



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/113
13 décembre 2007

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-troisième session

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTE-TROISIÈME SESSION**
(Genève, 19-22 novembre 2007)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION.....	1-2	3
II. INTRODUCTION.....	3-9	3
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour)....	10-11	4
IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA 52 ^{ème} Session (Point 2 de l'ordre du jour)	12-14	5
V. RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2) (Point 3 de l'ordre du jour) ...	15-32	5
<u>Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)</u>		
A. Restructuration de la R.E.1.....	15-17	5

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
B. Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules...	18-19	6
C. Publicité et sécurité routière.....	20-21	8
D. Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route.....	22	9
E. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement....	23	9
F. Information des usagers de la route	24	9
G. Infrastructures et aménagements particuliers.....	25	9
H. Enseignement aux enfants des principes de la sécurité routière.....	26-27	9
<u>Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)</u>		
I. Révision de la R.E.2.....	28	11
J. Panneaux à message variable.....	29-31	11
K. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes.....	32	11
VI. PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Point 4 de l'ordre du jour).....	33-36	12
VII. PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2008-2012 (Point 5 de l'ordre du jour).....	37-40	12
VIII. QUESTIONS DIVERSES.....	41-42	13
IX. ADOPTION DES DÉCISIONS.....	43	13
ANNEXES		
I. PUBLICITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....		14
II. PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2008-2012.....		18

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquante-troisième session à Genève, du 19 au 22 novembre 2007, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bélarus, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis, France, Fédération de Russie, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays Bas, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Étaient également représentées la Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après: Union Internationale des Transports Routiers (IRU), Organization internationale de normalisation (ISO), Fédération Routière Internationale (IRF), Fédération européenne des cyclistes (ECF), Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR), Fédération internationale des piétons (FIP), Fondation de la FIA pour l'automobile et la société, Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA).

II. INTRODUCTION

3. Le Président de la session, M. Yakimov (Fédération de Russie), a présenté la nouvelle Directrice de la Division des transports, M^{me} Eva Molnar, et l'a félicitée pour sa nomination à ce poste.

4. M^{me} Eva Molnar a, en introduction liminaire, donné des informations sur la récente retraite du personnel d'encadrement de la CEE à laquelle elle a participé. Elle a insisté sur le fait qu'au sein de l'ONU, la CEE occupe une place unique et joue un rôle unique. Elle a rappelé que la question du développement durable et pacifique était au centre de ses activités et que son champ d'action était paneuropéen même si elle mène également des activités sous-régionales en Europe du Sud-Est et en Asie centrale. Elle a ajouté que la CEE participait aussi au développement des connexions transcontinentales, grâce à ses activités relatives aux liaisons de transport Europe-Asie et qu'elle produisait des instruments mondiaux, notamment par le biais de ses divisions sectorielles. À cet égard, la Division des transports occupe une place importante.

5. Concernant la sécurité routière, M^{me} Molnar a souligné son caractère désormais mondial. À cet égard, elle a mis en avant le caractère fructueux des activités du WP.1 qui sont appréciées en raison de la nature méthodique, méticuleuse et résolue de l'action des membres du Groupe de travail.

6. Elle a rappelé au Groupe de travail que la tâche principale de la cinquante-troisième session du Groupe de travail sera consacrée à l'examen des derniers éléments à insérer dans la nouvelle Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) afin que le processus de sa révision puisse être mené à son terme en 2008. Selon M^{me} Molnar, la nouvelle R.E.1 sera dans l'avenir un document de référence et ce pour deux raisons. Elle permettra, d'une part, d'améliorer la sécurité routière et, d'autre part, de mieux harmoniser les réglementations au niveau international grâce à l'application des recommandations qu'elle contiendra. À cet égard, elle sera considérée comme une contribution supplémentaire de la CEE à la réalisation des objectifs définis par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 60/5 du

26 octobre 2005. Afin de terminer les travaux en 2008, le secrétariat mettra tout en œuvre pour faciliter l'organisation d'une session supplémentaire en 2008 (qui pourrait alors se tenir du 30 juin au 3 juillet), si le Groupe de travail en fait la demande.

7. M^{me} Molnar a été heureuse d'annoncer que le secrétariat allait recevoir, du Compte des Nations Unies pour le développement (UNDA Project), les fonds nécessaires pour financer le projet intitulé «*Améliorer la sécurité routière mondiale en fixant, aux niveaux national et régional, des objectifs de réduction du nombre des victimes d'accidents de la circulation*». L'objet de cette activité sera, d'une part, d'aider les pays en développement ou en transition à fixer des objectifs en matière de sécurité routière et, d'autre part, à donner à ces pays des exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière dont ils pourraient s'inspirer pour atteindre, avant 2015, les objectifs susmentionnés. M^{me} Molnar a signalé que les cinq Commissions régionales de l'ONU seront chargées de mettre en œuvre ce projet en coopération avec d'autres organisations internationales et les ONGs actives dans le domaine de la sécurité routière. L'essentiel du projet consistera à organiser un ou plusieurs séminaires dans chaque région en 2008 et 2009 afin de donner aux pays des indications sur la manière d'améliorer leur système de collecte de données relatives à la sécurité routière et de fixer des objectifs dans ce domaine. Dans la région de la CEE, sept à dix pays seront concernés par le projet.

8. En ce qui concerne le suivi de la Semaine mondiale de la sécurité routière, M^{me} Molnar a rappelé qu'un questionnaire avait été envoyé à tous les pays de la CEE. Elle a encouragé les pays qui ne l'avaient pas encore fait à envoyer leur réponse dès que possible. Il conviendrait en effet que les réponses soient les plus nombreuses possibles car c'est sur la base de ces réponses que le secrétariat procédera à l'analyse de cette question.

9. Enfin, M^{me} Molnar a indiqué que l'OMS avait envoyé son projet de rapport au Secrétaire général à New York et que l'Assemblée générale devrait adopter une nouvelle résolution sur cette question, probablement en mars 2008. Elle a encouragé les pays de la CEE à soutenir cette nouvelle résolution, qui pourrait annoncer officiellement la tenue d'une conférence ministérielle mondiale de la sécurité routière en 2009. Elle a indiqué, à ce sujet, que la Fédération de Russie s'était portée candidate pour l'organisation de cette manifestation.

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/111

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

11. Sous cette rubrique, le représentant de l'ISO a présenté le projet de l'ISO intitulé «*Système de gestion de la sécurité de la circulation routière – Prescriptions et lignes directrices pour leur application*» (possible future norme ISO 39001). Une copie de cette proposition a été remise aux délégués participant à la session. Le représentant de l'ISO a indiqué que les délégués et les organisations internationales intéressés étaient invités à prendre contact, à ce sujet, avec l'institution de leur pays, membre de l'ISO, afin de lui soumettre leurs conseils/commentaires et de lui indiquer leur intérêt à participer éventuellement au projet de l'ISO. Les adresses des institutions nationales membres de l'ISO peuvent être consultées à l'adresse suivante: <http://www.iso.org/iso/home.htm>.

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA 52^{ème} SESSION (Point 2 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.1/110

12. Le rapport de la cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.1/110) a été adopté avec les modifications suivantes:

i) A l'annexe 1, paragraphe 1.4.2.1, modifier le début de la première phrase comme suit : « Aussi, afin d'éviter tout risque d'accident, les pays devraient au moins interdire l'utilisation **par le conducteur** d'un téléphone... ». Au paragraphe 1.4.2.2, ajouter dans la première phrase, après «...afin d'éviter aux services de secours », les mots « et des personnes autorisées ».

ii) Aux annexes 2, 3 et 4, la délégation de la Fédération de Russie a demandé des modifications d'ordre rédactionnel, notamment la nécessité de remplacer le mot « doit » par « devrait ». Cette délégation enverra ses propositions au secrétariat.

13. Le secrétariat a précisé que, suite aux modifications apportées par le Groupe de travail aux additifs au rapport de la cinquante-et-unième session (ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1 à 4), des correctifs avaient été apportés à ces additifs qui figurent dans les documents ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1/Corr.1, Add.2/Corr.1 et Add.3/Corr.1 et que les additifs 1 et 4 du rapport avaient été parallèlement modifiés pour prendre en compte les améliorations d'ordre rédactionnel proposées par la Fédération de Russie (voir documents ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4/Rev.1).

14. Par ailleurs, le secrétariat a informé le Groupe qu'un correctif avait dû être apporté au texte des amendements à la Convention sur la signalisation routière de 1968, entrés en vigueur le 28 mars 2006, afin d'assurer une cohérence entre la numérotation des signaux mentionnés dans la Convention et celle de l'Accord européen complétant la Convention (voir TRANS/WP.1/2003/3/Rev.4/Corr.1, disponible à cette adresse : <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

V. RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2)

(Point 3 de l'ordre du jour)

Documents : TRANS/SC.1/294/Rev.5 ; ECE/TRANS/WP.1/112

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

A. Restructuration de la R.E.1

Document: ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.5

15. Le Groupe de travail a pris note de la restructuration de la R.E.1 proposée dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.5 prenant en compte les textes adoptés lors de la 52^{ème} session. Sous ce point, le secrétariat a indiqué qu'un document regroupant divers sujets,

notamment les parties/paragraphes introductifs manquants, avait été préparé sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2007/5.

16. Le président du Groupe, M. Yakimov, a également soulevé la question de l'intérêt d'élargir la section 1.2 (L'alcool au volant) de la R.E.1 au problème de plus en plus sensible concernant les effets des drogues et médicaments sur la conduite automobile. La présidente du groupe restreint « alcool », Mme Iorio (Italie), a indiqué qu'elle était disposée à proposer un texte. Le représentant de la Commission européenne s'est déclaré prêt à apporter son aide et a signalé à ce propos, l'important projet de recherche en cours lancé par la Commission, dénommé « DRUID » dont des informations sont disponibles à cette adresse : www.druid-project.de.

17. Le secrétariat a signalé que la date limite de soumission des propositions était le 12 janvier 2008. De son côté, le président du Groupe de travail a indiqué qu'il soumettra, avant cette date, un texte relatif au problème de l'assurance automobile.

B. Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1

18. Il a été décidé de modifier la teneur du document ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1 comme suit:

- i) En règle générale: dans la version anglaise, remplacer le mot «doit (**shall**)» par le mot «devrait (**should**)» et modifier en tant que de besoin les versions française et russe. La Fédération de Russie a indiqué qu'elle transmettrait au secrétariat les modifications de nature rédactionnelle qu'il convient d'apporter à la partie introductive.
- ii) Chapitre 7, premier alinéa de l'introduction, modifier comme suit:
«Si les accidents impliquant des véhicules lourds sont moins nombreux que ceux n'impliquant que des véhicules légers, en revanche leurs conséquences sont bien plus graves, en particulier lorsqu'il s'agit d'autobus ou d'autocars.».

Modifier la fin du deuxième alinéa de l'introduction comme suit: *«... afin d'accroître la sécurité **de la circulation**.».*
- iii) Paragraphe 7.1.1, premier alinéa, modifier la version française (et le passage correspondant de la version russe) comme suit: *«...transport en commun de **personnes**, ...».*
- iv) Au 7.1.2.1, modifier comme suit: *«Afin de renforcer la visibilité des autobus **et des autocars**,...».*
- v) Au 7.1.2.2 a) i), deuxième alinéa, supprimer le mot «*techniques*» après «*caractéristiques*».
- vi) Au 7.1.2.2 a) ii), supprimer « *sans toutefois être inférieures à 210 mm x 250 mm* ».

- vii) Au 7.1.2.2 a) iii), modifier comme suit: «*Pour améliorer la sécurité des enfants lorsqu'ils montent dans l'autobus ou l'autocar ou en descendant, l'autobus ou l'autocar devrait être muni de signaux lumineux de couleur jaune constitués de lampes clignotantes mettant en évidence la silhouette **des enfants** et se présentant de préférence sous la forme de diodes électroluminescentes. L'allumage de cet éclairage devrait être limité à la durée de l'arrêt du véhicule pour permettre la montée ou la descente des enfants.*».
- viii) Au 7.1.2.2 b), modifier comme suit: «*En sus du signal "autobus scolaire", la législation nationale peut prescrire, sur les autobus et autocars scolaires affectés exclusivement à ce type de transport, l'installation, à l'avant et à l'arrière du véhicule, de feux spéciaux à éclats tels que ceux prévus au paragraphe 14 b) de l'article 32 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, afin d'indiquer la montée ou la descente des enfants. ...*
En l'absence [...] de ces feux à éclats, la législation nationale devrait prescrire le clignotement simultané de tous les feux indicateurs de direction de couleur jaune-auto, conformément aux dispositions des paragraphes 39 et 42 de l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière (1968).».
- ix) Au 7.1.2.4 c), modifier la deuxième phrase comme suit: «*Notamment, les conducteurs des autres véhicules circulant dans l'un ou l'autre sens de la même chaussée peuvent être tenus de s'arrêter afin de ne pas dépasser **ou croiser** l'autobus ou l'autocar scolaire, et ce tant que ces feux sont actionnés pour indiquer la montée ou la descente des enfants.*».
- x) Au 7.2.2.1 a); 7.2.2.1 a) i) et ii) ; 7.2.2.2 a), remplacer dans la version anglaise «*rear identification plates*» par «*rear **marking** plates*».
- xi) Au 7.2.2.1 a), premier alinéa de la version russe, supprimer le mot «*techniques*» avant «*contenues dans le règlement CEE*». À l'alinéa *i)* de ce paragraphe, supprimer «*sauf pour semi-remorques*».
- xii) Au 7.2.2.3 (Transports routiers exceptionnels), remplacer le premier paragraphe par le paragraphe suivant:
«*On entend par "transport routier exceptionnel" **un véhicule ou une combinaison de véhicules, avec ou sans chargement, qui dépasse au moins l'une des dimensions maximales** (longueur, largeur et, selon les pays, également hauteur) et/ou la masse autorisée(s) par la législation nationale. Lorsqu'il s'agit d'un chargement, ce dernier doit être indivisible. **Les grues mobiles et les engins automoteurs dépassant les dimensions ou la masse autorisée(s) sont également visés par les présentes recommandations.***».
- xiii) Au 7.2.2.3 a) i), modifier la dernière partie de la phrase comme suit: «*...comportant, sur un fond jaune rétro réfléchissant, soit une inscription **de couleur noire** du genre "Transport exceptionnel", soit un pictogramme de couleur noire.*».

Dans les versions française et russe, remplacer «B)» par «b)» lorsqu'il est fait référence au paragraphe 7.2.2.2.

- xiv) Au 7.2.2.3 a) ii), modifier le milieu de la phrase comme suit:
 «...ou latéralement) fixées par la législation nationale, le transport exceptionnel devrait être équipé de dispositifs de signalisation supplémentaires tels que des panneaux **rectangulaires**...».
- xv) Dans le paragraphe 7.2.2.3, a) iii), le deuxième tiret se lira comme suit : « *Quant aux transports **particulièrement** exceptionnels [...], ils devraient, en sus des véhicules d'accompagnement mentionnés **au premier tiret**, être escortés, **si nécessaire**, de véhicules de police (ou militaires) dont le rôle est de faciliter et de sécuriser la circulation [...] ainsi que la progression du convoi et de s'assurer du respect des règles.* »

19. La version du texte incorporant les modifications ci-dessus est reprise sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2.

C. Publicité et sécurité routière

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/20/Rev.1

20. Le document précité a été adopté avec les modifications suivantes :

- i) Au 15.3, au lieu de « en bordure des routes », lire « **dans l'environnement routier** ».
- ii) Au 15.3.2.1 b), remplacer « ou symbole », par « ..., **d'un symbole routier**».
- iii) Au 15.3.2.1 c), lire l'alinéa comme suit : « *utilisant les formes, **taille**, couleurs, texte [...] qui pourraient être confondus avec des signaux routiers **ou des feux de signalisation*** ».
- iv) Au 15.3.2.2, ajouter, après « dispositifs publicitaires lumineux », les mots « **y compris par voie électronique** ». Ajouter après le 1^{er} alinéa, le nouvel alinéa suivant : « *S'agissant des **panneaux vidéo luminescents**, les pouvoirs publics devraient, outre les règles mentionnées ci-dessus, faire preuve de la plus grande prudence avant d'autoriser ce type d'installation dans la mesure où, en raison de leur capacité d'affichage dynamique, ils provoquent une distraction inhabituelle des usagers de la route.* ».
- v) Au 15.3.2.3, utiliser en anglais, pour « sur l'emprise des routes et également au dessus [...] », les mots « **within the right of way of roads and above it** ».
- vi) Au 15.3.2.4, supprimer dans le titre des versions anglaise et russe les mots « *et distance entre ces derniers* ».
- vii) Compléter le paragraphe 15.3.2.5 par le nouvel alinéa suivant : « **Par ailleurs, les autorités devraient exercer un contrôle continu et rigoureux sur le contenu et les caractéristiques particulières des publicités diffusées sur des panneaux vidéo luminescents afin de minimiser leurs effets négatifs sur la sécurité routière.** »

21. La version finale du texte incorporant les modifications ci-dessus est reprise en annexe 1 au présent rapport.

D. Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route

22. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1) a été reporté à la 54^{ème} session.

E. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

23. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1) a été reporté à la 54^{ème} session.

F. Information des usagers de la route

24. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) a été reporté à la 54^{ème} session.

G. Infrastructures et aménagements particuliers

25. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2007/2) a été reporté à la 54^{ème} session.

H. Enseignement aux enfants des principes de la sécurité routière

Document: ECE/TRANS/WP.1/2007/3

26. Lors de l'examen du document précité, le Groupe de travail a apporté les modifications suivantes :

i) Les renvois sont à supprimer.

ii) Au point I (Contexte), les sous-paragraphes a), b) et c) sont modifiés comme suit :

« a) *Pour être efficace, l'enseignement de la sécurité routière **devrait** constamment concilier deux aspects, à savoir le développement de l'enfant et son environnement. Les améliorations apportées à son environnement, **par le biais par exemple d'une modération du trafic, y compris au moyen de la création de ce que l'on appelle des 'rues à vivre'** sont des **éléments importants pour un développement de la motricité des enfants et l'acquisition d'une certaine indépendance en tant qu'usagers de la route.** L'enseignement de la sécurité routière suppose donc en premier lieu l'existence d'un environnement propice et sûr. Un tel environnement **devrait** être le fruit d'une collaboration entre les parents et les autorités;*

b) *La [...] circulation routière est un domaine qui évolue rapidement notamment en raison de l'urbanisation croissante et d'une plus grande densité de la circulation dans les zones urbaines, ce qui [...] crée des situations nouvelles,*

notamment pour les enfants et les parents, qui doivent continuellement faire face à de nouvelles exigences; [...]

c) Dans l'enseignement de la sécurité routière aux jeunes enfants, il conviendrait de favoriser des mises en situation réelles [...]. Les professionnels et les parents, lorsqu'ils donnent des consignes de sécurité routière aux jeunes enfants, devraient veiller à ce que ces derniers accroissent leur autonomie et élargissent leur sphère d'opération de façon progressive et ce, en toute sécurité. »

- iii) Au point II (Recommandations), il est ajouté le paragraphe introductif suivant : *« Conformément à l'article 3, paragraphe 5 bis de la Convention de Vienne sur la circulation routière, les Parties contractantes doivent prendre les mesures nécessaires afin que l'enseignement de la sécurité routière soit dispensé dans les écoles, à tous les niveaux, de façon systématique et continue.*

Les présentes recommandations visent à définir les conditions dans lesquelles cet enseignement devrait être dispensé en fonction de l'âge des enfants. ».

- iv) Remplacer, dans la version russe, le mot « instructeurs » qui figure dans le titre du A par : « обучающих лиц ».
- v) Au A-1, supprimer les mots : « équivalant à celle qui est exigée pour les autres matières inscrites au programme scolaire,.. ».
- vi) Au A-2, ajouter à la fin, les mots : « et disposant de matériels pédagogiques appropriés. ».
- vii) Le A-3 est supprimé.
- viii) Le B-4 (devenu B-3) est modifié comme suit : *« L'enseignement de la sécurité routière aux enfants devrait être réalisé en faisant appel à des méthodes pédagogiques modernes, associant formation pratique et moyens techniques, qui devraient être révisées périodiquement pour tenir compte des travaux de recherche sur leur efficacité, ainsi que de l'évolution des conditions de circulation. Dans ce processus, la participation active des élèves est essentielle au succès de la formation. ».*
- ix) Un nouveau point B-4 est ajouté qui se lira comme suit : *« L'enseignement de la sécurité routière aux enfants d'âge scolaire devrait être dispensé tant dans le cadre des programmes scolaires adaptés selon l'âge des enfants que par l'utilisation des différentes formes d'enseignement extra scolaires. ».*
- x) Au B-6, remplacer 'doit' par '*devrait*'.
- xi) Le B-7 est modifié comme suit : *« Les enfants d'âge scolaire devraient être successivement familiarisés avec des habitudes de comportement sûr en tant que piétons, passagers et cyclistes. »*

- xii) Les B-8 et B-9 sont fusionnés comme suit : « ***Il serait utile que des moniteurs d'auto-école agréés, des policiers de la route ou d'autres spécialistes de la sécurité de la circulation, collaborent avec le corps enseignant à l'organisation, dans les écoles, de cours théoriques et pratiques sur la sécurité routière. Ainsi les élèves pourraient mettre en pratique plus facilement leurs connaissances théoriques grâce à l'expérience de ces spécialistes.*** ».

27. Le point C (Programme) a donné lieu à de longues discussions. Il a été demandé au secrétariat de modifier le texte ainsi que sa structure sur la base des propositions et observations faites lors de la 53ème session. Le texte révisé sera diffusé sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.1.

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

I. Révision de la R.E.2

Documents: ECE/TRANS/WP.1/112 et Corr.1

28. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat a préparé une version consolidée de la Résolution d'ensemble R.E.2, publiée sous la cote mentionnée ci-dessus, dans laquelle ont été incorporées toutes les recommandations adoptées depuis la publication du document TRANS/SC.1/295/Rev.3.

J. Panneaux à message variable

Document: ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.3

29. Après avoir félicité le groupe restreint constitué à cet effet (Allemagne, Espagne (présidence), France et Pays-Bas) pour la qualité du travail réalisé, le WP.1 a procédé à un examen de la proposition de recommandation concernant les panneaux à message variable contenue dans le document précité et qui a été présentée par M. Nouvier (France).

30. Le Groupe a fait les remarques suivantes :

- i) Au paragraphe 3, supprimer dans le titre le mot « exclusivement ».
- ii) Revoir la formulation du paragraphe 4 sur les bases indiquées.
- iii) Au paragraphe 5, reporter les points 3 à 6 à la fin.

31. Il a été demandé au groupe restreint de préparer pour la 54ème session, aux fins de son adoption, le texte de la proposition de recommandation prenant en compte les observations présentées. Ce texte sera publié sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.4.

K. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes

32. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) a été reporté à une session ultérieure.

VI. PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Point 4 de l'ordre du jour)

33. Le représentant de la Commission européenne a rappelé que celle-ci avait organisé le 27 avril 2007 à Bruxelles, dans le cadre de la première Semaine mondiale de la sécurité routière (23-29 avril 2007), la Journée européenne de la sécurité routière consacrée aux jeunes conducteurs, et que, lors de cette journée, le Commissaire européen chargé des transports, M. Jacques Barrot, avait annoncé un suivi de cette journée en 2008. Il a précisé que ce suivi ferait l'objet d'un forum auquel une soixantaine de jeunes seraient invités.

34. Le représentant de la Commission européenne a par ailleurs annoncé que la prochaine journée européenne de la sécurité routière aurait lieu le Lundi 13 octobre 2008 à Paris dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne. Le thème de cette journée sera «*Mobilité urbaine et sécurité routière*». Il a précisé que la parole sera principalement donnée aux représentants de la société civile qui travaillent quotidiennement dans ce domaine. Le représentant de la Commission européenne a invité les membres du WP.1 à communiquer à la Commission européenne des idées et des propositions qui pourraient aider à préparer et à organiser cette manifestation. Il a ajouté que cette manifestation sera ouverte aux représentants des pays non-membres de l'Union européenne et que la CEE-ONU comme d'autres organisations internationales pourront aussi y participer.

35. La représentante de l'Italie, Mme Iorio, a informé le WP.1 que la prochaine réunion de Vérone se tiendrait les 20-21 juin sous la présidence slovène de l'UE. Elle a précisé que cette conférence sera ouverte, en sus des pays de l'UE et de l'Espace économique européen, à d'autres pays notamment la Suisse, les possibles futurs membres de l'UE, les Etats Unis, la Fédération de Russie, l'Inde, etc.

36. Le secrétariat, de son côté, a indiqué qu'il présenterait au WP.1, lors de sa session de mars 2008, une analyse des effets de cette semaine dans la région sur la base des réponses au questionnaire envoyé en octobre 2007 aux pays membres de la CEE. Il a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à adresser rapidement leur réponse.

VII. PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PERIODE 2008-2012
(Point 5 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.1/2007/4

37. Le Groupe de travail a approuvé son programme de travail pour 2008-2012 (ECE/TRANS/WP.1/2007/4) après y avoir apporté quelques modifications aux points b)(3^{ème} alinéa) et au point h). Il a demandé au secrétariat de transmettre au CTI le projet ainsi modifié pour considération et approbation lors de sa 70^{ème} session en février 2008. Le programme de travail tel qu'adopté est repris en annexe 2 du présent rapport.

38. Sous ce chapitre, le WP.1 a évoqué les possibles futures orientations à donner à ses travaux, notamment en liaison avec la réunion de collaboration des Nations Unies sur la sécurité routière sous l'égide de l'OMS. À ce sujet, le secrétariat a précisé les difficultés d'organiser, dans la même semaine, la réunion du WP.1 et celle de l'OMS du fait des contraintes logistiques,

notamment d'interprétation, au sein de la CEE dont les dates de réunion des groupes sont fixées plus d'un an à l'avance. En conséquence, une combinaison des deux réunions ne serait possible que si l'OMS, dont les réunions sont sans interprétation, adapte ses réunions en fonction des dates du WP.1.

39. En complément des informations données par Mme Molnar (voir paragraphe 7 du présent rapport), le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'attribution, dans le cadre du Projet du Compte des Nations Unies pour le Développement (UNDA Project) «*Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière*», d'un montant de 658 000 USD qui sera réparti entre les Commissions régionales. Il a précisé que la principale activité de ce projet consistera en l'organisation de séminaires en 2008 et/ou 2009 dans chaque région. Ce projet s'adressera essentiellement aux pays en développement. La CEE-ONU qui sera l'organe centralisateur, aura à répartir le montant alloué aux Commissions régionales qui seront chargées d'organiser dans leur région le ou les séminaire(s).

40. Le représentant de la Fédération de Russie a évoqué la Conférence ministérielle mondiale pour laquelle son pays était candidat pour l'organiser en 2009 et à laquelle l'Assemblée générale des Nations Unies pourrait apporter un soutien dans sa prochaine Résolution sur la sécurité routière prévue en mars 2008. Le WP.1 a mis en avant la nécessité d'utiliser autant que possible les groupes existants dont le WP.1 et la réunion de collaboration de l'OMS sur la sécurité routière, pour aider à la préparation de cette conférence.

VIII. QUESTIONS DIVERSES (Point 6 de l'ordre du jour)

41. Suite à la demande adressée au WP.1 par le secrétariat du WP.29 sur la question de savoir si la Convention de Vienne sur la circulation routière ou l'Accord européen la complétant contenait des dispositions qui pourraient s'appliquer aux autocars couchettes, le secrétariat du WP.1 a mis à la disposition du Groupe de travail un document informel détaillant les dispositions qui pourraient s'appliquer à ces autocars. Le WP.1 a demandé au groupe juridique d'examiner ce document et de donner sa position à cet égard pour la 54^{ème} session. A cette fin, il a demandé de transformer le document informel en document formel de manière à pouvoir disposer de la version russe.

42. Le Groupe de travail a été informé que sa cinquante-quatrième session se tiendra du 26 au 28 mars 2008.

IX. ADOPTION DES DÉCISIONS (Point 7 de l'ordre du jour)

43. Le Groupe de travail a adopté le relevé des décisions qu'il a prises à sa cinquante-troisième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Le présent rapport sera soumis au WP.1 pour adoption à sa cinquante-quatrième session.

Annexe I

R.E.1

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/20/Rev.1 apparaissent en gras.

Chapitre 15 Publicité et sécurité routière

15.1 Contexte

Compte tenu de l'impact que la publicité peut avoir sur le public en général, il conviendrait, lorsqu'elle peut influencer sur le comportement des conducteurs, de porter une attention particulière non seulement aux messages qu'elle délivre mais aussi à son emplacement en bordure des routes. Le présent chapitre énonce les différents moyens qui peuvent être utilisés pour éviter que la publicité ne donne des messages contraires à la sécurité routière ou ne constitue une entrave aux réglementations relatives à la sécurité routière.

15.2 Recommandations concernant les messages publicitaires

Des messages publicitaires (via la presse, la télévision, le réseau internet, le cinéma, les panneaux d'affichage, la radio, etc.) peuvent entraîner des comportements contraires aux valeurs de la sécurité routière notamment ceux prônant les performances d'une voiture, la conduite sportive, voire agressive, etc. ou encore ceux encourageant l'esprit de compétition sur la route, les excès de vitesse ou encore le non port de la ceinture de sécurité, etc. D'autres messages qui ne concernent pas directement la conduite d'un véhicule peuvent également avoir un effet négatif, comme par exemple des publicités pour des boissons alcoolisées.

C'est pourquoi, il est recommandé aux pouvoirs publics de prendre des mesures pour s'assurer de la conformité du contenu des messages publicitaires au regard de la réglementation relative à la sécurité routière. Ces mesures peuvent prendre les formes suivantes:

- a) Définition de règles de déontologie avec la profession en charge de la publicité;
- b) Mise en place d'un système de vérification éventuellement par le biais de la création d'un organisme spécialisé. Dans ce cas, cet organisme devrait bénéficier d'une certaine indépendance. Son financement pourrait être assuré notamment par les cotisations des adhérents. Au niveau de ses pouvoirs, cet organisme pourrait:
 - i) avoir la compétence de valider, avant édition ou diffusion d'un message présenté par une agence publicitaire ou un annonceur, le respect des règles juridiques et déontologiques définies;

- ii) intervenir, en cas de non respect des règles définies auprès du responsable de la publicité pour lui demander de procéder à des
- iii) modifications du message, de ne pas diffuser la publicité ou de cesser sa diffusion.

15.3 Recommandations concernant la publicité dans l'environnement routier

La présence de messages ou d'enseignes publicitaires **dans l'environnement routier** étant susceptible de distraire l'attention des conducteurs ou de limiter la visibilité de la signalisation, les pouvoirs publics devraient prendre des mesures afin que la publicité et les enseignes publicitaires ne réduisent pas la visibilité ou l'efficacité des signaux réglementaires, n'éblouissent pas les usagers de la route ou ne sollicitent pas leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité de la circulation. L'article 4 d) ii) de la Convention de 1968 sur la circulation routière impose aux Parties contractantes de prendre des mesures en la matière sans toutefois donner une quelconque orientation sur les mesures à prendre. Les présentes recommandations visent donc à préciser les règles qui pourraient être adoptées par les pouvoirs publics.

15.3.1 Recommandations d'ordre général

Afin de pouvoir assurer un certain contrôle, l'installation de publicités dans l'environnement routier devrait être soumise à une autorisation administrative délivrée par les autorités compétentes. À cette fin, les pouvoirs publics devraient prescrire les formalités pour l'obtention de cette autorisation. Des normes de construction, d'installation et d'entretien des publicités, notamment de leur support, devraient également être établies.

En sus, la réglementation pourrait:

- a) prescrire aux endroits qu'elle détermine, des normes particulières concernant l'aspect architectural et le design des publicités;
- b) établir la forme et la teneur de l'autorisation et de la plaque éventuelle à apposer sur le support.

15.3.2 Recommandations spécifiques

15.3.2.1 Contenu des messages publicitaires

Dans l'intérêt de la sécurité routière, il est recommandé d'interdire la publicité quelle que soit sa forme:

- a) comportant une indication de localité, complétée soit par une flèche, soit par une distance kilométrique;
- b) comportant la reproduction d'un signal routier, **d'un symbole routier** ou d'un schéma de présignalisation;

- c) utilisant les formes, **taille**, couleurs, texte, symboles, [...] qui pourraient être confondus avec des signaux routiers **ou des feux de signalisation**.

15.3.2.2 Publicité lumineuse

Les pouvoirs publics devraient réglementer les conditions et normes applicables aux dispositifs publicitaires lumineux (**y compris par voie électronique**) ou rétro réfléchissants, visibles dans l'environnement routier, dans la mesure où ils peuvent éblouir les usagers de la route ou solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière. Notamment des luminances maximales devraient être définies. Ces luminances pourraient être variables en fonction de la surface lumineuse du dispositif et de sa localisation (zones à éclairage général intense, voies commerçantes très éclairées, autres voies éclairées, voies non éclairées).

S'agissant des panneaux vidéo luminescents, les pouvoirs publics devraient, outre les recommandations mentionnées ci-dessus, faire preuve de la plus grande prudence avant d'autoriser ce type d'installation dans la mesure où, en raison de leur capacité d'affichage dynamique, ils provoquent une distraction inhabituelle des usagers de la route.

Quant aux dispositifs publicitaires lumineux à flux de haute intensité orienté vers les usagers de la route, notamment les projecteurs fixes ou mobiles dont le flux est, d'une manière permanente ou temporaire, dirigé dans un sens sensiblement parallèle à l'axe de la chaussée, ils devraient être interdits.

15.3.2.3 Emplacement des installations publicitaires

L'emplacement des installations publicitaires devrait être réglementé sur la base des principes suivants:

a) Règles générales

Ces installations devraient être interdites sur **et au-dessus de** l'emprise des routes [...]. Toutefois des dérogations peuvent être accordées:

- en agglomération pour les enseignes publicitaires, sous réserve des dispositions visées au b) i) et iii) ci-après;
- sur les aires de stationnement et les aires de service des routes.

b) Règles selon la nature de l'infrastructure

i) *Autoroutes et routes de caractère similaire*

- Hors zone urbaine, la publicité et les enseignes publicitaires devraient [...] être interdites de part et d'autre d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire (au sens du paragraphe 4 de l'article 25 de la Convention sur la circulation routière de 1968), si elles sont visibles des conducteurs, ou à défaut devraient être interdites sur une largeur d'au moins 200 mètres (ou autre à définir par la législation nationale), mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée.

- En zone urbaine, cette largeur minimale devrait être définie par la législation nationale et être la plus grande possible compte tenu des règles définies au tiret précédent.

ii) *Autres routes*

Hors les zones urbaines, la publicité et les enseignes publicitaires devraient être interdites de part et d'autre de la route sur une largeur minimale à définir par la législation nationale, mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée.

iii) *Trottoirs (en et hors agglomération)*

Les autorités compétentes devraient veiller à ce que les installations publicitaires sur les trottoirs ne réduisent ni la visibilité des conducteurs ni celle des piétons approchant un passage pour piétons et ne soient un obstacle ni au flux des piétons, ni au passage des personnes circulant en fauteuil roulant.

15.3.2.4 Dimensions des panneaux d'affichage

Les pouvoirs publics devraient également réglementer les dimensions maximales des publicités en fonction de leur distance à partir du bord de la route.

15.3.2.5 Contrôle et sanctions

Afin de veiller au respect de l'application des règles définies par la législation nationale en matière de publicité dans l'environnement routier, des contrôles devraient être effectués par les autorités compétentes et des sanctions devraient être prises à l'encontre des contrevenants en cas de non respect. La forme de ces sanctions devrait être adaptée en fonction de l'importance de l'infraction, forme qui peut être de caractère administratif (simple avertissement, injonction de mise en conformité ou de retrait du panneau publicitaire, retrait de l'autorisation qui aurait été délivrée) et/ou pécuniaire.

Par ailleurs, les autorités devraient exercer un contrôle continu et rigoureux sur le contenu et les caractéristiques particulières des publicités diffusées sur des panneaux vidéo luminescents afin de minimiser leurs effets négatifs sur la sécurité routière.

Annexe II

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2008-2012

ACTIVITÉ 02.3: SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE Priorité: 1

Exposé succinct: Ayant à l'esprit la portée mondiale de ses travaux, le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière (WP.1) examinera les questions pertinentes et adoptera des mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité de la circulation routière. À cette fin, il fera le point notamment sur l'application des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières et des Accords européens les complétant, et élaborera des propositions pour la mise à jour de ces instruments juridiques ainsi que des Résolutions d'ensemble sur la circulation et la signalisation routières (R.E.1 et R.E.2). Il s'efforcera en outre de promouvoir l'exploitation de ces travaux à l'échelle mondiale.

Travail à faire: Le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière poursuivra les activités suivantes:

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Mesures visant à suivre et favoriser la mise en œuvre des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières, et des Accords européens les complétant, ainsi que du Protocole sur les marques routières, et élaboration de propositions d'amendement à ces instruments juridiques en vue de renforcer et d'harmoniser les normes de sécurité routière. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009:

- Examen et/ou adoption, selon qu'il conviendra, de nouvelles propositions d'amendement aux instruments ci-dessus concernant, notamment, ~~la signalisation routière, le dépassement,~~ la définition d'un cyclomoteur, d'un motorcycle, **d'un tricycle et d'un motorcycle motorisés**; les permis de conduire, l'utilisation de la télématique et les nouveaux systèmes de sécurité automobile; **la relation entre l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière et les Règlements CEE relatifs aux véhicules, et les éventuelles mesures de sûreté en matière de circulation routière recommandées par le Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs.**
- ~~Publication des Conventions de Vienne et des Accords européens les complétant (qui contiennent les derniers amendements).~~
- **Publication des versions consolidées des Conventions de Vienne dans les trois autres langues de l'ONU (arabe, chinois, espagnol).**

- b) Révision et mise à jour des Résolutions d'ensemble sur la circulation et la signalisation routières (R.E.1 et R.E.2). Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009:

- Révision complète de la R.E.1 **et de la R.E.2** selon une nouvelle structure et une nouvelle présentation – plus attrayantes et plus modernes – en vue de **leur** publication et de **leur** diffusion, à l'intention en particulier des autres commissions économiques régionales;
 - Publication de la R.E.1 **révisée** et à la R.E.2 incluant toutes les recommandations déjà adoptées, **en particulier celles concernant les contrôles techniques périodiques, l'assistance aux victimes d'accidents de la route, les piétons, la signalisation des chantiers routiers, les ralentisseurs et la circulation des cyclistes à contresens depuis le lancement des travaux de révision;**
 - ~~Examen, mise au point et incorporation à la R.E.1 et à la R.E.2 de nouvelles recommandations concernant en particulier les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, les premiers soins prodigués aux victimes d'accidents de la route, la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, l'utilisation de téléphones mobiles par les conducteurs, la sécurité dans les tunnels, les utilisateurs de planches à roulettes, de patins à roulettes en ligne, etc., les contrôles routiers, les permis de conduire, la conduite sous l'emprise de l'alcool et des drogues, la signalisation routière, la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes, la communication et les campagnes de sécurité routière, les feux de circulation diurne, la conduite de nuit, la vitesse, l'agressivité au volant, la signalisation des stations service vendant du gaz naturel comprimé;~~
 - **Examen, mise au point et incorporation dans la R.E.2 de nouvelles recommandations concernant en particulier les panneaux à message variable et éventuellement la signalisation des itinéraires pour cyclistes;**
- c) Échange d'informations sur les programmes nationaux de sécurité routière, compte tenu en particulier des moyens de financement des activités relatives à la sécurité routière, et sur les règlements et les prescriptions de sécurité routière en vigueur dans les pays membres, et diffusion de ces informations afin de faire profiter les gouvernements de la pratique et de l'expérience acquises en la matière. Priorité: 3

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009: Mise à jour régulière de la série de tableaux correspondant aux prescriptions nationales en vigueur sur la sécurité routière, aux instruments juridiques nationaux et aux méthodes nationales de formation et de suivi pour les permis de conduire des catégories A et B. Ajout de nouveaux tableaux **éventuels** concernant **par exemple** les équipements de sécurité complémentaires exigés à bord des véhicules. Publication ~~annuelle~~ de

renseignements sur les campagnes de sécurité routière menées par les pays membres.

- d) Aide aux pays en transition et aux pays en développement pour l'instauration de pratiques et de procédures modernes et rationnelles en matière de sécurité de la circulation. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009: Réponse aux demandes d'assistance technique formulées par d'autres commissions économiques régionales ou leurs pays membres.

- e) Examen de thèmes d'actualité choisis se rapportant à la sécurité routière, sous la forme d'une discussion approfondie fondée sur des études d'experts et prise des mesures de suivi appropriées pour trouver des solutions concertées aux problèmes les plus pressants dans le domaine de la sécurité et de la circulation. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009: Définition d'au moins un thème d'actualité en vue d'une discussion approfondie.

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- f) Contribution aux activités prévues par le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) et suivi de ces activités sous l'angle plus spécifique de la sécurité routière. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009: Examen de propositions **éventuelles** visant à amender les Conventions de Vienne et les Accords européens, issues **du PPE-TSE des processus de suivi de Vienne et/ou de Londres.**

- g) ~~Organisation de la cinquième Semaine de la sécurité routière au niveau mondial~~
Évaluation et suivi, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé et les autres commissions régionales, de la première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies, tenue en avril 2007. Quatrième Semaine de la sécurité routière (5-11 avril 2004) en vue de la participation active des pays et organisations sur le thème de la lutte contre l'agressivité au volant. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009: ~~Tenue en 2007 de la première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies sur le thème des jeunes usagers de la route, y compris les jeunes conducteurs, et organisation d'activités pour cette manifestation.~~ **Analyse de l'impact de la première Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations Unies dans la région de la CEE et étude de la possibilité de tenir une deuxième Semaine mondiale de la sécurité routière, et d'organiser un séminaire dans la région de la CEE.**

- h) En collaboration étroite avec l'Organisation mondiale de la santé et les autres commissions régionales, favoriser la mise en œuvre de la résolution **58/289 A/RES/60/5** sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale **et des résolutions ultérieures qui auraient été adoptées.** Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2008-2009:

- Encourager les Parties contractantes aux Conventions de Vienne n'appartenant pas à la région de la CEE à assister aux réunions du WP.1. et ~~à prendre une part active aux activités de concertation sur la sécurité routière au sein des Nations Unies.~~
- **Encourager d'autres pays n'appartenant pas à la région de la CEE à adhérer aux Conventions de Vienne.**
- **Assurer le suivi de la mise en œuvre du projet du Compte des Nations Unies pour le Développement (UNDA Project) «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière.», par le biais notamment de l'organisation de séminaires en 2008 et /ou 2009.**
