



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/98
18 avril 2005

Original : FRANÇAIS

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 QUARANTE-SIXIÈME SESSION**

(14-16 mars 2005)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1-3
Introduction.....	4
Adoption de l'ordre du jour.....	5-6
Adoption du rapport de la 45 ^{ème} session.....	7
Communications.....	8-16
Application des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ainsi que des Accords européens les complétant, et amendements concernant ces Instruments.....	17-18
Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)	
a) Sécurité dans les tunnels.....	19-21
b) Contrôles routiers.....	22
c) Conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et médicaments.....	23

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

d) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes.....	24-25
e) Promotion du port de la ceinture de sécurité.....	26-27
f) Dépassement.....	28-29
g) Règles et signalisation concernant les piétons.....	30
h) Permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949.....	31-32
i) Restructuration des Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2.....	33-36
Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)	
j) Panneaux à messages variables.....	37-38
k) Nouveaux signaux routiers indiquant les stations-service vendant du gaz naturel comprimé (GNC).....	39-41
Suivi de Résolutions de l'Assemblée générale sur la sécurité routière.....	42-43
Mandat et Règlement intérieur.....	44
Évaluation de la 4 ^{ème} Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE et suite à donner au séminaire sur le comportement agressif sur la route.....	45-46
Collecte et diffusion des informations.....	47-49
Questions diverses.....	50-53
Adoption des décisions.....	54
Annexe au rapport (Règles relatives aux tunnels à intégrer dans le projet de restructuration de la R.E.1)	

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa quarante-sixième session à Genève, du 14 au 16 mars 2005, sous la présidence de M. Bernard Périsset (Suisse). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Arménie, Autriche, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Hongrie, Israël, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Ouzbekistan, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume Uni, Slovaquie, Suède et Suisse.

2. Ont participé les représentants des autres commissions régionales des Nations unies: Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPAL) et Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO).

3. Étaient également représentées la Commission européenne, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et les organisations non gouvernementales ci-après: Organisation internationale de normalisation (ISO), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Union internationale des transports routiers (IRU), Prévention routière internationale (PRI), Fédération routière internationale (IRF), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fondation de la FIA pour l'automobile et LASER EUROPE.

INTRODUCTION

4. Le Président a souhaité la bienvenue à tous les participants ainsi qu'une heureuse retraite à M. Paul White de l'IRU. Il a remercié M. Capel Ferrer pour sa forte implication dans les travaux relatifs à la sécurité routière ainsi que le Comité des Transports intérieurs (CTI) et son président, pour tout leur soutien aux travaux du WP.1.

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

Document : TRANS/WP.1/97

5. L'ordre du jour a été adopté.

6. La délégation de la Fédération de Russie, devant la non disponibilité de la plupart des documents en russe avant la session du WP.1, a demandé que le nécessaire soit fait à l'avenir pour éviter ces retards préjudiciables à la bonne avancée des travaux du WP.1.

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

Document : TRANS/WP.1/96

7. Le rapport (TRANS/WP.1/96) a été adopté sans modification. Toutefois, au paragraphe 21 de la version anglaise, il y a lieu de remplacer 40km/h par 45 km/h.

COMMUNICATIONS (*point 3 de l'ordre du jour*)

a) Secrétariat

8. Le Directeur de la Division des Transports a salué la présence des représentants de l'Arménie, de la Géorgie, du Kazakhstan, du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan pour leur participation aux travaux du Groupe de travail, présence rendue possible grâce au Programme sur la facilitation de la participation des pays d'Asie centrale et du Caucase lancé par la CEE-ONU avec l'appui financier de l'Union européenne. Il a également remercié la FIA Fondation pour avoir permis, grâce à un soutien financier, la participation de représentants des Commissions régionales au WP.1 ainsi qu'à la deuxième réunion de coordination avec l'OMS prévue à la suite de celle du WP.1.

9. Le Directeur de la Division des Transports a également informé le WP.1 des décisions prises par le CTI et la CEE. Il a indiqué à ce propos que les transports et l'environnement avaient été reconnus comme activités prioritaires dans le programme de travail de la CEE. Il a signalé que la Commission avait commandité un rapport détaillé sur l'état de la CEE suite aux évolutions constatées en Europe et qu'à cet effet une évaluation était en cours par le biais d'un questionnaire adressé aux gouvernements. Dans ce contexte, il a invité les délégations à prendre contact avec les autorités concernées de leur pays afin de montrer l'importance des activités relatives aux transports au sein de la CEE.

10. Concernant la demande d'ouverture du Groupe de travail aux Parties contractantes aux Conventions de Vienne, non-membres de la CEE, le WP.1 a pris note, qu'au cours de sa soixantième session, la CEE avait encouragé ces Parties contractantes à participer aux travaux du Groupe mais qu'aucun consensus n'avait pu être dégagé au sein de la CEE sur la question de l'octroi du droit de vote à ces pays. Toutefois la question restait à l'étude.

11. Le WP.1 a été également informé des développements intervenus dans la coopération avec l'OMS, les Commissions régionales et les autres partenaires dans le cadre du suivi de la Résolution A/RES/58/289 de l'Assemblée générale des Nations Unies.

12. Il a été demandé au WP.1 d'examiner la proposition, soutenue par la FIA Fondation, de lancer la Cinquième Semaine de la Sécurité Routière en 2007 au lieu de 2008 et de l'étendre au niveau mondial. Il a également été demandé au WP.1 de réfléchir au thème de cette campagne. Pour sa part, la FIA Fondation a proposé de le centrer sur les enfants et les jeunes conducteurs.

13. Dans le cadre de la Table ronde qui sera organisée l'année prochaine lors de la session du CTI sur le thème de la sûreté dans les transports, le WP.1 a été invité à accélérer ses travaux en ce domaine et à réfléchir à une possible contribution sur le lien sécurité/sûreté.

b) Président du WP.1

14. Le Président du WP.1 a informé les délégués de la possibilité de transformer à l'avenir le petit groupe juridique en groupe spécial pouvant alors bénéficier des services de traduction. Il a mentionné que le CTI avait déjà donné un accord de principe mais qu'il appartenait au WP.1 de décider de la suite à y donner.

c) Activités des organisations

15. Le représentant de l'ISO a indiqué que son organisation voulait désormais être impliquée dans les travaux du WP.1. Il a informé le Groupe d'un atelier UIT/ISO relatif au transport intelligent tenu en mars 2005 (Voir site <http://www.itu.int/ITU-T/worksem/ict-auto/index.html>) et d'un autre atelier ISO en préparation qui concernera la distribution des combustibles gaz naturel et hydrogène ayant un intérêt pour le WP.1. Il s'est félicité de la tenue de la Table ronde sur la sûreté lors de la prochaine réunion du CTI. Il a signalé à ce propos que l'ISO préparait une norme concernant le système de gestion de la sûreté de la chaîne de transport appelée ISO/PAS 28000.

16. La FIA Fondation a annoncé le lancement, pendant le salon de l'automobile à Genève, de la campagne « Think before You Drive » en partenariat avec Bridgestone Corporation. Cette campagne se déroulera sur 3 ans et concernera l'Afrique en 2005, les Amériques en 2006 et la Chine en 2007. Cette campagne portera sur des messages essentiels tels que le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants, les pneumatiques. Cette campagne fera l'objet de promotion à l'occasion de plusieurs grands prix de Formule 1.

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 4 de l'ordre du jour*)

Document : TRANS/WP.1/2005/11

17. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a demandé l'avis du WP.1 sur la compatibilité avec la Convention de Vienne sur la circulation routière des deux projets de système ci-après, détaillés dans le document TRANS/WP.1/2005/11:

- Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, qui visent à introduire dans le règlement N° 48 de la CEE de nouvelles dispositions prévoyant la mise en fonction automatique du signal de détresse et de l'indication du freinage d'urgence.
- Systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule qui, une fois mis en fonction, servent à empêcher ou à restreindre, après l'arrêt du véhicule, la remise en mouvement de celui-ci à l'aide de son propre moteur.

18. Le WP.1 a chargé le groupe juridique d'examiner cette question et de lui faire connaître les résultats des discussions lors de sa prochaine session. Le représentant de l'Allemagne a souligné l'urgence de traiter ces questions et notamment les systèmes de dégradation qui ont été annoncés dans le cadre des actions ayant un lien avec la sûreté.

RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE R.E.1 ET R.E.2 (*point 5 de l'ordre du jour*)

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

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

a) **Sécurité dans les tunnels**

Documents : TRANS/WP.1/2005/1 et TRANS/WP.1/2005/10

19. Lors de l'examen, paragraphe par paragraphe, des propositions élaborées par le groupe restreint sur la sécurité dans les tunnels, reprises dans le document TRANS/WP.1/2005/1, le WP.1 a pris les décisions suivantes :

Paragraphe 2.5 : Suite à des problèmes signalés dans le texte russe, il a été demandé à la délégation de la Fédération de Russie de transmettre au secrétariat les corrections nécessaires à y apporter.

Paragraphe 2.5.2 :

- Deuxième alinéa : Fermer la parenthèse à la fin de la phrase dans les 3 langues ;
- Quatrième alinéa, premier tiret, deuxième phrase, ajouter après « dans les conditions normales » les mots : « de circulation ».
- Quatrième alinéa, deuxième tiret, première phrase : Suite à des problèmes signalés dans le texte russe, il a été demandé à la délégation de la Fédération de Russie de transmettre au secrétariat les corrections nécessaires à y apporter.
- Cinquième alinéa : remplacer la phrase existante par la suivante :

« En outre, le dépassement peut être interdit aux conducteurs des véhicules lourds dans les tunnels comportant deux voies de circulation ou plus dans le même sens si les autorités compétentes l'estiment nécessaire sur la base entre autres d'une analyse de risques. »

Paragraphe 2.5.3 : Le WP.1 a adopté le texte modifié de ce paragraphe préparé pendant la session par le petit groupe sur la sécurité dans les tunnels. Ce texte est repris dans le texte consolidé figurant en annexe 1 au présent rapport dans lequel ont été incorporées toutes les modifications adoptées.

Paragraphe 5.1.2 : Le WP.1 a signalé que le titre de ce paragraphe sera à revoir dans le contexte de la révision globale de la R.E.1.

Paragraphe 5.1.2.3 : Remplacer, dans la première phrase, le mot « doit » par « devrait » (versions française et russe).

20. Le WP.1 a examiné une proposition faite par le Royaume Uni, présentée en séance par la représentante de ce pays, concernant les signaux destinés au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels (TRANS/WP.1/2005/10). Cette proposition vise à modifier l'interprétation actuelle du signal C, 3h donnée au point 1.11 de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) - (document TRANS/SC.1/295/Rev.3) et à y introduire une interprétation des signaux D, 10a, b, c. La représentante du Royaume Uni a par ailleurs signalé qu'elle retirait sa proposition concernant le signal C, 3n. Le secrétaire du Groupe de travail des transports des marchandises dangereuses (WP.15) a rappelé, de son côté, le contexte historique de ces propositions fondées sur les travaux de l'OCDE et de l'AIPCR. Il a signalé que, sur la base de ces propositions, le WP.15 avait identifié, dans l'ADR, 5 groupes de marchandises dangereuses A, B, C, D et E et que l'introduction de ces groupes dans l'ADR n'avait de sens que si en parallèle une signalisation adéquate était mise en place. Il a ajouté que ces modifications à l'ADR pourraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007 si elles sont transmises à New York avant juillet 2006, ce qui suppose une adoption définitive par le WP.15 fin 2005 au plus tard.

21. Le WP.1 a demandé au groupe juridique d'examiner les propositions du Royaume Uni et en particulier sa compatibilité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la signalisation routière et de l'Accord européen la complétant ainsi que de la R.E.2 actuelle et de lui faire connaître les résultats des discussions lors de sa prochaine session. Il a été demandé aux délégués du WP.1 de prendre parallèlement contact avec les experts en marchandises dangereuses et les experts en signalisation de leur pays afin de permettre une prise de décision sur cette question lors de la 47^{ème} session du WP.1 et ainsi de donner une orientation claire au WP.15.

b) Contrôles routiers

Document : TRANS/WP.1/2004/14/Rev.1

22. La version russe du document précité n'ayant pas été disponible avant la session, l'examen de ce point a été reporté à la 47^{ème} session du WP.1.

c) Conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et médicaments

23. Il a été demandé au petit groupe composé de la Finlande, de l'Italie (présidence), de la Roumanie, des USA et de l'OMS d'accélérer les travaux et de présenter un projet de questionnaire pour la prochaine session. Le représentant de la Commission européenne a notamment invité le petit groupe et le président du WP.1 à participer à une réunion qui se tiendra à Bruxelles les 27 et 28 avril 2005 sur l'aptitude physique à conduire. Il a également rappelé les études en cours menées sur ce sujet au sein de l'UE (voir para.19 du rapport TRANS/WP.1/96). Il a été demandé au petit groupe d'avancer parallèlement sur le texte qu'il conviendra d'intégrer dans la R.E.1 en prenant pour base la recommandation relative à la conduite sous l'emprise de l'alcool (TRANS/SC.1/336/Rev.1) du 13 mars 1989.

d) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes

Documents : TRANS/WP.1/2004/6/Rev.1 et TRANS/WP.1/2004/9

24. Le WP.1 a demandé au petit groupe, composé des USA (présidence), de la FEMA, de la FIM et de l'IMMA, d'accélérer les travaux sur la finalisation des deux projets de questionnaire contenus dans les documents précités. La représentante des USA a indiqué que son objectif était de transmettre au secrétariat ces questionnaires finalisés au cours du mois d'avril 2005.

25. Dès la réception de ces questionnaires révisés, le secrétariat les transmettra à la traduction avec l'objectif de les envoyer aux pays membres de la CEE avant l'été 2005. Les représentants des autres commissions régionales ont été informés que ce questionnaire, à l'instar de celui sur les ceintures de sécurité, leur sera également adressé aux fins de le transmettre à leurs pays membres.

e) Promotion du port de la ceinture de sécurité

Document : TRANS/WP.1/2004/7/Rev.2

26. Le secrétariat a fait un bref rapport sur l'état des réponses reçues au questionnaire sur l'utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants (TRANS/WP.1/2004/7/Rev.2) qui a été adressé en décembre 2004. Il a été demandé aux pays qui ne l'avaient pas encore fait de répondre le plus rapidement possible.

27. La représentante de la CESAO a indiqué que le questionnaire avait été traduit en arabe et que les réponses déjà reçues de la Jordanie, du Liban et de la Syrie seront retraduites en anglais de manière à permettre leur exploitation. Le représentant de la CEPAL a signalé que le questionnaire venait d'être traduit en espagnol et qu'il n'avait pas encore été diffusé à ses pays membres. Le représentant de la CEA a informé le Groupe de travail que le questionnaire avait été diffusé à ses pays membres.

f) Dépassement

Document : TRANS/WP.1/2005/3

28. Le WP.1 a remercié le petit groupe (Estonie, Fédération de Russie (présidence), Pologne, Roumanie, FEMA) pour les améliorations apportées au questionnaire sur le dépassement (TRANS/WP.1/2005/3). Après examen, il a adopté les modifications (en souligné) suivantes:

- **Point I**, modifier la phrase introductive par :
« I. Votre législation nationale renferme-t-elle une définition pour ce qui suit:
..... ».
- Changer la numérotation 1, 2, 3 par I.1, I.2, I.3
- **Point I.3**, modifier comme suit « La situation décrite à l'article 11.6 (a) de la Convention de Vienne sur la circulation routière?
Si oui, merci de donner la définition et l'expression utilisée:
.....
.....».
- Changer la numérotation 4 par II
- Modifier la question du **nouveau Point II** comme suit:
«Utilisez-vous les signaux C, 13aa, C, 13ab "Dépassement interdit" et C, 13ba, C, 13bb "Dépassement interdit aux véhicules de transport de marchandises" sur les routes à deux voies ou plus par sens de circulation?»
- Changer la numérotation II par III
- **Au nouveau Point III**: Supprimer la fin de la phrase commençant par « ...et de modifier en conséquence les autres articles de la Convention... » ainsi que toute la partie du questionnaire après « oui/non ».

29. Il a été demandé à la Fédération de Russie d'envoyer au secrétariat le texte corrigé du questionnaire en anglais afin d'éviter des pertes de temps dues à la traduction.

g) Règles et signalisation concernant les piétons

Document : TRANS/WP.1/2005/4

30. Le WP.1 a remercié le petit groupe chargé de proposer des travaux futurs sur les règles et les signaux destinés aux piétons (Israël, Pays-Bas, Suisse, FIP et GRSP, sous la présidence de la FIP) pour le projet de questionnaire préparé. Ce projet a fait l'objet, lors de son examen, de plusieurs remarques portant notamment sur les points A.1(1.1) (manque de clarté de la question), C.1, C.2 et D.1 (difficultés à répondre aux questions). Il a été suggéré par ailleurs de le compléter par des questions sur l'éducation et la formation des enfants. Au nom du petit groupe, le président a indiqué qu'il tiendrait le plus grand compte des observations émises et qu'un projet révisé sera

transmis au secrétariat avant le 15 juin 2005, date limite fixée pour l'envoi des documents compte tenu du délai de dix semaines imposé avant chaque session pour leur soumission à la traduction. Dans sa conclusion sur le sujet, le président du WP.1 a rappelé notamment que l'objectif du questionnaire est avant tout de permettre de faire des recommandations qui seront ensuite intégrées dans la R.E.1 révisée et qu'il convenait dès lors de tenir compte de cet objectif lors de l'élaboration des questions. Il a par ailleurs signalé au président du petit groupe que le Conseil des ministres de la CEMT avait adopté en 1998 des recommandations concernant les piétons, recommandations qui ont été intégrées en 2000 dans une publication relative à la sécurité des usagers vulnérables. Pour sa part, le secrétariat a rappelé que le WP.1 avait déjà adopté, lors de sa trente-sixième session (TRANS/WP.1/76 du 4 mai 2001), tout un ensemble de dispositions sur les piétons dont le petit groupe devrait également tenir compte.

h) Permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949

Document : TRANS/WP.1/2005/5 et document informel de la session

31. Le WP.1 a été informé par le secrétariat que, suite à l'envoi début août 2004 d'un questionnaire visant d'une part à connaître les intentions des Parties contractantes à la Convention de 1949 n'ayant pas encore adhéré à la Convention de 1968 sur la circulation routière, d'autre part à obtenir des informations sur la délivrance des permis de conduire dans ces pays, huit pays avaient répondu dont cinq ont indiqué leur intention d'adhérer à la Convention de Vienne. Une synthèse des réponses a été mise à la disposition des délégués sous forme de document informel. Devant le faible nombre de réponses, le secrétariat a indiqué qu'il avait l'intention de relancer ce questionnaire par l'intermédiaire des commissions régionales.

32. Le représentant de la Fédération de Russie, au nom du petit groupe (Portugal, Espagne, Fédération de Russie (présidence) et IMMA) chargé d'étudier les problèmes liés aux différences de prescription relatives aux permis de conduire entre la Convention de 1949 et celle de 1968, a rappelé le contexte de la problématique et présenté les propositions de modification de la Convention de 1949 contenues dans le document TRANS/WP.1/2005/5. Devant la complexité du sujet, le WP.1 a demandé au groupe juridique de faire une première analyse des propositions et de lui en présenter les résultats lors de sa quarante-septième session.

i) Restructuration des Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2

Documents : TRANS/WP.1/2005/2, TRANS/WP.1/2004/10, TRANS/WP.1/2004/17, TRANS/WP.1/2005/8

33. Le Président du WP.1 a rappelé que le nouveau projet de restructuration de la R.E.1 (TRANS/WP.1/2004/10) proposé par le groupe restreint constitué à cet effet (France (présidence), Suisse, PRI, secrétariat) avait été accueilli favorablement par le Groupe de travail. Il a indiqué que l'ordre des rubriques au chapitre 1 sera modifié afin de commencer par des règles plus générales que celles relatives à des règles de circulation spécifiques et que des propositions en ce sens seront élaborées par le petit groupe en vue de la prochaine session du WP.1. Il a également relevé qu'il convenait de compléter ou développer la R.E.1 notamment sur les sujets « ceintures de sécurité », « alcool », « piétons », « deux roues à moteur », « contrôles routiers » et « vitesses ». Il a rappelé que l'objectif était de diffuser la R.E.1 révisée pour la prochaine semaine de sécurité routière fixée en 2007 (voir points 42 et 43). Afin de tenir cet échéancier, il a insisté à nouveau sur la nécessité pour les petits groupes d'accélérer leurs travaux, indispensables à l'atteinte de cet objectif.

34. Le WP.1 a reporté à sa prochaine session l'examen du contenu de la trousse de premier secours à bord des véhicules (TRANS/WP.1/2004/17) qui, une fois adopté, remplacera les dispositions de la R.E.1 actuelle.

35. Le représentant de la FEVR a présenté sa demande (TRANS/WP.1/2005/2) visant à introduire dans la R.E.1 la notion que l'éducation donnée aux enfants ne devrait ni impliquer ni reconnaître la responsabilité juridique de ces derniers, ni décharger les adultes de la leur.

36. La représentante de la FIA Fondation, évoquant les problèmes rencontrés par les conducteurs se rendant dans certains pays ayant imposé la présence à bord des gilets de sécurité réfléchissants (voir document TRANS/WP.1/2005/8), a sollicité la recherche d'une harmonisation en la matière. Le secrétariat a annoncé son intention d'adresser rapidement un questionnaire sur le sujet ainsi que sur d'autres équipements ou dispositifs (triangle de présignalisation, trousse de secours, extincteur) pouvant être demandés par les pays à bord des véhicules. Le représentant de la Commission européenne a signalé que de nombreuses plaintes d'usagers avaient été adressées à la Commission à ce sujet et a souligné l'importance d'informer suffisamment à l'avance et par tous les moyens utiles les conducteurs étrangers lorsqu'un pays décide l'introduction de règles de ce type. Il a ajouté qu'il était souhaitable que le WP.1 donne sur ce point une interprétation juridique par rapport à la Convention de Vienne sur la circulation routière.

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

j) Panneaux à messages variables

Documents : TRANS/WP.1/2004/13, TRANS/WP.1/2005/6

37. L'Espagne, au nom du petit groupe sur les panneaux à messages variables (PMV) composé de l'Allemagne, l'Espagne (présidence), la France et les Pays-Bas, a présenté les recommandations du groupe reprises dans le document TRANS/WP.1/2005/6. Il y est notamment proposé d'introduire dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière des dispositions sur les PMVs dont une définition de ces panneaux, de fixer une liste des signaux de la Convention ainsi qu'une liste de nouveaux signaux et pictogrammes qui pourraient être utilisés sur les PMVs et de fixer des règles sur la valeur juridique des messages et signaux apparaissant sur les PMVs au regard des signaux fixes existants ainsi que sur la teneur et la structure des messages à diffuser sur les PMVs.

38. Le WP.1 a remercié le petit groupe pour l'excellent travail réalisé. À la lumière des commentaires émis concernant entre autres les définitions, le champ d'application de ces PMVs, le problème de hiérarchisation des messages, l'intensité lumineuse, les difficultés à comprendre certains signaux, la relation entre le message sur le PMV et la distance du problème sur la route, la nécessité de prendre également en compte les suggestions du groupe spécial d'experts sur les tunnels (documents TRANS/AC.7/9 et TRANS/AC.7/9/Corr.1 pour le français seulement) etc., le WP.1 a demandé au petit groupe de peaufiner ses propositions. Les délégués de leur côté ont été priés de prendre contact avec les experts en PMV de leur pays et de transmettre leurs commentaires et questions par e-mail au président du petit groupe au plus tard en mai 2005 de manière à permettre au petit groupe de préparer un nouveau projet pour la 47^{ème} session du WP.1.

k) Nouveaux signaux routiers indiquant les stations-service vendant du gaz naturel comprimé (GNC)

Documents : TRANS/WP.1/2005/7, TRANS/WP.1/2004/16

39. À sa quarante-cinquième session, le WP.1 s'était prononcé à la majorité contre le signal proposé par l'ENGVA et avait demandé aux pays opposés à ce signal de présenter pour sa quarante-sixième session de nouvelles propositions de signal utilisant une symbolique différente.

40. Après examen de la proposition soumise conjointement par l'Allemagne et la Suisse (TRANS/WP.1/2005/7), le W.P.1 a donné son accord pour introduire un nouveau signal permettant de signaler les stations-service vendant du gaz naturel comprimé sur la base de la couleur bleue proposée pour représenter la pompe à gaz en arrière plan du symbole station-service noir F 4 actuel. Toutefois, suite aux commentaires émis sur la possibilité offerte d'utiliser la même symbolique pour le gaz naturel liquéfié (GPL) et celle d'ajouter sur le panneau les acronymes GNC ou GPL, le président du WP.1 a demandé aux délégués de considérer pour la prochaine session les questions suivantes :

- Convient-il ou non d'ajouter des acronymes en sus du symbole?
- Si oui, convient-il de n'admettre les acronymes que dans une seule langue ou permettre des acronymes nationaux en sus ou à la place des acronymes qui seraient choisis?
- Convient-il ou non d'utiliser le même signal avec la couleur bleue pour le GNC et le GPL?
- Si oui, comment les distinguer en l'absence de lettres?

41. Les représentants de la Suisse et du Portugal ont indiqué que la couleur bleue était déjà utilisée dans leur pays. Le représentant de l'ENGVA a considéré qu'il était difficile de prendre une décision concernant le GPL sans connaître le point de vue de l'industrie concernée. A cette fin, il s'est proposé de l'en informer afin qu'elle puisse se prononcer pour la prochaine session.

SUIVI DES RÉOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (*point 6 de l'ordre du jour*)

42. Le WP.1, informé par son président des activités entreprises ou planifiées dans le cadre du suivi de la Résolution de l'Assemblée générale A/RES/58/289 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, a considéré à l'unanimité que la CEE-ONU devait répondre en donnant un message clair de son engagement dans la mise en oeuvre de cette Résolution. À cette fin, il a décidé de tenir la 5ème Semaine de la sécurité routière en 2007 au lieu de 2008 et de l'étendre au plan mondial. Les représentants de la CEA, de la CEPAL et de la CEASO se sont associés sans réserve à cette décision d'extension et ont indiqué qu'ils feraient le nécessaire pour promouvoir cette idée auprès de leurs pays membres. Le WP.1, s'inspirant de la proposition de la FIA Fondation, a décidé d'autre part de centrer cette prochaine Semaine autour du thème des jeunes usagers de la route, y inclus les jeunes conducteurs. Il a considéré que ce thème était suffisamment large et flexible pour répondre aux différents besoins des pays et des régions.

43. Le président du WP.1 s'est félicité des décisions du WP.1 et a remercié les représentants des commissions régionales pour leur soutien actif et leur volonté de collaborer. Il a précisé que, suite ces décisions, il restait tout un travail de préparation et de peaufinage à faire et qu'il était important que cette Semaine soit organisée en collaboration avec l'OMS.

MANDAT ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR (*point 7 de l'ordre du jour*)

Document : TRANS/WP.1/2004/8/Rev.1

44. Compte tenu des décisions prises à la soixantième session de la CEE (voir para. 10 ci-dessus), l'examen de ce point a été reporté à la 47^{ème} session du WP.1. Le président du WP.1 a indiqué qu'il examinera avec le secrétariat les adaptations à apporter au projet de texte précité.

ÉVALUATION DE LA QUATRIÈME SEMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA RÉGION DE LA CEE ET SUITE DONNÉE AU SÉMINAIRE SUR LE COMPORTEMENT AGRESSIF SUR LA ROUTE (*point 8 de l'ordre du jour*)

45. À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir un questionnaire visant à évaluer la Quatrième semaine de la sécurité routière (5-11 avril 2004). Le secrétariat a indiqué que, suite à l'envoi de ce questionnaire en janvier 2005, 17 pays avaient répondu et a invité ceux qui ne l'avaient pas encore fait à transmettre leur réponse le plus rapidement possible de manière à avoir un bilan le plus exhaustif possible pour la prochaine réunion du WP.1.

46. Le groupe restreint créé pour aider à préparer la Quatrième semaine de la sécurité routière (Espagne, France, Pays-Bas, Suisse, CEMT et secrétariat) a été prié d'examiner quelle suite il conviendrait de donner au Séminaire du 5 avril 2005 sur le comportement agressif sur la route notamment au niveau des recommandations qu'il conviendrait d'intégrer dans la R.E.1 et de procéder à une évaluation préliminaire des réponses au questionnaire.

COLLECTE ET DIFFUSION DES INFORMATIONS (*point 9 de l'ordre du jour*)

Documents: TRANS/WP.1/80/Rev.3 et document informel de la session, TRANS/WP.1/2005/9 et Add.1, TRANS/WP.1/2005/12

47. Le secrétariat a informé les délégués que le document TRANS/WP.1/80/Rev.3 mettant à jour les prescriptions nationales en matière de sécurité routière était à leur disposition et que, suite à leur réception trop tardive, les modifications soumises par la France et le Luxembourg avaient fait l'objet d'un document informel séparé. Les délégués ont été invités à adresser au secrétariat les modifications de leur réglementation ayant un impact sur les prescriptions mentionnées dans les tableaux de manière à mettre à jour de façon permanente le document TRANS/WP.1/80 et d'en faire un document de référence.

48. Le secrétariat a également informé les délégués qu'il avait, suite au questionnaire envoyé en 2004 sur les campagnes de sécurité routière menées dans les pays membres de la CEE en 2003, préparé des documents de synthèse des réponses reçues (TRANS/WP.1/2005/9 et Add.1).

49. Le Groupe de travail a pris note des nouvelles prescriptions en matière de sécurité routière mises en place en Lettonie (TRANS/WP.1/2005/12).

QUESTIONS DIVERSES (*point 10 de l'ordre du jour*)

50. Le sujet de l'harmonisation des dispositions législatives relatives au port obligatoire de gilets réfléchissants après une panne ou un accident (TRANS/WP.1/2005/8) est traité au point 36 du présent rapport.

51. La représentante de la FIA Fondation a informé le Groupe de travail de la publication sous l'égide de son organisation d'un manuel sur les ceintures de sécurité sous la forme d'outil pédagogique et signalé que cet ouvrage, accompagné d'un CD-Rom s'adressait essentiellement aux pays en transition afin d'encourager le port de la ceinture dans ces pays. Des exemplaires de ce manuel ont été offerts aux délégués au cours de la session.

52. Le représentant de LASER EUROPE a informé le WP.1 de l'organisation du 4 au 8 juillet 2005 à Paris de la deuxième Université d'été de la sécurité routière et a invité les délégués à y participer. Il a précisé que cette université s'adressait aussi bien aux élus, aux ingénieurs, aux étudiants qu'aux autorités. Il a également annoncé l'organisation en 2006 du sixième Festival du film de la sécurité routière dont la précédente édition s'est tenue à l'UNESCO à Paris en 2003. À ce sujet, il a indiqué qu'il examinait la possibilité de l'organiser au Palais des Nations.

53. Le Groupe de travail a été informé que sa quarante-septième session se tiendra du 12 au 15 septembre 2005.

ADOPTION DES DÉCISIONS (*point 11 de l'ordre du jour*)

54. Le Groupe de travail a adopté, sur la base du projet établi par le secrétariat, le relevé des décisions prises à sa quarante-sixième session.

* * *

Annexe

Règles relatives aux tunnels à intégrer dans le projet de restructuration de la R.E.1

(Les modifications adoptées au cours de la session apparaissent en gras)

Chapitre 2 Règles générales relatives au comportement dans la circulation

2.5 Tunnels *(rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 (introduction du C.1.1 (principes) et rapport TRANS/WP.1/2002/28)*

L'analyse approfondie des incidents survenant sur le réseau routier montre qu'un accident est la résultante d'une ou plusieurs défaillances dans un système complexe incluant les conducteurs, les véhicules, la route et son milieu environnant. Le principal facteur est, cependant, l'erreur humaine, si bien que tout effort d'amélioration de la sécurité routière devra porter en premier lieu sur la prévention de ce type d'erreur ainsi que sur la façon d'en atténuer les conséquences sans pour autant négliger les autres facteurs liés aux infrastructures et aux véhicules.

2.5.1 Règles générales à observer

Pour l'essentiel, les règles de conduite sont les mêmes dans un tunnel et sur une route à l'air libre: maintenir une distance de sécurité suffisante, respecter les limitations de vitesse et les charges maximales autorisées, arrimer fermement tous les chargements et avertir les autres usagers de la route en cas de panne ou d'embouteillage ou de fort ralentissement. En outre, plus encore que sur une route à l'air libre, il est recommandé aux conducteurs de rester, dans un tunnel, à l'écoute de la radio, sur la fréquence indiquée, afin de pouvoir recevoir tout message ou instruction les concernant.

2.5.2 Règles de circulation spécifiques à observer

Toutefois un certain nombre de règles supplémentaires, décrites ci-après, s'appliquent spécialement aux tunnels.

Ainsi, lorsque l'on conduit dans un tunnel comportant une signalisation spéciale (E 11 a), il est obligatoire de respecter les prescriptions de l'article 25 bis de la Convention de Vienne (obligation d'allumer les feux de croisement, interdiction de s'arrêter (sauf cas de force majeure), de faire demi-tour ou marche arrière.

Ces règles devraient aussi être respectées dans les tunnels ne comportant pas de signalisation spéciale.

Par ailleurs, l'attention des conducteurs devrait être attirée, lorsqu'ils circulent dans un tunnel, sur le fait qu'il est impératif :

- de maintenir une distance suffisante (ou celle qui est signalée à l'entrée du tunnel ou dans le tunnel) par rapport au véhicule qui précède. Dans des conditions normales **de circulation**, les conducteurs de voiture particulière devraient respecter par rapport au

véhicule qui les précède une distance égale au moins à celle parcourue **en 2 secondes** par un véhicule. Pour les véhicules lourds, cette distance devrait être doublée (4 secondes) ;

- et de respecter la signalisation et/ou le marquage au sol interdisant le dépassement. Même en l'absence d'un tel marquage et/ou d'une telle signalisation, les conducteurs devraient, lorsqu'il n'y a qu'une voie dans chaque sens, éviter de dépasser.

En outre, le dépassement peut être interdit aux conducteurs des véhicules lourds dans les tunnels comportant deux voies de circulation ou plus dans le même sens si les autorités compétentes l'estiment nécessaire sur la base entre autres d'une analyse de risques.

2.5.3 Règles de comportement à observer dans les situations particulières

Par ailleurs, les conducteurs devraient observer les règles de comportement décrites ci-après dans les cas suivants, **sans préjudice des dispositions nationales complémentaires (concernant par exemple l'assistance aux blessés, le triangle de présignalisation, le gilet de sécurité, etc.)** :

i) En cas d'embouteillage:

- Allumer les **signaux** de détresse à **l'approche de l'embouteillage**;
- Garder une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, même si la circulation se trouve ralentie ou arrêtée. En cas d'arrêt, une distance de 5m au moins devrait être maintenue sauf si cela n'est pas possible en raison d'un arrêt d'urgence;
- Arrêter le moteur si la circulation est totalement interrompue;
- Ne pas quitter le véhicule, sauf ordre contraire **des autorités**;
- Ecouter les messages donnés par la radio.

ii) En cas de panne ou d'accident de son propre véhicule:

- Allumer les **signaux** de détresse;
- **Afin de ne pas créer de danger supplémentaire pour la circulation, rouler, si possible, jusqu'à la sortie du tunnel ou jusqu'à l'emplacement d'arrêt le plus proche.**
- **Si cela n'est pas possible :**
 - **Ranger son véhicule sur le côté;**
 - Arrêter le moteur;
 - Quitter le véhicule **avec les passagers en prenant toutes les précautions nécessaires;**
 - **Prendre les dispositions pour protéger la zone de l'accident ou de la panne**
 - Appeler à l'aide, **de préférence**, depuis un poste d'appel d'urgence et suivre les instructions données.

iii) En cas d'incendie de son propre véhicule:

- Allumer les **signaux** de détresse;
- **Afin de ne pas créer de danger supplémentaire pour la circulation, rouler, si possible, jusqu'à la sortie du tunnel ou jusqu'à l'emplacement d'arrêt le plus proche.**
- **Si cela n'est pas possible :**

- Ranger son véhicule sur le côté;
- Arrêter le moteur;
- Quitter immédiatement le véhicule **avec les passagers en prenant toutes les précautions nécessaires;**
- **Prendre les dispositions pour protéger la zone de l'incendie.**
- Appeler à l'aide, **de préférence**, depuis un poste d'appel d'urgence et suivre les instructions données.
- Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours;

iv) Lorsque l'on est arrêté par l'incendie d'un autre véhicule:

- Allumer les **signaux** de détresse;
- Ranger son véhicule sur le côté;
- Arrêter le moteur;
- Quitter immédiatement le véhicule avec les passagers **en prenant toutes les précautions nécessaires;**
- Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours.

Voir également sur ce sujet les recommandations 5.1.1.2, 5.1.2.3 et 5.2.1.3

Chapitre 5 Comment influencer le comportement sur la route

5.1 Education/Formation

5.1.1 Permis de conduire

5.1.1.2 Circulation dans les tunnels (*rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28, mesure 1.02*)

Les épreuves (partie théorique) de l'examen du permis de conduire pour toutes les catégories de véhicules devraient comporter des questions concernant les règles particulières applicables à la circulation dans les tunnels comportant une signalisation spéciale (article 25 bis de la Convention de Vienne sur la circulation routière) ainsi que sur le comportement à adopter par l'utilisateur dans des situations particulières, par exemple en cas de panne d'un véhicule, d'embouteillage, d'accident ou d'incendie dans un tunnel (*voir recommandations 2.5.1 à 2.5.3*).

5.1.2 Enseignement professionnel (*3.1 et annexes 4, 5, 6 et 7*)

5.1.2.3 Enseignement

- c) (*rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9, rapport TRANS/WP.1/2002/28, mesure 1.05 et rapport du WP.1 : TRANS/WP.1/98*)

La formation des conducteurs de camions, d'autocars et d'autobus **devrait** inclure certains aspects touchant au comportement à adopter dans les tunnels

routiers. Il est également essentiel que soient dispensées les connaissances requises concernant la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Il conviendrait en particulier que tous ces conducteurs apprennent à se servir correctement d'un extincteur. Tous ces aspects de sécurité devraient être étudiés non seulement lors de la formation initiale, mais également lors des cours de perfectionnement ou de recyclage (au moins tous les cinq ans), cours qui devraient être encouragés et généralisés.

5.2 Sensibilisation/communication

5.2.1.3 Cas particulier des tunnels (rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28, (C.1.1 (principes) et mesures 1.01 et 1.03))

Afin de sensibiliser les usagers sur la sécurité dans les tunnels, des campagnes d'information devraient être organisées régulièrement de concert avec les principaux partenaires.

a) Ces campagnes devraient porter sur le comportement que les usagers de la route doivent adopter lorsqu'ils abordent un tunnel, le traversent ou rencontrent des situations particulières telles qu'une panne de véhicule, un embouteillage, un accident ou un incendie, ainsi que sur les équipements de sécurité disponibles dans les tunnels.

A cet égard, il conviendrait de rappeler les règles de comportement à observer telles que décrites dans les recommandations 2.5.1 à 2.5.3.

b) Ces campagnes devraient être faites en particulier par voie d'affichage sur les aires de repos précédant les tunnels et aux entrées mêmes des tunnels, là où la circulation est arrêtée (par exemple aux péages).
