



## Conseil économique et social

Distr. générale  
20 décembre 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Soixante-septième session

New Delhi, 4-6 décembre 2013

## Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières sur sa soixante-septième session

GE.13-26626 (F) 030414 030414



\* 1 3 2 6 6 2 6 \*

Merci de recycler



## 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. Forum Europe-Asie de la sécurité routière (point 2 de l'ordre du jour).....	5–11	3
IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	12–19	4
V. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour).....	20–23	6
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	20–21	6
B. Permis de conduire .....	22–23	6
VI. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 5 de l'ordre du jour) .....	24–25	7
A. Groupe d'experts de la signalisation routière .....	24	7
B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable (PMV).....	25	7
VII. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 6 de l'ordre du jour).....	26–27	7
A. Approche pour un système sûr .....	26	7
B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.....	27	7
VIII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 7 de l'ordre du jour).....	28–29	7
A. Aires de stationnement sécurisées .....	28	7
B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne .....	29	8
IX. Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 8 de l'ordre du jour).....	30	8
X. Décennie d'action pour la sécurité routière (point 9 de l'ordre du jour).....	31–33	8
A. Programme de travail et évaluation biennale pour 2014-2015 .....	31	8
B. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).....	32	8
C. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière .....	33	8
XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	34	8
XII. Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour).....	35	9
XIII. Adoption des décisions (point 12 de l'ordre du jour).....	36	9

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-septième session à New Delhi du 4 au 6 décembre 2013, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Luxembourg, République de Moldova, Suède, Suisse, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

2. Ont également participé les représentants des États non membres de la CEE suivants: Bangladesh, Bhoutan, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Malaisie, Myanmar, Népal, Pakistan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam.

3. La Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées, ces dernières en qualité d'observateurs: Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), Conseil international des associations chimiques, Fédération routière internationale, FIA Foundation for the Automobile and Society (FIA-F), Handicap International, Institut hellénique «Panos Mylonas» pour la sécurité routière, Institute of Road Traffic Education (IRTE), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des transports routiers (IRU), Laser Europe, Society of Indian Automobile Manufacturers, Trax Sports Society, VIA Traffic Care, ACCLtd, Université de Birmingham, 3M India Limited et Diageo India Pvt.

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

4. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/142).

## III. Forum Europe-Asie de la sécurité routière (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Forum Europe-Asie de la sécurité routière a été inauguré par M<sup>me</sup> E. Molnar (CEE-ONU), M. Dong-Woo Ha (CESAP), M. R. Baluja (IRTE) et de hauts responsables du Gouvernement indien. M. D. Strickland, du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, a prononcé une allocution inaugurale.

6. Le WP.1 a remercié la CEE, la CESAP, le Ministère indien des transports routiers et des routes et l'Institute of Road Traffic Education (Institut de l'éducation à la sécurité de la circulation routière) d'avoir organisé et d'accueillir la session inaugurale du Forum Europe-Asie de la sécurité routière, ainsi que l'Union internationale des transports routiers pour sa contribution financière.

7. Le WP.1 a également remercié M. Oscar Fernandes, Ministre des transports de l'Union, M. Vijay Chhibber, Secrétaire du Ministère des transports routiers et des routes, ainsi que M. G. K. Pillai, ancien Ministre de l'Intérieur de l'Union, membres du Gouvernement indien, d'avoir bien voulu inaugurer le Forum. Le WP.1 a pris note du discours inaugural prononcé par M. David Strickland, Administrateur de la NHTSA, du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, et il a exprimé sa gratitude à M. Rohit Baluja, Président de l'IRTE, et à son équipe pour leur hospitalité.

8. Au cours de la première réunion-débat, les représentants de la CEE, de la CESAP et des Gouvernements français et lao ont débattu de l'importance des instruments juridiques de l'Organisation des Nations Unies visant à améliorer la sécurité routière. (Tous les exposés présentés devant le Forum Europe-Asie de la sécurité routière peuvent être consultés sur le site Web du WP.1.)

9. Au cours de la deuxième réunion-débat du Forum, des représentants d'États membres de la CESAP ont décrit les difficultés, les perspectives et les réalisations de leurs pays respectifs. Le WP.1 a pris note des exposés de pays et des déclarations faites par les États membres de la CESAP suivants: Bangladesh, Indonésie, Iran (République islamique d'), Malaisie, Myanmar, Népal, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam. Il a salué les efforts consentis en matière de sécurité routière et les plans d'action adoptés pour la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière par les pays susmentionnés depuis le lancement de la Décennie en 2011.

10. La réunion-débat finale a tenté de répondre aux questions relatives à la participation des organisations internationales, des banques de développement, des organisations non gouvernementales et du secteur privé à la promotion des instruments juridiques de l'Organisation des Nations Unies en matière de sécurité routière. Parmi les participants figuraient des représentants du Gouvernement des Philippines, de l'IRTE, de l'IRU, de Global NCAP et de l'Université de Birmingham.

11. En conclusion, la CEE et la CESAP ont estimé toutes deux que la session inaugurale du Forum Europe-Asie de la sécurité routière organisée à New Delhi a fourni une bonne occasion aux délégations des deux continents de se rencontrer et d'échanger leurs points de vue. Le WP.1 a décidé qu'il pourrait être utile d'envisager d'organiser des manifestations similaires à l'avenir.

#### **IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

12. En plus d'échanger des informations sur les derniers faits nouveaux en matière de sécurité routière au titre du point 2 de l'ordre du jour, plusieurs pays ont présenté les changements qui ont récemment été apportés à leur législation routière ou qui le seront prochainement.

13. En Belgique, de nombreuses modifications du Code de la route sont en cours de préparation, notamment l'introduction d'un panneau routier indiquant les places de stationnement réservées aux véhicules électriques et d'un autre panneau indiquant les zones dites «à faibles émissions», qui permettront aux municipalités d'interdire les véhicules les plus polluants dans certaines zones (le système sera basé sur la classification des véhicules d'après les «normes Euro»). En outre, des modifications du Code de la route sont en cours de préparation, notamment l'introduction de la limitation de l'alcoolémie à 0,2 g/l pour les chauffeurs et des sanctions plus lourdes pour les récidivistes (en cas de cumul d'infractions graves telles que la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues et de graves excès de vitesse). Dans le dernier cas, deux (ou trois ou quatre) infractions graves dans un intervalle de trois ans (outre les sanctions en vigueur) entraîneront un retrait du permis de conduire de trois (six ou neuf) mois, des examens théoriques et pratiques, ainsi que des examens médicaux et psychologiques. Un décret royal est également en cours d'élaboration pour permettre de confirmer un test de salive positif par une analyse de la salive au lieu d'une analyse de sang.

14. La France a rappelé que le nombre des accidents mortels de la route a diminué de 8 % entre 2011 et 2012. En chiffres absolus, 3 653 personnes sont mortes sur la route (5,6 morts pour 100 000 habitants). Les dix premiers mois de 2013 ont montré une réduction de 12 % des morts sur la route. En dépit de cette tendance positive, ces résultats ne peuvent être considérés comme satisfaisants. L'objectif de la France est de réduire de moitié le nombre de tués sur la route d'ici à 2020 (c'est-à-dire d'arriver à moins de 2 000 morts en 2020). Afin d'atteindre cet objectif, le Conseil national français de la sécurité routière a fait un certain nombre de recommandations en novembre 2013, notamment d'installer des enregistreurs de données routières, de prescrire des éthylotests antidémarrage pour les conducteurs ayant eu une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l et/ou pour les récidivistes, de mener des expériences de conduite entre deux files de véhicules pour les deux roues motorisés et d'instituer une journée du souvenir pour les victimes de la route.

15. La Suède a informé le WP.1 qu'elle avait modifié son Code de la route et introduit de nouvelles règles régissant l'utilisation des appareils de communication. Le conducteur d'un véhicule automobile ne peut utiliser de téléphone mobile ou un autre système de communication que si cela ne nuit pas à la conduite du véhicule. Cette modification de la législation est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2013. En outre, la Suède a amendé son Code de la route afin de permettre aux autobus de rouler à 100 km/h sur les routes où la vitesse est limitée à 100 km/h ou plus, à condition que tous les passagers de 3 ans et plus aient accès à un siège équipé d'une ceinture de sécurité. Cette nouvelle disposition entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2014.

16. La Suisse a signalé des modifications qui font partie du deuxième volet du programme national de sécurité routière «Via Sicura». À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, la limitation du taux d'alcoolémie à 0,2 g/l pour les conducteurs débutants, les chauffeurs et certaines autres catégories (par exemple, les moniteurs d'auto-école), ainsi que l'obligation d'utiliser les feux de circulation diurne entreront en vigueur. L'évaluation psychologique de tous les conducteurs arrêtés avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 1,6 g/l (outre les sanctions déjà en vigueur comme la suspension du permis de conduire) entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

17. Le représentant de la Turquie a fait savoir que le nombre d'accidents et de morts sur la route était en baisse dans son pays. Il a également donné un aperçu des activités de son Conseil de coordination, qui rassemble les organismes compétents en matière de sécurité routière. Les années 2013 et 2014 ont été déclarées années du «port de la ceinture de sécurité et du respect des limitations de vitesse». De nombreuses campagnes et initiatives visant à promouvoir la sécurité routière ont en outre été organisées avec le concours des médias et de célébrités.

18. L'Ukraine a présenté plusieurs initiatives en cours destinées à améliorer la sécurité routière dans le pays. En 2013, un programme public sur les moyens d'améliorer la sécurité routière jusqu'en 2016 a été adopté, en même temps qu'était appliqué un programme distinct sur la sécurité routière dans le secteur des transports routiers couvrant la période 2013-2015. L'Ukraine a proposé au WP.1 d'envisager la possibilité d'élaborer des règles et/ou des recommandations qui intègreraient les approches communes concernant la conduite d'une enquête approfondie sur les circonstances d'un accident. Elle attend avec intérêt une coopération active et des échanges de données d'expérience avec d'autres gouvernements qui ont déjà obtenu de grands succès dans ce domaine. En outre, l'Ukraine a indiqué qu'elle était prête à prendre une part active aux travaux du nouveau Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau de la CEE. Elle a également déjà commencé à mener des enquêtes techniques sur des accidents de la route impliquant des véhicules utilitaires afin de recenser les facteurs accidentogènes.

19. Enfin, les représentants de la Fondation FIA, de l'Institut hellénique Panos Mylonas pour la sécurité routière et de l'IRF ont fait des exposés mettant en lumière leurs activités actuelles et à venir en matière de sécurité routière. Le WP.1 a apprécié la possibilité de partager des informations concernant les faits nouveaux en matière de sécurité routière rapportés par les délégations nationales, les organisations internationales et le secteur privé.

## **V. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)**

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

20. Le WP.1 a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2013/9 élaboré par le groupe informel comprenant l'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie, la France, l'Italie et la Suède. Le WP.1 a été informé par le secrétariat de divers problèmes juridiques que pourraient entraîner les propositions d'amendements figurant dans ce document, notamment ceux concernant le renvoi à d'autres instruments juridiques dans la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le WP.1 a approuvé les principes et a invité le groupe informel à soumettre un nouveau document officiel qui remplacerait le document ECE/TRANS/WP.1/2013/9, à la prochaine session. Avant de parvenir à la conclusion mentionnée dans le paragraphe ci-dessus, des membres du WP.1 ont confronté leurs points de vue à ceux de certaines délégations qui souhaitaient aller de l'avant et exprimer leur soutien à l'amendement proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2013/9. D'autres – l'Autriche, la Fédération de Russie, la Suisse et la Suède – étaient d'avis que les questions soulevées lors de l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2013/9 nécessitaient des discussions plus poussées au niveau national avant la prochaine session du WP.1. L'Allemagne et la France ont regretté que le WP.1 ne soit pas parvenu à s'entendre sur le texte figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2013/9.

21. Le WP.1 n'a pas examiné les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

### **B. Permis de conduire**

22. Le WP.1 a examiné la question de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et a été informé du statu quo existant sur cette question. Le groupe informel d'experts composé de représentants de la France, du Luxembourg, de la Fédération internationale de l'automobile et de l'Organisation internationale de normalisation a été invité à élaborer un document à ce sujet pour la prochaine session (le document n° 3 n'a pas été présenté).

23. Le WP.1 a demandé au secrétariat de fournir des informations sur la possibilité de révision de l'annexe 10 de la Convention de 1949 sur la circulation routière et du paragraphe 4 de l'annexe 7 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Il s'est déclaré satisfait de l'exposé présenté par le secrétariat sur les permis nationaux et internationaux au titre des Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière.

## **VI. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Groupe d'experts de la signalisation routière**

24. Le WP.1 a pris note de la création du Groupe d'experts de la signalisation routière et a été informé que la première session de ce Groupe d'experts est prévue pour le 27 mars 2014 à Genève.

### **B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable (PMV)**

25. Comme prévu, le WP.1 a remis à plus tard son examen de la proposition du groupe informel d'experts visant à intégrer les PMV dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière (ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1). Il a décidé de réexaminer la question à sa prochaine session. Il a exprimé sa gratitude à la Thaïlande d'avoir expliqué comment elle avait conçu et mis en œuvre ses PMV.

## **VII. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Approche pour un système sûr**

26. Le WP.1 a été informé qu'en raison de ressources limitées, le document ECE/TRANS/211/Rev.1 (Résolution d'ensemble sur la circulation routière) n'avait pu être établi à temps pour cette session, mais que tous les efforts étaient faits pour que ce document soit élaboré pour la prochaine session. Le WP.1. a exprimé sa gratitude à la Suède et au Viet Nam d'avoir expliqué comment ils avaient introduit les éléments d'une approche pour un système sûr dans les secteurs des transports.

### **B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

27. Le WP.1 a apprécié l'exposé fait par la Suède sur les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents et l'a de nouveau invité à élaborer le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1 dans la perspective de sa session prévue en mars 2014.

## **VIII. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Aires de stationnement sécurisées**

28. Le Groupe de travail n'a pas examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2012/9 portant sur le panneau de signalisation d'une aire de stationnement sécurisée faute de temps. Il a décidé de poursuivre les débats à sa prochaine session.

## **B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne**

29. Le secrétariat a fait part au WP.1 d'un projet d'enquête sur des signaux routiers annonçant un contrôle de la vitesse moyenne (document n° 4) et a demandé à être informé sur les suites de ce projet d'enquête d'ici à la mi-janvier 2014.

## **IX. Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 8 de l'ordre du jour)**

30. Le WP.1 a pris note de la création du Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau et a été informé que la première session de ce groupe est prévue le 20 janvier 2014, à Genève. Le WP.1 a remercié le Ministère indien des chemins de fer et l'UIC pour leurs exposés intéressants sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.

## **X. Décennie d'action pour la sécurité routière (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Programme de travail et évaluation biennale pour 2014-2015**

31. Le WP.1 a adopté les documents ECE/TRANS/WP.1/2013/7/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2013/8/Rev.1, qui ont fait l'objet d'un examen approfondi et ont été provisoirement approuvés à la dernière session.

### **B. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)**

32. Le WP.1 a été informé qu'en raison d'un manque de ressources, le secrétariat n'a pas été en mesure d'établir une version révisée du mandat et du règlement intérieur (TRANS/WP.1/100/Add.1). Toutefois, tous les efforts sont faits pour élaborer ce document pour la prochaine session.

### **C. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière**

33. Le WP.1 n'a pas débattu de «ses activités et de son rôle futurs dans le contexte des objectifs définis dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et des problèmes liés à l'évolution de la sécurité routière» (ECE/TRANS/WP.1/139, par. 32) faute de temps. Le WP.1 a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session.

## **XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

34. Étant donné que le WP.1 a décidé qu'il pourrait être utile d'organiser des manifestations telles que le Forum Europe-Asie de la sécurité routière à l'avenir, l'IRU a proposé de tenir une manifestation similaire relative à la sécurité routière dans un autre endroit. Le WP.1 a salué la suggestion de l'IRU d'organiser un deuxième forum de la sécurité routière dans une autre région.

## **XII. Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)**

35. Le WP.1 a été informé que la prochaine session aurait lieu du 24 au 26 mars 2014 à Genève.

## **XIII. Adoption des décisions (point 12 de l'ordre du jour)**

36. Le Groupe de travail a adopté la liste des décisions prises à sa soixante-septième session.

---