuyer les objectifs définis dans la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies ainsi que ceux de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. L'IRU appuie pleinement la résolution et ses objectifs d'élargissement de la portée géographique et la mise en œuvre des projets prévus en matière de sécurité routière. La présidence de l'IRU a affecté 2 millions de dollars des États-Unis à l'exécution de projets qui permettront d'améliorer en pratique la sécurité du transport routier commercial, à condition que cet engagement fort soit suivi par les partenaires en matière de sécurité routière ou la communauté des donateurs. Cet engagement de l'IRU est parfaitement conforme avec son slogan, «Travailler ensemble pour un meilleur avenir». Il appartient d'ailleurs à chacun d'assumer pleinement ses responsabilités, jour après jour, s'agissant de l'amélioration de la sécurité routière. L'IRU reste à la disposition de ses partenaires publics et privés pour coopérer à la réalisation de projets concernant l'industrie des transports routiers qui luttent efficacement contre les principales causes d'accidents impliquant des véhicules commerciaux.

32. La représentante de la Fondation FIA a indiqué que son organisation était ravie de l'issue de la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière tenue à Moscou et que l'Assemblée générale des Nations Unies ait proclamé la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière. La Fondation FIA a eu l'honneur d'être à la tête de l'appel en faveur d'une décennie d'action pour la sécurité routière, au travers de sa campagne de sensibilisation «Pour des routes sûres» et avec le soutien inestimable de l'Ambassadrice mondiale de la campagne, l'actrice internationale Michelle Yeoh. Le 17 mars 2010, une réunion organisée à Londres par la Fondation FIA et coordonnée par la Banque mondiale a rassemblé les plus grandes banques de développement du monde afin d'examiner leur stratégie pour la Décennie d'action pour la sécurité routière. La réunion avait pour objet de trouver des solutions pratiques pour la mise en œuvre de la déclaration conjointe signée par les participants en novembre 2009, par laquelle ils s'engageaient à intégrer la sécurité routière à toutes les phases de planification, de conception, de construction, d'évaluation, d'exploitation et d'entretien des infrastructures routières.

## **VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.1/2009/2; ECE/TRANS/WP.1/2010/1, ECE/TRANS/WP.1/2010/2; et document informel n° 3.

33. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la diffusion d'une lettre signée par le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU invitant les pays qui ne l'avaient pas encore fait à devenir parties contractantes à part entière aux Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières.

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

34. Les discussions sur ce sujet ont été longues et les opinions exprimées diverses. Le secrétariat du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a informé le WP.1 que le WP.29 était d'avis que l'Accord 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, signé à Genève le 20 mars 1958 (ci-après dénommé l'Accord de 1958) et la Convention de 1968 sur la circulation routière étaient deux instruments juridiques distincts qui devaient néanmoins être cohérents. Le WP.29 appuie donc énergiquement l'introduction d'une clause d'acceptation sans réserves dans le corps de la Convention. Certaines des délégations présentes ont également appuyé cette opinion.

35. La délégation allemande a fait un exposé sur l'approche commune franco-germanique, soutenue par plusieurs autres délégations présentes dans la salle, qui s'oppose à la reconnaissance automatique de la validité des Règlements techniques. Selon ces délégations, les exigences techniques figurant dans les règlements de la CEE doivent respecter le principe général du contrôle total exercé par le conducteur. En particulier, i) le conducteur doit pouvoir contrôler le véhicule; ii) les interventions du conducteur doivent avoir la priorité sur les systèmes de mise en alerte du conducteur; et iii) les systèmes de mise en alerte du conducteur dont les effets ne peuvent pas être annulés ne sont acceptables que dans les situations où le conducteur est objectivement démuné.

36. Il était évident que le Groupe de travail devait examiner de manière approfondie la notion de «pleine maîtrise du véhicule» ainsi que toutes les questions qu'elle soulève, comme celles de la capacité de contrôle, la priorité du conducteur, les dispositifs qui aident le conducteur et ceux qui agissent à sa place.

37. Le Groupe de travail est convenu que la Convention de 1968 sur la circulation routière constituait un cadre de référence et qu'elle contenait des normes minimales qui devaient être respectées, notamment l'annexe 5, intitulée «Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques».

38. Le WP.1 a décidé d'adapter la Convention pour rendre compte des effets positifs du progrès technique mis en évidence par le Règlement technique concernant les véhicules correspondant. Compte tenu du fait que l'annexe 5 de la Convention constitue le principal point d'achoppement à surmonter pour garantir la concordance et la cohérence, le WP.1 a décidé de la modifier en mettant à jour les prescriptions techniques et en y incorporant une clause générale libellée comme suit:

«Les véhicules qui ont été homologués en vertu des Règlements annexes à l'Accord de 1958, y compris les amendements à l'Accord entrés en vigueur le 16 octobre 1995, sont considérés conformes à l'objet de la présente annexe, pour autant que lesdits règlements n'aillent pas à l'encontre des principes de la Convention.»

39. Le WP.1 a décidé de créer un petit groupe (virtuel) d'experts, composé de représentants du WP.1 et du WP.29 chargés d'élaborer, conjointement, une proposition d'amendement à la Convention, en vue de sa soumission à la soixantième session du WP.1. S'agissant du WP.1, le petit groupe rassemblera les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Fédération de Russie et de la France.

40. Le petit groupe définira également, aux fins d'une éventuelle clarification des articles 8 et 13 de la Convention, les systèmes de mise en alerte du conducteur qui aident le conducteur ainsi que ceux qui agissent à sa place.

41. Le WP.1 a invité le WP.29 i) à désigner les experts qu'il entend faire participer aux travaux du petit groupe; et ii) à dresser une liste de toutes les incohérences techniques existant entre la Convention et les Règlements techniques, qui servira de base aux amendements à apporter à la Convention. Le secrétariat transmettra le présent relevé de décisions au WP.29.

42. Sur proposition de la délégation russe, le Groupe de travail a accepté d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine session la question de l'introduction de pratiques de référence en matière de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique internationaux dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Cela aiderait à assurer la cohérence et la cohésion du dispositif constitué par la Convention de 1968 sur la circulation routière, l'Accord de 1958, et l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.

## **B. Délivrance et validité des permis de conduire internationaux**

43. Bien qu'elle ait été débattue précédemment, notamment au sein d'un petit groupe d'experts créé à cette fin, le Groupe de travail a étudié la question en détail sans trouver de solution claire, en raison de l'ampleur du problème. Plusieurs exemples ont été évoqués: la plupart des permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1949 sont faux, des Parties contractantes à la Convention de 1949 délivrent des permis de conduire internationaux conformes à la Convention de 1968 alors qu'elles n'en ont pas le droit, des permis de conduire internationaux factices peuvent être achetés aisément en ligne, etc.

44. Plusieurs solutions possibles ont été proposées: modifier la Convention de 1949 afin de l'aligner sur la Convention de 1968, demander aux Parties contractantes à la Convention de 1949 de déclarer officiellement qu'elles acceptent les permis de conduire internationaux délivrés au titre de la Convention de 1968, attirer l'attention des Parties contractantes aux deux Conventions sur le fait qu'elles doivent s'acquitter de leurs obligations, ou encore demander aux Parties contractantes à la Convention de 1968 de reconnaître les permis de conduire nationaux.

45. Il a également été suggéré que le permis de conduire international devienne un document bien plus sûr. Par ailleurs, même la version révisée du permis de conduire international est peu pratique et le Groupe de travail devrait s'efforcer une fois encore de le rendre plus simple et d'un usage plus facile.

46. En conclusion, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer des lettres i) priant instamment toutes les Parties contractantes aux conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière de faire en sorte que leurs permis de conduire internationaux soient conformes aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière (version consolidée); et ii) priant instamment en particulier les Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière d'accepter et de reconnaître les permis de conduire internationaux conformes au modèle établi dans la Convention de 1968 sur la circulation routière (version consolidée).

## **C. Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service du renforcement de la sécurité routière**

47. La question des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents a été étudiée en détail et un échange d'informations a eu lieu concernant la manière dont ces enquêtes étaient menées dans chaque pays, le cas échéant.

48. D'après les informations fournies par la majorité des pays représentés à la réunion, les points les plus importants sont les suivants:

a) L'objectif des enquêtes sur les accidents: de l'avis général, les enquêtes devraient servir à analyser les accidents, à mieux comprendre leurs causes et à mettre en place des mesures de prévention mais pas à établir les responsabilités;

b) Il ne faut pas que les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents empiètent sur le travail de la police qui, dans la plupart des pays, est la seule autorité chargée d'enquêter sur les accidents. Les participants se sont accordés pour dire que les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents ne devaient pas viser à établir la culpabilité mais à fournir des arguments solides en faveur des politiques ou stratégies d'amélioration de la sécurité routière;

c) Dans la quasi-totalité des pays, des questions telles que la protection des données, l'accès aux données médicales, l'accès immédiat au lieu de l'accident, l'interrogation des témoins et la garantie de leur immunité juridique et la coopération avec la police sont des problèmes qui demeurent sans solution;

d) Dans quelques pays, la prise en charge des familles endeuillées fait partie des procédures en cas d'accident. La majorité des participants a estimé que le Groupe de travail ne devait pas s'occuper de cette question.

49. Ayant à l'esprit l'exposé fait par la délégation norvégienne au titre du point 3 de l'ordre du jour, le Groupe de travail a fait sienne la proposition du représentant d'Israël de demander à la Norvège ou à un autre pays à la pointe de la recherche en matière d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents d'avoir l'obligance d'organiser un atelier ou séminaire sur la question, avec pour objectif de partager leur expertise concernant les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.

50. Le Groupe de travail a invité tous les gouvernements membres à communiquer au secrétariat des informations sur leurs pratiques nationales en matière d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents et demandé au secrétariat de rassembler ces informations dans un document officiel qui sera présenté au Groupe de travail pour examen à sa soixantième session, afin qu'il soit éventuellement inclus dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1).

## **VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.1/2010/4.

### **A. Mandat du Groupe spécial d'experts chargé des panneaux à message variable (PMV)**

51. La délégation espagnole a fait un exposé expliquant en quoi les systèmes de transport intelligents (STI) et en particulier les panneaux à message variable (PMV) pouvaient relever de la compétence du WP.1 et de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

52. D'une manière générale, les participants se sont opposés à un mandat couvrant des sujets autres que les PMV, estimant qu'il sortirait du champ d'application de la Convention. La question des dispositifs qui remplacent les êtres humains au lieu de simplement les aider a encore une fois été soulevée comme argument contre un mandat aussi vaste. En outre, plusieurs représentants pensaient que le WP.1 ne s'occupait que de questions d'ordre juridique.

53. Le Groupe de travail a approuvé le mandat du groupe spécial d'experts chargé des systèmes de transport intelligents intéressant le Groupe de travail, et notamment des panneaux à message variable, énoncé comme suit: le groupe spécial se consacrera essentiellement à l'établissement d'une proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, en vue de tenir compte des PMV dans la Convention. Le mandat sera révisé une fois cette première tâche achevée.

## **VIII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.1/2010/5.

### **A. Examen d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière**

54. Le WP.1 a décidé d'inclure dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) les deux nouveaux panneaux proposés par la Norvège et l'Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel.

## **IX. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)**

55. Le Groupe de travail a été informé par la délégation ukrainienne et le représentant du Partenariat mondial pour la sécurité routière de l'initiative prise par le Comité pour l'appui législatif aux services de maintien de l'ordre de la Verkhovna Rada (Parlement) de l'Ukraine d'organiser et d'accueillir une réunion interparlementaire avec les pays voisins et d'autres pays européens sur l'efficacité de la législation relative à la sécurité routière, laquelle se tiendra à Kiev en octobre 2010.

56. Les parlementaires ukrainiens et des pays voisins entendent examiner et renforcer les lois en vigueur et étudier d'éventuelles nouvelles lois susceptibles de renforcer les mesures nationales visant à prévenir les décès et les blessures dus à des accidents de la circulation. Ils prient les membres du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières d'appuyer cette manifestation en y participant et en présentant des exemples de bonnes pratiques et de lois efficaces relatives aux principaux facteurs de risque (par exemple, la vitesse, la conduite en état d'ivresse et le port de la ceinture de sécurité), aux groupes à haut risque (par exemple, les piétons et les jeunes conducteurs), ainsi qu'aux infrastructures sûres.

57. Le Groupe de travail a étudié l'invitation faite par le Président du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) en faveur de l'instauration de synergies entre les deux organes. Après avoir examiné les nombreux avantages et inconvénients de la proposition, le WP.1 a approuvé l'organisation d'une réunion commune avec le SC.1, le 29 septembre 2010, ayant pour objet de définir les domaines d'intérêt commun dans lesquels la coopération pourrait être renforcée. La sécurité routière dans les tunnels, la mise en place du tachygraphe numérique, la sécurité des infrastructures, la gestion du parc de véhicules et la formation des conducteurs professionnels, le système dit de la «Carte verte» et la sécurité des entreprises figuraient parmi les questions à inscrire éventuellement à l'ordre du jour. Il a également été suggéré d'inviter les principales sociétés de transport et compagnies d'assurances à participer à la réunion et à s'exprimer sur les points choisis.

## **X. Dates de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour)**

58. La soixantième session du WP.1, qui coïncide avec le soixantième anniversaire de l'action du système des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière, se tiendra à Genève, du 27 au 30 septembre 2010.

59. Les participants qui souhaiteraient soumettre des documents, des propositions ou les deux à cette session sont invités à le faire avant le 20 juin 2010 au plus tard, afin de laisser le temps au secrétariat de traiter les documents.

60. Le secrétariat a été prié de rédiger une lettre, pour signature par le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU, invitant les gouvernements membres du WP.1 à contribuer, par des idées, des ressources en nature ou des fonds, à la célébration de cette date importante. Le Groupe de travail a également prié le secrétariat de se renseigner sur ce que les donateurs pourraient recevoir en échange de leur contribution (hommage, utilisation du logo de la CEE-ONU, etc.) et de l'en tenir informé.

## **XI. Adoption des décisions (point 9 de l'ordre du jour)**

61. Le Groupe de travail a adopté le relevé succinct des décisions prises au cours de la session, à partir duquel le secrétariat a rédigé le présent rapport.

---