


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

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

Genève, 27-30 septembre 2010

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité et  
de la circulation routières sur sa soixantième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	2
II. Introduction .....	3–7	2
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	8	3
IV. Adoption du rapport de la cinquante-neuvième session (point 2 de l'ordre du jour) .....	9	3
V. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	10–60	4
VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	61–62	12
VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 5 de l'ordre du jour) .....	63	12
VIII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour) ....	64–68	12
A. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents .....	64–66	12
B. Reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique .....	67–68	13
IX. Élection du Bureau (point 7 de l'ordre du jour) .....	69	13
X. Session conjointe avec le Groupe de travail des transports routiers (point 8 de l'ordre du jour) .....	70–71	13
XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	72–76	14
XII. Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour) .....	77–78	14

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixantième session, à Genève, du 27 au 30 septembre 2010, sous la présidence de M<sup>me</sup> Luciana Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse, Tunisie (en qualité d'observateur) et Turquie.

2. La Commission européenne (CE) et les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Alliance internationale de tourisme (AIT)/Fédération internationale de l'automobile (FIA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Fondation FIA, Institute of Road Traffic Education (IRTE), Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA-Europe), Laser Europe, Partenariat mondial pour la sécurité routière, Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union internationale des transports routiers (IRU).

## II. Introduction

3. La Directrice de la Division des transports, M<sup>me</sup> E. Molnar, a souhaité la bienvenue aux participants et remercié toutes les délégations qui ont manifesté leur appui à la célébration du soixantième anniversaire de la sécurité routière dans le système des Nations Unies. Relevant que le Groupe de travail avait existé tout au long de ces six décennies et prouvé son utilité en matière d'amélioration de la sécurité routière partout dans le monde, elle a souligné que le rôle du WP.1 restait important à l'aube de la septième décennie, qui coïncide avec la Décennie d'action pour la sécurité routière proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies. M<sup>me</sup> Molnar a aussi passé en revue les principaux faits nouveaux intervenus depuis la précédente session du Groupe de travail, avec notamment la publication par le secrétariat des résolutions d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) et sur la signalisation routière (R.E.2), ainsi que le rapport et les recommandations du projet UNDA sur la définition d'objectifs en matière de sécurité routière.

4. Évoquant les perspectives d'avenir, M<sup>me</sup> Molnar a relevé qu'un certain nombre de questions «émergentes» suscitaient un grand intérêt. Ce sont notamment:

a) La sécurité aux passages à niveau: un sujet qui semble se prêter à l'élaboration de bonnes pratiques et peut-être aussi à la mise sur pied d'un groupe d'experts pluridisciplinaire représentant les domaines de l'infrastructure routière, de la sécurité routière et des chemins de fer;

b) Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents: un tel mécanisme est déjà en place dans certains pays, qui s'efforcent de déterminer les causes des accidents afin de pouvoir prendre les mesures correctives qui s'imposent. Le fait que les pays où de telles structures existent déjà soient parmi ceux qui obtiennent les meilleurs résultats en matière de sécurité routière ne doit sans doute rien au hasard.

5. Compte tenu de la diversité et de l'importance des thèmes abordés par le Groupe de travail, M<sup>me</sup> Molnar a invité les délégations à envisager d'organiser les prochaines sessions sous forme de modules de durée déterminée, par exemple le sujet A le premier jour et le sujet B le lendemain.

6. M. M. Adamantiadis, Chef de la Section de la facilitation et de l'économie des transports, a informé le Groupe de travail du succès rencontré par l'initiative commune CEE/Fédération internationale de basketball (FIBA) qui s'est traduite par une campagne de sécurité routière sur le thème «Jouer et conduire en respectant les règles» organisée durant le championnat du monde de basket 2010 qui a eu lieu à Istanbul du 28 août au 12 septembre 2010. Fortement soutenue par les Fédérations turque et espagnole de basket ainsi que par la Police nationale turque et répercutée par divers médias, cette campagne a grandement favorisé la diffusion internationale des principaux messages de sécurité routière. Cette campagne s'est appuyée sur des spots vidéo, des affiches, des dépliants et des brochures. En outre, de nombreux joueurs participant à la compétition ont signé la Déclaration sur la sécurité routière, la FIBA a invité la CEE à s'adresser à son Congrès mondial 2010 et plusieurs conférences de presse largement suivies ont été mises sur pied pour sensibiliser la société, en particulier les jeunes, les joueurs et les supporters, à la cause de la sécurité routière et les inciter à respecter les règles. Tout en espérant que ce partenariat CEE-FIBA continuera et se renforcera à l'avenir, il a informé le Groupe de travail que le secrétariat avait eu des échos favorables de la part de ses partenaires en matière de sécurité routière du monde entier et que des idées et des propositions concrètes avaient été avancées quant à la suite à donner à cette initiative. Pour de plus amples informations: [http://www.unece.org/trans/events/2010/FIBA2010\\_RoadSafetyCampaign.html](http://www.unece.org/trans/events/2010/FIBA2010_RoadSafetyCampaign.html).

7. M. M. Adamantiadis a également informé le Groupe de travail de l'organisation d'une conférence conjointe CEE-Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) sur l'amélioration de la sécurité routière dans la région de l'OCEMN, qui se tiendra à Ioannina, en Grèce, les 18 et 19 novembre 2010, dans le cadre de la présidence grecque de l'OCEMN. Cette conférence, organisée par la Chambre d'Ioannina et l'Association des transports de l'Union des chambres helléniques du commerce, sous les auspices du Ministère de l'infrastructure et des transports, doit favoriser la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière dans la région et permettre de débattre des résultats tangibles obtenus dans le cadre du projet de la CEE intitulé «Améliorer la sécurité routière mondiale: fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route». L'un des principaux objectifs de la conférence, à laquelle les délégués du Groupe de travail ont été conviés à participer consiste à fournir une plate-forme d'experts de la région de l'OCEMN pour débattre des mesures permettant d'améliorer la sécurité routière et pour échanger des informations sur les meilleures pratiques. De plus, la participation de représentants de haut niveau des principaux acteurs internationaux et européens contribuera à sensibiliser encore davantage aux questions de sécurité routière dans la région. Pour de plus amples informations sur la conférence, voir: [http://www.unece.org/trans/roadsafe/conf\\_ioannina.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/conf_ioannina.html).

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

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

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

9. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa cinquante-neuvième session, avec une modification au paragraphe 12 c), où il faut remplacer «18» par «14» octobre.

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

10. Le Groupe de travail a été informé par les délégations nationales et les représentants d'organisations internationales des derniers développements survenus dans leurs pays ou leurs domaines de compétence.

11. Le représentant de la Commission européenne a informé le WP.1 sur les orientations et lignes directrices de l'Union européenne en matière de sécurité routière pour 2011-2020.

12. En dépit de progrès significatifs, la sécurité routière reste un problème important. L'an dernier, plus de 35 000 personnes ont perdu la vie sur les routes européennes, ce qui représente pour la société une perte économique d'environ 130 milliards d'euros.

13. La Commission vise à réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur la route grâce à son programme d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Ce plan comporte sept objectifs stratégiques:

- a) Améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route;
- b) Faire mieux respecter le Code de la route;
- c) Rendre les infrastructures routières plus sûres;
- d) Rendre les véhicules plus sûrs;
- e) Promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour accroître la sécurité routière;
- f) Améliorer les services de secours d'urgence;
- g) Protéger les usagers vulnérables.

14. Un important point commun à toutes les actions prévues pour atteindre ces objectifs sera l'utilisation de nouvelles technologies. Il pourra s'agir notamment de l'installation obligatoire dès 2012 de systèmes de contrôle de stabilité dans les nouveaux véhicules, de l'installation obligatoire dès 2013 de systèmes avancés de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne sur les poids lourds et les autocars, ainsi que de l'obligation d'installer dans les véhicules de transport professionnel tels que les autobus scolaires des dispositifs empêchant le démarrage en cas de dépassement du taux d'alcoolémie autorisé.

15. Il sera également important d'améliorer les services de premiers secours et d'intervention en cas d'accident, ainsi que de sensibiliser les usagers de la route à l'aide d'événements annuels tels que la Journée européenne de la sécurité routière (13 octobre 2010). Les usagers de la route vulnérables que sont les motocyclistes seront également ciblés. La directive sur les permis de conduire prévoit que les motocyclistes devront être mieux formés et avoir plus d'expérience avant d'être autorisés à conduire des motocycles de grosse cylindrée.

16. Outre le nombre des décès dus aux accidents de la route, la Commission veut également réduire le nombre des blessés. Il s'agira dans un premier temps de parvenir à une définition commune des blessures graves et des blessures légères. Dès que ce sera fait, la Commission proposera aussi un objectif en matière de prévention des blessures.

17. Le représentant de la République tchèque a informé le WP.1 de trois projets visant à éduquer les conducteurs, qui ont été menés à bien dans ce pays entre 2005 et 2010, sous les auspices du Ministère des transports. Ces trois projets avaient pour but de préparer un système complet et interactif centré sur le conducteur et mettant l'accent sur la prévention des accidents de la route en République tchèque. Le projet TWIST (Transport with Sense and Tact) a été mené entre 2005 et 2007 avec pour objectif de mettre en place un nouveau

système de formation des nouveaux conducteurs et chauffeurs professionnels de différentes catégories. Ce système a notamment permis une meilleure formation pratique des élèves des écoles de conduite, une réduction sensible de la corruption et une baisse du nombre des accidents provoqués par des conducteurs professionnels. Le projet SWING (Safety with no Gaps) avait pour but, entre 2007 et 2010, d'élaborer un concept significatif et détaillé ainsi que des solutions au problème des usagers de la route pris individuellement. Les résultats obtenus dans le cadre de ce projet aideront les administrations publiques à remplir leurs fonctions qui consistent à assurer une circulation routière fiable et sûre. L'équipe du projet a mis l'accent sur la création d'un système d'incitation et de sanctions, ainsi que sur la mise au point de méthodes permettant d'évaluer les conséquences économiques des accidents de la route dans le cadre d'un système général de prévention impliquant toutes les catégories de conducteurs. Le projet TANGO (Testing and Driving Organization) a été mené entre 2009 et 2010, pour établir la structure et le fonctionnement (y compris la méthodologie et les principes économiques de ses activités) d'une organisation chargée des examens de conduite. Dans les pays qui obtiennent de bons résultats en matière de sécurité routière, l'expérience a montré que les exigences et la qualité de l'examen de conduite exerçaient une influence positive sur le niveau d'instruction des candidats conducteurs. Une telle organisation spécialisée influencerait favorablement la formation des conducteurs et donc le niveau de sécurité routière. Les solutions proposées visent à réduire de manière significative le nombre des accidents de la route ainsi qu'à améliorer la qualité des services destinés au public. Des informations détaillées sur ces trois projets sont disponibles sur les sites [www.azin.cz/road-safety.htm](http://www.azin.cz/road-safety.htm) et [www.studiotwist.eu](http://www.studiotwist.eu). La délégation de la République tchèque a été invitée à préparer pour la soixante et unième session des informations détaillées sur les avantages et les incidences de ces projets.

18. Le représentant de l'Estonie a informé le WP.1 que la sécurité routière s'était sensiblement améliorée dans son pays en 2009, lorsque aussi bien les objectifs nationaux que les objectifs européens ont été atteints. L'Estonie a enregistré 100 tués sur la route en 2009 (75 morts par million d'habitants). Le but du programme national «Vision 100» est d'enregistrer moins de 100 tués en 2015.

19. Les principales raisons de cette amélioration récente de la sécurité routière sont notamment la diminution du nombre des accidents et des décès provoqués par des conducteurs sous l'emprise de l'alcool, ainsi qu'une meilleure utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. Ces tendances sont le fruit de campagnes d'éducation combinées à une surveillance policière plus stricte.

20. La sécurité des piétons s'est également améliorée grâce à la promotion de l'utilisation des catadioptrés. Mais même si le nombre total des accidents impliquant des piétons a diminué d'un quart et le nombre des tués dans de tels accidents d'un tiers, il apparaît que beaucoup reste à faire pour améliorer la sécurité d'autres usagers de la route vulnérables, comme les cyclistes et les cyclomotoristes. Une nouvelle loi sur la circulation routière accordant une attention particulière à ces catégories d'usagers de la route entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Bien que les routes nationales principales ne représentent qu'environ 3 % de la totalité du réseau routier de l'Estonie, un sixième des blessés et un tiers des tués le sont sur ces routes principales.

21. Au cours des douze derniers mois (septembre 2009-août 2010) le nombre des tués sur la route était de 69 par million d'habitants. Si cette tendance se confirme au cours de la seconde moitié de l'année, on s'attend à une nouvelle amélioration de la sécurité routière.

22. Le représentant de l'Allemagne a informé le WP.1 qu'une base légale avait été établie en 2005 pour un projet pilote facultatif intitulé «Conduite accompagnée dès 17 ans» dans les Länder allemands. Depuis, tous les Länder se sont ralliés à ce projet pilote. L'âge minimal auquel on peut obtenir un permis de conduire de catégorie B ou BE (pour les voitures particulières) peut être abaissé à 17 ans, à condition que jusqu'à son dix-huitième

anniversaire le titulaire de ce permis ne conduise un véhicule que s'il est accompagné par une personne, dont le nom est précisé, qui est «apte à conduire». Ce mécanisme prend le relais de la formation dispensée par les écoles de conduite. Lorsqu'il a réussi l'examen de conduite, l'élève conducteur est considéré comme un conducteur pleinement indépendant.

23. Pour être conducteur accompagnateur, il faut:

- a) Avoir plus de 30 ans;
- b) Être détenteur d'un permis de conduire de catégorie B (pour voitures particulières) depuis au moins cinq ans; et
- c) Ne pas avoir plus de trois points de pénalité au registre central des infractions au Code de la route au moment où le permis de conduire est délivré au nouveau conducteur.

24. En outre, les conducteurs accompagnateurs ne doivent pas avoir plus de 0,05 % d'alcool dans le sang ni être sous l'emprise de drogues. Les conducteurs accompagnateurs ne dispensent pas de formation et ne sont donc pas considérés comme des «moniteurs de conduite profanes»; ils aident surtout les conducteurs débutants en leur donnant des conseils et en les guidant. Si un conducteur est surpris au volant d'une voiture particulière en l'absence de la personne désignée son permis de conduire lui sera retiré.

25. L'élément clef de ce nouveau mécanisme dans le domaine de la sécurité routière consiste à donner aux jeunes conducteurs la possibilité d'acquérir davantage d'expérience de conduite sous la supervision d'un conducteur compétent et expérimenté. Cette expérience supplémentaire continuera à profiter au conducteur lorsqu'il commencera à conduire tout seul après avoir atteint l'âge de 18 ans. Ce mécanisme vise à réduire le nombre d'accidents supérieur à la moyenne provoqué par de jeunes conducteurs au cours de leurs deux premières années de conduite autonome.

26. Ce mécanisme a fait l'objet d'une évaluation dont les résultats viennent d'être rendus publics par l'Institut fédéral de recherche sur les autoroutes et qui montrent que «la conduite accompagnée dès l'âge de 17 ans» a entraîné une amélioration sensible de la sécurité routière parmi les conducteurs débutants.

27. Au cours de la phase initiale de la conduite non accompagnée, on a observé une diminution à deux chiffres du risque qu'ils provoquent un accident ou commettent une infraction routière (environ 20 % d'accidents en moins et environ 20 % d'infractions en moins), et les conducteurs ayant bénéficié de ce mécanisme manifestent des compétences sensiblement meilleures en matière de conduite.

28. Compte tenu de ce succès, cette expérience qui devait se terminer en même temps que l'année 2010 prendra désormais force de loi le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Il en résultera une réglementation uniforme dans toute l'Allemagne qui permettra à tous les débutants intéressés de commencer leur «carrière de conducteur» en toute sécurité.

29. Le délégué des États-Unis d'Amérique a fait un exposé sur le problème du manque d'attention du conducteur et sur les activités de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Selon les statistiques de 2008, le groupe d'âge qui compte la plus forte proportion de conducteurs distraits est celui des moins de 20 ans; le manque d'attention au volant serait en effet responsable de 16 % des accidents mortels ayant impliqué des conducteurs de moins de 20 ans. S'agissant des blessés, 22 % d'entre eux avaient fait preuve d'inattention en conduisant.

30. L'étude sur la sécurité des véhicules à moteur – Motor Vehicle Occupant Safety Survey (MVOSS) – a révélé que 81 % des plus de 16 ans disposaient de téléphones portables dans leur véhicule, que 16 % d'entre eux parlaient au téléphone en conduisant pendant toute la durée ou presque du trajet effectué et que 17 % parlaient pendant la moitié de ce trajet. L'étude sur les causes d'accident des véhicules à moteur – National Motor

Vehicle Crash Causation Survey (NMVCCS) – a révélé que 18 % des conducteurs avaient au moins une activité autre que la conduite (facteur associé d'accident). L'étude 100-Car Naturalistic Driving Study a montré que l'inattention provoquée par des activités secondaires avait contribué à plus de 22 % de tous les accidents (69) et quasi-accidents (761) pris en compte par cette étude.

31. Il ressort des données que des conducteurs distraits sont aussi responsables de 11 % des décès et de 16 % des blessures résultant d'accidents impliquant des cyclistes, ainsi que de 9 % des décès et de 15 % des blessures lors d'accidents impliquant des piétons.

32. Le but de la NHTSA est d'éliminer les accidents liés au manque d'attention. Pour ce faire, elle a élaboré un vaste plan de recherche, qui a été lancé en avril et que l'on peut consulter sur le site [www.Distracted.gov](http://www.Distracted.gov).

33. Ce plan de lutte contre le manque d'attention des conducteurs se compose de quatre éléments:

a) Faire mieux comprendre le problème, afin d'améliorer la collecte et l'analyse des données;

b) Réduire la charge de travail (distraction) causée par les interfaces: il s'agira d'investiguer aussi bien les véhicules que les dispositifs portables pour mettre au point des méthodes de mesure de la distraction;

c) Assurer la sûreté des conducteurs, en améliorant les interfaces d'alerte collision, en quantifiant les avantages (à court et à long terme) des systèmes d'alerte collision, en évaluant les systèmes de surveillance de l'inattention et en évaluant l'efficacité des filtres pour téléphones portables;

d) Reconnaître les risques et les conséquences.

34. La NHTSA est en train d'élaborer un dossier d'information sur le manque d'attention au volant, en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé, le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (UNRSC) et la CEE, dans le but de fournir des informations permettant d'élaborer et de mettre en œuvre un programme consacré à cette question. L'accent y est mis sur les dispositifs électroniques portables et il se compose de deux parties: un rapport faisant le point sur le problème et les contre-mesures disponibles et une série de fiches d'information.

35. Le représentant de la France a fait un exposé sur la sécurité routière dans son pays. En France, les deux mesures les plus importants en matière de sécurité routière remontent à 1973 (vitesse limitée sur un certain nombre de routes très fréquentées, port obligatoire de la ceinture de sécurité sur les sièges avant, port du casque obligatoire) et à 2001 (la sécurité routière déclarée priorité nationale et tolérance zéro pour les excès de vitesse).

36. Les usagers de la route les plus vulnérables sont les jeunes (18 à 24 ans), qui représentent 9 % de la population et 21,1 % des tués, ainsi que les motocyclistes (2 % seulement des véhicules mais 28 % des tués, au nombre de 1 187 en 2009).

37. Les données de 2009 ont confirmé une tendance stable. Toutefois, l'évolution la plus préoccupante est l'augmentation de la mortalité chez les conducteurs de deux roues.

38. L'alcool reste présent dans 30 % des accidents mortels, ce qui traduit une aggravation par rapport à 2008 (28 %).

39. Il a été souligné que 25 % des infractions étaient commises par des conducteurs de véhicules portant des plaques d'immatriculation étrangères, 80 % d'entre elles à proximité des frontières. Le Président de la France a fixé comme objectif national la réduction à 3 000 du nombre des morts sur la route d'ici à 2012, grâce à l'utilisation de moyens de contrôle automatique (vitesse, feux rouges, passages à niveau, vitesse moyenne, différenciation entre

poids lourds et autres véhicules), l'amélioration de la formation des jeunes conducteurs, une lutte accrue contre la conduite sous l'emprise de l'alcool et des drogues et surtout l'amélioration de la sécurité des deux roues.

40. La France a mis en place quelques-unes des meilleures campagnes de communication en faveur de la sécurité routière, utilisant toutes les ressources offertes par les médias modernes.

41. La Journée de la sécurité routière aura lieu les 22 et 23 novembre 2010 dans les pays francophones.

42. Le délégué de la Belgique a souligné que son pays faisait face à des problèmes très semblables à ceux de la France, surtout en ce qui concerne la répression des infractions commises par des étrangers. Il a informé le WP.1 que deux nouvelles lois étaient entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2010: celle qui autorise l'analyse de la salive pour vérifier si des conducteurs sont sous l'emprise de drogues et celle qui permet d'obliger les conducteurs en état d'ébriété à équiper leurs véhicules d'éthylotests antidémarrage.

43. La représentante de l'Espagne a informé le WP.1 que son pays était en train d'améliorer la sécurité routière, grâce en particulier à une collaboration avec les communautés et municipalités locales, en mettant l'accent sur l'éducation et l'application de la loi. Des vedettes du sport apportent leur concours aux campagnes en faveur de la sécurité routière.

44. Le représentant de la Turquie a fait un exposé sur les récentes campagnes d'éducation à la sécurité routière dans son pays. La campagne «Action responsabilité routière» vise à mieux sensibiliser les usagers pour qu'ils aient un comportement responsable sur la route et prennent les précautions qui s'imposent pour améliorer la sécurité routière. Pour trouver des solutions durables et soutenables aux problèmes de sécurité routière, qui constituent l'un des plus graves problèmes auxquels la Turquie est confrontée, il faut nécessairement impliquer tous les acteurs que sont le Ministère des transports et de la communication, le Ministère de l'intérieur, le Ministère de l'éducation nationale, le Ministère de l'environnement et des forêts, le Ministère de l'industrie et du commerce, plusieurs universités, les municipalités d'Ankara et d'Istanbul, l'Organisme turc d'homologation, l'Association turque des conducteurs et propriétaires de véhicules, la TRT- Institution turque de radio et de télévision et l'entreprise Tüvtürk.

45. À la suite de la première réunion des parties prenantes, des recherches approfondies ont été entreprises, notamment sous la forme de groupes de réflexion et d'études de terrain, pour comprendre comment le public percevait la formule «Agir de manière responsable sur la route». Les résultats ont montré que 90 % des conducteurs pensaient avoir un comportement responsable sur la route (ce qui est contredit par le fait qu'il y a proportionnellement deux fois plus d'accidents mortels en Turquie que dans l'UE) et que 95 % des conducteurs n'avaient reçu aucune formation formelle ou informelle après avoir obtenu leur permis de conduire. Tirant les enseignements de cette recherche, l'Action responsabilité sur la route vise désormais à rappeler au public ses responsabilités en la matière.

46. Deux nouveaux projets doivent démarrer en octobre 2010: «Bosom Buddies Action», qui vise à sensibiliser la population et à favoriser les comportements positifs en matière de sécurité routière («Safety of Life in Traffic») dès le plus jeune âge en ciblant les instituteurs qui enseignent la sécurité routière à l'école primaire, les élèves, les familles et les conducteurs de bus scolaires, ainsi que le projet «Action citoyens responsables», destiné à promouvoir un comportement responsable sur la route et qui s'adresse aux collectivités locales dans les provinces où le projet a été lancé ainsi qu'aux étudiants.



47. Le représentant de la Fédération de Russie a informé le WP.1 des résultats positifs obtenus au cours des cinq dernières années, tendance qui devrait se maintenir jusqu'en 2012, en raison notamment des changements intervenus dans la législation nationale (avec par exemple des dispositions plus sévères contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, l'allongement de la liste des infractions et des règles plus strictes en matière de dépassement).

48. Le représentant de l'Irlande a fait un exposé sur les politiques et structures de sécurité routière mises en place dans son pays. La police de la route y met l'accent sur deux types de problèmes:

- a) Problèmes traditionnels:
  - Répression des infractions;
  - Ingénierie;
  - Éducation:
    - Vitesse;
    - Utilisation de moyens de contrainte;
    - Conduite sous l'emprise de l'alcool;
    - Jeunes conducteurs de sexe masculin;
- b) Problèmes émergents:
  - Fatigue;
  - Conducteurs vieillissants;
  - Permis gradué;
  - Éducation à la sécurité routière;
  - Recherche;
  - Application de la loi par plusieurs services;
  - Usagers de la route vulnérables.

49. La supervision et la gestion se sont déroulées en deux phases:

a) Entre 1998 et 2006 un groupe de haut niveau sur la sécurité routière a été mis sur pied. Un sous-secrétaire d'État au transport et ses membres représentaient les Ministères des transports, de l'environnement et de la santé, la police, le bureau médical de la sécurité routière, le secteur de l'assurance, le Conseil national de sécurité et la Direction nationale des routes;

b) À partir de 2006, un comité interministériel sur la sécurité routière présidé par le Ministre du transport a réuni notamment des ministres, des secrétaires généraux, le Directeur de la Garda et l'Administrateur de l'autorité nationale de la sécurité routière.

50. L'Autorité de la sécurité routière (RSA) a été créée en 2006. Ses attributions sont:

- Examen de conduite et permis de conduire;
- Éducation et recherche en matière de sécurité routière;
- Normes et application.

51. Les principales fonctions de la RSA sont:

- Stratégie de sécurité routière;

- Enseignement et promotion de la sécurité routière;
- Recherche et évaluation;
- Contrôle par tachygraphie numérique;
- Application de la législation relative au transport routier;
- Normes concernant les véhicules;
- Essais sur les véhicules sur le plan national;
- Ingénierie;
- Formation professionnelle pour le transport (CCP);
- Examen théorique de conduite;
- Examen pratique de conduite;
- Règlements concernant les moniteurs d'écoles de conduite;
- Permis de conduire;
- Contrôle technique des véhicules;
- Contrôle des véhicules utilitaires;
- Publications.

52. Les interlocuteurs de la RSA sont:

- Les responsables politiques;
- La Gardaí (Police nationale irlandaise);
- L'Autorité de la sécurité routière;
- Le système d'éducation;
- Les autorités locales;
- La Direction des services de santé;
- Des groupements d'intérêts catégoriels/organisations communautaires;
- Des ONG;
- Le grand public;
- Les médias;
- L'UE/OCDE/ONU;
- L'industrie automobile.

53. La Stratégie de sécurité routière 2007-2012 comporte 126 activités dans les domaines suivants:

- Intervention;
- Éducation;
- Ingénierie;
- Répression des infractions.

54. Quatre cents vies ont été sauvées depuis que la Stratégie est mise en œuvre.

55. Le représentant de l'Ouzbékistan a informé le WP.1 que l'autorité compétente chargée de la sécurité routière était l'Agence pour le transport automobile, qui dépend du Ministère de l'intérieur. Depuis l'adoption de la loi de 1995 sur la sécurité routière, les priorités dans ce domaine sont le transport des personnes (amélioration des infrastructures concernées, interdiction de la circulation des autobus la nuit) et l'éducation (des clubs de «Jeunes inspecteurs» ont été créés dans les écoles pour assurer une formation régulière en matière de sécurité routière).

56. Le délégué de la Tunisie a attiré l'attention du Groupe de travail sur la nécessité pour les pays à revenu faible ou intermédiaire d'avoir accès au matériel élaboré dans les pays développés pour les campagnes de sensibilisation (vidéos, clips et créations sur d'autres médias) et d'avoir la permission d'en faire un large usage.

57. Le représentant de l'Institute of Road Traffic Education (IRTE) a fait une présentation détaillée de cette institution et de ce qu'elle a en vue pour contribuer à améliorer la sécurité routière en Inde, pays qui connaît de sérieux problèmes dans ce domaine et qui a particulièrement besoin de renforcer sa capacité en la matière. Les aspects critiques portés à l'attention du Groupe de travail étaient:

- a) Une régulation incertaine de la circulation;
- b) L'absence de centre d'études techniques de l'équipement routier;
- c) Une législation pas toujours compatible avec les pratiques en matière d'ingénierie de la circulation;
- d) L'incompréhension à l'égard des infractions routières et le manque de technologies de contrôle modernes appropriées;
- e) L'absence d'outils et de systèmes permettant de former et d'évaluer les conducteurs;
- f) L'absence d'enregistrement et d'analyse scientifique des accidents de la route;
- g) L'absence de systèmes d'intervention d'urgence.

58. Le Président de l'IRTE a appelé le Groupe de travail, ses membres et le secrétariat à aider son Institut à transférer le savoir-faire.

59. Le représentant de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a fait une présentation sur la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau (ILCAD), organisée par l'UIC en collaboration avec la Commission européenne le 22 juin 2010. Tous les acteurs de la sécurité routière intéressés peuvent télécharger et utiliser gratuitement un clip vidéo sur le comportement qui s'impose face à un passage à niveau; ce clip est destiné au grand public et particulièrement aux usagers de la route et aux piétons. Le délégué a souhaité que le Groupe de travail apporte sa contribution à l'organisation d'événements similaires à l'avenir.

60. La représentante de la Fondation FIA a informé le WP.1 de l'intention de sa Fondation d'organiser le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière, le 11 mai 2011, avec une série d'événements nationaux et régionaux dans le cadre d'un lancement mondial à évolution. Elle a aussi informé le WP.1 sur le nouveau symbole de la Décennie, qui a été présenté officiellement les 22 et 23 septembre 2010 à New York à la Clinton Global Initiative et dans le cadre du Sommet sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Toutes les présentations faites au titre du point 3 de l'ordre du jour sont disponibles sur le site: <http://www.unecce.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

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

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

61. S'agissant de la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules, le Groupe de travail a invité le groupe virtuel d'experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Fédération de Russie et de la France à poursuivre ses travaux concernant la proposition d'amendement relative aux systèmes de mise en alerte du conducteur qui sera préparée pour la prochaine session; il a aussi appelé les experts représentant le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) qui prépareront également des propositions d'amendements (axées sur l'éclairage) à les soumettre sous forme de documents informels au WP.1 pour examen à la soixante-et-unième session.

62. Le Groupe de travail pourrait être amené à s'intéresser à un nouveau problème, celui de l'absence de bruit produit par les véhicules électriques, en raison de ses incidences potentielles sur la sécurité routière.

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

### **Proposition relative aux panneaux à message variable**

63. Le Groupe de travail a pris note de la lettre envoyée par le Président du groupe informel d'experts des panneaux à message variable (PMV) et réitéré sa demande que le groupe informel se concentre sur la préparation d'une proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la signalisation routière pour y inclure les PMV. Le Groupe de travail a également invité les gouvernements à contribuer à ce travail et il s'attend à ce qu'une proposition soit soumise pour examen à la soixante et unième session. Le groupe informel d'experts a aussi été invité à faire une présentation à la prochaine session sur les récents développements enregistrés dans l'Union européenne dans ce domaine.

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

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

64. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la présentation du Danemark sur la manière dont les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents étaient organisées et effectuées dans ce pays et a examiné les informations réunies par le secrétariat.

65. Plusieurs questions ont été évoquées au cours des débats:

a) Les fondements juridiques du fonctionnement des structures en charge des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents;

b) Le lien entre le Bureau du Procureur/le tribunal et les structures en charge des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents;

- c) Le respect de la confidentialité et des principes déontologiques;
- d) Les critères de choix des catégories et types d'accidents devant faire l'objet d'enquêtes;
- e) L'utilisation des rapports des structures en charge des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.

66. Le thème des enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents a été considéré comme relevant du Groupe de travail, mais aucun consensus ne s'est dégagé quant à la manière de procéder. On pourrait par exemple leur consacrer un chapitre à part dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) ou rédiger un projet de bonne pratique en matière d'enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents. Les gouvernements ont été invités à fournir des informations sur les pratiques nationales existantes dans ce domaine. Sur la base de ces contributions, le secrétariat préparera un document sur les options possibles à discuter lors de la prochaine session. La présentation du délégué du Danemark est disponible sur le site: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

## **B. Reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique**

67. La délégation de la Fédération de Russie a proposé d'introduire dans le R.E.1 les meilleures pratiques en matière de reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique. Le Groupe de travail a invité la délégation de la Fédération de Russie à soumettre une proposition pour examen à la soixante et unième session.

68. Le Groupe de travail a proposé que le secrétariat du WP.29 écrive une lettre aux signataires de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles pour leur demander s'ils ont l'intention de ratifier l'Accord.

## **IX. Élection du Bureau (point 7 de l'ordre du jour)**

69. Le Groupe de travail a élu son bureau pour la période 2011-2013. M<sup>me</sup> Luciana Iorio (Italie) et M. Dmitry Mitroshin (Fédération de Russie) ont été réélus respectivement Présidente et Vice-Président. Suite au départ annoncé à la retraite de M<sup>me</sup> Isabel Brites (Portugal) en 2010, la candidature de M. Arastun Majidov (Azerbaïdjan) au poste de deuxième Vice-Président sera examinée à la prochaine session.

## **X. Session conjointe avec le Groupe de travail des transports routiers (point 8 de l'ordre du jour)**

70. Le 29 septembre, le Groupe de travail a célébré le sixième anniversaire de l'action du système des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière, en organisant une session conjointe d'une demi-journée avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1). Cette session conjointe a été ouverte par M. Ján Kubiš, Secrétaire exécutif de la CEE et a été marquée par un certain nombre de présentations intéressantes (disponibles sur le site: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html>).

71. On espère que cette session conjointe aura permis de définir des domaines d'intérêt commun susceptibles de faire l'objet d'une collaboration ultérieure.

## **XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

72. Le Groupe de travail a débattu de la conception du nouveau panneau à utiliser en conjonction avec le panneau indicateur des stations-service pour signaler les stations de recharge pour véhicules électriques, proposé par le Danemark (document informel n° 4). Il s'est avéré que plusieurs pays disposaient déjà d'un tel panneau. Le Groupe de travail a convenu qu'il était urgent de débattre d'une conception commune pour un tel panneau et a invité les participants à communiquer leurs propositions au secrétariat. Le secrétariat fournira des informations sur les panneaux normalisés existants de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) dans le domaine des stations de recharge d'électricité et des prises électriques.

73. M. Alan Ross, expert de la sécurité routière, a souligné l'importance du rôle des commissions régionales des Nations Unies qui aident les pays membres à mettre en œuvre la Décennie d'action. Il s'agit notamment de fixer des objectifs sous-régionaux et nationaux, d'organiser des ateliers régionaux et nationaux, d'aider les pays à évaluer leurs forces et leurs faiblesses ainsi qu'à élaborer des plans d'action destinés à améliorer leurs capacités à gérer et mettre en œuvre des interventions dans le domaine de la sécurité au cours des quatre premières années de la Décennie. Il a souligné à ce propos que le succès de la Décennie dépendait de la capacité de la communauté internationale d'assurer le financement dont les commissions régionales ont besoin pour s'acquitter de leur tâche principale qui consiste à aider leurs pays membres à mettre en œuvre la Décennie.

74. La troisième Journée européenne de la sécurité routière se tiendra les 13 et 14 octobre 2010 à Bruxelles, dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne. Un «village de la sécurité routière» sera aménagé pour l'occasion, ce qui permettra à différentes organisations œuvrant dans ce domaine de présenter leurs activités et leurs réalisations. Le secrétariat et le WP.1 ont été invités à participer à cette manifestation.

75. L'Institut grec pour la sécurité routière «Panos Mylonas» informera le Groupe de travail des perspectives offertes par le jamboree mondial qui doit se dérouler à Rinkaby (Suède) du 27 juillet au 7 août 2011 avec la participation de plus de 40 000 scouts venus de 180 pays. Sachant que les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité dans la tranche d'âge allant de 15 à 19 ans et la deuxième dans la tranche allant de 5 à 14 ans, cette manifestation offre une excellente occasion de promouvoir la sécurité routière auprès des jeunes. L'Institut «Panos Mylonas» est prêt à concevoir, à mettre en œuvre et à coordonner des actions et des programmes visant à faire évoluer les mentalités et les comportements en matière de sécurité routière. Le Groupe de travail a été invité à examiner les possibilités d'être associé à cette initiative.

76. Ayant appris que M<sup>me</sup> Nel Aland (Pays-Bas), M. Henrik Ludvigsen (Danemark), M<sup>me</sup> Isabel Brites (Portugal), M. Nicholas Rogers (IMMA) et M<sup>me</sup> Virginia Tanase, la secrétaire du WP.1, ne participeraient plus à ses sessions, le Groupe de travail les a remerciés de leur contribution et leur a souhaité tout le succès possible dans leurs futures activités.

## **XII. Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour)**

77. La soixante et unième session du Groupe de travail se tiendra à Genève, du 21 au 23 mars 2011. Les participants ayant l'intention de soumettre des propositions en vue de cette session sont invités à le faire d'ici au 20 décembre 2010, afin que le secrétariat puisse traiter les documents.

78. La soixante-deuxième session du Groupe de travail se tiendra du 26 au 29 septembre 2011.