



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

##### Soixante-treizième session

Genève, 19-22 septembre 2016

## Rapport de la soixante-treizième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail 3 (point 2 de l'ordre du jour) .....	5–8	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour) .....	9–21	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	9	4
B. Permis de conduire .....	10–14	4
C. Conduite automatisée .....	15–20	5
D. Chargement des véhicules .....	21	6
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	22–26	6
Groupe d'experts de la signalisation routière .....	22–26	6
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour) .....	27–34	7
A. Approche pour un système sûr .....	27	7
B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents .....	28	7



C.	Propositions d'amendements sur l'inattention au volant .....	29–31	7
D.	Propositions d'amendements concernant les dispositions relatives aux deux-roues motorisés .....	32–34	8
VII.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 6 de l'ordre du jour) .....	35	8
	Aires de stationnement sécurisées .....	35	8
VIII.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 7 de l'ordre du jour) .....	36–37	8
IX.	Révision du mandat et du règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (point 8 de l'ordre du jour) .....	38	9
X.	Changement de nom du WP.1 (point 9 de l'ordre du jour) .....	39	9
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour) .....	40–45	9
XII.	Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour) .....	46	10
XIII.	Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour) .....	47	10
XIV.	Adoption du rapport de la soixante-treizième session (point 13 de l'ordre du jour) .....	48	10
Annexes			
I.	Amendement de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) .....		11
II.	Déclaration du Brésil et Déclaration de la République de Corée .....		13
III.	Résolution du WP.1 .....		15

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-treizième session à Genève du 19 au 22 septembre 2016, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.

2. Y ont aussi participé les représentants des États non membres de la CEE suivants : Brésil, Émirats Arabes unis, Inde, Japon et République de Corée.

3. La Commission européenne et les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Alliance internationale de tourisme, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institut indien d'éducation à la circulation routière (IRTE), Association internationale des constructeurs de motocycles, Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Institut de la sécurité routière Panos Mylonas et Université de Birmingham.

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

4. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/154.

## **III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)**

5. Le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI), a informé le WP.1, conformément aux décisions prises à sa soixante-dix-huitième session (Genève, 23-26 février 2016) qu'il avait engagé des consultations avec le Bureau du Comité des transports intérieurs, les présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion, en vue d'élaborer un projet de document de stratégie du CTI à soumettre à la prochaine session du CTI en février 2017. Le secrétariat du CTI a encouragé les délégués du WP.1 à remplir un questionnaire sur les priorités et les principales orientations afin de faciliter l'élaboration d'une stratégie du CTI. Le secrétariat du CTI a également informé le WP.1 de l'élaboration d'un projet de texte de résolution ministérielle du CTI destiné à faire valoir ses propres accomplissements au cours des soixante-dix dernières années.

6. Le Secrétaire du Comité a informé le WP.1 du travail engagé aux fins de fournir des informations détaillées sur les règles applicables à la communication, au traitement et à la publication de documents de pré-session et d'après-session concernant les sessions des organes intergouvernementaux dont la Division des transports durables assure le secrétariat, et sur leur origine législative. Il l'a également informé du travail entrepris en vue de compiler l'ensemble des règles administratives pertinentes en vigueur qui régissent la traduction et autres procédures administratives pertinentes, pour les mettre à la disposition des présidents et vice-présidents du Groupe de travail, et des membres du Bureau (par. 169 à 170, ECE/TRANS/254).

7. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies. Il a prié le secrétariat du CTI de fournir les informations susmentionnées sur les documents et la traduction dans les plus brefs délais, de telle façon que le WP.1 (ou son Président et ses Vice-Présidents au

nom du Groupe de travail) soit/soient mis en mesure de préparer une évaluation stratégique des problèmes et des défis concernant les fonctions régionales et mondiales du WP.1, à présenter à la prochaine session du Comité des transports intérieurs, comme demandé au paragraphe 170, ECE/TRANS/254.

8. L'édition 2017 du Festival de cinéma sur la sécurité routière dans le monde, organisée conjointement par la Division des transports durables de la CEE et la Fondation Laser International – Europe aura lieu les 20 et 21 février 2017 au Palais des Nations à Genève. Le festival aura lieu en parallèle avec la célébration du soixante-dixième anniversaire du CTI. Le jury du festival sera présidé par M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière. On trouvera davantage d'informations à ce sujet sur le site Web du festival, à l'adresse [www.roadsafetyfilmfestival.org](http://www.roadsafetyfilmfestival.org).

#### **IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)**

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

9. Le Groupe de travail a commencé l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3 établi par la France, l'Italie et Laser Europe (et l'a passé en revue jusqu'au point 2 du paragraphe 25). Ce document reflète les décisions prises lors de la session précédente et se fonde sur le document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.2. Lors de la prochaine session, le WP.1 reprendra l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3. Le WP.1 a demandé à la France, à l'Italie et à Laser Europe d'élaborer en vue de la prochaine session un document présentant le texte actualisé complet des parties concernées de la Convention contenant les propositions d'amendements d'ores et déjà adoptées ou restant à adopter.

##### **B. Permis de conduire**

10. Le secrétariat a informé le WP.1 du refus de l'Office des Nations Unies à Genève de traduire le document ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1 en arabe, en chinois et en espagnol eu égard aux mandats du WP.1 et du CTI. Le Groupe de travail a fait part de son mécontentement face à cette situation et a demandé instamment au secrétariat, au niveau de la Direction de la Division des transports durables de la CEE, de faire en sorte que les traductions demandées soient assurées sans plus attendre. Le WP.1 a souligné que ses documents officiels n'étaient censés être traduits dans les six langues officielles des Nations Unies que lorsqu'ils traitaient de questions de portée mondiale, revêtant un intérêt essentiel pour la gestion et la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies, ce qui était le cas des permis de conduire internationaux. Faute d'être traduits dans les six langues officielles des Nations Unies, ces documents ne rempliraient pas correctement leur rôle. Le WP.1 a réitéré sa requête – déjà pleinement appuyée par le CTI – concernant la traduction dans les six langues officielles des Nations Unies de ses documents de portée mondiale, considérés comme revêtant un intérêt essentiel par les gouvernements membres du WP.1.

11. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2016/2, établi par la France, le Luxembourg et l'ISO, contenant des propositions d'amendements relatifs aux permis de conduire nationaux et internationaux et précisant les modifications pertinentes apportées à l'Article 41 et à l'annexe 7 de la Convention. Il a également examiné le document

ECE/TRANS/WP.1/2016/3, établi par la FIA et contenant des propositions d'amendements faites par elle concernant les annexes 6 et 7 de la Convention de 1968, et proposant, pour les changements à apporter au permis de conduire international, de s'inspirer du modèle offert par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) pour ses prescriptions en matière de passeport.

12. Le WP.1 a décidé de continuer à examiner la proposition de la France, du Luxembourg et de l'ISO. Il a demandé aux auteurs de la proposition de présenter deux options pour examen à la prochaine session :

a) Une proposition d'amendement aux Conventions de 1949 et de 1968 à l'effet d'introduire une norme concernant le permis de conduire national qui serait acceptée pour les voyages internationaux moyennant l'adjonction au permis d'un appendice contenant la traduction dans les six langues de l'ONU, ce qui conduirait à supprimer de l'une et l'autre Conventions les dispositions relatives au permis de conduire international ;

b) Une proposition d'amendement aux Conventions de 1949 et de 1968 fixant la norme d'un permis de conduire national valable pour les déplacements tant internes qu'internationaux et assorti d'un appendice traduit, en parallèle avec la possibilité données aux Parties contractantes d'opter pour une norme simplifiée du permis de conduire national destiné à un usage purement domestique (ne contenant par exemple aucune translittération en caractères latins ni numérotation des entrées).

13. Le WP.1 a invité la FIA et les Émirats arabes unis à tenir le Groupe de travail au courant des faits nouveaux concernant un projet pilote relatif à l'introduction d'éléments de sécurité dans le permis de conduire international que délivrent les Émirats arabes unis.

14. Le Groupe de travail a en outre décidé, compte tenu de sa décision susmentionnée, de mettre fin au projet de créer une banque d'images des permis de conduire internationaux.

### C. Conduite automatisée

15. Le 20 septembre 2016, les membres du WP.1 ont assisté à une réunion conjointe du WP.1 et du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (organe subsidiaire du WP.29). Au cours de la réunion, le Président du WP.1 et le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée ont fait des exposés et répondu à des questions liées aux travaux du WP.1 dans ce domaine. Le Président du GRRF et le Président du Groupe d'experts des fonctions de commande automatique de la direction ont eux aussi dressé le bilan des progrès accomplis dans le domaine de la réglementation des véhicules.

16. Le Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée a fourni des informations sur les progrès accomplis par son groupe (document informel n° 4), tandis que le Président du WP.1 a proposé une vision prospective de la mobilité future et invité le WP.1 à porter son attention sur les véhicules sans conducteur (document informel n° 2).

17. Le débat qui a suivi a montré la nécessité d'une analyse plus approfondie de la question concernant la conformité de la « fonction de stationnement à distance » avec la Convention, qui est celle de la légalité du contrôle du véhicule exercé de l'extérieur, et aussi de la possibilité, pour le conducteur, de se livrer à d'autres activités lorsque la conduite du véhicule est assurée par des systèmes automatisés (conformément au paragraphe 5 *bis* de l'Article 8).

18. Une analyse plus approfondie s'impose également en ce qui concerne la manière dont la réglementation des véhicules sans conducteur ou entièrement autonomes devrait être traitée. Des réserves ont été exprimées quant à l'élaboration d'un nouveau protocole ou

d'un nouvel accord sur les véhicules sans conducteur ou entièrement autonomes. Certains participants ont pris la parole en faveur de la création d'un nouveau cadre réglementaire pour les véhicules sans conducteur ou entièrement autonomes afin d'éclairer les industries de construction automobile et de haute technologie quant aux prescriptions de la sécurité routière pour les véhicules de ces types.

19. Le WP.1 a demandé au groupe informel d'experts de la conduite automatisée de préparer, pour examen à la prochaine session, un projet d'interprétation commune de ce que la Convention (plus précisément l'Article 8) autorise ou non.

20. Le WP.1 a décidé de recentrer son débat, dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, sur la sécurité routière pour les véhicules sans conducteur ou entièrement autonomes, de telle sorte qu'il ait des solutions d'ordre réglementaire à offrir.

#### **D. Chargement des véhicules**

21. Le WP.1 a ajourné l'examen de cette question à la demande de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de Laser Europe. Le Groupe de travail a invité l'IRU et Laser Europe à soumettre le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 à la prochaine session.

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

#### **Groupe d'experts de la signalisation routière**

22. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière et le secrétariat ont fait le point sur les progrès réalisés par le Groupe. Celui-ci a examiné environ 160 signaux recensés dans la Convention en regard de signaux nationaux correspondants, communiqués par les Parties contractantes au Système de gestion de la signalisation routière de la CEE (soit quelque 4 000 signaux examinés au total). Il a procédé à une évaluation préliminaire de l'examen fait par le secrétariat de 1 400 signaux qualifiés de non conformes à la Convention. Il a formulé plus de 100 recommandations visant à améliorer la Convention et à en renforcer la mise en œuvre, ainsi qu'une proposition portant sur la mise au point de la Convention sur la signalisation routière sous forme électronique (e-CoRSS).

23. Le Président et le secrétariat ont informé le WP.1 que le Groupe d'experts ne serait pas en mesure d'achever ses travaux pour la fin 2016 et ont demandé que son mandat soit prorogé jusqu'au 31 décembre 2017.

24. Le secrétariat a également transmis l'invitation du Groupe d'experts au WP.1 de l'aider à réunir les fonds nécessaires à la mise au point de l'instrument e-CoRSS. La version électronique de la Convention devrait non seulement permettre d'en améliorer l'applicabilité, mais aussi d'aider à examiner les propositions d'amendements en réduisant au minimum le risque d'incohérences internes.

25. S'agissant du financement de l'instrument e-CoRSS, le secrétariat a invité le WP.1 à examiner la proposition d'engager le processus de création d'un fonds d'affectation spéciale dédié à la signalisation routière pour attirer des dons devant permettre de développer cet instrument. Le secrétariat a également informé le WP.1 d'une offre de contribution en nature faite par un expert du Koweït, consistant à entreprendre le développement de l'instrument e-CoRSS en rassemblant des images de haute qualité de

tous les signaux recensés dans la Convention et en élaborant un portail Web présentant chaque signal assorti de la légende correspondante.

26. Le WP.1 s'est réjoui des progrès accomplis par le Groupe d'experts dans le réexamen de la Convention et dans sa mise en œuvre par les Parties contractantes. Il a donné son aval à la demande de prorogation du mandat du Groupe jusqu'à la fin 2017. Il a également exprimé son soutien au projet de développement de l'instrument e-CoRSS et s'est félicité de l'offre de contribution en nature de l'expert koweïtien qui a proposé d'engager le travail de développement de cet instrument. Enfin, le WP.1 a demandé au secrétariat d'étudier les modalités de la création d'un fonds d'affectation spéciale devant permettre de couvrir de bout en bout le financement du développement dudit instrument.

## **VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Approche pour un système sûr**

27. Le Groupe de travail a continué d'examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2014/6 dans lequel figurent les propositions d'amendement de la Suède visant à prendre en compte l'approche pour un système sûr dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Il a examiné les propositions d'amendements jusqu'à la section 2.2.1 (Contexte) sous le point 2.2 (Sensibilisation et communication).

### **B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

28. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3, soumis par la Finlande et la Suède. Il a examiné les propositions d'amendements jusqu'à l'annexe VIII et entend poursuivre cet examen à la prochaine session.

### **C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant**

29. Le WP.1 a examiné la question de l'inattention au volant dans le contexte du document ECE/TRANS/WP.1/2016/1, soumis et présenté par le Président du Groupe de travail. Il est convenu que des solutions d'ordre technologique devraient venir compléter les mesures de réglementation ainsi que l'éducation et la formation pour faire en sorte que le conducteur reste concentré sur la conduite, ou qu'il faudrait limiter par des moyens techniques l'usage de téléphones mobiles et de dispositifs d'info-divertissement à l'intérieur des véhicules. À cet effet, il est convenu d'examiner à sa prochaine session la possibilité de recourir à des solutions technologiques.

30. Le WP.1 est en outre convenu de modifier la résolution d'ensemble sur la circulation routière de manière à traiter d'autres questions que l'usage de téléphones mobiles par les conducteurs. Il a invité la France, l'Italie et la Fédération de Russie à réécrire le texte de la section 1.5 (Utilisation du téléphone portable) de la RE.1 pour le lui soumettre à la prochaine session.

31. Le WP.1 est par ailleurs convenu que la sécurité routière était compromise non seulement par le manque d'attention des conducteurs, mais aussi par d'autres usagers de la route tels que les cyclistes, les motocyclistes et les piétons. À cet égard, des suggestions ont été faites à l'effet d'introduire dans la Convention de 1968 sur la circulation routière des dispositions concernant la manière dont les piétons, les cyclistes et les motocyclistes sont

censés se comporter dans la circulation routière. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer ultérieurement cette question.

#### **D. Propositions d'amendements concernant les dispositions relatives aux deux-roues motorisés**

32. Suite aux conclusions de la table ronde qui s'est tenue dans le cadre de la soixante-dixième session, (annexe I, ECE/TRANS/WP.1/149) sur le rôle du WP.1 dans la promotion, à l'échelle mondiale, des politiques de sécurité routière et des instruments juridiques internationaux, le Président du WP.1 a présenté le document informel n° 1, qui prend note du partenariat qui s'est noué entre le WP.1, la NHTSA (United States National Highway Traffic Safety Administration) et l'IRTE (Institute of Road Traffic Education) aux fins de rendre possible la mise à contribution des groupes de recherche et des réseaux universitaires pour examiner et traiter les aspects les plus critiques de la sécurité routière en Asie du Sud-Est. À cet effet, l'IRTE fera office de centre d'excellence.

33. Les représentants de l'IRTE et de l'Université de Birmingham ont informé le WP.1 des initiatives les plus récentes consistant à recueillir des données et à fournir un appui administratif dans le but d'améliorer la sécurité des deux-roues motorisés, en Asie du Sud-Est. Le représentant de l'IRTE a invité les participants à assister à la prochaine conférence sur les deux-roues motorisés (devant se tenir en partenariat avec la NHTSA, avec l'appui du Ministère des transports et des autoroutes du Gouvernement indien et en consultation avec le WP.1) du 28 au 30 novembre 2016 à New Delhi (Inde). Cette conférence a notamment pour objectif d'élaborer des recommandations devant permettre d'améliorer la sécurité des deux-roues motorisés (dans le cadre d'une approche systémique de la sécurité), à annexer à la résolution d'ensemble (R.E.1).

34. Le WP.1 s'est félicité de cette invitation et a réitéré son soutien à la conférence de New Delhi sur les deux-roues motorisés. Il a souligné l'importance de la participation d'experts internationaux, parmi lesquels des représentants des commissions régionales de l'ONU, dans les conférences concernant la région de l'Asie du Sud-Est. Le WP.1 a remercié l'IRTE et les entités de parrainage pour leur engagement actif en faveur de l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés en Asie du Sud-Est.

### **VII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 6 de l'ordre du jour)**

#### **Aires de stationnement sécurisées**

35. Le WP.1 a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2012/9/Rev.2, établi par l'Autriche et l'Espagne en coopération avec la présidence, qui contient une nouvelle recommandation RE.2 concernant l'indication d'aires de stationnement sécurisées. Le texte adopté est joint en annexe I.

### **VIII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 7 de l'ordre du jour)**

36. Le secrétariat a informé le WP.1 des progrès accomplis par le Groupe d'experts et a fourni des informations préliminaires sur le projet de rapport final du Groupe, qui se compose de deux parties. La première décrit les savoirs et les pratiques disponibles dans les États membres de la CEE et ailleurs, de même que les lacunes et les difficultés recensées



dans des domaines tels que : les données relatives à la sécurité des passages à niveau, les incidences des accidents en termes de coûts, les infrastructures, l'éducation, la formation, la législation, la répression, le cadre institutionnel, les facteurs humains et la gestion des risques. Cette première partie énonce un certain nombre de recommandations visant chacun de ces domaines. La deuxième partie contient des informations sur une approche systémique de la sécurité aux passages à niveau et sur les modalités de la mise en œuvre efficace d'une telle approche, avec les plans d'action correspondants. Le secrétariat a également fait savoir que le Groupe d'experts réfléchissait à la question de savoir si la création d'un groupe de travail dédié au sein de la CEE permettrait ou non d'améliorer la sécurité aux passages à niveau.

37. Le WP.1 a pris note des progrès réalisés. Il s'est félicité des informations sur le rapport final et s'est dit impatient de pouvoir l'examiner, surtout en ce qui concernait les recommandations, à l'occasion de la prochaine session, lorsque le rapport lui serait officiellement remis.

## **IX. Révision du mandat et du règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (point 8 de l'ordre du jour)**

38. Le WP.1 a entrepris d'examiner le document TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.2, que lui a soumis un groupe informel d'experts mis sur pied pour formuler des propositions sur la manière de réviser le mandat et le règlement intérieur du Groupe de travail (TRANS/WP.1/100/Add.1). Après en avoir débattu, il a invité le groupe informel d'experts à faire une proposition concernant les options relatives à la participation aux travaux du Groupe de travail (à savoir le statut de membre à part entière et le statut consultatif) pour examen à sa session suivante. L'Italie et le Japon se sont joints à ce groupe informel afin de rédiger la proposition.

## **X. Changement de nom du WP.1 (point 9 de l'ordre du jour)**

39. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a décidé de proposer au CTI de changer son nom pour celui de Forum mondial pour la sécurité routière.

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

40. Le Président et le secrétariat ont rappelé au WP.1 que le CTI avait donné son accord pour l'organisation d'une session supplémentaire en 2017. Ils ont lancé un appel aux pays situés en dehors de la région de la CEE pour qu'ils se portent volontaires en vue d'accueillir cette session extraordinaire, déjà prévue pour la mi-juin 2017. D'autres possibilités sont à l'étude.

41. Le Président et le secrétariat ont informé le WP.1 de la tenue prochaine d'un atelier sur le thème de la gestion des véhicules autonomes, devant se tenir le 20 octobre 2016 à l'Université Stanford (Californie). L'objectif général de cette manifestation, organisée par la National Highway Traffic Safety Administration, l'Université Stanford et le WP.1, est d'échanger des informations et d'étudier les stratégies de gestion possibles au vu des progrès de la technologie. À noter que les membres du WP.1 assistant à cet atelier auront la

possibilité de participer à une démonstration du véhicule autonome de Google, qui se tiendra le 21 octobre 2016 sur le domaine de l'entreprise, à Mountain View, en Californie.

42. Un représentant de la société « Safe Product » a fait un exposé sur les risques de la route et a appelé l'attention du WP.1 sur les solutions commerciales disponibles.

43. S'agissant des risques de la circulation routière, il a été rappelé que la Directive de l'Union européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières (EC/96/2008) faisait déjà figure de fondement juridique de base et faisait peser des responsabilités supplémentaires sur les autorités chargées de la sécurité routière.

44. Les gouvernements du Brésil et de la république de Corée ont fait savoir au WP.1 qu'ils étaient désireux de participer pleinement aux travaux du Groupe de travail (comme le prévoit l'alinéa a) de l'article premier de l'annexe II au document TRANS/WP.1/100/Add.1). Chacun des deux présentera à cette fin une demande officielle (par l'intermédiaire du secrétariat) à la prochaine session du Comité des transports intérieurs en 2017. Le WP.1 a approuvé à l'unanimité la demande de ces deux gouvernements de devenir participant à part entière du Groupe de travail, avec droit de vote, et a décidé de soutenir leur demande auprès du Comité des transports intérieurs.

45. Le Groupe de travail a débattu d'un projet de résolution préparé par le Président. Il a adopté ce projet après y avoir apporté des modifications (voir l'annexe III) et a demandé au secrétariat de le soumettre à la prochaine session du CTI (ECE/TRANS/254, par. 147).

## **XII. Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)**

46. Le Groupe de travail a élu son bureau pour la période allant de mars 2017 à septembre 2018 conformément à son mandat et à son règlement intérieur (chap. V, art. 12, du document TRANS/WP.1/100/Add.1). Le WP.1 a réélu M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie) à la présidence, ainsi que M. D. Mitroshin (Fédération de Russie) et M. J. Valmain (France) à la vice-présidence.

## **XIII. Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)**

47. La prochaine session du WP.1 se déroulera du 21 au 24 mars 2017 à Genève.

## **XIV. Adoption du rapport de la soixante-treizième session (point 13 de l'ordre du jour)**

48. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-treizième session.

## Annexe I

### Amendement de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)

La présente annexe est une proposition d'amendement de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) par l'adjonction d'une section 1.15 au chapitre 1 « Signaux routiers ».

#### 1.15 Signalisation des aires de stationnement sécurisées pour poids lourds et véhicules commerciaux

##### 1.15.1 Contexte

1. Différents signaux routiers font leur apparition partout dans le monde afin d'indiquer l'emplacement d'une aire de stationnement sécurisée pour poids lourds, ainsi que son degré de sécurité et le niveau de confort qu'elle offre. Il est primordial, surtout lors de voyages sur de longues distances, que le conducteur ne soit pas confronté à une foule de signaux routiers différents disant en fin de compte tous la même chose.

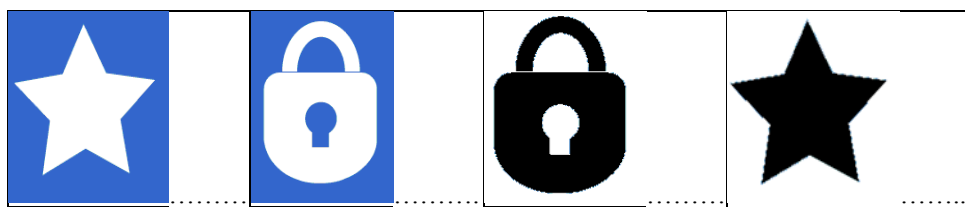
2. Le confort et la sécurité sont deux facteurs essentiels à la sécurité routière : une bonne nuit de repos sans avoir à se préoccuper de sa sécurité personnelle ou de celle de son chargement et un certain niveau de confort (alimentation, boissons, hygiène générale) sont indispensables pour assurer la vigilance du conducteur et donc la sécurité de la circulation routière dans son ensemble.

##### 1.15.2 Recommandations

###### 1.15.2.1 Identification

3. Si une aire de stationnement est réservée aux poids lourds et aux véhicules commerciaux, deux nouveaux symboles peuvent être utilisés : le cadenas et l'étoile qui indiquent respectivement le degré de sécurité et le niveau de confort.

4. Le symbole représentant un cadenas indique le degré de sécurité d'une aire de stationnement donnée, alors que celui représentant une étoile en indique le niveau de confort.



5. La liste des mesures correspondant à ces deux catégories (« sécurité » et « confort ») ne relève pas du champ d'application de la présente recommandation. Celle-ci n'a pas d'autre but que de déterminer les symboles qui doivent être utilisés pour indiquer le degré de sécurité et le niveau de confort des aires de stationnement sécurisées<sup>1</sup>.

### 1.15.2.2 Symboles et placement

6. Ces symboles peuvent être ajoutés à un signal placé en bord de route ou faire l'objet d'un panneau supplémentaire.

7. Ces symboles peuvent aussi être utilisés sur un panneau d'information placé à l'entrée de l'aire de stationnement.

8. Les symboles peuvent être utilisés en association avec la lettre ou l'idéogramme qui sert dans le pays concerné à indiquer une aire de stationnement (plus précisément une aire de stationnement pour poids lourds et véhicules commerciaux) pour préciser son degré de sécurité et son niveau de confort.

9. Le nombre d'étoiles et de cadenas figurant sur le panneau de signalisation est compris entre zéro et cinq. Plus il y a de cadenas, plus le degré de sécurité est élevé. Plus il y a d'étoiles, plus le niveau de confort est élevé.

10. Si ces symboles font partie du signal routier lui-même ou s'ils sont placés sur un panneau supplémentaire, les combinaisons de couleurs employées doivent être les suivantes : symboles blancs sur fond bleu ou symboles noirs sur fond blanc, comme indiqué au paragraphe 1.15.2.1.

---

<sup>1</sup> Les gouvernements désireux de s'aligner sur l'ensemble de normes proposé par l'Union internationale des transports routiers trouveront davantage d'informations à l'adresse [www.iru.org](http://www.iru.org).

## Annexe II

### Déclaration du Brésil

Le WP.1 est reconnu pour son rôle important sur la scène mondiale, raison pour laquelle le Brésil participe à ses travaux depuis la soixante-douzième session. Ceci est donc la deuxième session à laquelle nous participons. La première fois, alors que notre pays n'était pas membre à part entière, nous sommes rentrés chez nous investis d'une mission, à savoir d'inciter le Gouvernement à ratifier la Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière. Pour y parvenir, nous avons participé à des réunions avec des fonctionnaires du Ministère des affaires étrangères, à qui nous avons tenté de montrer l'importance de cette procédure.

Prendre part aux réunions du WP.1 nous paraît important en ce sens que cela nous permet de savoir si notre approche est bien celle qui convient ou si nous faisons fausse route. Au début de cette semaine, nous avons appris que notre permis de conduire ne s'accordait pas avec les prescriptions de la Convention de Vienne. Nous avons aussitôt pris contact avec les services brésiliens responsables et leur avons demandé de chercher la meilleure façon d'y remédier.

C'est non seulement parce que le Brésil est Partie contractante de la Convention de Vienne sur la circulation routière et qu'il a signé la Convention de Vienne 1968 sur la signalisation routière, mais aussi parce qu'il a déployé de sérieux efforts sur ce plan et manifesté son intention de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière que nous sommes désireux d'échanger nos connaissances et de tirer les enseignements des meilleures pratiques mises au point dans la CEE. Il est pour lui essentiel de prendre part aux travaux du WP.1 en qualité de participant à part entière.

Qui plus est, le WP.1 traite d'autres importantes questions en liaison avec la sécurité routière, et le Brésil considère qu'en qualité de membre à part entière, il pourra contribuer aux travaux du Groupe de travail par l'échange de connaissances et de données d'expérience en la matière, s'agissant notamment de l'investigation des accidents, des systèmes de circulation routière intelligents et des initiatives qui lui ont permis de faire baisser le nombre d'accidents sur les routes fédérales.

Nous souhaitons pouvoir compter sur le soutien précieux et la coopération des États membres de la CEE et du secrétariat du WP.1 en ce qui concerne les points susmentionnés de la position du Brésil quant à son statut de participant au Groupe de travail.

### Déclaration de la République de Corée

J'assiste depuis ce lundi aux exposés et aux présentations dynamiques du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières.

Le vif intérêt que manifeste le WP.1 pour l'amélioration de la sécurité routière dans le monde, sans parler de ses connaissances en la matière, m'a grandement impressionné. Il me semble qu'un réel espace de collaboration s'offre au Groupe de travail et à la République de Corée, dans des domaines tels que la conduite automatisée, la signalisation routière et toutes les autres questions qui s'y rattachent. Par conséquent, avec le soutien des autres délégations, la police coréenne exprime le souhait de devenir, comme le Japon, participant à part entière aux travaux du WP.1.

Note du Secrétariat.

La qualité de membre du WP.1 ne peut être accordée à des forces de police. Le secrétariat prendra contact avec la police coréenne afin d'obtenir des éclaircissements sur cette demande.

## Annexe III

### Résolution du WP.1

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières de la CEE (WP.1) :
2. Rappelant la dernière résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale de 2016 (A/70/260) ;
3. Ayant examiné le rapport du Secrétaire général des Nations Unies sur la crise mondiale de la sécurité routière,
4. Notant que les objectifs en matière de sécurité routière restent hautement prioritaires dans les programmes des Commissions régionales des Nations Unies ;
5. Saluant le travail entrepris par l'Envoyé spécial pour la sécurité routière du Secrétaire général des Nations Unies pour promouvoir les instruments juridiques internationaux des Nations Unies traitant de la sécurité routière ;
6. Reconnaisant l'importance d'encourager les pays à adhérer aux instruments juridiques internationaux des Nations Unies traitant de la sécurité routière ;
7. Reconnaisant que certains pays à faible revenu et à revenu intermédiaire qui assistent à une expansion rapide de la circulation routière et à une urbanisation galopante sur leur territoire disposent de moyens limités pour relever les défis qui leur sont ainsi posés ;
8. Reconnaisant qu'un renforcement de capacités ciblé serait susceptible d'aider les gouvernements nationaux à améliorer leurs résultats en matière de sécurité routière ;
9. Réaffirmant la pertinence de la Convention de 1949 sur la circulation routière et des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, et la nécessité de les actualiser régulièrement dans un monde en évolution rapide sur le plan technologique ;
10. Prenant note de l'impact considérable que des principes contraignants partagés et des directives harmonisées pour les usagers de la route et l'application de technologies de pointe dans le domaine automobile auraient sur la sûreté de la mobilité future dans le contexte des efforts déployés à l'échelle mondiale pour réduire les accidents de la route et le nombre de blessés et de morts qui en résultent, et atteindre les objectifs de développement durable du Programme 2030 :
  - a) Confirme l'intérêt qu'il porte au fait d'honorer son mandat consistant à actualiser et renforcer les instruments juridiques relevant de sa compétence, de même que son engagement dans ce sens ;
  - b) Réaffirme son rôle consistant à formuler des recommandations axées sur les pratiques optimales par le biais des résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière, en particulier par la promotion de l'approche pour un système sûr ;
  - c) Confirme son intérêt à promouvoir les objectifs de sécurité routière énoncés dans le Programme 2030, en accordant une attention particulière aux exigences et aux besoins spéciaux des régions confrontées à des problèmes de sécurité routière ;
  - d) Renouvelle son engagement à coopérer avec les autres organes subsidiaires du CTI pour encourager les Parties contractantes et autres parties prenantes à œuvrer en faveur d'une mobilité sûre et durable ;

- e) Réaffirme sa mission de renforcement et de promotion de la sécurité routière aux niveaux régional et mondial ;
  - f) S'engage à œuvrer au renforcement des capacités en mettant à disposition des compétences spécialisées et dédiées afin d'aider les gouvernements à améliorer leur politique en matière de sécurité routière ;
  - g) Confirme son ambition de renforcer encore la coopération internationale dans le domaine de la sécurité routière, en tenant compte à la fois des défis à relever et des progrès de la technologie, ainsi que de l'aspiration des pays à revenu faible ou intermédiaire à atteindre un meilleur niveau de vie et à réaliser leurs objectifs de développement durable, par le biais de politiques de sécurité routière ;
  - h) Invite le CTI à faciliter la mise en place de réseaux stratégiques transrégionaux, de manière à permettre le partage efficace, sur une échelle mondiale, du savoir-faire acquis et des expériences tirées par le WP.1 au contact des instruments juridiques internationaux des Nations Unies relatifs à la sécurité routière ;
  - i) Invite le CTI à approuver le nouveau nom du WP.1 : Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1).
-