



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/74
29 novembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR
SA TRENTE-CINQUIÈME SESSION
(3-6 octobre 2000)**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa trente-cinquième session à Genève, du 3 au 6 octobre 2000, sous la présidence de M. B. Perisset (Suisse). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bélarus, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Commission européenne, de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), ont également participé. La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) était représentée. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et Prévention routière internationale (PRI). La Fédération européenne des cyclistes (FEC) a participé en tant qu'observatrice.

OUVERTURE DE LA SESSION

2. M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, a souhaité la bienvenue aux participants. Il a remercié le Groupe spécial d'experts juridiques d'avoir mis la touche finale aux propositions d'amendement aux instruments juridiques. Il a par ailleurs remercié les pays et organisations qui avaient activement participé à la troisième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE (1er-7 mai 2000), rappelé les activités du secrétariat en faveur de cette manifestation et signalé que la brochure relative à la Semaine et à ses objectifs avait également été publiée en espagnol. M. Capel Ferrer a encouragé les participants à évaluer les résultats de cette manifestation et annoncé que le site Web créé à cette occasion avait récemment reçu une distinction de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière.

3. Le Directeur a informé les participants que le Bureau du Comité des transports intérieurs avait, lors de sa réunion du 5 juin 2000, étudié l'idée d'organiser parallèlement à une future session du CTI une table ronde sur la question de la sécurité routière, et il les a invités à en proposer le thème.

4. Le Directeur a signalé que la deuxième session du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels se tiendrait les 10 et 11 octobre 2000.

5. Il a par ailleurs indiqué que les procédures administratives relatives au recrutement d'un nouveau secrétaire du Groupe de travail étaient bien engagées. Le candidat retenu entrerait en fonctions en janvier 2001. Il a remercié M. Jerzy Witkowski, le Secrétaire sortant, qui devait prendre sa retraite à la fin du mois d'octobre, de sa contribution précieuse aux activités du Groupe de travail et à celles d'autres organes de l'ONU dans le domaine des transports.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/WP.1/72

6. En raison d'un ordre du jour très chargé et de la visite technique à Fribourg, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de plusieurs points à sa prochaine session. Afin de consacrer davantage de temps à l'examen des questions juridiques, il a aussi décidé que les points intitulés "Collecte et diffusion de renseignements" et "Examen des manières possibles d'envisager les travaux relatifs à une stratégie à long terme de l'ONU concernant la sécurité routière" ne seraient dans l'avenir étudiés qu'une fois par an.

7. Le Groupe de travail a en outre décidé, à titre expérimental, d'adopter le rapport de sa trente-cinquième session au début de sa trente-sixième session. Ce rapport serait mis sous forme finale par le secrétariat après la session, avec le concours du Président, des Vice-Présidents, du Président du Groupe spécial d'experts juridiques et des présidents des groupes restreints. Il a par contre prié le secrétariat de dresser la liste des décisions qui seraient prises au cours de la trente-cinquième session, liste qui serait adoptée en fin de session.

APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS

a) Situation des amendements proposés à l'Accord européen complétant la Convention sur la sécurité routière

Document : ECE/RCTE/CONF.6/FINAL

8. Le Groupe de travail a été informé que les amendements proposés par l'Autriche à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (ECE/RCTE/CONF.6/FINAL) avaient été transmis aux Parties contractantes par la notification dépositaire C.N.663.1999.TREATIES-1, datée du 27 juillet 1999. Conformément aux procédures d'amendement, les propositions ont été réputées adoptées le 27 juillet 2000 et les amendements entreront en vigueur le 27 janvier 2001.

9. Le Groupe spécial a par ailleurs été informé de la situation de l'Accord de 1997 sur les contrôles techniques. Il a noté que cet Accord, conclu le 13 novembre 1997, ne comptait que quatre Parties contractantes - l'Estonie, la Fédération de Russie, les Pays-Bas et la Roumanie - alors qu'il en fallait cinq pour qu'il entre en vigueur.

b) Recommandations du Groupe spécial d'experts juridiques

Document : TRANS/WP.1/2000/20

10. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe spécial d'experts juridiques (Fédération de Russie, Luxembourg, Norvège et Suisse, sous la présidence de la Norvège) s'était réuni les 3 et 4 juillet à Berne pour procéder à l'examen en dernière lecture de toutes les propositions d'amendements s'appliquant aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant et les regrouper en un document qui serait examiné par le Groupe de travail.

11. Le Groupe de travail a examiné les propositions susmentionnées (TRANS/WP.1/2000/20) et adopté définitivement celles qui sont reproduites en annexe au présent rapport.

12. En ce qui concerne le projet d'amendement à l'article 41 de la Convention de Vienne sur la circulation routière (TRANS/WP.1/2000/20, par. 31), le Groupe de travail a adopté la version proposée mais décidé que la question du caractère "temporaire" de la reconnaissance des permis de conduire nationaux devrait être examinée par le Groupe restreint sur les permis de conduire.

13. En ce qui concerne le projet d'amendement à l'article 29.2 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière (TRANS/WP.1/2000/20, par. 41 *ter*, concernant le marquage bleu réservé aux emplacements où la durée de stationnement est limitée), le Groupe de travail a partagé l'avis du Groupe spécial d'experts juridiques selon lequel la question devait être précisée et il a prié le représentant de la Pologne, auteur de cette proposition, d'établir à l'intention des pays membres un questionnaire sur l'emploi du marquage bleu.

14. Les participants ont remercié le Groupe spécial d'experts juridiques de la qualité de ses travaux et lui ont demandé d'examiner toutes les propositions nouvelles dont le Groupe de travail serait saisi. Il a été décidé de ne pas rouvrir l'examen des propositions figurant dans l'annexe.

15. Les participants ont débattu du mandat, de la structure et de la composition du Groupe spécial d'experts juridiques et de la fréquence à laquelle il était souhaitable de modifier les conventions. Ils ont rappelé les résultats du questionnaire, selon lesquels la majorité des membres s'était prononcée en faveur d'une périodicité de 5 à 10 ans pour la modification des conventions. Étant donné que les derniers amendements avaient été apportés en 1992 et 1993, le Groupe de travail a décidé que la prochaine série importante d'amendements serait présentée au Comité des transports intérieurs en février 2003. Compte tenu de cette échéance, il a décidé que toute nouvelle proposition d'amendement devrait, dans toute la mesure possible, être soumise en 2001 de manière à pouvoir être examinée en détail et adoptée en 2002.

16. Le Groupe de travail a décidé de laisser la composition actuelle du Groupe spécial d'experts juridiques inchangée et de ne pas demander pour le moment d'en faire un Groupe spécial officiel ayant droit aux séances avec interprétation, etc.

17. Le Groupe de travail a demandé au Groupe spécial d'experts juridiques de se réunir de nouveau avant sa trente-sixième session.

c) Documents transmis par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

18. Le Groupe de travail a demandé que, pour sa prochaine session, tous les documents de base concernant des questions soulevées par la CEMT soient inscrits à l'ordre du jour et mis à la disposition des délégués (TRANS/SC.1/WP.1/1997/13, TRANS/SC.1/WP.1/R.140 et Add.1 à 7).

i) Emplacement des panneaux de signalisation

19. En ce qui concerne l'emplacement des panneaux de signalisation, le Groupe de travail a décidé de modifier la composition du Groupe restreint qu'il avait créé à sa trente-quatrième session, afin qu'il comprenne les représentants ayant participé aux premiers travaux de la CEMT sur la question. Il a donc été décidé qu'il comprendrait des représentants de l'Allemagne, du Danemark, de l'Espagne, d'Israël et de la République tchèque, sous la présidence de l'Allemagne.

20. Les participants ont constaté qu'il s'agissait là d'un vaste domaine de travail et ils ont demandé au groupe restreint d'établir, avant la trente-septième session, prévue en septembre/octobre 2001, une étude de faisabilité sur les activités futures. Il a été recommandé que les travaux soient limités, du moins dans une première étape, aux signaux de priorité, que le groupe restreint propose si cela entraînerait des modifications aux conventions et aux accords, ou simplement aux résolutions d'ensemble, et que l'on détermine si les États membres seraient effectivement disposés à accepter et appliquer les principes directeurs sur lesquels ces travaux pourraient éventuellement déboucher.

ii) Téléphones mobiles

Documents : TRANS/WP.2/2000/21, TRANS/WP.1/2000/42

21. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par 14 États membres au sujet de leur législation interne sur l'utilisation des téléphones mobiles en voiture (TRANS/WP.1/2000/21 et TRANS/WP.1/2000/42). Il a invité les autres pays à faire parvenir au secrétariat les renseignements voulus.

22. Le Groupe de travail a été informé que la CEMT avait l'intention d'aborder la question mais probablement pas avant 2003. Il a donc décidé de créer un groupe restreint (Allemagne, Espagne, Israël et Roumanie, sous la présidence d'Israël) chargé d'établir pour sa prochaine session un document présentant le problème et proposant des solutions. Il a par ailleurs décidé de se limiter pour le moment à la question des téléphones mobiles, à l'exclusion des autres dispositifs télématiques. Le groupe restreint a été prié de déterminer s'il s'agissait là d'une question justifiant un amendement à la Convention de Vienne ou s'il suffirait d'insérer une recommandation dans la Résolution d'ensemble sur la sécurité routière (R.E.1).

iii) Définition des cyclomoteurs et motocycles

Document : TRANS/WP.1/2000/41

23. Vu la complexité de la question, le Groupe de travail a jugé qu'il fallait étudier soigneusement les diverses possibilités de formulation des définitions. Il fallait en particulier tenir compte des travaux de l'UE et associer le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), notamment au sujet des mesures contre les modifications non autorisées. Il faudrait par ailleurs que toute proposition tienne compte des conséquences à long terme d'une modification des définitions, par exemple pour la formation et les permis.

24. Le Groupe de travail a remercié l'ancien représentant de la Belgique d'avoir établi la proposition visant à amender l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (définitions des cyclomoteurs et quadricycles motorisés), et il a prié le groupe restreint (Belgique, Italie et IMMA, sous la présidence de la Belgique) d'établir pour la prochaine session une proposition plus détaillée et complète, en s'attachant notamment aux conséquences éventuelles de cette modification.

iv) Comportement aux passages pour piétons

Document : TRANS/WP.1/1998/4

25. À sa trente-quatrième session, le Groupe de travail avait rappelé qu'il avait, à sa session précédente, étudié la question du comportement aux passages pour piétons mais décidé alors, étant donné l'évolution récente de la situation concernant les passages pour piétons dans certains pays membres de la CEE, de revenir sur la question à sa trente-cinquième session, en se fondant sur le document TRANS/WP.1/1998/4.

26. Les participants ont été généralement favorables à la réouverture du débat sur la question et ils ont prié le secrétariat de diffuser, pour la prochaine session, la dernière résolution adoptée par la CEMT à ce sujet. Le Groupe de travail a prié les membres de faire parvenir au secrétariat des renseignements concis sur leur législation interne, de manière qu'un document puisse être publié pour la prochaine session.

d) Permis de conduire internationaux

Documents : TRANS/WP.1/2000/23, TRANS/WP.1/2000/22

27. Le Groupe de travail a pris note des renseignements supplémentaires communiqués par la République islamique d'Iran, la République de Moldova et la Suède

(TRANS/WP.1/1999/6/Add.3) aux fins du registre des associations habilitées à délivrer les permis de conduire internationaux et il a prié les pays qui ne l'avaient pas encore fait de communiquer au secrétariat les adresses pertinentes, de manière à pouvoir achever la préparation du registre.

28. Le Groupe de travail a examiné la proposition (TRANS/WP.1/2000/23) établie par le Groupe restreint sur les permis de conduire (Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, France, Israël, Luxembourg et IMMA, sous la présidence de la Fédération de Russie). Il a adopté son programme de travail mais a supprimé l'échéance de juillet 2002 proposée au point 5 au sujet de la préparation de propositions liées à la décision de supprimer progressivement le permis de conduire international au profit de permis de conduire nationaux uniformes.

29. En ce qui concerne le questionnaire figurant dans le document TRANS/WP.1/2000/23, le Groupe de travail a décidé d'ajouter des questions visant à établir si les pays devaient délivrer des permis de conduire internationaux à des ressortissants d'autres pays ayant établi leur résidence temporaire ou permanente sur leur territoire ou s'ils étaient disposés à le faire.

30. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de mettre ce questionnaire sous forme finale, en coopération avec le Président du Groupe restreint, et de le communiquer à toutes les Parties contractantes aux Conventions de 1949 et de 1968 sur la sécurité routière.

31. Le Groupe de travail a pris note des questions soulevées dans un document transmis par la Belgique au sujet de la reconnaissance réciproque des permis de conduire (TRANS/WP.1/2000/22) et il a été d'avis que ces questions seraient abordées dans le cadre des travaux envisagés par le Groupe restreint au sujet des permis de conduire.

e) Questions diverses

i) Planches à roulettes, patins à roulettes en ligne, etc.

Documents : TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2000/42

32. Le Groupe de travail a admis que les utilisateurs de planches à roulettes, de patins à roulettes en ligne et, plus récemment de trottinettes (patinettes) posaient un problème de sécurité routière. Il était certes plus aigu dans certains pays mais, par effet de mode, pourrait rapidement s'étendre à d'autres.

33. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par certains pays à ce sujet (TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2000/42). Il a décidé de poursuivre l'examen de la question en vue d'ajouter éventuellement une recommandation dans la Résolution d'ensemble (R.E.1).

34. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander aux États membres de lui communiquer des renseignements sur les règlements en vigueur, sur les problèmes de sécurité routière posés par cette catégorie de moyens de déplacement, sur les études en cours et sur les solutions possibles et d'établir un document sur la question pour la prochaine session.

ii) Piétons

Document : TRANS/WP.1/2000/25

35. Le Groupe de travail a pris note d'un document de la Belgique qui soulevait des questions au sujet des dispositions du paragraphe 5 de l'article 20 - Prescriptions applicables aux piétons - de la Convention de Vienne sur la circulation routière en ce qui concerne le côté de la chaussée que les piétons devaient emprunter lorsqu'il n'y avait pas de trottoirs et lorsqu'ils se déplaçaient en groupes, document où il était indiqué qu'il faudrait peut-être modifier la Convention.

36. Le Groupe de travail a invité le représentant de la Belgique à proposer un amendement à la Convention, s'il le jugeait nécessaire. La question ne serait sinon plus inscrite à l'ordre du jour.

iii) Plaque d'immatriculation et signe distinctif

Document : TRANS/WP.1/2000/26

37. Le Groupe de travail a examiné une proposition de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) visant à modifier la Convention de 1968 sur la signalisation routière en autorisant l'incorporation du signe distinctif à la plaque d'immatriculation du véhicule.

38. Le Groupe de travail a donné son accord de principe à cette proposition mais a jugé qu'elle devrait être moins détaillée et plus souple en ce qui concerne les dimensions. Il a également proposé que soient utilisées des couleurs contrastées pour rendre plus visible le signe distinctif ainsi incorporé.

39. Le Groupe de travail a prié l'AIT/FIA de présenter une nouvelle proposition simplifiée, à la trente-sixième session.

iv) Utilisation des feux de circulation diurne

40. Le Groupe de travail a décidé que la question méritait plus ample examen et qu'il était souhaitable de parvenir à une approche européenne commune. Il fallait disposer d'informations sur les règlements nationaux en vigueur et sur les leçons tirées de l'utilisation des feux de circulation diurne. Le représentant de la Suisse a proposé d'établir un questionnaire sur la question, que le secrétariat ferait traduire et distribuerait aux États membres.

41. Selon les résultats, le Groupe de travail déciderait de créer ou non un groupe restreint sur la question et, le cas échéant, le WP.29 serait avisé.

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

Documents : TRANS/SC.1/294/Rev.5, TRANS/SC.1/295/Rev.3.

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

a) Piétons

Document : TRANS/WP.1/2000/27

42. Les versions française et russe du document n'ayant pas été communiquées aux représentants avant la réunion, le Groupe de travail a décidé de reporter à la trente-sixième session l'examen du nouveau projet relatif à la sécurité des piétons.

43. Le Groupe de travail a invité ses membres à faire parvenir au secrétariat des observations écrites sur le document susmentionné et prié le secrétariat d'en établir une nouvelle version où serait supprimé le texte figurant actuellement entre crochets et ajouté à la section d) relative aux passages pour piétons un commentaire de la Fédération internationale des piétons (FIP).

b) Assistance aux victimes de la route

Document : TRANS/WP.1/2000/28

44. Le Groupe de travail a remercié le groupe restreint (France, Israël, IFRC, FEVR, sous la présidence de la France) d'avoir établi le nouveau projet sur l'assistance aux victimes de la route (TRANS/WP.1/2000/28), qui incorporait les modifications proposées à la trente-quatrième session.

45. Le Groupe de travail a adopté le nouveau texte, avec les observations suivantes : à la rubrique A a), supprimer "(le long des routes principales et des autoroutes ainsi qu'au voisinage des points noirs par exemple)"; déplacer la dernière phrase de la rubrique A a) à la fin de la rubrique A c) et modifier comme suit "Encourager en tous lieux l'usage de tous autres moyens d'appel à l'aide d'urgence"; modifier la rubrique A b) comme suit "De convenir, pour l'aide d'urgence, d'un numéro de téléphone gratuit et reconnu internationalement et, en attendant, faire connaître le numéro national d'appel d'urgence par tous les moyens appropriés, y compris par une signalisation au passage des frontières"; à la rubrique A d), supprimer "(notamment lors de la formation au permis de conduire)"; remplacer "le lieu, la nature et les effets d'un accident" par "le lieu et les circonstances de l'accident"; modifier comme suit la dernière phrase entre parenthèses" (dont, par exemple, nombre de blessés et gravité de leurs blessures, personnes prisonnières d'un véhicule, nombre de véhicules en jeu, véhicules en feu, etc.)"; regrouper les paragraphes a) et b) de la rubrique B de manière qu'elle se lise comme suit "a) D'apprendre aux usagers de la route (par exemple lors de la formation au permis de conduire) à sécuriser et à signaler le lieu de l'accident (par exemple au moyen de triangles, de feux de signalisation ou de balises lumineuses) sans courir de risques et à empêcher et prévenir toute aggravation de la situation"; à la rubrique C d), modifier la première phrase comme suit "De mettre en place des formations aux premiers secours avec des remises à niveau périodiques pour les ..."; à la rubrique C d), supprimer la mention au code de la route mais conserver celle relative aux cartes routières; à la rubrique D a), supprimer "autant que possible"; à la rubrique D d), ajouter une

phrase ainsi libellée "D'encourager l'organisation et l'équipement de professionnels de la santé volontaires qui puissent être appelés à intervenir rapidement sur le lieu de l'accident afin de fournir une assistance immédiate aux victimes".

46. Le Groupe de travail a demandé au groupe restreint d'établir une version sans crochets ni caractères gras pour la prochaine session où le texte définitif serait adopté.

47. Le Groupe de travail a décidé d'étudier à sa prochaine session ce qu'il conviendrait de faire des projets de propositions originaux, une fois le texte définitif raccourci pour insertion dans la R.E.1. Il a été suggéré, qu'afin de sauvegarder des documents qui pourraient s'avérer précieux dans l'avenir, le texte complet des propositions soit joint en annexe à la R.E.1 ou sauvegardé dans un document distinct.

c) Contrôles techniques

Document : TRANS/WP.1/2000/3.

48. À sa trente-quatrième session, le Groupe de travail avait examiné une proposition du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) tendant à réviser l'annexe 2 de la R.E.1 sur la visite périodique des véhicules - contrôles à effectuer (TRANS/WP.1/2000/3). Il avait toutefois jugé que son contenu était trop technique pour que l'on puisse prendre une décision indépendante à ce sujet et demandé l'avis du WP.29. Le Groupe de travail avait étudié la possibilité de n'incorporer que la colonne 1 du document dans la R.E.1, les autres parties l'étant dans la R.E.3.

49. Le Groupe de travail a été informé que le WP.29 avait rejeté la proposition de transférer dans la R.E.3 les prescriptions relatives au contrôle technique, mais avait décidé d'examiner la proposition du CITA à sa cent vingt-troisième session, en mars 2001, en vue de l'adopter avant de transmettre le texte final au WP.1 (TRANS/WP.29/735, par. 105 et 106).

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

d) Signalisation des chantiers routiers

Document : TRANS/WP.1/2000/29

50. Les versions française et russe du document TRANS/WP.1/2000/29 n'ayant pas été prêtes à temps, le Groupe de travail a décidé de reporter à sa trente-sixième session l'examen des propositions relatives à la signalisation des chantiers routiers.

51. Les membres ont été invités à faire parvenir au secrétariat leurs observations écrites sur le document TRANS/WP.1/2000/29.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE 1997 SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Document : JMTE/2000/8

52. Le Groupe de travail a été informé de l'évolution du processus de suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement et de la Conférence de Londres sur la santé et l'environnement. En particulier, il lui a été rendu compte de la troisième session de la Réunion commune sur les transports et l'environnement, tenue à Genève le 6 juin 2000.

53. En ce qui concerne le suivi de la Conférence de Londres, le Président a informé les participants qu'il faudrait peut être envisager, en ce qui concerne les piétons et les cyclistes, d'apporter des amendements aux Accords européens complétant les Conventions de Vienne.

ÉVALUATION DE LA TROISIÈME SEMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA RÉGION DE LA CEE

Documents : TRANS/WP.1/2000/30 et Add.1, TRANS/WP.1/2000/31, TRANS/WP.1/2000/42

54. Le Groupe de travail a pris note des renseignements sur les résultats des campagnes menées dans le cadre de la troisième Semaine de la sécurité routière, communiqués par écrit par l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Lettonie, la Pologne, la Slovaquie, la Suède, la Turquie et l'Ukraine (TRANS/WP.1/2000/30 et Add.1) ainsi que de ceux fournis par d'autres pays en cours de session.

55. Le Groupe de travail a également pris note de la déclaration de la CEMT sur la sécurité des usagers vulnérables dans la circulation routière, reproduite dans le document TRANS/WP.1/2000/31, qui demandait à tous les pays d'appliquer les trois volets d'un triptyque constitué par des résolutions de la CEMT concernant les cyclistes, les piétons et les motocyclistes.

56. Le Groupe de travail a félicité tous les pays qui avaient organisé des campagnes à l'occasion de la troisième Semaine de la sécurité routière. Il a également pris note de ce que certains pays avaient décidé d'organiser des campagnes d'un mois, voire d'un an, qui étaient peut être encore en cours et qu'il était possible que les données statistiques issues de ces campagnes ne soient pas disponibles avant encore un an.

57. Le Groupe de travail a décidé qu'après une manifestation comme la troisième Semaine de la sécurité routière, il importait d'évaluer les résultats et de voir ce que le fait d'avoir été une campagne des Nations Unies avait apporté de plus. Il a prié les membres qui ne l'avaient pas encore fait de faire parvenir au secrétariat des renseignements sur les résultats des activités menées à cette occasion.

58. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur ces résultats à sa trente-sixième session. Il se prononcerait alors sur l'utilité d'organiser à sa trente-septième session un séminaire d'une demi-journée consacré à l'évaluation de la troisième Semaine de la sécurité routière.

COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

Documents : TRANS/WP.1/70, TRANS/WP.1/71 et Corr.1, TRANS/WP.1/73, TRANS/WP.1/2000/32, TRANS/WP.1/2000/33, TRANS/WP.1/2000/34, TRANS/WP.1/2000/37

59. Comme convenu lors de l'adoption du jour, ce point ne sera à l'avenir étudié qu'une fois par an. Le Groupe de travail a reporté à sa prochaine session l'examen des documents dont il était saisi.

APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

60. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait à sa trente-troisième session prié les Gouvernements allemand et néerlandais de rédiger pour la session en cours un document sur l'orientation future de ses activités dans le domaine de l'informatique et de la sécurité routière.

61. Le Groupe de travail a été informé que des renseignements avaient été demandés au sujet de l'étude COST (Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique) sur la surcharge de l'information visuelle des conducteurs. Ils seront communiqués à une session ultérieure.

EXAMEN DES MANIÈRES POSSIBLES D'ENVISAGER LES TRAVAUX RELATIFS À UNE STRATÉGIE À LONG TERME DE L'ONU CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Documents : TRANS/SC.1/WP.1/1998/3/Rev.1; TRANS/WP.1/1995/5 et Add.1

62. Comme convenu lors de l'adoption de l'ordre du jour, le Groupe de travail n'examinera cette question qu'une fois par an. Le prochain examen aura donc eu lieu en avril 2001, à la trente-sixième session.

COLLABORATION AVEC D'AUTRES ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Documents : TRANS/AC.7/2; TRANS/WP.1/2000/35, TRANS/WP.1/2000/36, TRANS/WP.1/2000/39

63. Le Groupe de travail a pris note du rapport du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels, dont la première session s'était tenue à Genève, les 10 et 11 juillet 2000 (TRANS/AC.7/2). La deuxième session se tiendrait les 10 et 11 octobre 2000. Il était prévu que le Groupe pluridisciplinaire adopte ses recommandations en 2001 et que le Comité des transports intérieurs les communique ensuite à ses organes subsidiaires, dont le WP.1, pour la suite à donner à sa soixante-quatrième session, en février 2002.

64. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.1/2000/36 où figuraient les dispositions actuelles des Conventions de Vienne et des Accords européens concernant la sécurité dans les tunnels.

65. À sa soixante-deuxième session (15-17 février 2000), le Comité des transports intérieurs avait approuvé la liste, établie par son Bureau, des organes subsidiaires ayant des liens avec le secteur privé (SC.1, SC.2, SC.3, WP.1, WP.11, WP.15, WP.24, WP.29 et WP.30) et prié ces

derniers de définir ces liens et de lui faire rapport sur la manière dont il pourrait en être tiré parti pour améliorer leurs travaux. Le Groupe de travail a reporté l'examen de la question à sa prochaine session.

66. Le Groupe de travail a été informé que le Bureau du Comité des transports intérieurs avait, à sa réunion du 5 juin 2000, étudié l'idée de tenir une table ronde sur la question de la sécurité routière immédiatement après une session du Comité. Il avait toutefois décidé de solliciter l'avis du WP.1 avant de prendre une décision définitive.

67. Le Groupe de travail a soigneusement examiné la demande du Bureau du CTI. Il a décidé que l'organisation d'une table ronde exigeait une planification très attentive et qu'elle ne pourrait donc se tenir avant la prochaine session du CTI, en février 2001. Les membres ont douté qu'une telle table ronde puisse apporter quoi que ce soit au CTI et jugé qu'il faudrait, pour susciter l'intérêt, trouver un thème nouveau et novateur.

68. Le Groupe de travail a pris note de la demande du Bureau du Comité des transports intérieurs visant à ce que chacun de ses organes subsidiaires étudie les instruments juridiques relevant de son domaine de compétence et indique ceux qu'il convenait de mettre à jour. Le Groupe de travail a étudié le document TRANS/WP.1/2000/36 qui donnait la liste des instruments juridiques administrés par le WP.1. Il a constaté que les renseignements qu'il contenait, en particulier ceux qui indiquaient quel pays était Partie contractante à quel instrument juridique, étaient utiles et prié le secrétariat de publier chaque année une version à jour de ce document.

69. Les représentants du Comité de l'ISO sur les cartes d'identification et dispositifs associés (ISO SC17/WG10) ont participé à la session et sont intervenus au titre de ce point. M. John Rodakis, Président du SC17/WG10, a expliqué que ce comité élaborait actuellement une norme internationale applicable à la carte d'identification de conducteur et qu'il souhaiterait à ce sujet établir des liens avec le WP.1. Il a expliqué les raisons et les possibilités d'une coopération entre ce Comité WP.1, et des renseignements écrits ont été présentés au Groupe de travail dans le document TRANS/WP.1/2000/39.

70. Le Groupe de travail est convenu qu'il était en principe souhaitable d'établir une liaison entre les deux groupes et que la participation d'une représentant du Comité SC17/WG10 de l'ISO serait la bienvenue lors de l'examen des points de l'ordre du jour pertinents des futures réunions du WP.1. Toute communication de document serait également bienvenue. Le Groupe de travail a par ailleurs décidé qu'il s'efforcera d'être représenté aux réunions de ce Comité.

QUESTIONS DIVERSES

Document : TRANS/WP.1/2000/40

71. Le Groupe de travail a examiné une proposition de la Commission européenne concernant l'adoption d'une signalisation routière pour les "points noirs". Certains participants ont douté de l'utilité de cette signalisation et le Groupe de travail a prié la Commission d'établir pour la prochaine session une proposition plus détaillée et développée. Il a par ailleurs prié ses membres de communiquer tout renseignement pertinent concernant l'existence de ce type de signalisation dans leur pays ou les leçons tirées de l'expérience dans ce domaine.

72. L'attention du Groupe de travail a été appelée sur le fait qu'il était en français dénommé "Groupe de travail de la sécurité de la circulation" sans le mot "routière". Ce titre était logique lorsque le Groupe de travail relevait du Comité de transports intérieurs (CTI) par l'entremise du Groupe de travail principal des transports routiers (SC.1). Le WP.1 relevant aujourd'hui directement du CTI, il était nécessaire de modifier la désignation française du Groupe de travail, afin de la rendre plus claire.

73. Il a été décidé que la nouvelle désignation serait en français la suivante : "Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières".

74. À l'occasion de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rendu hommage à son secrétaire, M. Jerzy Witkowski, qui prendrait sa retraite à la fin du mois d'octobre. Il l'a remercié de sa contribution tant aux travaux du Groupe lui-même qu'à ceux de deux commissions régionales des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière et des transports routiers. Il a également rendu hommage à M. Armand Timmermans, qui avait longtemps été représentant de la Belgique et avait apporté une contribution précieuse pendant plusieurs années.

75. Le Groupe de travail a été informé que sa trente-sixième session devrait se tenir du 3 au 6 avril 2001. Les membres ont été invités à soumettre leurs documents avant le 15 décembre 2000.

VISITE TECHNIQUE À FRIBOURG

76. Le 5 octobre, le Groupe de travail a participé à une visite technique organisée à Fribourg par l'Office fédéral des routes de la Suisse. À cette occasion, les membres ont pu constater de visu des aménagements – ronds-points, dispositifs limiteurs de vitesse, pistes et voies cyclables et autres installations – destinés à améliorer la sécurité. Ils ont également visité le centre des opérations de la police de la route du canton de Fribourg. Dans la soirée, une démonstration d'équipements d'éclairage pilote a été donnée au centre "Électrobroc" d'information sur l'énergie et les participants ont entendu une intervention de M. Olivier Michaud, Directeur de l'Office fédéral des routes.

77. Le Groupe de travail a remercié l'Office fédéral des routes de la Suisse d'avoir organisé cette visite technique et ses plus vifs remerciements sont allés à M. Bernard Perrisset, qui n'avait pas épargné ses efforts pour que ce déplacement soit un succès.

ADOPTION DU RAPPORT

78. Le Groupe de travail a décidé, à titre expérimental, d'adopter le rapport de sa trente-cinquième session au début de sa trente-sixième session. Il a décidé que le rapport serait mis sous forme finale par le secrétariat après la session, avec le concours du Président, des Vice-Présidents, du Président du Groupe spécial d'experts juridiques et les Présidents des groupes restreints.

79. La liste des décisions prises par le Groupe de travail à sa trente-cinquième session, dressée par le secrétariat, a été adoptée.

Annexe

**Amendements aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant
adoptés par le Groupe de travail**

A. CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Article premier : Définitions

"Insérer un nouvel alinéa g *bis*) ainsi libellé :

'g *bis*) Le terme voie cyclable désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 *bis* de la Convention sur la signalisation routière."

"Insérer un nouvel alinéa g *ter*) ainsi libellé :

'g *ter*) Le terme piste cyclable désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels."

II. Article 11 : Dépassement et circulation en files

"Ajouter un nouvel alinéa 1 c) ainsi conçu :

'c) La législation nationale peut autoriser les cyclistes et les cyclomotoristes à dépasser les véhicules immobilisés ou les véhicules circulant lentement autres que les cycles et les cyclomoteurs du côté correspondant au sens de la circulation, à condition qu'il existe un espace suffisant."

III. Article 16 : Changement de direction

"Modifier l'article 16.1 b) comme suit :

'b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs leur permettant notamment d'effectuer un changement de direction en traversant l'intersection en deux phases, serrer le plus possible l'axe médian de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à double sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et, s'il veut s'engager sur une autre route à double sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation."

"Modifier l'article 16.2 comme suit :

'2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les usagers de la route sur la chaussée, ou sur d'autres parties de la même route, qu'il s'apprête à quitter.'"

IV. Article 18 : Intersections et obligations de céder le passage

"Ajouter à la fin de l'alinéa 18.4 a) :

'sauf si un carrefour giratoire est indiqué par le signal D, 3 ainsi que par le signal B, 1 ou B, 2, auquel cas le conducteur se trouvant sur le carrefour giratoire a la priorité.'"

VI. Article 23 : Arrêt et stationnement

Modifier la dernière phrase de l'article 23.1 comme suit :

"Aussi bien dans les agglomérations qu'en dehors de celles-ci, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, les voies cyclables, les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, les pistes pour cavaliers, les chemins pour piétons, les trottoirs ou les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la mesure où la législation nationale applicable le permet."

"Modifier l'article 23.6 comme suit :

'6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer d'autres interdictions de stationnement et d'arrêt ou d'adopter des dispositions distinctes pour le stationnement et l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs.'"

VII. Article 27 : Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes

Modifier l'article 27.4 comme suit :

"Lorsqu'il existe une voie cyclable ou une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la voie cyclable ou la piste cyclable et, si elles le jugent opportun, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée."

VIII. Article 41 : Permis de conduire

"Modifier l'article 41.2 comme suit :

'Les Parties contractantes reconnaissent :

a) Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;

b) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;

c) Ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant,

comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par les permis, à condition que lesdits permis soient en cours de validité et qu'ils aient été délivrés par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur."

B. ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Annexe au paragraphe 12 (Ad art. 13 de la Convention)

"Modifier le paragraphe 12 comme suit :

'12. Ad article 13 de la Convention (Vitesse et distance entre véhicules)."

Paragraphe 6

Ce paragraphe, y compris les alinéas a) et b), doit se lire comme suit : "En dehors des agglomérations... (le texte reste le même)."

II. Annexe au paragraphe 18 (Ad art. 23 de la Convention)

"Modifier l'article 23.3 a) i), comme suit :

'i) À moins de 5 m des passages pour piétons et des passages pour cyclistes, sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau."

III. Annexe, paragraphe 20 (Ad art. 27 de la Convention)

"Modifier comme suit le texte se rapportant au paragraphe 4 :

'Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur les voies cyclables ou les pistes cyclables et, au besoin, il peut leur être interdit de circuler sur le reste de la

chaussée. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la roue peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée."

C. CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Article premier : Définitions

Insérer un nouvel alinéa e *bis*) ainsi libellé :

'e *bis*) Le terme voie cyclable désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 *bis* de la Convention."

"Insérer un nouvel alinéa e *ter*) ainsi libellé :

'e *ter*) Le terme piste cyclable désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes, et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels."

II. Article 13.2 (Signalisations dans les agglomérations)

"Modifier l'article 13.2 comme suit :

'Les signaux de réglementation placés à l'aplomb d'un signal indiquant l'entrée de l'agglomération, ou peu après un tel signal, signifient que la réglementation s'applique dans toute l'agglomération, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections de la route dans l'agglomération."

III. Article 26 *bis* (Marquage des voies)

"Modifier le paragraphe 1 de l'article 26 *bis* comme suit :

'Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules, y compris les voies cyclables, est réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits."
