



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/76
4 mai 2001

Original : FRANCAIS

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-SIXIÈME SESSION
(3-6 avril 2001)**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa trente-sixième session à Genève, du 3 au 6 avril 2001, sous la présidence de M. B. Perisset (Suisse). Y ont participé des représentants des Etats membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Israël, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse et Turquie.

La Commission européenne et la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) étaient également représentées.

Ont également participé des représentants de la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et des représentants des organisations non gouvernementales ci-après: 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), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et Prévention routière internationale (PRI).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports à la CEE, a souhaité la bienvenue aux participants. Il a présenté la nouvelle secrétaire du Groupe de travail, Mme Marie Noëlle Poirier.
3. En ce qui concerne les retards dans la mise à disposition des documents dans les trois langues, le Directeur a explicité les raisons de ces retards indépendants de la Division Transport et a demandé au secrétariat, pour que ces désagréments ne se reproduisent plus, de le tenir informé suffisamment à l'avance. Il a également rappelé que les délégués pouvaient utilement consulter le site web de la CEE/ONU-Division Transports.
4. Il a félicité le Groupe de travail pour l'adoption des propositions d'amendement aux instruments juridiques et a encouragé le Groupe de travail à évaluer les résultats de la troisième semaine de sécurité routière qui s'est déroulée du 1er au 7 mai 2000. Une note sera préparée par le secrétariat sur la base des informations communiquées par les Etats membres de la CEE/ONU.
5. Il a insisté sur l'importance qu'il attachait aux travaux du WP.1 et sur la nécessité de faire évoluer les Conventions et Accords après avoir rappelé que la sécurité était l'un des trois piliers dans les transports avec la mobilité et la protection de l'environnement.
6. Pour sa part, la secrétaire du WP.1 a informé les délégués présents des décisions prises ou adoptées par le Comité des Transports Intérieurs (CTI) lors de sa soixante-troisième session (13-15 février 2001) en ce qui concerne les travaux du WP.1.
7. Elle a également informé le WP.1 de l'avancée des travaux du Groupe pluridisciplinaire spécial de la sécurité dans les tunnels qui avait tenu sa troisième session les 20 et 21 mars 2001 à Genève et dont les travaux en ce qui concerne les tunnels routiers s'achèveront en juillet par l'adoption de recommandations. Elle a indiqué que le WP.1 devrait examiner les recommandations qui le concernent lors de sa prochaine session en vue de donner un avis au CTI sur leur faisabilité et faire une première évaluation des amendements qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux Conventions de Vienne, aux Accords européens les complétant et aux Résolutions d'ensemble. Le WP.1 a également été informé que le CTI avait l'intention d'adopter ces recommandations sous forme de résolution de manière à officialiser la terminaison des travaux du Groupe pluridisciplinaire sur les tunnels routiers et à servir de document de référence officiel.

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

Document : TRANS/WP.1/75

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

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

Document : TRANS/WP.1/74

9. Le rapport de la trente-cinquième session a été adopté. La délégation de la Fédération de Russie a proposé des modifications concernant l'annexe au rapport. Le Groupe de travail a

demandé au Groupe spécial d'experts juridiques d'examiner ces modifications qui portaient sur des amendements aux Conventions déjà adoptés.

10. Sur la méthode d'adoption des rapports, le WP.1 a décidé de maintenir, encore à titre expérimental, l'adoption du rapport final lors de sa session suivante et de n'adopter à la fin de la réunion qu'un relevé des décisions prises au cours de la session. Il a toutefois subordonné la continuité de cette procédure à la présentation en trois langues de ce relevé de décisions et de la mise à disposition du rapport final si possible dans un délai de 4 à 6 semaines.

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

a) Recommandations du Groupe spécial d'experts juridiques (*Point 3 a) de l'ordre du jour*)

Documents : TRANS/WP.1/2001/3 ; TRANS/WP.1/2001/18 ; TRANS/WP.1/2000/20

11. Après discussion sur la base des réponses au questionnaire, élaboré par la délégation de la Pologne, sur l'utilisation du marquage bleu (TRANS/WP.1/2001/3), le WP.1 a confirmé la nécessité de modifier l'article 29.2 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, modification qui doit, toutefois, être regardée en liaison avec les dispositions de l'annexe 1, section C, chapitre II, paragraphe 9 c) vii) de ladite Convention afin de supprimer les éventuelles contradictions. Il a été donné mandat au groupe d'experts juridiques d'examiner ce point et de présenter des propositions de texte.

12. Le Groupe de travail a décidé de ne pas retenir la proposition de la Pologne relative à la priorité aux carrefours giratoires (TRANS/WP.1/2001/18) visant à modifier la Convention de Vienne sur la signalisation routière et non la Convention sur la circulation routière pour laquelle une modification de l'Article 18.4 a) reproduite en annexe du rapport de la 35ème session avait déjà été adoptée par le WP.1. Il a toutefois été demandé au groupe d'experts juridiques de réexaminer, au plan formel, la formulation retenue au regard notamment des mentions de panneaux cités qui relèvent eux de la Convention sur la signalisation routière.

13. Le Groupe spécial d'experts juridiques (*Fédération de Russie, Luxembourg et Suisse, sous la présidence de la Norvège et avec la participation du secrétariat*) se réunira les 18 et 19 juin à Luxembourg pour procéder à l'examen des propositions d'amendements aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant.

14. Le président du WP.1 a rappelé que la prochaine série importante d'amendements serait présentée au Comité des transports intérieurs en février 2003. Compte tenu de cette échéance, toute nouvelle proposition d'amendement devra, dans toute la mesure possible, être soumise en 2001 de manière à pouvoir être examinée en détail et adoptée en 2002.

b) **Documents transmis par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (Point 3 b) de l'ordre du jour**

Documents : 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

15. Le WP.1 a confirmé sa décision de charger le groupe restreint y afférent (*Danemark, Espagne, Israël, République tchèque*) d'élaborer une étude de faisabilité sur ce sujet et a accepté que l'AIT/FIA, l'IRF et la PRI, fassent, suite à leur demande, partie de ce groupe. Par suite de l'impossibilité du Président précédemment désigné d'assurer la présidence, cette dernière reste encore à pourvoir.

16. Suite à une proposition de l'IRF, le WP.1 a accepté d'examiner, à sa prochaine session, la possibilité de réaliser également une étude de faisabilité sur l'harmonisation de la signalisation au vu notamment de la présentation d'une étude réalisée par l'IRF et la Commission européenne sur support informatique. Néanmoins, il a été également demandé à l'IRF de présenter la problématique dans un document écrit qui devra être transmis au secrétariat avant le 30 juin 2001. Au vu de ces présentations, le WP.1 décidera, s'il y a lieu ou non, d'effectuer cette étude et dans l'affirmative quelle en sera la portée et par qui elle devra être réalisée.

ii) Téléphones mobiles

Documents : TRANS/WP.1/2001/4 ; TRANS/WP.1/2001/20 ; TRANS/WP.1/2000/21

17. Le Groupe de travail a, suite aux informations communiquées par les Etats membres, chargé le groupe restreint y afférent (*Allemagne, Espagne, Roumanie, sous la présidence d'Israël*) de poursuivre l'étude sur ce sujet compte tenu des différentes approches possibles du problème. Il a demandé que soient préparées, pour la session d'automne, une proposition visant à modifier la RE.1 mettant l'accent sur le problème du téléphone mobile ainsi qu'une proposition de modification de la Convention de Vienne mais ciblant le problème de manière plus générale en prenant en compte les différents équipements pouvant distraire l'attention du conducteur. Le Président au nom du WP.1 a adressé ses remerciements au groupe restreint pour le travail déjà réalisé.

iii) Définition des cyclomoteurs et motocycles

Document : TRANS/WP.1/2000/41

18. Dans l'attente de pouvoir examiner la proposition qui sera préparée par le groupe restreint créé à cet effet (*Italie, IMMA, sous la présidence de la Belgique*), le débat a été renvoyé à la session de septembre 2001.

iv) Comportement aux passages pour piétons

Documents : TRANS/WP.1/2001/8 ; TRANS/WP.1/2001/19 ; TRANS/WP.1/1998/4

19. Le WP.1 s'est déclaré, à la majorité, en faveur d'une modification de la Convention de Vienne sur la circulation routière dans le sens des propositions de la CEMT

(TRANS/WP.1/1998/4) visant à accorder la priorité aux piétons qui ont l'intention de s'engager sur la chaussée. Il a demandé au Groupe d'experts juridiques d'examiner les dispositions pertinentes de cette Convention qu'il conviendrait de modifier et de faire les propositions y afférentes en prenant en compte leur correspondance linguistique, la version anglaise actuelle semblant se suffire à elle-même.

c) **Permis de conduire internationaux**

Documents : TRANS/WP.1/2001/5; documents informels N° 1 et 2

20. Le WP.1 a pris note des résultats de la réunion informelle du groupe restreint y afférent (*Bulgarie, Espagne, France, Israël, Luxembourg, Roumanie, Suisse, IMMA, sous la présidence de la Fédération de Russie*), tenue à Madrid les 22 et 23 mars 2001 et de l'analyse des réponses au questionnaire élaboré par ce groupe. Le WP.1 a invité l'ISO et la Commission européenne à participer aux prochains travaux du groupe restreint dont la prochaine réunion se tiendra les 30 et 31 août à St Petersburg. Le président de ce groupe, M. Yakimov, ayant souhaité avoir des compléments d'information sur le point 9 du questionnaire, il a été demandé au secrétariat de saisir à nouveau rapidement les Etats membres de CEE/ONU.

d) **Plaque d'immatriculation et signe distinctif**

Document : TRANS/WP.1/2001/6; TRANS/WP.1/2000/26; Document informel n°3

21. Le Groupe de travail, après une longue discussion, a adopté le document TRANS/WP.1/2001/6 présenté par l'AIT/FIA sauf en ce qui concerne les dispositions relatives à l'emplacement du signe distinctif sur la plaque d'immatriculation qui sera rediscuté lors de la prochaine session du WP.1. Il a chargé le groupe d'experts juridiques d'examiner le texte au plan juridique en prenant également en compte le document préparé par le secrétariat (Document informel n°3).

e) **Signalisation des points noirs**

Document : TRANS/WP.1/2001/9

22. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les Etats membres ainsi que de celles présentées par le représentant de la Commission européenne qui a annoncé qu'une étude avait été lancée fin 2000 sur le sujet et que les premiers éléments du rapport pourraient être présentés au cours de la session de septembre.

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

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**

Documents: TRANS/WP.1/2001/2; TRANS/WP.1/2000/27

23. Le WP.1 a adopté le projet de recommandation (TRANS/WP.1/2001/2) sur la sécurité des piétons après y avoir apporté plusieurs modifications. Le texte ainsi amendé, qui deviendra par la suite un nouveau chapitre 6 de la R.E.1, figure en annexe I du présent rapport. Les modifications apparaissent en gras.

b) **Assistance aux victimes de la route**

Documents : TRANS/WP.1/2001/7; TRANS/WP.1/2000/28

24. Le Groupe de travail a adopté la recommandation sur l'assistance aux victimes d'accidents (TRANS/WP.1/2001/7) avec quelques modifications. La version corrigée figure en annexe II du présent rapport. Les modifications apparaissent en gras.

c) **Contrôles techniques**

Document: TRANS/WP.1/2001/25

25. Le WP.1 a été informé par le secrétariat que le WP.29 avait adopté, lors de sa 123^{ème} session, une proposition de recommandation concernant les contrôles techniques et a demandé que ce nouveau texte remplace l'Annexe 2 actuelle de la R.E.1. Le document (TRANS/WP.1/2001/25) a été remis en séance, dans sa version anglaise uniquement, aux délégations qui disposeront, pour la prochaine session de sa version russe et française. Le WP.1 sera donc invité à prendre une décision sur ce point.

d) **Planches à roulettes, patins à roulettes en ligne, etc.**

Documents: TRANS/WP.1/2001/10; TRANS/WP.1/2000/24

26. Le WP.1 a examiné des informations sur ce sujet transmises par 23 pays membres qui sont reprises dans les documents visés ci-dessus. Il a demandé au secrétariat de préparer un document de synthèse pour sa trente-septième session. Le principe de la création d'un groupe restreint avec le mandat de préparer un projet de recommandation pour la R.E.1. à partir du document du secrétariat a été adopté.

e) **Utilisation des feux de circulation diurne**

Documents : TRANS/WP.1/2001/12; TRANS/WP.1/2001/17

27. Avant d'envisager la possibilité de définir une approche européenne commune sur la question de l'utilisation, en circulation, des feux le jour, le WP.1 avait estimé nécessaire, lors de sa trente-cinquième session (3-6 octobre 2000) de disposer au préalable d'informations sur les réglementations nationales en vigueur ainsi que sur les enseignements tirés par les pays en ce domaine.

28. Au cours de sa session, le WP.1 a examiné le projet de questionnaire élaboré par la délégation suisse (TRANS/WP.1/2001/12) et a adopté son principe sous réserve de modifications et de compléments. Il a, à cette fin, chargé la délégation suisse et le secrétariat de modifier le projet dans le sens indiqué et de l'envoyer très rapidement aux Etats membres de manière à pouvoir recevoir les réponses avant le 30 juin 2001 et disposer ainsi des éléments pour permettre au Groupe de travail d'examiner plus au fond cette question lors de sa trente septième session. Il tiendra informé le WP.29 des résultats de cette enquête.

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

f) **Signalisation des chantiers routiers**

Document : TRANS/WP.1/2000/29

29. Le Groupe de travail a demandé aux délégations russe et danoise, qui sont jusqu'à présent les seules à avoir émis des remarques sur le projet de recommandation, mais avec des avis divergents, de rechercher une solution de compromis. Par ailleurs, suite aux observations présentées par d'autres délégations, le WP.1 a accepté la proposition du Président de permettre aux Etats qui le souhaitent de faire valoir leurs remarques par écrit au secrétariat avant le 30 juin 2001 au plus tard.

SUIVI DES CONFÉRENCES DE VIENNE (*TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT*) ET DE LONDRES (*TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET SANTE*) (*Point 5 de l'ordre du jour*)

30. Le Groupe de travail a été informé par Mme Tea Aulavuo, en charge du suivi de ces dossiers à la CEE/ONU, de l'évolution du processus de suivi de la Conférence de Vienne de 1997 sur les transports et l'environnement et de la Conférence de Londres de 1999 sur les transports, l'environnement et la santé.

31. En ce qui concerne la Conférence de Vienne, elle a rendu compte des travaux de la première session du groupe d'experts, tenue à Genève le 26 et 27 février 2001, et a signalé que ce groupe, afin de préparer l'évaluation à mi-parcours du programme d'action prévue en 2002, se réunira en novembre 2001 et février 2002.

32. En ce qui concerne la Conférence de Londres, Mme Aulavuo a informé le WP.1 qu'une réunion à haut niveau se tiendra le 4 mai 2001 à Genève au cours de laquelle sera examiné le rapport de synthèse CEE-ONU/OMS « Tableau d'ensemble des instruments relatifs aux transports, à l'environnement et à la santé, et recommandations d'action future » qui fait un

inventaire des accords et instruments juridiques pertinents en vigueur afin au besoin d'en améliorer et d'en harmoniser la mise en oeuvre et, s'il y a lieu de les développer par la suite. Seront également examinées les trois questions principales sous-jacentes à ce rapport dont l'une pourrait concerner plus directement le WP.1, à savoir les recommandations d'action future qui portent sur les trois thèmes suivants : 1) la création d'une Convention cadre ; 2) le développement des instruments juridiques existants ; 3) un resserrement de la coopération avec d'autres organisations.

33. Elle a rappelé que tous les documents afférents au suivi de ces conférences pouvaient être consultés sur le site web de la CEE/ONU à l'adresse suivante : www.unece.org/poja.

ÉVALUATION DE LA TROISIÈME SEMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA RÉGION DE LA CEE (*Point 6 de l'ordre du jour*)

Documents : TRANS/WP.1/2001/11 ; TRANS/WP.1/2000/30 et Add.1

34. Le Groupe de travail a pris note des informations écrites sur les campagnes menées par les pays membres dans le cadre de la troisième Semaine de la sécurité routière.

35. Après que le Président ait rappelé le mandat donné par le CTI sur ce point, le Groupe de travail a décidé de consacrer, à sa trente-septième session, si possible le lundi 10 septembre avant la réunion proprement dite du WP.1, une demi-journée (voire une journée) de «brainstorming» consacrée à l'évaluation de la troisième Semaine de la sécurité routière. A cette fin, le WP.1 a entériné la suggestion du Président de créer un groupe restreint pour développer un programme en vue de cette réunion de réflexion. Ce groupe sera composé de M. Bernard Perisset (Suisse), M. Pim Hol (Pays-Bas), Mme Marie-José Rambeau (PRI), M. Marcel Haegi (FEVR) et du secrétariat.

36. Le WP.1 a néanmoins longuement débattu sur les objectifs à atteindre en particulier autour des deux thèmes suivants: la valeur ajoutée d'une campagne onusienne par rapport aux campagnes de sécurité routière nationales et la périodicité et la durée optimales des campagnes onusiennes.

COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS (*Point 7 de l'ordre du jour*)

a) Prescriptions nationales en matière de sécurité routière

Documents: TRANS/WP.1/70 et Corr. 1 et 2, TRANS/WP.1/71, TRANS/WP.1/73 et Add.1, TRANS/WP.1/2000/32, TRANS/WP.1/2000/33, TRANS/WP.1/2000/34, TRANS/WP.1/2000/37, TRANS/WP.1/2001/13

37. Le Groupe du travail a pris note des derniers renseignements disponibles au sujet des instruments juridiques nationaux relatifs à la sécurité routière figurant dans les documents TRANS/WP.1/73 et Add.1, ceux sur les prescriptions nationales en matière de sécurité routière dans les documents TRANS/WP.1/70 et Corr.1 et 2 et ceux sur les méthodes nationales de formation et de suivi pour les permis de conduire des catégories A et B dans le document TRANS/WP.1/71.

38. Il a également pris note des renseignements transmis par les Gouvernements bulgare (TRANS/WP.1/2000/33), français (TRANS/WP.1/2000/32), letton (TRANS/WP.1/2000/37) et espagnol (TRANS/WP.1/2001/13) concernant les nouvelles mesures prises dans leur pays respectif en matière de circulation.

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

Document: TRANS/WP.1/2000/34

39. Le Groupe du travail a pris note des renseignements communiqués par le Bélarus dans le document visé ci-dessus.

APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (*Point 8 de l'ordre du jour*)

Document : TRANS/WP.1/2001/15

40. Le Groupe de travail a pris note d'un document transmis par la délégation allemande sur la problématique de la régulation intelligente de la vitesse au regard de la Convention de Vienne sur la circulation routière et a décidé d'examiner ce document en détail à sa prochaine session.

EXAMEN DES POSSIBILITES D'ETABLIR UNE STRATÉGIE À LONG TERME DE L'ONU CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (*Point 9 de l'ordre du jour*)

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

41. La question de la définition d'une stratégie à long terme de la CEE/ONU en matière de sécurité routière est régulièrement évoquée par le WP.1. Il est rappelé que, lors de sa trente-quatrième session, ce dernier avait notamment considéré comme essentiel la nécessité d'assurer une coopération effective avec d'autres groupes de travail comme le WP.15 et le WP.29 et de développer, dans le cadre de ses compétences et de ses possibilités, la coopération avec d'autres organes, comme l'OMS et les autres commissions régionales de l'ONU ou le Partenariat mondial pour la sécurité routière.

42. Lors de la présente session, le Groupe de travail a entamé une première réflexion sur les possibilités de mettre mieux en valeur les résolutions R.E.1 et R.E.2. Il entend poursuivre cette réflexion sur la base d'une proposition que pourraient lui faire la présidence et le secrétariat au cours de l'une de ses prochaines sessions.

COLLABORATION AVEC D'AUTRES ORGANES DE LA CEE ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES (*Point 10 de l'ordre du jour*)

Documents: TRANS/WP.1/2000/1; TRANS/WP.1/2001/14, TRANS/WP.1/2000/35

43. En ce qui concerne la sécurité dans les tunnels, le WP.1 a pris note des dispositions actuelles contenues dans les instruments juridiques existants qui figurent dans le document TRANS/WP.1/2000/35. Sur l'avancée des travaux du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts et leurs développements au niveau du CTI, celle-ci est évoquée au paragraphe 7.

44. Le Groupe de travail a pris note de la demande du Comité des transports intérieurs invitant ses 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) à définir ces liens et à lui faire rapport sur la manière dont il pourrait en être tiré partie pour améliorer leurs travaux. Le WP.1 a trouvé satisfaisant son lien actuel avec le secteur privé qui participe activement, au travers des associations ou organisations qui le représentent, IMMA, IRF, IRU, PRI etc, à ses travaux.

45. Le WP.1 a pris note de la communication préparée par la FEVR (2000/14) dont le contenu a été développé en séance par M. Haegi. Le sujet évoqué portant davantage sur les actions à moyen et long terme que devrait développer le WP.1, il a été considéré que ce sujet serait évoqué à l'avenir dans le cadre de la définition d'une stratégie à long terme (cf. point 9 de l'ordre du jour de la présente session).

46. 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. Ils ont 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. Des informations écrites ont été présentées au Groupe de travail dans le document TRANS/WP.1/2001/1.

QUESTIONS DIVERSES (*Point 11 de l'ordre du jour*)

47. Le Groupe de travail a été informé que sa trente-septième session se tiendra du 10 au 14 septembre 2001. Les membres ont été invités à soumettre leurs documents avant le 30 juin 2001.

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

48. Le Groupe de travail a décidé, toujours à titre expérimental, d'adopter le rapport de sa trente-sixième session au début de sa trente-septième session. Il a décidé que le rapport final serait élaboré, après la session, par le secrétariat en liaison avec le Président.

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

* * *

Annexe I**REVISION DE LA R.E.1****Nouveau chapitre sur la sécurité des piétons****« SÉCURITÉ DES PIÉTONS**

Les présentes recommandations ont pour but de réduire les risques d'accidents auxquels font face les piétons et qui concernent aussi bien les accidents impliquant des véhicules que les autres accidents telles que [...] les chutes. Etant donné que les piétons forment un groupe hétérogène d'individus dotés de facultés diverses et, en tant que tels, sont particulièrement vulnérables, les stratégies visant à adapter leur comportement aux structures routières d'aujourd'hui sont limitées, d'où la nécessité de dispositions juridiques relatives à l'infrastructure, aux normes des véhicules et au comportement des usagers de la route.

1. EQUIPEMENTS POUR LES PIETONS

Les installations et les infrastructures devraient être conçues **de manière à assurer la mobilité des piétons**, réduire les dangers de la route et encourager tous les participants à la circulation à adopter un comportement sûr et à faire preuve du sens des responsabilités. Les dispositions ci-après relatives aux piétons sont recommandées :

a) *Trottoirs et voies piétonnes*

Dans chaque ville et cité, un réseau de voies piétonnes continues (trottoirs notamment) devrait être mis en place. Ces voies devraient permettre des déplacements sûrs et directs entre les logements, les commerces et les écoles, l'accès aux transports en commun et autres services et équipements indispensables. Les trottoirs et les voies piétonnes devraient être bien éclairés et correctement entretenus. Leur largeur sera déterminée selon leur fonction (accès à une école, traversée d'une zone commerçante, etc.). Le trottoir ne devrait pas, en général, servir au stationnement des véhicules. Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, il faudrait laisser suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons puissent passer. Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

b) *Passages pour piétons*

En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, d'assurer la traversée des rues par les piétons dans des conditions de sécurité sans changement de niveau.

A cet effet, des dispositions devraient être prises pour créer un nombre suffisant de passages pour les piétons. Aux passages non signalés, la vitesse des véhicules devrait être adaptée pour permettre aux piétons de traverser les rues dans des conditions de sécurité. Un terre-plein central et/ou d'autres aménagements, associés à un bon éclairage, contribuent à améliorer la sécurité lors des traversées, notamment celles des enfants et des personnes

âgées. Aucun obstacle (mobilier urbain ou véhicules en stationnement par exemple) ne devrait gêner la visibilité des piétons et des conducteurs.

Les passages pour piétons aux feux devraient être signalés afin que les véhicules qui changent de direction ne mettent pas en danger les piétons. Les phases des feux devraient être synchronisées de façon à donner aux piétons lents suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité. Les techniques modernes avec détection automatique des piétons peuvent être utilisées pour allonger ou réduire comme il convient la période pendant laquelle le feu est rouge pour les véhicules afin que les piétons qui se déplacent lentement puissent traverser dans des conditions de sécurité. Les techniques "intelligentes" peuvent aussi être utilisées pour réduire le plus possible les temps d'attente pour les piétons.

c) *Passages souterrains et passerelles pour piétons*

[..] Il **conviendrait de** veiller à ce que tous les passages souterrains et passerelles soient correctement entretenus, **éclairés** et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite.

d) *Zones piétonnes*

Les zones piétonnes sont, **par principe**, destinées à l'usage des piétons. [...] La législation nationale devrait contenir des dispositions claires **en ce qui concerne les catégories de véhicules et d'usagers admises à les emprunter** ainsi que la signalisation, les vitesses et les horaires autorisés **dans ces zones**. Une attention particulière devrait être accordée aux itinéraires d'accès aux zones piétonnes.

e) *Zones de modération du trafic*

Une modération de la vitesse en site urbain est essentielle pour la sécurité des piétons. Pour contribuer à réduire les dangers de la route auxquels les piétons sont exposés, il conviendrait donc de:

- i) Etablir, dans les zones **à vocation** résidentielle et commerciale et les autres zones très fréquentées, des secteurs **avec des limitations de vitesse inférieures à celles appliquées généralement en agglomération** en utilisant les panneaux de signalisation E, 9d et E, 10d **de la Convention de Vienne sur la signalisation routière**;
- ii) Créer des "zones résidentielles" en utilisant les panneaux de signalisation E, 17a et E, 17b **de la Convention de Vienne sur la signalisation routière**;
- iii) Imposer des mesures pour réduire les vitesses sur les grands axes, tout particulièrement près des passages pour piétons.

f) *Infrastructures pour piétons dans les zones rurales*

En zone rurale, les voies piétonnes doivent être soit totalement indépendantes des routes, soit séparées d'elles physiquement par un trottoir surélevé, une bande gazonnée ou un large

accotement. Le marquage de la chaussée ou les accotements étroits sont souvent insuffisants pour garantir une sécurité adéquate.

g) *Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons*

Une bonne orientation des piétons, fondée sur des signaux de direction et d'information, peut contribuer à renforcer leur sécurité. Une telle signalisation peut empêcher les piétons de se perdre ou d'être désorientés dans la circulation; elle leur permet de concentrer toute leur attention sur la circulation.

h) *Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés*

Les aménagements destinés à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes et des autres usagers non motorisés (**utilisateurs de patins à roulette, trottinettes, etc.**) ne devraient pas compromettre la sécurité des piétons. Dans les cas où il n'est pas possible ou souhaitable de séparer ces usagers de la route, la circulation routière devrait être **aménagée** de façon à ce que les cyclistes et **autres usagers non motorisés** puissent y avoir leur place dans des conditions de sécurité.

i) *Confort et sécurité des piétons*

Sur le plan de la sécurité, les piétons sont tributaires des dispositions prises pour assurer leur confort : revêtement égal des trottoirs, mise à leur disposition de bancs et d'abris. Ces éléments sont particulièrement importants pour les personnes âgées et les handicapés. Ils contribuent à prévenir les accidents dus aux chutes [...].

j) *Entretien des trottoirs*

Les trottoirs devraient être conçus et entretenus de manière que leur revêtement soit égal et antidérapant. Aucun obstacle ne devrait entraver la mobilité des piétons. En hiver, l'élimination du verglas est importante.

2. CAMPAGNES VISANT A PROMOUVOIR LA SECURITE DES PIETONS

Il est recommandé de mieux faire connaître aux usagers de la route les règles en vigueur et la façon de se comporter pour ne pas menacer la sécurité des piétons. L'accent devrait être mis sur les points suivants, tout particulièrement dans le cadre des campagnes de sensibilisation et des leçons de conduite :

- a) Dans le cadre des campagnes sur la sécurité des piétons, il faudrait donner du piéton une image qui ne serait pas seulement celle d'un usager de la route vulnérable, mais aussi celle d'un acteur de la circulation à part entière.
- b) Les campagnes devraient viser à informer tous les usagers de la route des facultés et des limites physiques et psychologiques de l'être humain dans les conditions de la circulation et à les aider ainsi à comprendre le comportement de chaque groupe d'usagers de la route.

- c) Les leçons de conduite et les campagnes de sensibilisation devraient inciter les conducteurs à ne pas se montrer agressifs envers les piétons.

3. ROLE DES POUVOIRS PUBLICS

Les pouvoirs publics devraient **davantage prendre en compte le caractère vulnérable des piétons** et contribuer activement à réduire les dangers auxquels **ils** sont exposés en prenant les mesures suivantes:

- a) Donner à la sécurité des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, et s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'action nationaux.
- b) Tenir compte des piétons, en leur accordant la même importance qu'aux utilisateurs d'autres moyens de déplacement, lors de l'élaboration des plans concernant les transports et la circulation. Lors de la construction de nouvelles [...] infrastructures ou de la modification des **infrastructures** existantes, il conviendrait de mener des études sur les répercussions qui en résulteraient pour les piétons afin de déterminer les effets négatifs que ces projets pourraient avoir sur la sécurité et la mobilité de ces derniers et d'atténuer ces effets.
- c) Assurer la participation des habitants des quartiers concernés afin qu'ils puissent contribuer par leurs suggestions à l'amélioration de la sécurité des piétons.

4. RECHERCHE ET STATISTIQUES EN MATIERE DE SECURITE DES PIETONS

Il est nécessaire d'améliorer les statistiques et la recherche dans le domaine de la sécurité des piétons, notamment en prenant les mesures suivantes:

- a) Veiller à ce que les accidents mettant en jeu des piétons fassent l'objet d'une collecte de données et à ce que la qualité des données recueillies soit la meilleure possible.
- b) Effectuer des recherches sur la relation entre **la diminution des accidents de piétons et la réduction des activités** des piétons (cas des enfants qui sont amenés à l'école en voiture au lieu de marcher ou personnes âgées qui ne sortent pas de chez elles en raison de la crainte que leur inspire l'augmentation de la circulation de véhicules).
- c) Poursuivre les recherches pour déterminer les effets **positifs et négatifs de l'utilisation croissante des technologies avancées dans les véhicules ainsi que de la conception de ces derniers sur la sécurité des usagers les plus vulnérables notamment les piétons.** »

Annexe II**REVISION DE LA RE.1****Nouvelle section sur l'assistance aux victimes d'accidents de la route**« A. ALERTE RAPIDE

- a) Installer, partout où cela est nécessaire, des bornes d'appel reliées aux services d'intervention d'urgence et encourager, dans tous les endroits, l'usage de tous les autres moyens d'appel à l'aide.
- b) Adopter, pour l'aide d'urgence, un numéro de téléphone gratuit reconnu internationalement et, en attendant sa mise en service, faire connaître le numéro national d'appel d'urgence par les moyens appropriés [...].
- c) Fournir des informations sur l'usage approprié de ce numéro d'appel d'urgence et faire connaître la nature des informations à communiquer aux unités d'intervention d'urgence, en particulier les lieux et les circonstances de l'accident (par exemple, personnes prisonnières d'un véhicule, véhicules en feu, nombre de blessés et gravité de leurs blessures, nombre de véhicules en jeu, etc.).

B. SECURISATION DE LA ZONE DE L'ACCIDENT

Apprendre aux usagers de la route (**par exemple** lors de la formation au permis de conduire) à sécuriser et à signaler avec précaution le lieu d'un accident (au moyen de triangles, de feux de signalisation ou de balises lumineuses), et éviter et prévenir d'autres complications en attendant l'arrivée des unités d'intervention.

C. PREMIERS SECOURS

- a) Enseigner aux usagers de la route (**par exemple lors de la formation au permis de conduire**, durant la formation générale ou lors de cours spéciaux) les méthodes pratiques à suivre pour fournir une assistance d'urgence de manière à maintenir en état les fonctions vitales de la victime jusqu'à l'arrivée des spécialistes.
- b) Dispenser une formation aux conducteurs professionnels et assurer une remise à niveau périodique de leurs connaissances théoriques et pratiques en matière de secourisme.
- c) Rendre obligatoire l'équipement des véhicules des catégories B, C et D en trousse de premiers secours conformément à la recommandation 2.7 de la R.E.1 **actuelle**.

- d) Inclure des informations concernant les premiers secours dans les documents que les usagers de la route consultent couramment, notamment les recueils de cartes routières et les supports pédagogiques pour les examens de conduite.
- e) Encourager l'imposition aux candidats au permis de conduire de la connaissance des premiers secours et des techniques à mettre en œuvre pour aider les victimes d'accidents de la route (soit dans le cadre des examens de conduite soit grâce à la délivrance par un organisme reconnu d'un certificat d'aptitude à dispenser les premiers secours).

D. ASSISTANCE MEDICALE D'URGENCE

- a) Organiser la coordination de la mobilisation des moyens d'intervention d'urgence, en particulier le transport des blessés vers la structure d'accueil médicale la plus proche, compte tenu de la nature et de la gravité des blessures.
 - b) Uniformiser les procédures d'intervention d'urgence et veiller à ce qu'elles permettent une gestion adaptée de l'assistance médicale d'urgence aux victimes d'accidents de la route tant durant leur transport du lieu de l'accident jusqu'au centre de soins qu'après leur arrivée dans ce centre.
 - c) Choisir l'emplacement des unités d'intervention d'urgence de façon qu'elles puissent être sur le lieu de l'accident dans les plus brefs délais après réception de l'appel.
 - d) Doter les services d'intervention fixes et mobiles d'un personnel suffisamment nombreux, qualifié et entraîné. Encourager l'organisation et l'équipement d'agents de santé volontaires qui pourraient être appelés rapidement sur les lieux des accidents pour y apporter une assistance immédiate aux victimes.
 - e) Faire connaître et rendre accessibles les bonnes pratiques, l'utilisation des moyens de secours et les procédures standardisées de tri des blessés par les sauveteurs. »
-