



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/85
25 novembre 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION
ROUTIÈRES SUR SA TRENTE-NEUVIÈME SESSION**
(23-26 septembre 2002)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa trente-neuvième session à Genève, du 23 au 26 septembre 2002. Y ont participé des représentants des Etats membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suède, Suisse et Etats-Unis d'Amérique. La Commission européenne (CE) était représentée, de même que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ainsi que les organisations non-gouvernementales ci-après : Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération des Associations européennes de motocyclistes (FEMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Prévention routière internationale (PRI) et Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Le président en exercice, M. Bernard Périsset (Suisse), a ouvert la session en souhaitant la bienvenue aux participants et a remercié les délégués qui, lors des deux précédentes sessions, avaient accepté, en son absence, d'assurer ad interim la présidence du Groupe de travail. Il s'est par ailleurs félicité de présider pour la première fois le Groupe en tant que représentant du pays devenu officiellement le 190^{ème} Etat membre de l'Organisation des Nations-Unies.

3. M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, s'est félicité du retour de M. Périsset parmi le Groupe et l'a remercié chaleureusement pour être venu présider à nouveau le WP.1 en dépit de nouveaux problèmes de santé. Il a souligné, à cet égard, son courage et son dévouement pour les travaux du WP.1.

4. Le Directeur de la Division des transports a souhaité que le WP.1 progresse rapidement sur les amendements aux Conventions et Accords les complétant en prenant en compte les recommandations du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels. Il a, d'autre part, mis l'accent sur les questions ci-après:

- Quatrième Semaine de la sécurité routière : il a invité le Groupe de travail à examiner la possibilité de faire coïncider cette semaine avec la Journée mondiale de la santé que l'OMS va organiser le 7 avril 2004. Il a également souhaité qu'une réunion soit organisée à Genève avec les responsables de la communication en charge dans les ministères de la sécurité routière afin de les sensibiliser sur cette Quatrième campagne de la CEE/ONU.
- Sûreté dans les transports: le Directeur a, suite à la demande que le Comité des transports intérieurs a adressée à tous ses groupes de travail lors de sa session de février 2002, invité le WP.1 à vérifier si, dans son domaine de compétence, des secteurs étaient concernés directement ou indirectement par ce problème. Il a signalé que le secrétariat devait rendre compte au Comité des transports intérieurs, en février 2003, du résultat des activités menées par les organes subsidiaires sur ce sujet;
- Il a demandé que, dans ses travaux, le WP.1 prenne en compte les effets du vieillissement de la population sur la sécurité routière;
- Il a, enfin, demandé au WP.1 d'examiner les causes des accidents, notamment sous l'angle du comportement et l'a encouragé à réfléchir à la possibilité de fixer des objectifs chiffrés pour la réduction des accidents de la route.

5. Le Président du Groupe de travail a apporté son soutien à ces diverses orientations pour les travaux futurs du WP.1 tout en soulignant la nécessité de prendre en compte également les travaux menés sur certains de ces sujets par l'OCDE et la CEMT. Puis il a présenté, sous forme de tableaux, un calendrier des travaux à mener par le WP.1 en ce qui concerne l'adoption des amendements aux Conventions et Accords, la révision des résolutions d'ensemble et les questions diverses. Il a souligné que la priorité était d'achever en premier lieu les travaux sur l'ensemble des propositions d'amendement en 2003, après quoi les travaux pourront être menés sur la modernisation et l'amélioration des R.E.1 et R.E.2. Le WP.1 a appuyé ces orientations de travail.

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

Document: TRANS/WP.1/82

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

ADOPTION DU RAPPORT DE LA TRENTE-HUITIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL (*Point 2 de l'ordre du jour*)

Document: TRANS/WP.1/81.

7. Le rapport de la trente-huitième session a été adopté sans modification.

APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS (*Point 3 de l'ordre du jour*)

a) **Document de synthèse des amendements**

Documents: TRANS/WP.1/2002/23; TRANS/WP.1/2002/36

8. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.1/2002/23 préparé par le secrétariat récapitulant les propositions d'amendement qu'il a adopté au cours des dernières années. Le président du Groupe spécial d'experts juridiques a signalé que quelques modifications devront être apportées à ce document, suite à l'examen auquel ce groupe a procédé lors de sa réunion du 20 septembre 2002. Il a notamment indiqué la nécessité de supprimer au paragraphe A I) de ce document, (alinéa « g bis » sur la définition de la voie cyclable), la fin de la phrase se rapportant à la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Par ailleurs, il a signalé que certains commentaires explicatifs accompagnant les propositions de modification devront être revus. Enfin, il a demandé aux délégués de faire connaître rapidement leurs commentaires éventuels sur le contenu de ce document afin que le Groupe juridique puisse les examiner. Le représentant de la Fédération de Russie a signalé plusieurs points rédactionnels à modifier dans la version russe et a indiqué qu'il transmettrait le texte exact au secrétariat.

9. Le secrétariat a signalé à l'attention des délégués qu'une liste actualisée des Parties contractantes aux instruments juridiques avait été préparée (TRANS/WP.1/2002/36).

b) **Signe distinctif des pays**

Documents: TRANS/WP.1/2002/23; TRANS/WP.1/2002/30 et Add.1

10. Le Groupe de travail a adopté les propositions de modification de l'article 37, paragraphe 1^{er}, et des paragraphes 3.2 à 3.6 de l'annexe 3 de la Convention de Vienne sur la circulation routière présentées par le Groupe juridique sous la forme d'un document informel remis en séance. Sur la base de ce document, la dernière phrase du paragraphe 3.2 b) a été supprimée à la demande de la Fédération de Russie. Les textes adoptés sont reproduits en annexe du présent rapport.

c) **Questions renvoyées au Groupe de travail par la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)**

Documents: TRANS/SC.1/WP.1/1997/13 ; TRANS/SC.1/WP.1/R.140 et Add. 1 à 7 ;
TRANS/WP.1/1998/4

i) **Comportement aux passages pour piétons**

Documents: TRANS/SC.1/WP.1/1998/4 ; TRANS/ WP.1/2002/6 ; TRANS/WP.1/2002/10 ;
TRANS/WP.1/2002/29

11. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail avait examiné les propositions d'amendement relatives au comportement des conducteurs aux passages pour piétons présentées par la Fédération internationale des piétons (FIP) (TRANS/WP.1/2002/6) et par le secrétariat (TRANS/WP.1/2002/10).

12. Aucune de ces propositions n'ayant recueilli le soutien de la majorité des délégations, le Groupe de travail avait décidé de maintenir la formulation actuelle de « about to use » dans la version anglaise de l'article 21, b) de la Convention de Vienne sur la circulation routière et de ne rien changer aux autres versions linguistiques. Il avait, néanmoins, suite à une intervention du représentant de la Norvège, considéré qu'il convenait d'examiner les problèmes de concordance des dispositions existantes dans la Convention et l'Accord européen afférentes à ce sujet. A cet effet, la délégation israélienne avait indiqué qu'elle soumettrait des propositions pour la trente-neuvième session, lesquelles sont reproduites dans le document TRANS/WP.1/2002/29.

13. Le président du WP.1 a indiqué de son côté que suite à un examen approfondi du problème effectué dans son pays, aucune contradiction n'avait été relevée entre ces deux instruments juridiques. C'est pourquoi, se basant également sur l'alternative n°3 présentée dans le document TRANS/WP.1/2002/29, il a proposé de clore ce sujet en ne changeant rien au libellé actuel de l'article 21, b). Cette position a été approuvée par le WP.1. Toutefois, le WP.1 a estimé que, le moment venu, la problématique de la sécurité des piétons devrait être revue dans son ensemble.

ii) Emplacement de la signalisation

14. À sa trente-huitième session, le WP.1 avait demandé au groupe restreint constitué à cet effet, de présenter pour la trente-neuvième session une note d'une part pour exposer les problèmes rencontrés et les raisons pour lesquelles il ne recommandait pas de poursuivre l'étude, d'autre part pour présenter les orientations envisageables en ce qui concerne les travaux futurs qui pourraient être entrepris dans ce domaine. De son côté, la représentante de la PRI avait suggéré de réserver lors d'une session ultérieure du WP.1 une demi-journée de réflexion pour définir les orientations à donner aux travaux du WP.1 sur les différents domaines liés à la signalisation.

15. Après présentation du document TRANS/WP.1/2002/31 par la présidente du groupe restreint (France), le WP.1 a décidé de:

- ne plus faire figurer ce sujet dans partie « amendements à la Convention »;
- confirmer la tenue d'une demi-journée consacrée à l'examen de l'ensemble des questions liées à la signalisation à la session d'automne 2003 sur la base d'un programme de travail à définir par le groupe restreint en charge de ce sujet et dont un avant-projet devra être présenté à la session de mars 2003 du WP.1;
- supprimer définitivement ce sujet de l'ordre du jour si, après cette demi-journée, il s'avérait qu'aucune suite ne pouvait être donnée à ces travaux.

iii) Téléphones mobiles

Documents: TRANS/WP.1/2002/21; TRANS/WP.1/2002/24; TRANS/WP.1/2002/32 et Add.1

16. À sa trente-huitième session, le WP.1 avait décidé, sur la base de l'une des trois formulations proposées au cours de la session et reproduites sous le point 20 du rapport TRANS/WP.1/81, d'ajouter dans la Convention de Vienne sur la circulation routière une disposition visant à interdire l'utilisation par le conducteur d'un téléphone mobile lorsque son véhicule est en mouvement. Par lettre du 26 avril 2002, le secrétariat a invité les Etats membres de la CEE/ONU à indiquer leur préférence parmi les trois textes présentés en l'assortissant au besoin de modifications rédactionnelles. Les réponses et suggestions des gouvernements sont consignées dans les documents TRANS/WP.1/2001/32 et Add.1 et celles de la FEVR dans le document TRANS/WP.1/2002/21.

17. Après un long échange de vue sur cette question, au cours duquel les délégués ont fait valoir leur préférence, le WP.1 a adopté la solution de compromis élaborée en séance et a décidé de l'incorporer à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière sous la forme d'un nouveau paragraphe 6. L'amendement ainsi adopté est reproduit en annexe du présent rapport.

iv) **Définition des cyclomoteurs et motocycles**

Documents : TRANS/WP.1/2001/34 ; TRANS/WP.1/2002/4; TRANS/WP.1/2002/21;
TRANS/WP.1/2002/27 et Add.1 et Add.2; TRANS/WP.29/2002/68

18. À sa trente-huitième session, le WP.1, sur la base d'un document établi par l'IMMA (TRANS/WP.1/2002/4), décrivant en détail les incidences qu'aurait, sur les textes de la Convention de Vienne et de l'Accord européen, l'introduction de nouvelles définitions, avait demandé au secrétariat d'adresser aux Etats membres le questionnaire élaboré par l'IMMA à propos de ces définitions. Les réponses à ce questionnaire, reproduites dans les documents TRANS/WP.1/2002/27, Add.1 et Add.2, ont fait l'objet d'une présentation par le secrétariat. Les délégués ont pu également prendre connaissance des observations formulées par la FEVR sur ce sujet, consignées dans le document TRANS/WP.1/2002/21.

19. Le WP.1 a, par ailleurs, été informé par le secrétariat que le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) avait à sa session de mars 2002 examiné et adopté avec de légères modifications (TRANS/WP.29/2002/68), les définitions présentées par le WP.1 et que ces propositions seront soumises au WP.29 pour adoption formelle en novembre 2002, lors de sa cent-vingt-huitième session.

20. Le Groupe de travail a remercié l'IMMA pour ses travaux sur la question, et, sur la base des informations susvisées:

- a décidé d'attendre la décision finale que le WP.29 prendra en novembre 2002 lors de sa réunion qui se tiendra juste avant la session extraordinaire du WP.1;
- a demandé que les délégués du WP.1 prennent contact avec leurs homologues du WP.29 afin d'harmoniser leurs positions sur la question;
- a invité les délégués à étudier avec soin le document communiqué par l'IMMA (TRANS/WP.1/2002/4) afin de procéder à son examen lors de la session spéciale de novembre et déterminer s'il y a lieu d'apporter des modifications à l'annexe 5 de la Convention;
- a été informé de la décision de la Suisse d'aider l'IMMA et le groupe ad hoc constitué à cet effet dans l'élaboration des propositions concrètes d'amendement;
- a été informé qu'une décision serait prise, à sa session de novembre, sur l'inclusion ou non, dans le paquet des propositions d'amendement qui sera soumis au Secrétaire général, de celles concernant les définitions de ces véhicules.

d) **Permis de conduire**

Documents: TRANS/WP.1/2002/19; TRANS/WP.1/2002/22 et Add.1

21. M. Yakimov (Fédération de Russie), président du Groupe restreint sur les permis de conduire, a remercié l'IMMA pour l'excellente organisation de la troisième réunion du groupe qui s'est tenue à Annecy (France) en avril 2002 et s'est félicité des résultats obtenus.

22. Le WP.1 a examiné attentivement les propositions contenues dans les documents TRANS/WP.1/2002/22 (secrétariat) et TRANS/WP.1/2002/22/Add.1 (Fédération de Russie), résultant de la réunion précitée du groupe restreint. Il a utilisé, comme fil directeur, le document élaboré par le secrétariat. M. Yakimov a, au fur et à mesure, présenté les propositions et signalé les points sur lesquels il y avait des divergences. Au cours de cet examen, le WP.1 a pris, sur la base du document TRANS/WP.1/2002/22, les décisions rappelées ci-après.

23. Il a adopté les propositions de modification concernant les **alinéas b) et c) du paragraphe 1 de l'article 41** de la Convention de Vienne sur la circulation routière avec le libellé reproduit en annexe du présent rapport.

24. Le WP.1 a demandé au Groupe juridique, suite aux différents commentaires exprimés par les délégations, de revoir la formulation des modifications proposées aux **paragraphes 2 et 3 de l'article 41** de la Convention et a demandé que soit repris, au paragraphe 3, le texte figurant au renvoi 2 de l'annexe 7, page modèle n°1.

25. Le WP.1 a adopté le **paragraphe 4 de l'article 41** de la Convention tel que figurant dans le document TRANS/WP.1/2002/22.

26. Le WP.1 a estimé que le nouveau **paragraphe 4 de l'article 42** de la Convention devrait être soit supprimé soit modifié en fonction de l'analyse que doit faire le président du groupe restreint sur ce point.

27. Le WP.1 a, suite aux nombreux commentaires qu'a suscité la nouvelle rédaction de **l'article 43** (dispositions transitoires) de la Convention, renvoyé l'examen de cet article au Groupe juridique. Parallèlement, le président du WP.1 a invité les délégués à procéder également à cet examen au plan national avec leurs experts.

28. Concernant le texte de la nouvelle **Annexe 6** de la Convention figurant dans le document TRANS/WP.1/2002/22 :

- le WP.1 a adopté le **paragraphe 2** mais a estimé qu'une vérification linguistique devait être faite afin que le texte soit identique dans les trois langues officielles de la CEE/ONU.
- Les **paragraphes 3 et 4** de ce projet d'annexe ont été également adoptés mais sans les phrases figurant entre crochets qui ont été supprimées.
- S'agissant du **paragraphe 5**, des délégations ont demandé que le lieu de naissance ou d'origine soit transféré dans les mentions obligatoires comme cela existe dans la réglementation communautaire. La Commission européenne a été invitée à définir sa position sur ce point ainsi que sur la numérotation proposée des rubriques.
- Le **paragraphe 6** a été adopté sans modification.
- Le **paragraphe 7**, sur lequel la Commission européenne doit fournir des éléments d'information complémentaires, a fait l'objet d'une adoption de principe.
- Le **paragraphe 8** a été adopté sur la base du document TRANS/WP.1/2002/22/Add.1. Toutefois, la catégorie « A » devra être complétée par la mention « avec ou sans side-car »
- Le **paragraphe 9** a été adopté. Toutefois, pour la catégorie B1, le WP.1 a indiqué que cette catégorie était liée aux décisions qui seront prises ultérieurement sur les définitions des tricycles et quadricycles à moteur.
- Le WP.1 a adopté le **paragraphe 10** mais avec le libellé suivant: « *La législation nationale peut également prévoir d'autres catégories et sous-catégories de véhicules autres que les*

catégories et sous-catégories énumérées ci-dessus. Les symboles désignant ces catégories et sous-catégories sont définis par la législation nationale et doivent être différents des symboles utilisés en vertu de la présente Convention. »

- Concernant le paragraphe 11, l'absence du pictogramme B1 a été signalée. Par ailleurs, le WP.1 a demandé que soit vérifié le bien fondé de reprendre dans la Convention, comme cela existe dans la législation communautaire, deux catégories de permis A en fonction du rapport poids/puissance des motocycles. En cas de réponse positive, les deux pictogrammes correspondants devraient alors figurer sur le permis de conduire.

29. Le projet d'**Annexe 7** a été adopté sous réserve de la décision qui sera prise sur le transfert du contenu du renvoi 2 dans l'article 41, paragraphe 3. Le modèle du permis de conduire international sera à compléter par les pictogrammes manquants. Pour la catégorie « A », la décision dépend de la suite qui sera donnée au problème évoqué sous le paragraphe 11 de l'annexe 6.

e) **Sécurité dans les tunnels routiers**

Documents: TRANS/AC.7/9 (anglais et russe) et Add.1; TRANS/AC.7/9/Corr.1 (Français seulement); TRANS/AC.7/2002/1; TRANS/WP.1/2002/28 et document informel n°2 de la session (propositions de la Suisse)

30. Afin d'accélérer en son sein les travaux d'étude des recommandations relevant de sa compétence, le WP.1, lors de sa trente-huitième session, avait décidé de créer un groupe restreint composé de la France, de la Norvège, de la Suisse (sous sa présidence), la Commission européenne, la PRI, l'IRU et le secrétariat. Le mandat de ce groupe était d'examiner les recommandations, en prenant également en compte les mesures contenues dans la déclaration adoptée à Zürich par les ministres des transports des pays alpins en novembre 2001, d'identifier celles qui relèvaient de la compétence du WP.1 et de proposer des solutions pour les incorporer au mieux soit dans les Conventions de Vienne, soit dans les Accords européens, soit dans les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2.

31. Au nom de ce groupe restreint dont il a assumé également la présidence, M. Périsset a expliqué l'approche suivie par ce groupe puis présenté les travaux issus de la réunion qui s'est tenue à Genève les 13 et 14 juin 2002. Les résultats de ces travaux sont reflétés dans le document TRANS/WP.1/2002/28. Les orientations proposées par le groupe ont été adoptées par le WP.1. La délégation allemande, tout en félicitant le groupe pour la qualité des travaux effectués, a fait part de ses hésitations sur les suites à donner à certaines des recommandations retenues.

32. Suite à ces travaux, la délégation suisse a élaboré des propositions de modification des Conventions de Vienne, reprises dans le document informel n° 2 de la session, qui ont été présentées succinctement au WP.1 et sur lesquelles les délégués ont été invités à transmettre leurs commentaires le plus tôt possible afin de faciliter les discussions lors de la session du WP.1 de novembre 2002. Faisant suite à une demande formulée par plusieurs délégations, le WP.1 a, en vue de cette réunion, invité le Groupe juridique à donner son avis sur ces propositions.

33. Le président du WP.1 a indiqué que, lorsque seront terminés les travaux d'amendement des Conventions et Accords les complétant qui sont prioritaires, il restera un travail important à faire sur les Résolutions d'ensemble afin d'y incorporer les recommandations pertinentes ne relevant pas de ces instruments juridiques.

34. Enfin, les délégués ont été invités par le secrétariat, à considérer la recommandation 4.01 (visant à imposer l'obligation d'extincteurs sur tous les véhicules lourds) afin de déterminer si cette mesure, qui est en cours d'examen par le WP.29, nécessite ou pas un support du WP.1 afin d'aider le WP.29 dans ses travaux. Plusieurs délégations ont signalé que ce dispositif était, dans leur pays, déjà obligatoire sur ces véhicules.

f) Visibilité et lisibilité de la signalisation routière

Documents: TRANS/WP.1/2001/4; TRANS/WP.1/2002/11 et Add.1 et Add.2;
TRANS/WP.1/2002/34

35. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail avait repoussé l'examen des documents communiqués par la PRI au sujet de la signalisation routière (TRANS/WP.1/2001/41) et du marquage routier (TRANS/WP.1/2002/11) en raison de la non disponibilité de la version russe de ce dernier document.

36. Entre temps sont venues s'ajouter des contre propositions présentées par la Suisse (TRANS/WP.1/2002/11/ Add.1 et 2) et des nouvelles propositions communiquées par la PRI (TRANS/WP.1/2002/34). Face à l'ensemble de ces documents, le WP.1 a demandé aux intéressés de rechercher un texte compromis.

37. Sur la base du projet présenté en séance, le WP.1 a, en ce qui concerne le problème de visibilité et de lisibilité, donné son accord de principe sur le texte suivant qui devrait remplacer celui de **l'article 7** de la Convention de Vienne sur la signalisation routière:

- «1. *Il est recommandé que les législations nationales prévoient l'utilisation de panneaux éclairés ou munis de matériaux rétro réfléchissants afin de rendre visibles et lisibles, la nuit, les signaux routiers, notamment les signaux d'avertissement de danger, les signaux de réglementation et les signaux de direction mais sans que cela entraîne l'éblouissement des usagers de la route.*
2. *Les signaux d'avertissement de danger et les signaux de réglementation peuvent être munis de matériaux fluorescents.*
3. *Les législations nationales devraient définir les règles d'usage des signaux éclairés, des signaux rétro réfléchissants et fluorescents, notamment en précisant les situations dans lesquelles chacune des classes de rétro réflexion doit être utilisée.*
4. Texte actuel du paragraphe 2 de l'article 7. »

38. Concernant le marquage routier, le WP.1 a également adopté sur le principe d'une part la modification apportée au **paragraphe 4 de l'article 29**, d'autre part le libellé du nouvel **article 29 bis** de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Ces deux textes sont reproduits ci-après:

« Article 29.4 de la CSR

4. *Les marques routières destinées au guidage des véhicules en circulation doivent être reconnues aisément et à temps par les conducteurs auxquels elles s'adressent. Elles doivent être visibles par tous les temps de jour comme de nuit. Il est recommandé que ces marques, notamment dans les zones où l'éclairage est insuffisant, soient réfléchissantes.* »

« Art. 29 bis de la CSR

1. *Lorsque des marques routières permanentes doivent être modifiées pour une période déterminée, notamment en raison de chantiers ou de déviations, il y a lieu d'apposer des*

marques temporaires de couleur différente de celles utilisées pour les marques permanentes.

2. *Les marques temporaires prévalent sur les marques permanentes et les usagers de la route sont tenus de s'y conformer. Lorsque la présence simultanée d'un marquage permanent et d'un marquage temporaire peut être source de confusion, il y a lieu de masquer ou d'effacer les marques permanentes.*
3. *Les marques temporaires sont de préférence rétro réfléchies et peuvent être complétées par des balises, des plots ou des catadioptrés en vue d'améliorer le guidage du trafic.»*

g) Alcool

39. Dans le cadre de l'examen des amendements aux Conventions et Accords les complétant, le WP.1 a pris connaissance d'une proposition de la Hongrie, distribuée comme document informel n°1, visant à réduire les taux d'alcoolémie définis au point 7 de l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière (voir Ad article 8, paragraphe additionnel inséré après le paragraphe 5 de l'Accord). Suite aux divers commentaires formulés, le WP.1 a demandé au secrétariat, en raison du caractère très politique du sujet, de transformer le document précité en document formel pour la session de novembre 2002.

RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2) (Point 4 de l'ordre du jour)

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)
(Document: TRANS/SC.1/294/Rev.5)

a) Assistance aux victimes des accidents de la route

Documents: TRANS/WP.1/2002/7; TRANS/WP.1/2002/35 et Add.1

40. Lors de sa trente-huitième session, le WP.1 avait invité le Groupe restreint sur l'assistance aux victimes de la route (France, Israël, FEVR et FICR) à développer les trois recommandations adoptées, à savoir l'harmonisation de la définition des tués et des blessés de la route, le soutien à la mise en œuvre de la résolution TRANS/WP.1/2001/7 sur l'assistance aux victimes de la route et la trousse de premiers secours, et à soumettre une nouvelle proposition.

41. Le représentant de la FEVR a présenté les documents TRANS/WP.1/2002/35 et Add.1 préparés en vue de la réunion et informé le WP.1 des développements en cours notamment avec le WP.6 sur les statistiques. Il a souligné la nécessité de travailler sur la fiabilité des nombres de victimes de la route. Il a, d'autre part, indiqué qu'un questionnaire avait été adressé à tous les membres de la FICR à travers le monde et que le dépouillement était en cours. Il a, enfin, signalé que les trois points évoqués au paragraphe 40 devraient être finalisés en 2003.

b) Téléphones mobiles

Document: TRANS/WP.1/2001/31

42. Compte tenu de l'amendement apporté à la Convention de Vienne sur la circulation routière (voir points 16 et 17 du présent rapport), le WP.1 a décidé de ne plus traiter, au cours des

prochaines sessions, ce sujet dans le cadre de la R.E.1. Le Président du WP.1 a toutefois indiqué que, lorsque sera entreprise la modernisation de cette Résolution, ce sujet pourrait alors être repris afin de le développer.

c) **Accessoires dangereux**

Document: TRANS/WP.29/861

43. Lors de sa trente-huitième session, le WP.1 avait élaboré sur ce sujet une recommandation à destination d'une part du WP.29, d'autre part des administrations. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, faisant suite à cette demande, le WP.29 a, lors de sa session de juin 2002, évoqué ce sujet ainsi qu'il est rapporté aux points 17 à 19 du document précité dont l'extrait correspondant a été mis à la disposition des délégués. Le WP.1 a demandé au secrétariat de le tenir informé des travaux menés par le WP.29 en la matière.

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

(Document : TRANS/SC.1/295/Rev.3)

d) **Signalisation des chantiers routiers**

Documents: TRANS/WP.1/2001/33 et Add.1; TRANS/WP.1/2002/16 ; TRANS/WP.1/2002/20 et TRANS/WP.1/2002/33

44. Sur la base du document de synthèse TRANS/WP.1/2002/33 préparé par le secrétariat, le WP.1 a procédé à un examen détaillé du projet de recommandation sur la signalisation et la sécurité aux abords des chantiers routiers. A l'issue de cet examen, le WP.1 a adopté, après y avoir apporté plusieurs modifications, le texte y afférent qui sera intégré dans la R.E.2 comme nouveau chapitre 3. Le texte ainsi modifié est repris dans le document TRANS/WP.1/85/Add.1

PREPARATIFS DE LA QUATRIEME SEMAINE DE SECURITE ROUTIERE DANS LA REGION DE LA CEE/ONU (Point 5 de l'ordre du jour)

Documents: TRANS/WP.1/2002/18; TRANS/WP.1/2002/25 et Add.1; TRANS/WP.1/2002/26

45. Lors de sa trente-huitième session, le WP.1 avait décidé de reporter à la présente session le choix final du thème de la 4^{ème} Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE/ONU et avait invité les délégations à communiquer au secrétariat leurs préférences concernant les sujets qui pourraient servir de thème central à cette campagne en tenant compte notamment des sujets qui avaient alors été proposés. A cette fin, le secrétariat a adressé, par fax, un rappel de cette demande auprès des pays membres de la CEE. Le secrétariat a fait une brève présentation des réponses reflétées dans le document TRANS/WP.1/2002/25.

46. De son côté, la représentante de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a, à la demande du président du WP.1, présenté les travaux en cours menés par son organisation dans le domaine de la sécurité routière. Le point central des activités programmées sera la journée mondiale de la sécurité routière le 7 avril 2004 sur le thème « Routes sûres ». Dans ce contexte, l'OMS prévoit la publication d'un rapport sur la prévention des accidents de la route, l'organisation d'une réunion à New York les 6 et 7 avril 2004 et l'adoption d'une Résolution. Elle a précisé qu'une réunion préparatoire de ces activités s'était tenue les 29 et 30 août derniers et a

souhaité que la Semaine de la sécurité routière de la CEE soit si possible synchronisée avec cette journée mondiale.

47. Le président du WP.1 a souligné l'importance pour le WP.1 d'être informé des activités dans le domaine de la sécurité routière menées dans d'autres enceintes internationales tout en insistant sur la nécessité de rechercher une synergie entre les activités de l'OMS et celles du WP.1 en évitant tout chevauchement.

48. Le choix du thème de la Quatrième semaine de la sécurité routière a donné lieu à un long échange de vues entre les délégations. La majorité d'entre elles s'étant prononcée sur les thèmes « agressivité sur la route » et « conduite la nuit », le président du WP.1 a procédé à un vote pour déterminer le choix final. Le thème « agressivité » l'a ainsi emporté par 11 voix positives (dont 9 pays et 2 ONGs) contre 5 pour la « conduite la nuit » (dont un pays et 4 ONGs). Plusieurs délégations ont néanmoins souligné la nécessité de développer le concept de ce thème et de préciser ce qu'il recouvrait, considérant que le terme « agressivité » seul pouvait être mal compris ou interprété différemment selon la traduction qui lui sera donnée dans d'autres langues. Il a notamment considéré que la notion de « comportement agressif » serait plus adaptée.

49. Le Groupe de travail a également décidé que cette 4^{ème} Semaine se tiendrait du 5 au 11 avril 2004 afin de la faire coïncider avec la journée mondiale de l'OMS du 7 avril. Par ailleurs, il a adopté, sur le principe, le projet de Résolution présenté par le secrétariat qui doit encore être complété au droit des parties laissées en blanc concernant les dates, le thème et le slogan de la campagne. Le président du WP.1 a signalé que ce texte devant absolument être soumis à l'adoption du Comité des transports intérieurs en février 2003, il importait qu'il soit entériné dans sa forme finale lors de la session du WP.1 de novembre. A cette fin, le WP.1 a appuyé la proposition de constituer un groupe informel qui sera composé de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse et du secrétariat avec le mandat d'approfondir la notion de « comportement agressif », de faire des propositions en ce qui concerne le slogan de cette future campagne et de réfléchir aux actions qui pourraient être entreprises sous l'égide de la CEE pour favoriser sa promotion.

SUIVI DES CONFÉRENCES DE VIENNE (TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT) ET DE LONDRES (TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET SANTE)

(Point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/AC.21/2002/8 et ECE/AC.21/2002/9

50. Le Groupe de travail a été informé par Mme Aulavuo, en charge de la coordination des activités Transports/Environnement/Santé au sein du secrétariat de la CEE, des évolutions intervenues depuis sa trente-huitième session. Le fait marquant essentiel a été la deuxième réunion du Groupe à haut niveau du 5 juillet 2002 à laquelle ont participé des ministres et des représentants des secteurs des Transports, de l'Environnement et de la Santé ainsi que de nombreuses organisations gouvernementales et non gouvernementales et au cours de laquelle de nombreuses décisions ont été prises.

51. Ainsi, le Groupe à haut niveau a approuvé le document (ECE/AC.21/2002/3) sur l'examen à mi-parcours du programme commun d'action du processus de Vienne (POJA) préparé par le secrétariat de la CEE/ONU conformément au mandat donné par la Conférence de Vienne sur les Transports et l'Environnement de 1997. Lors de l'examen de ce document, ont été soulignés les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du programme et le manque de participation des pays en transition. Les travaux futurs devront être focalisés sur les domaines prioritaires ciblés. Il

a également entériné le document préparé par le secrétariat de l'OMS sur la mise en œuvre de la Charte Transports/Environnement/Santé du processus de Londres.

52. Le Groupe à haut niveau a, d'autre part, adopté le Programme Paneuropéen sur les Transports, l'Environnement et la Santé (THE PEP) (ECE/AC.21/2002/9) qui sera l'instrument au moyen duquel les processus de Vienne et de Londres seront désormais pilotés. Ce Programme est constitué des trois composantes suivantes :

- définition du Cadre d'action futur axé sur les domaines prioritaires ciblés;
- définition du Plan de travail assorti d'un certain nombre d'activités précises et concrètes pouvant illustrer la possibilité de réaliser des progrès tangibles dans les secteurs prioritaires;
- fusion des organes respectifs du suivi des processus de Vienne et de Londres en un Comité directeur des transports, de l'environnement et de la santé afin d'utiliser les ressources de manière plus efficace et de mieux coordonner les efforts au plan international.

Le Groupe à haut niveau a demandé qu'une attention spéciale soit portée sur les besoins des Etats nouvellement indépendants (NIS) et des pays du sud-est de l'Europe et a décidé de faire une évaluation des progrès accomplis dans le cadre de l'exécution du THE PEP au plus tard en 2007. Il a été signalé que la première réunion du Comité directeur des transports, de l'environnement et de la santé se tiendra les 7 et 8 avril 2003.

53. Le secrétariat a indiqué que THE PEP avait été transmis au sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg et qu'il était désormais considéré comme une contribution permettant de renforcer la mise en œuvre de l'Agenda 21 adopté à la Conférence de Rio (http://www.johannesburgsummit.org/html/sustainable_dev/p2_health_sd.html).

54. Enfin, le Groupe à haut niveau a adopté une Déclaration synthétisant l'ensemble des décisions prises au cours de la réunion (ECE/AC.21/2002/8). Il est rappelé que tous les documents afférents au suivi de ces travaux peuvent être consultés sur le site web de la CEE/ONU à l'adresse suivante : www.unece.org/poja.

55. Suite à cette présentation, le président du Groupe de travail s'est interrogé sur les possibles incidences de ces travaux sur ceux du WP.1. La représentante du secrétariat a indiqué que plusieurs domaines concernaient effectivement le WP.1. Elle a précisé que, pour développer les domaines d'action du programme, il sera nécessaire de travailler étroitement avec les organes subsidiaires principaux et les groupes de travail concernés.

56. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le tenir informé des développements à venir dans le cadre du suivi de ces travaux et de lui signaler tous ceux qui pourraient avoir un impact sur ceux du WP.1.

APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

(Point 7 de l'ordre du jour)

Documents: TRANS/WP.1/2001/15; TRANS/WP.1/2001/37; TRANS/WP.1/2002/9

57. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail avait considéré que, bien que s'agissant d'un domaine technique, il convenait de le maintenir à l'ordre du jour en raison de ses fortes retombées sur la sécurité routière et des aspects juridiques et politiques qui lui sont liés, et qu'il était important que le WP.1 lui-même soit associé aux travaux menés sur ce sujet par le WP.29.

58. Le WP.1 a estimé qu'il convenait d'attendre la note du WP.29 sur ce sujet avant d'aller plus loin. Le délégué des Pays-Bas a estimé qu'il serait également intéressant de prendre en

considération les informations venant d'autres sources. Le représentant de la Suède a, de son côté, fait part des résultats positifs de l'expérience menée dans son pays sur l'utilisation de systèmes d'adaptation de la vitesse (ISA). Cette étude, qui a duré trois ans, a concerné dix mille conducteurs de véhicules privés et commerciaux. Il a indiqué que, à l'issue de cette expérience, plusieurs conducteurs ont demandé, contre paiement, à garder le système à bord de leur véhicule. Enfin, le secrétariat a signalé que, dans le cadre du Comité des transports intérieurs, il était prévu d'organiser une table ronde sur les systèmes de transport intelligents (ITS).

ELECTION DU BUREAU (*Point 8 de l'ordre du jour*)

59. Le WP.1 a décidé à l'unanimité de reconduire le même bureau, à savoir, M. Périsset (Suisse) comme président et M. Link (Israël) et M. Yakimov (Fédération de Russie) comme vice présidents.

QUESTIONS DIVERSES (*Point 9 de l'ordre du jour*)

Sous ce point ont été évoqués les sujets suivants :

a) Prescriptions nationales en matière de sécurité routière

Document : TRANS/WP.1/83

60. Le secrétariat a rappelé que la Division des transports avait adressé en janvier 2002 une lettre aux gouvernements les invitant à mettre à jour les tableaux reproduits dans le TRANS/WP.1/80. Suite aux informations communiquées, le secrétariat a élaboré un nouveau document (TRANS/WP.1/83) qui a été distribué en séance comme document provisoire. Sur la base de ce document, le secrétariat a invité les délégations à vérifier l'exactitude des informations nouvelles qui y ont été incorporées concernant leur pays et des modifications apportées aux données déjà existantes afin de permettre la finalisation de ce document pour la quarante et unième session du WP.1 (31 mars - 4 avril 2003). Il a également invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à communiquer leurs informations le plus rapidement possible et en tout cas avant la fin 2002 au plus tard.

b) Échange de données d'expérience dans le domaine de la sécurité routière

Document : TRANS/WP.1/2002/2

61. Le secrétariat a rappelé que pour donner suite aux demandes formulées lors de l'évaluation des résultats de la troisième Semaine de la sécurité routière, il avait adressé une télécopie aux gouvernements le 8 janvier 2002 leur demandant:

- i) de donner les adresses des organismes de presse (presse écrite, radio, télévision) y compris sous forme électronique, auxquelles les communiqués de presse et autres documents de la CEE/ONU relatifs à la sécurité routière pourraient être envoyés;
- ii) de fournir des renseignements succincts sur les campagnes nationales de sécurité routière en utilisant le formulaire préparé à cet effet par le secrétariat.

62. Le secrétariat n'ayant pu préparer pour la réunion une synthèse des réponses reçues concernant ces campagnes, a proposé de lancer la même enquête pour les campagnes 2002 afin de faire une synthèse globale pour la réunion du WP.1 en septembre 2003. Le WP.1 a donné son accord à cette proposition.

c) **Dates des prochaines réunions**

63. Le secrétariat a informé les délégués des dates des prochaines réunions du WP.1, à savoir:

- 40^{ème} session : 27 - 29 novembre 2002
- 41^{ème} session : 31 mars - 4 avril 2003
- 42^{ème} session : (éventuellement 7- 9 juillet 2003)
- 42^{ème} (ou 43^{ème}) session : 22 -26 septembre 2003

d) **Départs à la retraite**

64. Le Groupe de travail a été informé que M. Boldizsar Vasarhelyi de la Hongrie et M. Jarmo Hirsto de la Finlande allaient prendre leur retraite et que la présente session serait leur dernière en tant que membres du Groupe de travail. Le Groupe de travail a adressé à chacun d'eux ses meilleurs vœux pour l'avenir et a adressé des remerciements particuliers à M. Vasarhelyi pour les précieuses contributions qu'il a, pendant de nombreuses années, apportées aux travaux du WP.1.

ADOPTION DES DECISIONS (*Point 12 de l'ordre du jour*)

65. La liste des décisions prises par le WP.1 à sa trente-neuvième session, dressée par le secrétariat, a été adoptée.

* * * * *

Annexe**Amendements de la Convention de Vienne sur la circulation routière adoptés par le WP.1**
(Les modifications ou compléments apparaissent en gras)I. Ajouter un nouveau paragraphe 6 à l'article 8 ainsi conçu (téléphones mobiles):

«6. Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation des téléphones par les conducteurs. En tout cas, la législation doit interdire l'utilisation par le conducteur d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement.»

Nota: Dans la version anglaise, le terme « éviter » doit être traduit par : « *at all times minimize* »

II. Modifier le paragraphe 1 de l'article 37 comme suit (signes distinctifs):

- «1. a) Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée (correspond au paragraphe actuel de l'article 37)
- b) Ce signe peut être porté soit séparément de la plaque d'immatriculation, soit intégré à celle-ci. (Texte déjà adopté figurant au point A) VI du document TRANS/WP.1/2002/23.)
- c) **Lorsque le signe distinctif est incorporé à la plaque d'immatriculation, il doit être également reproduit sur la plaque d'immatriculation avant du véhicule dès lors que cette dernière est obligatoire. »**

III. Modifier les alinéas b) et c) de l'article 41.1 (Permis de conduire) comme suit:

- « b) **Les Parties contractantes s'engagent à faire en sorte que les permis de conduire ne soient délivrés qu'après vérification par les autorités compétentes que le conducteur détient les connaissances et capacités requises. Les personnes habilitées à effectuer cette vérification doivent détenir les qualifications appropriées; le contenu et les modalités des examens théorique et pratique sont définis par la législation nationale;**
- c) **La législation nationale doit fixer les conditions pour l'obtention d'un permis de conduire, y compris notamment celles concernant les examens théorique et pratique et les aptitudes médicales; »**

IV. Modifier l'Annexe 3 comme suit (signes distinctifs): :

« 3.1 Déjà adopté (Voir point A) X. du document TRANS/WP.1/2002/23)

3.2 a) **Le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation, complété le cas échéant par le drapeau ou l'emblème de cet Etat ou l'emblème de l'organisation régionale d'intégration économique à laquelle cet Etat appartient, doit être arboré à l'extrémité gauche ou droite de la plaque d'immatriculation arrière, mais de préférence à gauche ou à l'extrémité supérieure gauche sur les plaques dont le numéro s'inscrit sur deux lignes.**

b) Lorsque, en sus de ce signe distinctif, est arboré sur la plaque d'immatriculation un symbole et/ou un drapeau ou un emblème régional ou local, le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation doit alors obligatoirement se trouver à l'extrémité gauche de la plaque.

3.3 Le drapeau ou l'emblème complétant le cas échéant le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation doit être placé de manière telle qu'il ne puisse compromettre la lisibilité du signe distinctif et figurer de préférence au-dessus de celui-ci.

3.4 Le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation doit être disposé de manière telle qu'il puisse être aisément identifiable et ne puisse être confondu avec le numéro d'immatriculation ou compromettre sa lisibilité. A cette fin, le signe distinctif doit, au moins, soit être d'une couleur différente de celle du numéro d'immatriculation, soit être apposé sur un fond de couleur différent de celui réservé au numéro d'immatriculation, soit être distinctement séparé, de préférence par un trait, du numéro d'immatriculation.

3.5 Pour les plaques d'immatriculation des motocycles et de leur remorque ainsi que pour les plaques d'immatriculation dont le numéro s'inscrit sur deux lignes, la taille des lettres du signe distinctif ainsi que, le cas échéant, celle du drapeau ou de l'emblème de l'Etat d'immatriculation ou de l'emblème de l'organisation régionale d'intégration économique à laquelle appartient le pays, peuvent être réduites en conséquence.

3.6 Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent, selon les mêmes principes, à la plaque d'immatriculation avant du véhicule lorsque celle-ci est obligatoire.»
