


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
Soixante-neuvième session

Genève, 22-24 septembre 2014

**Rapport de la soixante-neuvième session du Groupe
de travail de la sécurité et de la circulation routières**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	5–21	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)	22–30	5
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques concernant les véhicules	22–26	5
B. Permis de conduire	27–29	6
C. Plaques d'immatriculation	30	6
V. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)	31–32	7
VI. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)	33	7
VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)	34–36	7
A. Groupe d'experts de la signalisation routière	34–35	7
B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable ...	36	7



VIII.	Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 7 de l'ordre du jour)	37-39	8
A.	Approche systémique de la sécurité.....	37	8
B.	Enquêtes multidisciplinaires sur les accidents (MDCI)	38	8
C.	Enquêtes multidisciplinaires sur les accidents (MDCI)	39	8
IX.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 8 de l'ordre du jour)	40-41	8
A.	Aires de stationnement sécurisées	40	8
B.	Contrôle automatique de la vitesse moyenne sur secteur.....	41	8
X.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour)	42-43	8
XI.	Décennie d'action pour la sécurité routière (point 10 de l'ordre du jour)	44-46	9
A.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de la sécurité et de la circulation routière (WP.1).....	44	9
B.	Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière.....	45	9
C.	Table ronde sur les meilleures pratiques recensées à l'échelle mondiale en matière de sécurité routière	46	9
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)	47	9
XIII.	Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)	48	9
XIV.	Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)	49	9
XV.	Adoption du rapport de la soixante-neuvième session (point 14 de l'ordre du jour)	50	9
Annexe			
	Amendement au paragraphe 1 de l'annexe 2 de la Convention de 1968 sur la circulation routière.....		10

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-neuvième session à Genève du 22 au 24 septembre 2014, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suède et Turquie.
2. L'Inde et le Japon étaient également représentés en tant qu'États non membres de la CEE.
3. L'Union européenne (UE) et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institut grec de sécurité routière «Panos Mylonas», Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme (AIT) et Fédération internationale de l'automobile (FIA), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Laser Europe. Une consultante indépendante des États-Unis d'Amérique, M^{me} Monica Pronin, ainsi que des membres de l'Université de Würzburg, (Allemagne) ont participé à la réunion en qualité d'observateurs.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/146).

III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a été informé des derniers faits nouveaux dans le domaine de la sécurité routière. Les délégations nationales et les organisations internationales ont présenté leurs activités et initiatives dans ce même domaine, y compris les changements qui avaient été récemment apportés à leur législation routière ou qui allaient l'être prochainement.
6. La Belgique a signalé qu'elle disposait d'un nouveau cadre juridique donnant aux municipalités la possibilité de mettre en place et d'utiliser une procédure administrative pour les infractions en matière de stationnement. Lorsqu'une municipalité opte pour cette possibilité, elle détermine des sanctions administratives et fixe le montant maximum des contraventions prévues pour ce type d'infractions au code de la route (de nature judiciaire). Un accord doit toutefois avoir été conclu au préalable entre la municipalité et le procureur. La Belgique a également informé le WP.1 de l'organisation, en collaboration avec la CEE, d'une table ronde sur les systèmes de transport intelligents (17-18 novembre 2014 à Bruxelles), dont les principaux objectifs sont d'examiner de quelle manière la CEE peut parvenir à une approche harmonisée en ce qui concerne l'élaboration et l'évaluation des systèmes coopératifs et des véhicules autonomes et de débattre du rôle qu'elle pourrait jouer dans l'harmonisation des messages affichés sur les panneaux à message variable.
7. En 2013, le nombre de décès dus aux accidents de la route en France a baissé par rapport à l'année précédente, s'établissant à 3 268 personnes (11 % de moins en une année). Ce chiffre correspond à un ratio de cinq personnes tuées pour 100 000 habitants. Ce ratio est de 2,8 en Suède et de 2,9 au Royaume-Uni. Au cours des six premiers mois de 2014, le nombre de décès imputables aux accidents de la route a augmenté en France et dans d'autres

pays de l'UE. Cette tendance a toutefois pris fin en France en juillet-août. La France a annoncé qu'elle coorganiserait une conférence sur l'inattention au volant à Québec (Canada) les 7 et 8 octobre 2014. En outre, la délégation française participera à une conférence de haut niveau sur le thème des jeunes et de la sécurité routière à Dakar (Sénégal) les 6 et 7 novembre 2014.

8. L'Italie a annoncé que sous la présidence italienne de l'UE, une conférence intitulée «Sécurité des transports: problèmes de société, recherche de solutions» serait organisée les 4 et 5 décembre 2014 à Gênes en collaboration avec la Commission européenne.

9. La Fédération de Russie a fait état des modifications récentes du régime d'assurance automobile obligatoire, qui prévoit désormais la possibilité de remplir un formulaire de déclaration d'accident sans la présence physique de la police. Les représentants du WP.1 ont été invités à participer à la Conférence internationale sur la sécurité routière organisée à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) le 25 septembre 2014.

10. En Suède, 260 personnes ont été tuées dans des accidents de la route en 2013. Il s'agit du chiffre le plus bas depuis les années 1940. Cependant, on a constaté une légère augmentation du nombre des victimes entre janvier et août 2014. Il est surtout préoccupant de constater que le nombre de piétons ou de cyclistes décédés ou atteints de blessures invalidantes augmente rapidement. La Suède a encouragé le WP.1 à porter cette question à son ordre du jour.

11. La Suède organisera une conférence de haut niveau sur la sécurité routière et ferroviaire (conférence sur le thème de l'«objectif Vision zéro») destinée aux décideurs du monde entier. La conférence se déroulera les 9 et 10 juin à Göteborg (on trouvera de plus amples informations sur le site www.trafikverket.se/towardszero/). De plus, la Suède accueillera la Conférence technique internationale sur l'amélioration de la sécurité des véhicules du 8 au 11 juin 2015, également à Göteborg. On trouvera davantage d'informations sur la conférence à l'adresse suivante: <http://esv2015.com/>.

12. La Turquie a fait état des progrès réalisés: établissement de centres de contrôle technique, retrait de la circulation des véhicules vétustes et organisation de campagnes médiatiques en faveur de la sécurité routière. Un représentant de Doğu Otomotiv a présenté au WP.1 un exposé sur un programme turc de sensibilisation à la sécurité routière («Circular, c'est vivre»).

13. L'Union européenne a annoncé au Groupe de travail que les premiers rapports statistiques préliminaires à l'échelle de l'UE pour 2014 indiquaient que les décès imputables aux accidents de la route étaient en augmentation. Le processus d'adoption d'une directive d'application transfrontalière a été relancé et devrait aboutir avant la fin de l'année. Des propositions vont également être présentées sur l'examen de la Directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et l'examen de la Directive relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Des études sur les «enregistreurs de données» seront publiées sur le site Internet de la Commission dès qu'elles seront finalisées.

14. L'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) a présenté son document d'orientation récent, intitulé «The Shared Road to Safety-A Global Approach for Safer Motorcycling» (Tous ensemble pour la sécurité – une approche mondiale de l'amélioration de la sécurité à moto) (à consulter sur le site www.immamotorcycles.org), qui donne une vue d'ensemble des tendances mondiales en matière de sécurité routière pour les deux-roues motorisés et énumère plus de 70 pratiques de référence collectées à l'échelle mondiale. L'IMMA a également rendu compte de l'événement consacré à la sécurité des motocycles organisé en marge du Sommet du Forum international des transports à Leipzig (Allemagne) en mai 2014, qui a mis l'accent sur la nécessité, de prendre en compte les motocycles dans les politiques de transport.

15. La Fédération internationale de motocyclisme (FIM) a annoncé au WP.1 qu'un manuel de formation de base aux motocycles, rédigé dans 12 langues, était gratuitement à disposition de tous sur le site www.initialridertraining.eu.
16. Laser Europe a annoncé que la Fondation Laser International organiserait début mai à Bruxelles le premier festival européen de cinéma consacré à la sécurité routière. Ce festival sera ouvert à tous les pays de la CEE.
17. L'Institut Panos Mylonas a présenté un exposé sur ses travaux récents dans le domaine de la sécurité routière.
18. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a présenté un exposé décrivant la campagne menée à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau en 2014.
19. Le secrétariat a rendu compte au WP.1 de la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, qui s'est déroulée du 14 au 16 avril 2014, et de la Déclaration ministérielle de Paris faite à cette occasion, intitulée «La ville bouge: place aux usagers!», notamment de son paragraphe 12, qui invite le WP.1 à examiner les amendements pouvant être apportés à la Convention de 1968 sur la signalisation routière.
20. Suite à la demande du Comité des transports intérieurs (par. 15 du document informel CTI (2014) n° 11), le secrétariat a expliqué que le WP.1 n'était chargé d'aucune ancienne convention n'étant toujours pas en vigueur. Le secrétariat a également présenté un compte rendu de la «Journée des traités», qu'il avait organisée en collaboration avec la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU le 5 juin 2014 afin de promouvoir l'adhésion aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et une mise en œuvre plus effective de ces textes (comme il est demandé au paragraphe 15 du document informel CTI (2014) n° 11).
21. Enfin, le secrétariat a informé le WP.1 de la tenue prochaine de deux événements sur la sécurité routière, dont l'un sera organisé avec le Gouvernement serbe et le Conseil de coopération régionale (15-16 octobre 2014 à Belgrade) et l'autre avec le Centre international des politiques en matière d'alcool (12-13 novembre 2014, Addis-Abeba). On trouvera des informations sur ces événements sur le site Internet du WP.1.

IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)

A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

22. Le secrétariat a communiqué des informations actualisées sur l'état des amendements qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 5 *bis* de l'article 8 et au paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention. Le Secrétaire général a publié la notification dépositaire C.N.569.2014 le 23 septembre 2014.
23. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2014/7, présenté par le Gouvernement suédois, qui attire l'attention sur la nécessité pour le WP.1 de continuer à étudier les questions relatives aux véhicules autonomes. Le WP.1 a reconnu l'importance du sujet et a décidé de publier un document (devant être élaboré par la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie et la Suède) avant la prochaine session, dans lequel le rôle du conducteur d'un véhicule dont le niveau d'automatisation est plus avancé sera analysé et étudié au regard de la Convention. Le WP.1 a également prévu de solliciter l'opinion des experts et des parties prenantes lors de la prochaine session afin de mener un échange de vues sérieux et de recevoir des indications et des éléments supplémentaires qui lui permettront de poursuivre l'étude et le traitement juridique de la question susmentionnée.

24. Le WP.1 a continué à examiner les propositions d'amendement à l'annexe 5 énoncées initialement dans le document ECE/TRANS/WP.1/2011/4. Pour faciliter les discussions, le secrétariat avait établi le document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3, qui contenait les propositions d'amendements initiales (avec les suppressions apparaissant en caractères biffés et les ajouts en caractères gras) devant encore être examinées par le WP.1, ainsi que le «reste» du texte, provisoirement accepté sur la base des débats des dernières sessions. Le WP.1 a examiné certaines des propositions d'amendement restantes. Le secrétariat a été prié d'établir le document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.4, qui reflétera les changements adoptés lors de la présente session.

25. Le WP.1 a décidé de reporter l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/2 de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), ainsi que du document informel n° 6, soumis avec affichage des marques de révision comme demandé lors de la précédente session du WP.1. L'IMMA a été invitée à présenter un document officiel sur la base du document informel n° 6 pour la prochaine session, afin qu'il puisse être traduit dans les trois langues officielles de la CEE.

26. Le WP.1 a décidé de reporter l'examen des documents informels n°s 1 et 2 et a invité Laser Europe à revoir les documents dans la mesure nécessaire afin de les présenter lors de la prochaine session comme documents officiels et de pouvoir ainsi les faire traduire dans les trois langues officielles de la CEE.

B. Permis de conduire

27. Le Groupe de travail a examiné une proposition concernant des solutions adaptées pour la reconnaissance mutuelle des permis de conduire, élaborée par un groupe informel d'experts composé de représentants de la France, du Luxembourg, de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) (ECE/TRANS/WP.1/2014/8). Le document a été adopté et il a été décidé qu'il serait présenté de manière à être diffusé par le secrétariat auprès des gouvernements et des entités chargées de la délivrance des permis de conduire internationaux.

28. Le WP.1 a remercié le secrétariat, l'ISO et la FIA d'avoir établi le document informel n° 3 et a entériné l'option 1, qui recommandait l'élaboration de plans de travail parallèles pour les propositions d'amendements et les autres travaux relatifs aux permis de conduire internationaux et aux permis de conduire nationaux, tels que présentés dans le document informel. Il a également demandé au secrétariat de faire un exposé lors de la prochaine session afin de présenter les possibilités en matière d'accessibilité de la base de données électronique des permis de conduire internationaux proposée.

29. En raison du manque de temps, la Partie contractante partenaire prévue aux paragraphes 13 *b* et 22 *b* du document informel n° 3 n'a pas été désignée. Le WP.1 fera de cette tâche une priorité de sa prochaine session.

C. Plaques d'immatriculation

30. Le WP.1 a examiné et adopté la proposition de la Belgique visant à amender le paragraphe 1 de l'annexe 2 du document ECE/TRANS/WP.1/2014/9 afin d'autoriser l'attribution de plaques d'immatriculation (personnalisées) composées uniquement de lettres. La proposition adoptée et sa justification figurent en annexe au présent rapport. Le WP.1 a demandé au secrétariat de notifier au Secrétaire général cette proposition d'amendement.

V. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)

31. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2014/3 et a décidé qu'il était sans objet au vu de la proposition d'amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière adoptée à la session de mars 2014 du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/145 et Corr.1). Les Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique et de la France ont accepté de retirer leur proposition.

32. Le secrétariat n'a pas sollicité l'accord du Groupe de travail pour distribuer un questionnaire à toutes les Parties contractantes afin de faire le point sur le degré de mise en œuvre des dispositions relatives aux certificats internationaux de contrôle technique (point 26 *bis*, annexe) dans la mesure où ce point de l'ordre du jour a été reporté à la prochaine session.

VI. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)

33. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2014/4, qui propose d'amender l'article 8 de la Convention. Après discussion, les auteurs de la proposition sont convenus de revoir celle-ci en proposant également d'apporter des amendements à l'article 22 et en reformulant la justification. Les Gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, de la France et de l'Italie ont été invités à présenter le document révisé à la prochaine session.

VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts de la signalisation routière

34. Le secrétariat a présenté une vue d'ensemble de la première session du Groupe d'experts de la signalisation routière. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction les progrès accomplis par le Groupe d'experts et a demandé au secrétariat d'élaborer le rapport final (dès que le Groupe aura achevé ses travaux), de l'imprimer et de le rendre public.

35. En raison du manque de temps, le WP.1 n'a pas examiné une invitation ministérielle en vue d'étudier des amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière concernant la signalisation destinée aux cyclistes et aux piétons, comme prévu dans la Déclaration de Paris (par. 12) signée à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement. L'examen de ce point a été reporté à la prochaine session.

B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable

36. Le WP.1 n'a pas examiné ce point de l'ordre du jour car le document ECE/TRANS/WP.1/2014/5/Rev.1 n'avait pas été soumis. L'examen de la question est reporté à la prochaine session.

VIII. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 7 de l'ordre du jour)

A. Approche systémique de la sécurité

37. Faute de temps, le WP.1 n'a pas examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, dans lequel sont reproduites les propositions d'amendement de la Suède visant à prendre en compte l'approche systémique de la sécurité dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Il est convenu de reporter l'examen de ce point à la prochaine session. La Suède a regretté que le WP.1 n'ait pu examiner ce document lors de la présente session.

B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (MDCI)

38. Faute de temps, le WP.1 n'a pas examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1, présenté par la Suède, qui comprend désormais un chapitre supplémentaire soumis par le Gouvernement finlandais. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de ce point à la session suivante. La Suède s'est déclarée préoccupée par le fait que le Groupe de travail n'ait pas été en mesure d'examiner ce document au cours de la présente session, tout comme il n'avait pas été en mesure de le faire lors des trois dernières sessions.

C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant

39. Faute de temps, la discussion sur ce point a été reportée à la session suivante. Le document informel n° 4 n'a pas été soumis.

IX. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 8 de l'ordre du jour)

A. Aires de stationnement sécurisées

40. Faute de temps, la discussion sur ce point a été reportée à la prochaine session.

B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne sur secteur

41. Faute de temps, la discussion sur ce point a été reportée à la prochaine session.

X. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour)

42. Le secrétariat a fait le point des résultats de la deuxième session du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau, qui s'était réuni les 12 et 13 mai 2014. Le WP.1 a salué les progrès réalisés et a demandé au secrétariat d'élaborer le rapport final (dès que le Groupe aura achevé ses travaux), de l'imprimer et de le rendre public.

43. Le secrétariat a également projeté un film de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, produit en partenariat avec le Gouvernement suisse et l'Union internationale des chemins de fer à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau (www.unece.org/trans/main/welcwp1.html).

XI. Décennie d'action pour la sécurité routière (point 10 de l'ordre du jour)

A. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

44. Faute de temps, la discussion sur ce point a été reportée à la prochaine session.

B. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière

45. Faute de temps, la discussion sur ce point a été reportée à la prochaine session.

C. Table ronde sur les meilleures pratiques recensées à l'échelle mondiale en matière de sécurité routière

46. Le WP.1 a accueilli avec satisfaction la proposition visant à organiser une table ronde dans le cadre de la session de mars 2015 (ECE/TRANS/WP.1/2014/10). Sur la base de cette proposition, le WP.1 a demandé au secrétariat de consulter d'autres commissions régionales, en particulier la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), afin de savoir si elles souhaitent participer à l'événement. Le Président du WP.1 a demandé à être informé en temps utile des résultats des consultations menées par le secrétariat de la CEE.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

47. Le WP.1 n'a abordé aucune autre question.

XIII. Dates de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)

48. La soixante-dixième session du WP.1 se déroulera du 23 au 26 mars 2015 à Genève.

XIV. Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)

49. Le Groupe de travail a élu son Bureau pour la période allant de mars 2015 à septembre 2016. M^{me} L. Iorio (Italie) a été élue Présidente et MM. D. Mitroshin (Fédération de Russie) et J. Valmain (France) ont été élus Vice-Présidents.

XV. Adoption du rapport de la soixante-neuvième session (point 14 de l'ordre du jour)

50. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-neuvième session.

Annexe

Amendement au paragraphe 1 de l'annexe 2 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

Le paragraphe 1 est actuellement formulé comme suit:

«1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractères latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.»

Modifier le texte du paragraphe 1 comme suit (le texte supplémentaire figure en caractères gras):

«1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, **soit de lettres**, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractères latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.»

Le paragraphe 1 tel que modifié est formulé comme suit:

«1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de lettres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractères latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.»

Note explicative du Gouvernement belge

1. Cette modification vise à autoriser – en circulation internationale – les plaques d'immatriculation composées uniquement de lettres, comme c'est déjà le cas en ce qui concerne les chiffres. Selon la formulation actuelle du paragraphe 1 de l'annexe 2, un véhicule ayant une plaque d'immatriculation composée uniquement de lettres ne serait pas autorisé en circulation internationale.

2. Si la plaque d'immatriculation ne contient que des chiffres, que des lettres ou une combinaison de chiffres et de lettres, il s'avère que son efficacité du point de vue de l'application de la loi, par exemple à l'aide de radars de contrôle de la vitesse, est la même pour autant que la combinaison soit unique et permette d'identifier le propriétaire du véhicule.