



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/110/Rev.1
22 février 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
ET RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-deuxième session

**RAPPORT RÉVISÉ DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION**

(Genève, 2-6 juillet 2007)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION.....	1-2	3
II. INTRODUCTION.....	3-6	3
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour)....	7	4
IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA 51 ^{ème} Session (Point 2 de l'ordre du jour)	8-12	4
V. REVISION DES RESOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE (R.E.2).....		
<u>Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)</u>		
A. Restructuration de la R.E.1.	13	5

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
B. Utilisation du téléphone portable.....	14	5
C. Sécurité des enfants	15	5
D. Contenu de la trousse de premiers secours	16-17	5
E. Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules...	18-20	6
F. Enseignement professionnel de la conduite automobile	21-24	6
G. Publicité et sécurité routière.....	25-30	7
H. Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route	31	9
I. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement.....	32	9
J. Information des usagers de la route.....	33	9
K. Infrastructures et installations routières spéciales.....	34	9
<u>Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)</u>		
L. Panneaux à message variable.....	35	9
M. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes.....	36	9
VI. PREMIERE SEMAINE MONDIALE DE LA SECURITE ROUTIERE..	37-38	9
VII. QUESTIONS DIVERSES.....	39	10
VIII. ADOPTION DES DECISIONS.....	40	10
Annexes		
I. Utilisation du téléphone portable.....		11
II. Contenu de la trousse de premier secours.....		13
III. Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules.....		16
IV. Enseignement professionnel de la conduite des véhicules.....		19

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa cinquante-deuxième session à Genève, du 2 au 6 juillet 2007, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Fédération de Russie, Hongrie, Israël, Italie, Lituanie, Norvège, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.

2. Étaient également représentées la Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après: Union Internationale des Transports Routiers (IRU), Fédération Routière Internationale (IRF), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), RoadCross (Prévention routière et soutien) et Association Internationale pour l'Éducation routière.

II. INTRODUCTION

3. Le Directeur de la Division des transports, M. Capel Ferrer, a tout d'abord fait part au Groupe de ses préoccupations concernant les temps d'attente importants pour entrer au Palais des Nations dus à une réunion de l'ECOSOC et a souhaité que le dispositif de contrôle de la sécurité soit amélioré à l'avenir pour éviter ce genre de désagrément.

4. Il a ensuite informé le Groupe que c'était sa dernière apparition au WP.1 car, à la fin du mois de juillet, il quittait ses fonctions pour raison de retraite. Il s'est félicité de l'excellent travail accompli par le Groupe au cours des 16 ans qu'il a passés à la Division des transports. Il a mentionné à ce propos l'adoption des deux importants paquets d'amendement apportés aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant.

5. Il a également évoqué les sujets suivants :

- a) Concernant la Semaine mondiale de la sécurité routière, il a souligné d'une part le succès qu'elle avait rencontré à travers le monde au travers notamment de l'impact relevé dans les médias, d'autre part de la forte participation aux deux manifestations mondiales qui se sont tenues au Palais des Nations: plus de 400 jeunes venant de plus de 100 pays pour l'Assemblée mondiale des jeunes (23-24 avril 2007) qui ont montré un grand enthousiasme pour le sujet de la sécurité routière et 200 participants au Deuxième Forum des parties prenantes (25 avril). Il a remercié la Commission européenne, la Norvège, l'Italie et les Pays-Bas pour leur soutien financier à l'organisation de cette Semaine.
- b) Il a signalé que la publication en russe de la version consolidée de la Convention de Vienne sur la circulation routière allait sortir avant la fin de la session du Groupe de travail et a indiqué que le secrétariat préparait une version consolidée de la Convention sur la signalisation routière avec l'objectif d'une publication, si possible, pour la fin de l'année 2007.
- c) Il a informé le Groupe que, dans le cadre de la politique de mobilité mise en œuvre au sein des Nations Unies, M. Christopher Smith avait été remplacé, depuis du 1^{er} mai 2007, par M. Miroslav Jovanovic.

6. Le président du WP.1, M. Alexander Yakimov, a exprimé sa reconnaissance pour la grande attention que M. Capel Ferrer avait apporté aux travaux du Groupe au cours de ses 16 années et lui a adressé, au nom du Groupe, ses meilleurs vœux pour l'avenir.

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/109

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

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CINQUANTE-ET-UNIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL (point 2 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.1/108, ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1 à Add.4

8. Le rapport de la cinquante-et-unième session (ECE/TRANS/WP.1/108) a été adopté sans modifications.

9. Le document ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1 a été adopté avec les modifications suivantes : au paragraphe 6.1.2.3, remplacer « cyclistes et automobilistes » par « *cycles et automobiles* ». La délégation russe a demandé des modifications rédactionnelles en russe concernant le titre du chapitre, le paragraphe 2 du point 6.2.2.7 et le point D) du 6.2.3.1. Le texte correct sera transmis au secrétariat.

10. Le WP.1 a adopté le document ECE/TRANS/WP.1/108/Add.2. Toutefois, il a été signalé une erreur dans la numérotation des paragraphes. Il convient ainsi de lire paragraphe 1.1.3 (et suivants) au lieu de 1.1.4 (et suivants).

11. Le document ECE/TRANS/WP.1/108/Add.3 a été adopté avec les modifications suivantes : au 4.2.2, point d), remplacer «et des dispositifs de sécurité» par «*et des dispositifs visant à renforcer la sécurité*». Des corrections d'ordre rédactionnel de la version russe seront transmises au secrétariat en ce qui concerne le point e) de ce paragraphe (chapeau et 3^{ème} tiret).

12. Le document ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4 a été adopté avec les modifications suivantes: après avoir mis en avant le manque de concordance, dans les différentes versions linguistiques, entre les termes utilisés au 6^{ème} tiret du paragraphe 11.1.3 (En ville) et ceux employés dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Annexe 1, section D II, point 11) d'une part, et ceux introduits dans les définitions de cette Convention en 2006, d'autre part, le Groupe a décidé de supprimer ce 6^{ème} tiret commençant par « l'utilisation de voies combinées ... » tout en soulignant la nécessité de revoir la concordance des termes utilisés lors d'une prochaine modification de la Convention. Des corrections d'ordre rédactionnel de la version russe seront transmises au secrétariat en ce qui concerne le paragraphe 11.2.3.

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

(point 3 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. Restructuration de la R.E.1

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4

13. Le Groupe de travail a pris note de la restructuration de la R.E.1 proposée dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4 prenant en compte les textes adoptés lors de la 51^{ème} session.

B. Utilisation du téléphone portable

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1

14. Le document ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1 a été adopté avec les modifications suivantes : Diviser les recommandations en 2 sous-parties :

1.4.2.1 Le texte actuel est complété comme suit dans le 1^{er} alinéa : «*Aussi, afin d'éviter tout risque d'accident, les pays devraient au moins interdire l'utilisation par le conducteur d'un téléphone tenu à la main...*».

1.4.2.2 Le texte proposé par le secrétariat a été modifié comme suit : «*[...] Il devrait être recommandé aux utilisateurs de téléphones portables de faire apparaître clairement dans la liste de noms enregistrés sur leur téléphone, la ou les personne(s) à appeler en cas d'accident, ceci afin d'éviter aux personnes habilitées des pertes de temps inutiles....*».

Le texte final est repris en annexe 1 du présent rapport.

C. Sécurité des enfants

Documents : ECE/TRANS/WP.1/108/Add.3; ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1

15. Après avoir examiné la demande de la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), formulée par e-mail, visant soit à supprimer l'annexe 8 de la R.E.1 actuelle, soit à reporter la discussion à la 53^{ème} session, le WP.1, à la lumière des explications fournies par M. M. Bernhard (Fédération routière internationale (IRF)), a estimé que cette annexe préparée il y a plus de 30 ans par des experts en la matière devait être conservée tout en considérant qu'elle nécessitait un nettoyage a minima. Le Groupe a appuyé cette position et a demandé que cette annexe 8 soit modifiée au strict minimum et qu'il était par conséquent exclu de la réécrire complètement. Il a demandé au secrétariat d'informer la FEVR de cette décision et de l'inviter à préparer un projet de modification à transmettre au secrétariat avant le 1^{er} septembre pour examen lors de la prochaine session.

D. Contenu de la trousse de premier secours

Document : ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1

16. Lors de l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1, plusieurs délégations ont souligné le manque de clarté du texte présenté par l'OMS, la Croix-Rouge et le Croissant-Rouge, qui ne précise pas les catégories de véhicules auquel il s'adresse. Après discussion, le WP.1 a estimé que, dans le cadre de la R.E.1 révisée, le texte sur le contenu de la trousse de

secours devait se limiter aux véhicules de la catégorie B et s'adresser à des conducteurs n'ayant pas nécessairement reçu une formation de secourisme. Il a en effet considéré que les catégories de véhicules C et D et leurs conducteurs étaient soumis en la matière à des règles plus contraignantes qui pouvaient varier également en fonction de l'affectation du véhicule : transport en commun de personnes, de marchandises dangereuses, etc., et qu'il convenait en conséquence d'éviter tout amalgame pouvant créer une confusion.

17. Sur la base des principes ainsi énoncés, le WP.1 a passé en revue le tableau figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1 en y apportant un certain nombre de modifications. L'ensemble des modifications adoptées est repris dans l'annexe 2 du présent rapport.

E. Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/12

18. Le secrétariat a informé le Groupe de la nécessité de revoir la numérotation des paragraphes afin de l'adapter à la structure retenue pour la nouvelle R.E.1 et que, lors de l'élaboration de la version révisée du ECE/TRANS/WP.1/2006/12, il sera intégré les phrases introductives annoncées.

19. Lors de l'examen du paragraphe 7.1.2.2 a), la délégation de Norvège a émis une réserve provisoire sur le taux d'alcoolémie inférieur mentionné car en Norvège le taux limite de 0,2 s'applique à tous les conducteurs.

20. Les modifications adoptées lors de la session sont reprises à l'annexe 3 du présent rapport. Ces modifications seront également incorporées dans le document consolidé que préparera le secrétariat et qui sera publié sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1.

F. Enseignement professionnel de la conduite des véhicules

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/13

21. Le document ECE/TRANS/WP.1/2006/13 a été adopté avec les modifications suivantes :

a) Compléter comme suit les titres du paragraphe 2.1.1 (*Enseignement professionnel de la conduite automobile*) et du paragraphe 2.1.1.2 (*Principes généraux de l'enseignement professionnel*).

b) Le paragraphe 2.1.1.5.1 devient le **2.1.1.6** et est rédigé comme suit :

« **2.1.1.6** *Enseignement de la conduite des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes*

a) *En sus de l'enseignement lié à l'obtention du permis de conduire, il est recommandé que les conducteurs des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes suivent une formation initiale complémentaire avant leur accès à la profession. Cette formation devrait être renouvelée périodiquement tous les 5 ans.*

b) *La formation de ces conducteurs devrait inclure certains aspects spécifiques portant sur le comportement à adopter dans les tunnels. Il est **par ailleurs** essentiel que ces conducteurs possèdent des connaissances concernant la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Il **convient** en particulier que ces conducteurs apprennent à se servir correctement d'un extincteur. »*

22. Il a été décidé de reporter la discussion concernant le paragraphe 2.2.3 lors de l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2006/25 où ce point est repris avec de nouvelles modifications.

23. Concernant les annexes 4, 5, 6 et 7 contenues dans le TRANS/SC.1/294/Rev.5, dont plusieurs modifications sont proposées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/13, il a été apporté les nouvelles modifications suivantes:

Annexe 6 : lire le nouvel alinéa du paragraphe 2.3 comme suit : «*Il peut être fait recours **aux moyens techniques pédagogiques les plus modernes, comme la simulation ou des programmes informatiques spécifiques, venant en complément des méthodes d'enseignement existantes.***».

- Au paragraphe 3.2.21.7, lire : «*Façon de procéder aux ronds points **de tout type***».
- Au paragraphe 3.5, lire «*catégories de permis **CE, DE, et sous catégories C₁E et D₁E.***».

Annexe 7, lire la fin du titre comme suit : «*catégories C, D, **CE, DE et sous catégories C₁E et D₁E.***»

24. La partie du chapitre 2 contenue dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/13 ainsi que les annexes y relatives sont reprises en annexe 4 du présent rapport avec les modifications adoptées.

G. Publicité et sécurité routière

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/20

25. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2006/20 en y apportant les modifications suivantes :

26. Au paragraphe 15.2, le titre se lira comme suit : «*Recommandations concernant la publicité **dans l'environnement routier*** ». Ces derniers mots remplaceront au paragraphe 15.2.2.2 «voies ouvertes à la circulation publique».

27. Le premier alinéa du paragraphe 15.2.1 se lira comme suit: «*Afin de pouvoir assurer un certain contrôle, l'installation de publicités **dans l'environnement routier** devrait être soumise [...] à une autorisation administrative délivrée par les autorités compétentes. À cette fin, les pouvoirs publics devraient prescrire les [...] formalités pour l'obtention [...] de cette autorisation. Des normes de construction, d'installation et d'entretien des publicités, notamment de leur support, devraient également être établies.*»

28. Le paragraphe 15.2.2.1 se lira comme suit : «*Dans l'intérêt de la sécurité routière [...], il est recommandé d'interdire la publicité **quelle que soit sa forme*** :

- a) (sans modification)
- b) comportant la reproduction d'un signal routier [...] ou symbole réglementaire ou d'un schéma de présignalisation;
- c) (Sans modification).»

29. Le paragraphe 15.2.2.3 est à remplacer par le suivant, à partir du A) :

« A. Règles générales

Ces installations devraient être interdites sur l'emprise des routes, y compris au dessus de la chaussée. Toutefois des dérogations peuvent être accordées:

- *en agglomération pour les enseignes publicitaires, sous réserve des dispositions visées au B) i) et iii) ci-après;*
- *sur les aires de stationnement et les aires de service des routes [...].*

B) Règles selon la nature de l'infrastructure

i) *Autoroutes et routes de caractère similaire*

- *Hors zone urbaine, la publicité et les enseignes publicitaires devraient, de préférence, être interdites de part et d'autre d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire au sens du paragraphe 4 de l'article 25 de la Convention sur la circulation routière de 1968, si elles sont visibles des conducteurs, ou, à défaut, devraient être interdites sur une largeur d'au moins 200 mètres (ou autre à définir par la législation nationale), mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée;*
- *En zone urbaine, cette largeur minimale devrait être définie par la législation nationale et être la plus grande possible compte tenu des règles définies au tiret précédent.*

ii) *Autres routes*

Hors zone urbaine, la publicité et les enseignes publicitaires [...] devraient être interdites de part et d'autre de la route sur une largeur minimale, mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée, qui devrait être définie par la législation nationale.

[...]

iii) *Trottoirs (en et hors agglomération)*

Les autorités compétentes devraient veiller à ce que les installations publicitaires sur les trottoirs ne réduisent pas la visibilité des piétons approchant d'un passage pour piétons et ne soient un obstacle ni au flux des piétons, ni au passage de personnes circulant en fauteuil roulant. »

30. Des modifications restent à apporter aux paragraphes 15.2.2.4 et 15.2.2.5. Suite aux modifications ci-dessus, le secrétariat procédera à une révision du document qui sera publié sous la cote *ECE/TRANS/WP.1/2006/20/Rev.1*.

H. Sécurité aux abords des chantiers ou d'un incident/accident sur la route

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/21

31. Le WP.1 a procédé à un premier examen du document précité en y apportant de nombreuses modifications qui sont reprises dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1.

I. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/23

32. Le WP.1 a commencé l'examen du document précité en apportant quelques modifications aux parties examinées qui seront reprises dans le document révisé ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1.

J. Information des usagers de la route

33. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) a été reporté à la 53^{ème} session.

K. Infrastructures et installations routières spéciales

34. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2007/2) a été également reporté à la 53^{ème} session.

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

L. Panneaux à message variable

35. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2) a été reporté à une session ultérieure.

M. Signalisation d'itinéraires pour cyclistes

36. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) a été également reporté à une session ultérieure.

VI. PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

(point 4 de l'ordre du jour)

37. En complément des informations données au paragraphe 5 du présent rapport, M. John Arild Jenssen de la Norvège, président du Comité régional d'organisation de la Semaine mondiale de la sécurité routière pour la CEE-ONU, a souhaité qu'une évaluation de la Semaine soit faite afin de tirer les enseignements de ce premier événement à l'échelon mondial. Il a souligné que cette Semaine avait été dans l'ensemble bien accueillie dans les pays à faible et moyen revenus et que, par ailleurs, il avait constaté un intérêt accru pour les instruments juridiques existants, et notamment les Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière, mais que ces instruments avaient suscité des questions quant à leur adéquation avec les problèmes modernes de la circulation et de la sécurité routière. Il a également signalé que certaines parties prenantes s'étaient demandées si une semaine mondiale de la sécurité routière était adaptée aux pays riches. Enfin, il a constaté que les pays avaient été intéressés grâce à la documentation qui avait été préparée à l'occasion de cette Semaine mondiale.

38. En réponse à une des préoccupations exprimées, le secrétariat a indiqué que pour la région de la CEE-ONU, un questionnaire allait être envoyé dans les prochaines semaines afin de faire une évaluation de cette Semaine dans la région. Par ailleurs, il a signalé que la Réunion de collaboration des Nations Unies pour la sécurité routière qui se tiendra les 16 et 17 octobre 2007 à Genève, sous l'égide de l'OMS, devrait tirer les enseignements de cette Semaine mondiale.

VII. QUESTIONS DIVERSES (*point 5 de l'ordre du jour*)

39. Le WP.1 a été informé que sa cinquante-troisième session se tiendra du 19 au 22 novembre 2007 et que sa cinquante-quatrième session aura lieu du 26 au 28 mars 2008.

VIII. ADOPTION DES DÉCISIONS (*point 6 de l'ordre du jour*)

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

Annexe I

Utilisation du téléphone portable

(voir paragraphe 14 du présent rapport)

(Base: ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1)

À insérer dans la R.E.1 sous

Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation

....

1.4 Utilisation du téléphone portable

1.4.1 Contexte

Le téléphone portable peut être utilisé dans un véhicule automobile à différentes fins : par exemple, prévenir les secours en cas d'accident, téléphoner à un dépanneur, etc. en utilisant, les nombreuses possibilités qui existent pour s'arrêter dans et hors les localités et sur les autoroutes.

Toutes les études ont démontré l'existence d'un lien entre le fait de téléphoner en conduisant et l'accroissement du risque d'accident. En effet, au volant de sa voiture, le conducteur doit porter une attention constante à la route et à la circulation et ne faire aucun geste réduisant sa maîtrise du véhicule ou entravant les manœuvres de conduite. Il doit être, à tout instant, en mesure d'exécuter commodément et sans délai les manœuvres commandées par les circonstances. Or, tenir un téléphone portable en main empêche d'exécuter ces gestes de manière correcte et sûre.

C'est pourquoi, de nombreuses législations nationales interdisent et sanctionnent l'usage du téléphone tenu à la main, tout en tolérant l'usage du kit mains libres. Cependant, même dans ce dernier cas, certaines législations nationales prévoient que la responsabilité du conducteur en cas d'accident peut être retenue. En effet, le risque d'accident est augmenté même avec un téléphone mains libres car une partie importante de l'attention du conducteur est captée par la conversation téléphonique. Ainsi, par exemple, il regarde moins dans son rétroviseur et sur les côtés, il fait moins attention aux différents signaux et aux piétons particulièrement en ville, etc.

1.4.2 Recommandations

1.4.2.1 Aussi, afin d'éviter tout risque d'accident, les pays devraient au moins interdire l'utilisation par le conducteur d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement, ainsi que le prescrit déjà la Convention de Vienne sur la circulation routière (article 8). Par ailleurs, les règles ci-après devraient être recommandées:

- Eteindre son téléphone avant de démarrer et le laisser sur messagerie ;
- S'arrêter dans un lieu adapté pour téléphoner, écouter ou lire les messages reçus, mais en aucun cas dans des endroits présentant des dangers comme par exemple sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute.

Ces recommandations devraient être accompagnées de campagnes d'information, si possible en partenariat avec les différents opérateurs téléphoniques en utilisant des

slogans appropriés, par exemple « Conduire ou téléphoner, il faut choisir », afin de sensibiliser les conducteurs sur l'importance de respecter ces règles pour leur propre sécurité et celle des autres usagers de la route.

- 1.4.2.2** Il devrait être recommandé aux utilisateurs de téléphones portables de faire apparaître clairement dans la liste de noms enregistrés sur leur téléphone, la ou les personne(s) à appeler en cas d'accident, ceci afin d'éviter aux services de secours et aux personnes autorisées des pertes de temps inutiles dans leurs recherches. Par exemple, dans certains pays, une pratique se répand qui vise à recommander aux utilisateurs de téléphones portables de signaler par un acronyme internationalement reconnu appelé ICE (In case of emergency) le nom de la personne à contacter en priorité en indiquant par exemple ICE ou en cas de plusieurs personnes, ICE1, ICE2, ICE3, etc.

Annexe II

Contenu de la trousse de premier secours

(voir paragraphes 16-17 du présent rapport)

(Base: ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1)

À insérer dans la R.E.1 sous

Chapitre 5 Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

...

5.3.2 Trousse de premiers secours

5.3.2.1 Recommandations générales

Une trousse de premiers secours devrait être placée à bord des véhicules à moteur des catégories B, C ou D, et de leurs sous-catégories, comme définies à l'annexe 6 de la Convention sur la circulation routière de 1968.

Le contenu de cette trousse devrait être adapté en fonction de la catégorie de véhicules considérée ou de l'affectation particulière du véhicule, comme par exemple un transport de marchandises dangereuses.

Pour les véhicules de la catégorie B, la trousse de premiers secours devrait :

- Être simple, bien adaptée et ne présenter aucun danger d'utilisation;
- Être peu onéreuse;
- Être facile à reconstituer localement, y compris pour un petit nombre de produits ayant une date de péremption ;
- Être adaptée en fonction des pratiques et des conditions locales.

5.3.2.2 Recommandations concernant le contenant et le contenu de la trousse de secours

a) Le contenant

Le contenant devrait renfermer les éléments énumérés ci-après et être conçu de manière à protéger ceux-ci contre les chocs, la poussière et l'eau. Il devrait être d'une couleur distinctive et/ou porter un signe distinctif et devrait être facile à ouvrir et à fermer. Il devrait également présenter des compartiments permettant de ranger les différents éléments. Il peut se présenter sous la forme d'un sac à porter à l'épaule, d'un sac à dos ou d'une boîte.

a) Le contenu

La trousse de premiers secours devrait, de manière à ce qu'un non-spécialiste, formé aux premiers secours, puisse faire les gestes nécessaires pour sauver ou protéger des vies, contenir au moins les articles suivants pour les véhicules de la catégorie B:

Action	Contenu	Caractéristiques	Quantité
Rappel des mesures d'assistance	Livret d'information: <ul style="list-style-type: none"> – Numéros d'urgence à appeler; – Inventaire de la trousse – Mode d'emploi; 	<ul style="list-style-type: none"> – Format de «poche»; – Plus de graphisme que de texte; 	1
Protection de la victime contre le froid ou le chaud	<ul style="list-style-type: none"> – Objet limitant les écarts entre la température de la victime et la température extérieure 	<ul style="list-style-type: none"> – Couverture de survie isotherme: <ul style="list-style-type: none"> • Environ 210 cm × 160 cm; • Couleur très visible 	1
Contrôle d'une hémorragie externe	<ul style="list-style-type: none"> – Objet protégeant les mains du sauveteur de tout contact avec le sang de la victime – Objet permettant d'absorber les pertes de sang pendant la coagulation et de maintenir une pression locale suffisante pour maîtriser l'hémorragie – Objet permettant de stopper une hémorragie importante en cas de grave blessure à un membre 	<ul style="list-style-type: none"> – Une paire de gants (non stériles, sans latex, de grande taille) – Compresses de gaze non stériles (10 cm × 10 cm, gaze absorbante, 100 % coton, tissée, 17 fils/cm²) – Bandages de gaze non stériles (10 cm × 4 m, 100 % coton) – Épingles de sûreté ou ruban adhésif (5 cm × 10 m, sécable à la main, à haute tolérance cutanée, imperméable à l'eau, microaéré, très adhérent et n'abîmant pas la peau quand il est retiré) – Bande en caoutchouc 	1 5 1 2 ou 1 1
Prise en charge de plaies simples	<ul style="list-style-type: none"> – Barrière antiseptique et protectrice pour éviter/limiter une infection de source extérieure 	<ul style="list-style-type: none"> – Antiseptique non iodé en doses individuelles (par exemple chlorhexidine 0,05 %) 	4

Action	Contenu	Caractéristiques	Quantité
	–	<ul style="list-style-type: none"> – Compresse de gaze non stériles (10 cm × 10 cm, gaze absorbante, 100 % coton, tissée, 17 fils/cm²) – Pansements adhésifs 	<p style="text-align: center;">2</p> <p>1 petite boîte de tailles assorties ou bandage adhésif (1 rouleau de 6 cm × 5 m)</p>
Stabilisation des traumatismes osseux/articulaires	– Objet limitant la mobilité de la région blessée	– Bandage triangulaire (136 × 96 × 96 cm, 100 % coton ou viscosé)	2
Respiration artificielle	– Dispositif intermédiaire pour limiter les contacts pendant un bouche-à-bouche ou un bouche-à-nez	– Masque facial ou masque de poche	1
Matériels divers	<ul style="list-style-type: none"> – Objet tranchant permettant de couper une ceinture de sécurité, des vêtements, un bandage ou un pansement – Objet permettant d'éclairer la scène et la victime – Bloc-note – Crayon ou stylo 	<ul style="list-style-type: none"> – Paire de ciseaux courbes (en acier non trempé amagnétique) – Lampe de poche – Format de «poche» 	<p style="text-align: center;">1</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p style="text-align: center;">1</p>

Annexe III

Chapitre 7 Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules

(voir paragraphes 18 à 20 du présent rapport)

Modifications apportées par le WP.1 au document ECE/TRANS/WP.1/2006/12

Au paragraphe 7.1.1.1 (Signalisation des autobus et des autocars), le texte a été modifié comme suit : « *Afin de renforcer la visibilité des autobus, notamment de nuit lorsqu'ils effectuent des trajets en rase campagne, ces véhicules **devraient** être équipés en latéral et à l'arrière de bandes rétroréfléchissantes de signalisation de couleur :*

- *blanche ou jaune en latéral,*
- *rouge ou jaune à l'arrière,*

conformément aux dispositions techniques et aux recommandations figurant dans les règlements ECE 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse) et 104 (Homologation) annexés à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, qui définissent respectivement des prescriptions techniques uniformes sur l'homologation.»

Des renvois en bas de page rappelleront les titres des deux Règlements cités. Le secrétariat vérifiera avec celui du WP.29 l'exactitude des dispositions précitées.

Au paragraphe 7.1.1.2 (Signalisation des autobus et autocars scolaires), lire le premier alinéa comme suit : « **Les véhicules, construits, aménagés et identifiés en tant qu'autobus et autocars scolaires, et utilisés de manière permanente et exclusive à ce type de transport, devraient être munis de la signalisation définie à l'alinéa a) ci-après afin d'avertir les conducteurs d'autres véhicules de la nécessité d'être particulièrement prudents, notamment lorsque ces véhicules s'arrêtent pour permettre la montée ou la descente des élèves.** »

- Au deuxième alinéa, remplacer « ces autres moyens de transport doivent aussi satisfaire aux prescriptions indiquées ci-après. » par « **ces autres moyens de transport devraient être munis de la même signalisation.** »
- Au troisième alinéa, remplacer « Ces dispositions » par « **Les dispositions qui précèdent** ».
- Les alinéas a) à e) du paragraphe sont réécrits comme suit (le point f) étant reporté au paragraphe 7.1.2.2 actuel:

« a) **Signal « autobus scolaire »**

- i) **Ce signal, dont le modèle est donné en annexe I de la présente Résolution d'ensemble, devrait être apposé à l'avant et à l'arrière de tous les autobus et autocars servant exclusivement au transport d'élèves. Il doit être nettement visible pour les conducteurs des véhicules qui s'approchent et ne doit pas diminuer le champ de vision du conducteur. Dans les pays où un signal différent serait prescrit, comportant par exemple le mot « enfants », ce signal pourra, sur les véhicules transportant des enfants, remplacer le signal « autobus scolaire ».**

- ii) *Le fond du signal sera de couleur jaune et en matériau rétro réfléchissant. Le signal apposé à l'arrière de l'autobus ou de l'autocar aura la forme d'un carré de 400mm de côté. Celui apposé à l'avant pourra être de dimensions réduites, sans toutefois être inférieures à 210mm x 250mm.*
- iii) *Le pictogramme de ce signal pourra être muni d'un éclairage de couleur jaune constitué de lampes clignotantes soulignant par exemple la silhouette des personnages. L'allumage de cet éclairage devrait être limité à la durée de l'arrêt du véhicule pour permettre la montée ou la descente des enfants.*

b) Signaux lumineux

En sus du signal « autobus scolaire », la législation nationale peut prescrire, sur les autobus et autocars scolaires affectés exclusivement à ce type de transport, l'installation de feux spéciaux à éclats afin d'indiquer la montée ou la descente des enfants. En l'absence ou en complément de tels feux, la législation nationale devrait prescrire l'utilisation d'un signal comportant le clignotement simultané de tous les feux indicateurs de direction de couleur orange, conformément aux dispositions des paragraphes 39 et 42 de l'annexe 5 de la Convention sur la Circulation routière (1968).»

Le WP.1 a estimé que les incidences de l'allumage de ces feux pour les automobilistes devraient être abordées au paragraphe 7.1.2.2.

Le titre sous 7.1.2 est à supprimer avec la phrase introductive. La numérotation qui suit sera revue en conséquence.

Au paragraphe 7.1.2.1 actuel, modifier le titre comme suit : « **Conditions de formation requises pour la conduite des véhicules de transport en commun de personnes** »

- À l'alinéa a), modifier le début de la phrase comme suit : « *Compte tenu de la responsabilité particulière qui incombe aux conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes (Permis D et D₁), ...* »
- À l'alinéa b), lire « *... remplir des conditions comme par exemple celles qui figurent....* ».
- À l'alinéa c), lire « *de la catégorie B, C ou sous-catégorie C₁.* »
- Alinéa f), ajouter après D « *et sous-catégorie D₁* ».

Le paragraphe 7.1.2.2 actuel est modifié comme suit :

« **7.1.2.2** Règles [...] particulières concernant la conduite de véhicules de transport en commun de personnes

- a) *La législation nationale devrait prévoir [...] un taux d'alcoolémie inférieur à celui exigé pour les autres catégories de conducteurs, pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes, en particulier dans le cas de transports scolaires ou de transports d'enfants (voir le paragraphe 1.2 de la présente Résolution (L'alcool au volant) et en particulier le point 1.2.2.1). »*

Le point b) actuel du paragraphe 7.1.2.2 (Dans le cas de transport d'enfants ou de transport scolaire, des exercices d'évacuation des enfants devraient être organisés régulièrement), lequel est manquant dans la version anglaise, est à transférer au paragraphe 4.3, comme alinéa e). Il sera remplacé par de nouvelles dispositions traitant des conséquences de l'utilisation des feux spéciaux sur les autobus et car scolaires prévus au paragraphe 7.1.1.2. Sur la base des propositions présentées au cours de la session par Israël d'une part, la France et le secrétariat d'autre part, et enfin par la Fédération de Russie et l'Ukraine, un nouveau texte sera préparé reflétant les discussions, qui sera inséré dans la version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/12.

Sur proposition du secrétariat, le paragraphe 7.1.2.3, qui reprend une disposition de l'article 15 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, a été supprimé. Toutefois, mention de cet article sera faite dans la nouvelle partie « Contexte » à ajouter dans ce chapitre.

Le titre du paragraphe 7.2 est modifié comme suit : « [...] *Catégories spécifiques de véhicules affectés au transport de marchandises* ».

Au paragraphe 7.2.1 (Véhicules longs et lourds), le libellé des textes figurant aux points 7.2.1.1 et 7.2.1.2 est à remplacer par celui suggéré par la Fédération routière internationale.

Le libellé du paragraphe 7.2.2.1 est à corriger pour incorporer le titre exact de l'Accord de 1958 et le titre du Règlement 69.

Le paragraphe 7.2.2.2 est modifié comme suit :

« **7.2.2.2** *Feux spéciaux d'avertissement émettant une lumière jaune*

La législation nationale devrait prévoir l'équipement sur les véhicules lents de feux spéciaux tournants émettant une couleur jaune comme prévus au paragraphe 14 b) de l'article 32 de la Convention de Vienne sur la circulation routière. »

Sous le paragraphe 7.2.3 (Véhicules de transport de marchandises dangereuses), le texte suivant sera inséré : « *Compte tenu des risques accrus que présente le transport de marchandises dangereuses sur la route, tous les pays devraient appliquer les règles définies dans l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR), notamment celles relatives à la signalisation de ces véhicules* ».

Le paragraphe 7.2.4 est à insérer après celui des véhicules lents. Le titre est à modifier comme suit : « **Transports routiers exceptionnels** ». Les termes utilisés en anglais qui font référence aux chargements dangereux, sont à revoir car ils créent une confusion avec le transport de marchandises dangereuses. Dans le texte, les mots « doit/doivent » sont à remplacer par « *devrait/devraient* ». Le premier alinéa se lira comme suit : « *On entend par [...] transports exceptionnels des véhicules utilisés à cette fin et dont le poids et/ou le gabarit ou son chargement (longueur et/ou largeur) dépassent les limites autorisées par la législation nationale.* »

Le WP.1 a demandé au secrétariat de revoir le libellé des autres alinéas sur la base des commentaires émis.

Annexe IV

Enseignement professionnel de la conduite des véhicules

(Base: ECE/TRANS/WP.1/2006/13)

(voir paragraphes 21 à 24 du présent rapport)

À insérer dans la R.E.1 sous

Chapitre2 Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

(et ses annexes 4, 5, 6 et 7)

....

2.1.1 Enseignement professionnel de la conduite automobile

2.1.1.1 Permis de conduire *(voir ECE/TRANS/WP.1/106/Add.4)*

2.1.1.2. Principes généraux de l'enseignement professionnel

a) L'enseignement professionnel de la conduite des véhicules **devrait** être fondé sur les considérations principales ci-après :

- i) le comportement des conducteurs joue un rôle important dans les accidents de la circulation routière et leur prévention;
- ii) les exigences minimales pour l'examen de conduite sont fixées dans l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC), fait à Genève le 1er avril 1975;
- iii) un enseignement approprié est nécessaire pour assurer au moins le respect de ces exigences minimales;
- iv) les méthodes d'enseignement **devraient** toujours suivre l'évolution dans le domaine de l'éducation et de la psychologie appliquée et, de ce fait, **devraient** être adaptées aux exigences de l'époque et aux conditions locales;
- v) des rencontres de coordination entre les représentants des établissements d'enseignement de la conduite, les instructeurs et les autorités chargées de l'organisation des examens de conduite **devraient** être encouragées afin d'améliorer le niveau d'enseignement.

b) Les exigences de la présente recommandation doivent être considérées comme un minimum et les gouvernements **devraient** les compléter autant que possible par des mesures tenant compte des méthodes d'enseignement du moment, comme par exemple des modules de formation par ordinateur et le recours aux simulateurs de conduite.

c) Il est recommandé aux gouvernements de prendre toutes les mesures appropriées pour que l'enseignement de la conduite des véhicules automobiles soit donné autant que possible conformément aux exigences minimales décrites aux paragraphes 2.1.1.3, 2.1.1.5 et 2.1.1.6 ci-après.

2.1.1.3 Instructeurs

L'enseignement ne **devrait être** donné que par des instructeurs agréés par les autorités nationales compétentes, dans les conditions énoncées à l'annexe 4 de la présente Résolution d'ensemble. L'enseignement donné dans certains pays par des instructeurs stagiaires **devrait** être placé sous la surveillance personnelle et la responsabilité directe d'un instructeur professionnel.

2.1.1.4 Véhicules utilisés pour l'enseignement

- a) Les véhicules automobiles utilisés pour l'enseignement pratique **devraient être** aménagés de façon que le moniteur soit en mesure de maîtriser le véhicule conduit par l'élève conducteur, en vue de prévenir autant que possible tout accident;
- b) Les véhicules **devraient porter** des marques visibles indiquant clairement vers l'avant et vers l'arrière qu'ils servent à l'enseignement.

2.1.1.5 Enseignement

- a) L'enseignement **devrait viser** à promouvoir une attitude et un comportement corrects dans toutes les situations de la circulation. Il s'étendra à tous les sujets mentionnés à l'annexe 5 et suivra les méthodes mentionnées à l'annexe 6 de la présente Résolution d'ensemble au moins jusqu'au niveau requis par les examens de conduite théoriques et pratiques, et permettra à l'élève conducteur de prendre la mesure des dangers de la circulation et de s'apercevoir que les risques d'avoir un accident sont particulièrement élevés pendant les premières années de conduite.
- b) Les instructeurs **devraient** être encouragés à dispenser leur enseignement conformément aux alinéas a) et c), notamment :
 - i) à utiliser le plus possible les méthodes actives d'enseignement et les moyens d'enseignement modernes (cf. alinéa b) du 2.1.1.2 ci-dessus), y compris, le cas échéant, des aires non ouvertes à la circulation pour certaines catégories de véhicules;
 - ii) à adapter leurs méthodes d'enseignement à chaque élève conducteur et à encourager par là sa participation active;
 - iii) à mettre au point des méthodes systématiques qui coordonnent l'enseignement théorique et pratique de certains aspects de la conduite et du comportement correct pour diminuer, voire éviter la prise de risques.
- c) Des installations, du matériel et des moyens pédagogiques auxiliaires appropriés à l'enseignement théorique, définis par des projets d'enseignement et des programmes d'étude, **devraient** être disponibles.

2.1.1.6 Enseignement de la conduite des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes

a) En sus de l'enseignement lié à l'obtention du permis de conduire, il est recommandé que les conducteurs des véhicules lourds de transport de marchandises et de personnes suivent une formation initiale complémentaire avant leur accès à la profession. Cette formation devrait être renouvelée périodiquement tous les 5 ans.

b) La formation de ces conducteurs devrait inclure certains aspects spécifiques portant sur le comportement à adopter dans les tunnels. Il est par ailleurs essentiel que ces conducteurs possèdent des connaissances concernant la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Il convient en particulier que ces conducteurs apprennent à se servir correctement d'un extincteur.

2.1.1.7 Contrôle

L'application permanente des dispositions des paragraphes 2.1.1.3 à 2.1.1.6 ci-dessus **devrait être** contrôlée à intervalles réguliers par les autorités compétentes.

2.1.2 Enseignement du secourisme

Pour mémoire

2.1.3 Enseignement aux enfants des principes de sécurité routière

(voir ECE/TRANS/WP.1/108, Annexe I)

Pour mémoire

ANNEXES 4, 5, 6 et 7 du document TRANS/SC.1/294/Rev.5

- Annexes 4, 5 et 6, remplacer «moniteurs» par «instructeurs».
- Annexe 5: remplacer au paragraphe 1.3 «heures de travail et périodes de repos» par « temps de travail et de repos » et modifier la fin du paragraphe 1.5.2 comme suit : «...fatigue, maladie, alcool, drogues et médicaments, etc.».
- Annexe 6: compléter le paragraphe 2.3 par un nouvel alinéa rédigé comme suit : « Il peut être fait recours aux moyens techniques pédagogiques les plus modernes, comme la simulation ou des programmes informatiques spécifiques, venant en complément des méthodes d'enseignement existantes.».
- Au paragraphe 3.2.21.7, lire : «Façon de procéder aux ronds points de tout type».
- Titre du 3.5: «Exigences minimales supplémentaires relatives aux conducteurs de véhicules des catégories de permis CE, DE et sous catégories C₁E et D₁E».
- Annexe 7, lire le titre comme suit : «Recommandations supplémentaires concernant les conducteurs professionnels de véhicules des catégories C, D, CE, DE et sous catégories C₁E et D₁E».
- Au point 6.4.1, colonne de droite, remplacer «stupéfiants» par «drogues».
