NATIONS UNIES **E**

Conseil économique et social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/96
15 novembre 2004

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-CINQUIÈME SESSION

(27-30 septembre 2004)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa quarante-cinquième session à Genève, du 27 au 30 septembre 2004, sous la présidence de M. Bernard Périsset (Suisse). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaijan, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Hongrie, Islande, Israel, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Ouzbekistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Serbie et Montenegro, Suède, Suisse, et Turquie.

2. Ont participé pour la première fois les rerésentants des autres commissions régionales des Nations unies: Commission économique pour l'Afrique (CEA), Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPAL), Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) 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), Partenariat mondial de la sécurité routière (GRSP), 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 la société et Task Force for Child Survival and Development.

INTRODUCTION

4. Le Président a souhaité la bienvenue à tous les participants et a salué la présence des représentants de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan qui ont participé pour la première fois aux travaux du Groupe de travail 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. De leur côté, les représentants de ces pays ont exprimé leur satisfaction de pouvoir participer aux travaux du WP.1 et ont souligné leur volonté de faire bénéficier au mieux leur pays des enseignements tirés des travaux du Groupe.

5. Après demande du Président, les membres du WP.1 ont donné leur accord pour autoriser une équipe de tournage de la Fondation de la FIA à filmer la session du Groupe de travail le 29 septembre au matin. Le représentant de la Fondation a expliqué que ce film serait une suite au film tourné sur la sécurité routière qui comporte notamment un entretien avec M. Kofi Annan. Il a été précisé que ce film serait mis à la disposition des gouvernements pour leurs campagnes de sécurité routière et pour la promotion des travaux du WP.1.

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

Document : TRANS/WP.1/95

6. L'ordre du jour a été adopté. Il a été demandé qu'un point 2 «communications» soit ajouté aux futurs ordres du jour.

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

Documents: TRANS/WP.1/94 et TRANS/WP.1/94/Corr.1

7. Le rapport avec son corrigendum a été adopté sans modification.

MANDAT ET RÉGLEMENT INTÉRIEUR DU WP.1 *(point 3 de l'ordre du jour)*

Ce point est traîté sous les points 49 à 51 du présent rapport.

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)*

Documents : TRANS/WP.1/2003/1-5/Rev.4

8. Le Groupe de travail a été informé que les propositions d'amendement aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant contenues dans les documents

TRANS/WP.1/2003/1 à 5/Rev.4 avaient été transmises au Secrétaire général de l'ONU par la Fédération de Russie. Le WP.1 a remercié la Fédération de Russie ainsi que son représentant, M. Yakimov, pour avoir pris en charge l'envoi de ces amendements à New York.

9. Le Groupe de travail a été également informé sur le fait que ces propositions étaient parvenues au Secrétaire général le 7 septembre 2004 et qu'elles avaient été notifiées le 28 septembre aux Parties contractantes. Il a été rappelé aux délégués qu'à partir de cette date, les Parties contractantes avaient, conformément aux dispositions définies dans les différents instruments juridiques concernés, un délai de 12 mois pour faire connaître leurs réserves ou acceptations. Une fois réputées acceptées, ces propositions entreront en vigueur six mois après l'expiration du délai de 12 mois mentionné ci-dessus.

RÉVISION DES RÉSOLUTIONS 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.1/2002/28, documents informels N°1 et 2 de la session

10. Le président du WP. 1, après avoir rappelé le contexte des travaux sur la sécurité dans les tunnels, a indiqué que les propositions présentées au WP.1 afférentes à ce sujet reprises dans le document TRANS/WP.1/2004/10 (projet de restructuration de la R.E.1) avaient été élaborées par la Suisse et le secrétariat sur la base du document TRANS/WP.1/2002/28 et non par le groupe restreint sur la sécurité dans les tunnels (France, Norvège, Suisse, Commission européenne, PRI, IRU, secrétariat) qui, faute de temps, n'avait pu être réuni. Pour faciliter la discussion, le WP.1 a travaillé à partir du document informel de la session n° 2 qui rassemblait les différentes propositions extraites du document TRANS/WP.1/2004/10 précité.

11. Le WP.1 s'est essentiellement concentré sur la fixation d'orientations sur la base desquelles il a été demandé au groupe restreint de travailler au plan rédactionnel. Celles-ci portent sur les points suivants :

« Chapitre 2 Règles générales relatives au comportement dans la circulation

Point 2.5 : La deuxième phrase est à revoir sur la base suivante : « Le principal facteur des accidents est, cependant, l'erreur humaine, si bien que tout effort d'amélioration de la sécurité routière devra porter **[…]** 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 ».*

Point 2.5.1 : adopté

Point 2.5.2 : La rédaction de ce point est à revoir en totalité sur les bases suivantes :

- Ne pas répéter dans la R.E.1 des règles déjà contenues à l'article 25 bis de la Convention de Vienne sur la circulation routière. Une solution serait de commencer par : « *En sus des dispositions contraignantes de l'article 25 bis de la Convention de Vienne sur*

*la circulation routière, matérialisées par le signal spécial E, 11a de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, il est … (*suivies des nouvelles recommandations à mettre en exergue)». Pour les tunnels non munis d'une telle signalisation, il devrait être recommandé d'imposer les mêmes obligations.

- Concernant le point relatif à la nécessité de maintenir une distance suffisante, le WP.1 a noté que la directive communautaire 2004/54 du 29 avril 2004 (JO L du 30 avril 2004) contenait des dispositions spécifiques à ce propos au paragraphe 3.9 de l'annexe 1 qui introduisent une notion de temps en secondes pour calculer la distance à respecter en fonction de la vitesse pratiquée. Tout en gardant ce principe, le WP.1 a demandé au groupe restreint d'en revoir la formulation.

- Transférer au point 2.5.3 la référence au respect de la distance des 5 mètres en cas d'arrêt d'un véhicule étant donné que cela concerne le cas des embouteillages ;

- Insister sur la formation des conducteurs.

Point 2.5.3 : Point i) : Adopté sous réserve d'ajouter après « Ne pas quitter le véhicule » la mention « *sauf ordre contraire* ».

Point ii) : Séparer le cas de la panne de l'accident. Distinction à faire entre son propre véhicule et un autre véhicule. Développer la notion de quitter son véhicule en indiquant les précautions à prendre. En sus des feux de détresse, évoquer la possibilité de mettre un triangle de présignalisation pour signaler une panne ou un accident mais en ajoutant les mesures de précaution à prendre. Également modifier comme suit le dernier alinéa : « Appeler à l'aide*, de préférence* depuis un poste d'appel d'urgence ».

Point iii) : Adopté sous réserve de modifier comme suit le dernier alinéa : « Appeler à l'aide*, de préférence* depuis un poste d'appel d'urgence ».

Point iv) : Adopté.

Chapitre 5 Comment influencer le comportement sur la route

Point 5.1.1.2 : Adopté.
Point 5.1.2.3 c) : Revoir le libellé de la dernière phrase en supprimant toute allusion au contrôle périodique des connaissances. Évoquer, à la place, la formation continue.

Point 5.2.1.3 : Adopté. »

12. Le WP.1 a été informé par le secrétariat des travaux menés au sein du Groupe de travail sur le transport des marchandises dangereuses (WP.15) liés à l'introduction d'un panneau additionnel aux signaux existants dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière relatifs au transport des marchandises dangereuses, à savoir les signaux C, 3h et D, 10a, b et c. Il a notamment été indiqué que le groupe spécial constitué par le WP.15 sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers avait déposé son rapport (TRANS/WP.15/179/Add.1) et qu'il contenait des propositions d'amendement aux chapitres 1.9 et 8.6 de l'appendice aux annexes A et B de l'ADR concernant la signalisation qui serait introduite pour prendre en compte les nouvelles restrictions de circulation liées à la création des groupes de marchandises dangereuses A, B, C, D et E. Dans ce rapport (point 35), l'avis du WP.1 est sollicité sur la question de savoir si la nouvelle interprétation à donner au regard de la

signalisation à mettre en place suite à l'introduction de ces groupes, doit figurer dans l'ADR, dans la R.E.2 ou dans les deux. Il a été rappelé que l'interprétation actuelle du signal C, 3h contenue dans la R.E.2 provenait du WP.15.

13. Sur la base de ces informations, le WP.1 a demandé au WP.15 :

- de le saisir officiellement de cette question ;
- de fournir un document explicite accompagné de propositions concrètes à insérer dans la R.E.2 ;
- de lui soumettre pour avis les dispositions relatives à la signalisation qui seraient intégrées dans l'ADR étant donné que le domaine de la signalisation relève de la compétence du WP.1.

14. Enfin, il a été demandé aux membres du WP.1 de prendre rapidement contact avec leurs homologues du WP.15 sur cette question qui sera évoquée en octobre lors de la prochaine session de ce groupe.

b) <u>Contrôles routiers</u>

<u>Document</u> : TRANS/WP.1/2004/14

15. Le WP.1 a examiné paragraphe par paragraphe le document précité préparé par le groupe restreint constitué à cet effet (France, Portugal, Suisse, secrétariat). Il a demandé au groupe restreint de présenter pour la prochaine session un texte remanié prenant en compte les orientations ci-après:

Rôle des contrôles : adopté.

Politique des contrôles : le libellé est à revoir et à compléter sur les points suivants :

- nécessité d'accompagner les mesures de campagnes d'information;
- évoquer le contrôle de l'état des véhicules ainsi que les différentes modalités du contrôle : individuel, opérations généralisées et contrôles automatisés;
- donner l'idée que le conducteur peut être contrôlé à tout moment et pas seulement sur les fautes les plus graves.

À ce sujet, la délégation française a proposé de présenter au WP.1 le système mis en place en France sur les contrôles radar automatiques.

Rôle des sanctions : Mettre uniquement l'accent sur l'éducation des usagers. Remplacer à la fin du premier alinéa « sanctions alternatives » par « sanctions ***accessoires*** ».

Aider les conducteurs à respecter les règles : Ce point est à revoir et à transférer à un autre endroit du texte car il ne concerne qu'indirectement les contrôles routiers. Faire la distinction entre systèmes d'alerte et systèmes facilitant les contrôles. Ne pas perdre de vue que les conditions de contrôle sont différentes dans les pays en transition. Reformuler le premier tiret sur l'introduction des dispositifs électroniques ainsi que le dernier sur les systèmes d'avertissement des vitesses pratiquées par le conducteur.

Concernant les Recommandations :

Paragraphe 1) Evoquer ceux qui font les contrôles. Faire également allusion à d'autres catégories d'usagers que les conducteurs (cyclistes, motocyclistes notamment). Parler également de la prévention dans la partie explicative des recommandations.

Paragraphe 2) : Faire la distinction entre les causes directes et indirectes des accidents. Modifier le premier tiret comme suit : « la vitesse excessive *ou inadaptée aux conditions de circulation* **».**

2.1) : Evoquer également les contrôles à proximité des écoles et des lieux où des travaux sur la chaussée sont effectués. Supprimer le mot « transport » dans la dernière phrase.

2.2) : Ajouter dans la deuxième phrase « *éventuellement »* après « porter ».

2.3) : Adopté

2.4) : Rédiger ce point différemment afin d'éviter d'amalgamer la fatigue à une infraction.

2.5) : Adopté

Paragraphe 3) : Parler également de la formation des personnes qui assurent les contrôles

Paragraphe 4) : Revoir le texte pour le rendre plus clair.

Paragraphe 5) : La Fédération de Russie a proposé de supprimer « dans son pays » à la fin du dernier tiret.

Paragraphe 6) : Adopté.

Paragraphe 7) : La proposition de l'Allemagne visant à arrêter la phrase après « code de la route » a été adoptée.

16. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que la Commission avait adopté le 5 avril 2004 (JO L 111 du 17/04/04) une recommandation sur l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière.

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

Documents : TRANS/SC1/336/Rev.1, document informel N°4 de la session

17. Le WP.1 a considéré le document informel No. 4 préparé par le groupe restreint (Finlande, Italie, Roumanie, Etats-Unis et OMS, sous présidence de l'Italie), en charge de ce sujet. Après examen de la liste des points énumérés qui seront pris en compte lors de l'élaboration du questionnaire, le WP.1 a demandé d'ajouter les sujets suivants:

- Exemples des meilleures pratiques;
- Identifier les problèmes par catégories d'usagers de la route et par groupes d'âge;
- Détermination de l'autorité responsable (police, services médicaux, etc.).

18. Le WP.1 a demandé au petit groupe de préparer un projet de questionnaire sur le sujet de la conduite sous l'influence de l'alcool pour examen et adoption lors de sa 46ème session aux fins de disposer des réponses pour la 47ème session en septembre 2005. Il a été rappelé que l'objectif final était de réviser et de moderniser la résolution existante sur le sujet qui date de 1989 (TRANS/SC1/336/Rev.1) et dont les nouvelles dispositions seront incorporées dans la

R.E.1 en cours de révision. La présidente du petit groupe a indiqué que le sujet de l'influence des drogues et médicaments sur la conduite ne sera lancé qu'une fois le travail sur l'alcool terminé.

19. Le représentant de la Commission européenne a signalé que la Commission, avec l'objectif à terme de proposer des solutions pour réduire le nombre des accidents et victimes dus à l'alcool, aux drogues et médicaments (1 accident sur 5 est dû à l'alcool), finance plusieurs études ou actions dont :

- ROSITA (RoadSide Testing Assessment) dont les résultats sont attendus en 2005 ;
- Immortal, recherche qui porte notamment sur la conduite sous l'influence des drogues et médicaments spécialement chez les conducteurs impliqués dans les accidents ;
- Projet européen sur l'utilisation du dispositif « alcohol interlock » à bord des véhicules qui consiste en particulier à mener des expérimentations d'installation de ce dispositif pour des groupes ciblés de conducteurs, à savoir des conducteurs de poids lourds et de bus, mais aussi des multi-récidivistes d'infractions routières et des dépendants alcooliques ;
- Vaste projet d'étude sur 4 années portant sur « l'Influence de l'alcool, des drogues et des médicaments ». Il traitera de tous les aspects, à savoir :
    - études de référence épidémiologique sur les risques des substances psychoactives ;
    - établissement d'une classification européenne des médicaments psychoactifs ;
    - établissement de schémas de réhabilitation des conducteurs ;
    - identification des meilleurs conseils de suivi dans le contrôle médical et juridique des conducteurs ;
    - définition de stratégies pour le retrait du permis de conduire ;
    - information du public et des médecins.

De son côté, l'IMMA a indiqué qu'une étude épidémiologique avait été menée auprès de cinq pays de l'Europe continentale dont les résultats seront disponibles à l'adresse suivante : www.acembike.org.

d) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes

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

20. La représentante des États-Unis au nom du groupe restreint (États Unis (présidence), FEMA, FIM et IMMA) a indiqué que, suite aux observations émises par le WP.1 lors de sa quarante-quatrième session, deux questionnaires avaient été élaborés, un pour les motocyclistes (*TRANS/WP.1/2004/6/Rev.1)* et un pour les cyclomotoristes (*TRANS/WP.1/2004/9)* dans lesquels avaient été incorporés les modifications et ajouts demandés.

21. Lors de l'examen de ces nouvelles versions, le WP.1 a demandé au groupe restreint d'apporter des améliorations formelles dans la présentation et de modifier les questionnaires notamment sur les points suivants :

- Concernant le questionnaire « cyclomoteurs », il convient de :
    - Préciser qu'il est limité aux seuls cyclomoteurs à 2 roues à moteur ;
    - Supprimer les questions 3 et 33 jugées trop subjectives ou les reporter dans une annexe ;
    - Au premier tiret de la partie B (Explications), remplacer 50km/h par 45km/h (50).

- Concernant le questionnaire « motocycles », il convient de :
    - Supprimer les questions 2 et 33 jugées trop subjectives ou les reporter dans une annexe ;
    - Au premier tiret de la partie B (Explications), remplacer 50km/h par 45km/h (50)

22. Le WP.1 a demandé au secrétariat de diffuser ces questionnaires ainsi modifiés le plus largement possible à travers le monde de manière à avoir une image la plus exacte de la situation des véhicules à deux roues et des problèmes rencontrés. Le secrétariat a indiqué que leur diffusion dans les pays extérieurs à la CEE-ONU se ferait par le canal des autres commissions régionales.

e) Promotion du port de la ceinture de sécurité

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

23. Suite aux commentaires formulés lors de la dernière session du WP.1, le groupe restreint en charge de ce sujet (Espagne, Royaume-Uni, États Unis (président) et Fondation FIA) a préparé un nouveau projet de questionnaire reproduit dans le document susvisé. Le WP.1 a félicité le groupe pour la qualité du travail effectué. Lors de l'examen de ce texte, il a été demandé au petit groupe d'y apporter les améliorations suivantes :

- Question 4 : introduire dans le tableau la notion d'âge pour les systèmes de retenue (moins de 12 ans)
- Question 6 : diviser les véhicules commerciaux en deux catégories : < ou = à 3.5t et > à 3.5t et les autobus en deux classes : zone urbaine et non urbaine ;
- Question 8b : idem question 6. Introduire également une distinction entre: autobus scolaires, minibus, autocars de tourisme. Introduire la notion de port obligatoire si le véhicule est équipé de ceintures ;
- Question 9a : revoir et compléter la liste d'exemptions (marche arrière, zones spécifiques) ;
- Question 12 : détailler davantage les aspects de la responsabilité ;
- Question 23 : développer davantage les exemples figurant entre parenthèses.

24. Le WP.1 a demandé au secrétariat de diffuser le questionnaire, une fois modifié, le plus largement possible à travers le monde en utilisant les voies les plus appropriées.

f) Dépassement

25. À sa quarante-deuxième session, le WP.1 avait pris note d'un projet de questionnaire établi par le groupe restreint des problèmes liés au dépassement (Fédération de Russie (président), Estonie, Pologne, Roumanie et FEMA). Ce dernier avait été invité à établir un questionnaire plus détaillé et plus facilement utilisable. La Fédération de Russie a indiqué que ce projet sera adressé au secrétariat avant le 1er janvier 2005 de manière à pouvoir être examiné lors de la quarante-sixième session.

g) Règles et signalisation concernant les piétons

26. Le WP.1 a été informé que 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) préparera un document sur ce sujet pour la quarante-sixième session.

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

Document : TRANS/WP.1/2004/1

27. Le WP.1 a été informé que l'IRF avait retiré le document ci-dessus qu'elle avait préparé sur ce sujet. Il a été également informé que, conformément à la demande qu'il avait exprimée lors de sa 44ème session, le secrétariat avait envoyé début août 2004 un questionnaire à tous les pays, Parties contractantes à la Convention de 1949, qui n'avaient pas adhéré aux Conventions de 1968 afin de connaître leurs intentions à cet égard et d'obtenir des informations sur la délivrance des permis de conduire dans leur pays. Une copie de ce questionnaire ainsi que de la lettre d'accompagnement ont été mises à la disposition des membres du WP.1. Dans les six réponses reçues depuis l'envoi de ce questionnaire, quatre pays ont indiqué leur intention d'adhérer à la Convention.

28. La Fédération de Russie, au nom du petit groupe chargé d'étudier ce sujet (Portugal, Espagne, Fédération de Russie (président) et IMMA) a signalé qu'un document informel sera préparé pour la prochaine session du WP.1 visant à présenter des propositions de modification des articles et annexes pertinents de la Convention de 1949 sur les permis de conduire. Le WP.1 a néanmoins considéré qu'il convenait d'attendre les résultats de l'enquête avant d'envisager les suites concrètes à donner au problème posé.

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

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

29. Le WP.1 a accueilli favorablement 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). Le président du WP.1, membre également du petit groupe, 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. Il a été signalé que lors de sa prochaine réunion, le petit groupe examinerait la proposition de la délégation de la Pologne de transférer certaines dispositions du chapitre 8 dans la R.E.2. Le WP.1 a par ailleurs reporté à sa prochaine session l'examen du contenu de la trousse de premier secours à bord des véhicules (TRANS/WP.1/2004/17).

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

j) Panneaux à messages variables

Document : TRANS/WP.1/2004/13

30. Conformément à la demande du WP.1, le groupe restreint constitué à cet effet (France, Allemagne, Pays Bas et Espagne (présidence)) a élaboré une note reprise dans le document ci-

dessus présentant l'état de la situation ainsi que des orientations sur les travaux futurs possibles à entreprendre dans ce domaine. Après une présentation orale de ce document par la délégation espagnole suivie d'une discussion sur les suites à donner, le WP.1 a demandé au groupe restreint de préparer pour la quarante-sixième session un document présentant :

- la liste des signaux, pictogrammes ou symboles utilisés sur les panneaux à message variables ;
- ceux qui devraient être éliminés ;
- les nouveaux pictogrammes qui pourraient être introduits ;
- des propositions concrètes visant à dissocier les signaux de danger des signaux d'information.

k) Nouveaux panneaux routiers indiquant les stations-service vendant du carburant sans soufre et/ou du gaz naturel comprimé

Documents : TRANS/WP.1/2004/3, TRANS/WP.1/2004/4, TRANS/WP.1/2004/16

31. À sa quarante-quatrième session, le WP.1, après un premier examen des propositions tendant à introduire de nouveaux symboles routiers pour signaler les stations-service vendant du carburant sans soufre (TRANS/WP.1/2004/3) et celles vendant du gaz naturel comprimé (GNC) (TRANS/WP.1/2004/4), avait convenu de réexaminer cette question au cours de la présente session. À la suite de ces discussions, le secrétariat a préparé un projet de recommandation (TRANS/WP.1/2004/16) réunissant ces deux propositions.

32. Le WP.1, optant pour l'harmonisation et la clarté, a décidé que les signaux retenus devraient figurer à l'avenir dans la R.E.2.

33. En ce qui concerne le GNC, la majorité des membres du Groupe de travail s'étant prononcée contre le signal proposé par l'ENGVA, il a été demandé aux pays opposés à ce signal de présenter pour la quarante-sixième session du WP .1 de nouvelles propositions de signal utilisant une symbolique différente.

34. Le WP.1 a adopté le signal proposé par la CEMT pour le carburant sans soufre ainsi que le texte de la recommandation l'accompagnant contenus dans le document TRANS/WP.1/2004/16. La recommandation y relative est reproduite en annexe au présent rapport.

35. Le secrétariat a indiqué que toutes les propositions des petits groupes devaient lui être adressées avant la fin décembre 2004.

RÔLE FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL *(point 6 de l'ordre du jour)*

36. En ouverture de la demi-journée spéciale du mercredi 29 septembre consacré à ce point, le président du WP.1 a salué chaleureusement la présence des représentants des 4 autres Commissions régionales CESAO (Asie occidentale - 13 pays membres), CEA (Afrique - 55 pays membres), CEPAL (Amérique latine et Caraïbes - 41 pays membres) et CESAP (Asie et Pacifique - 62 pays membres)) en soulignant la caractère historique de cette rencontre. Il a salué également la présence du Dr Krug de l'OMS, du Dr Runge des Etats Unis, de M. Jonah du Canada et de M. Ward de la FIA Fondation.

37. Après avoir rappelé que l'Assemblée Générale dans sa Résolution A/RES/58/289 du 14 avril 2004 avait « *invité l'OMS, agissant en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies* », le président du WP.1 a souligné la nécessité de développer la collaboration entre la CEE au travers de son WP.1 et les autres commissions régionales. Il a ensuite invité les commissions régionales à se présenter et à présenter la situation de la sécurité routière dans leur région.

38. Au nom de la CEE, le Directeur de la Division des transports a rappelé le rôle important de son organisation dans le domaine de l'harmonisation des règles et des normes au travers des nombreux accords et conventions, dont certains ont un statut mondial, qu'elle gère depuis sa création en 1947. Après une présentation des différents instruments ayant un impact sur la sécurité routière, il a souligné que la CEE était prête à s'investir dans une collaboration durable et efficace avec ses autres partenaires des commissions régionales.

39. De la présentation faite par les représentants des quatre autres Commissions régionales, il est ressorti que, hormis quelques exceptions, la situation de la sécurité routière dans leur région était très préoccupante et pouvait être caractérisée par de nombreux dénominateurs communs, comme par exemple:

- Banalisation de l'insécurité routière qui se traduit par un taux très élevé des accidents et des tués dans lesquels les piétons et les deux roues représentent la majorité des victimes;
- En général, mauvais comportement des conducteurs et non respect des règles de circulation;
- Taux du port de la ceinture de sécurité et du casque très faible voire inexistant ;
- Délivrance des permis de conduire avec une vérification du contrôle de connaissances sommaire voire inexistante;
- Formation des usagers défaillante voire inexistante. Il en est de même pour celle des formateurs et des services de contrôle;
- Mauvais état général des véhicules et absence de contrôle de leur état ;
- Qualité des réseaux d'infrastructures routières généralement médiocre ou mauvaise;
- Inorganisation ou inexistence des services de secours;
- Absence de formation des services médicaux en ce qui concerne les accidentés de la route;
- Manque de fiabilité ou absence de(s) bases de données statistiques;
- Absence de cadre institutionnel sur la sécurité routière;
- Manque de motivation et absence de sensibilisation des décideurs politiques et de la société civile.

40. Excepté la réalisation d'études particulières ou le lancement de quelques initiatives d'ampleur limitée, un autre point commun à ces commissions régionales est qu'elles n'ont pas été en mesure jusqu'à présent de s'investir de manière systématique dans les questions de sécurité routière. Elles ont, néanmoins, souligné qu'avec le soutien technique et les conseils du WP.1 ainsi ceux des autres parties impliquées, elles étaient prêtes, avec des allocations de ressources adéquates, à prendre des initiatives pour améliorer la sécurité routière dans leur région.

41. L'échange de vues qui a suivi ces présentations a porté sur la question de savoir comment le WP.1 pourrait aider à promouvoir la sécurité routière dans les autres commissions et

réciproquement comment ces dernières pourraient contribuer à promouvoir les travaux du WP.1. Pour leur part, les membres du WP.1 ont mis en avant les idées et propositions suivantes:

- créer des chefs de file sur des projets spécifiques;
- apporter un soutien dans la formation par le biais de matériaux et/ou d'experts ;
- aider à promouvoir l'accession des pays aux Conventions et Accords développés par la CEE concernant la sécurité routière et de faciliter le processus de leur mise en œuvre;
- soutenir l'harmonisation des politiques de sécurité routière;
- aider au développement de cadres institutionnels sur la sécurité routière;
- co-organiser des séminaires et des cours de formation sur la sécurité routière;
- fournir des conseils sur la collecte de statistiques fiables sur accidents de la route et sur l'établissement de définitions claires et uniformes pour la prise en compte de ces statistiques dans leur région;
- partager les meilleures pratiques;
- établir les partenariats nécessaires;
- fournir des conseils sur l'établissement de systèmes efficaces concernant les permis de conduire.

42. De leur côté, les quatre autres Commissions régionales ont proposé :

- de devenir le point focal régional du WP.1 et de servir de relais vis à vis de leurs pays membres;
- de promouvoir l'expérience du WP.1 ainsi que les meilleures pratiques auprès de leurs États membres;
- de promouvoir auprès de leurs États membres l'accession aux Conventions de Vienne et aux autres Conventions et Accords touchant la sécurité du transport développés par la CEE ;
- de promouvoir l'exemple du WP.1 dans leur région en créant en leur sein des instances juridiques similaires de manière à favoriser la plus grande harmonisation possible des règles entre leurs pays membres.
- de développer des activités bilatérales dans lesquelles elles pourraient jouer un rôle de coordonnateur.

43. Ces commissions régionales se sont en outre déclarées très intéressées par la fourniture d'outils didactiques pour la formation, notamment des deux roues, tels qu'évoqués par la FEMA. Enfin, le WP.1 a été invité, respectivement par l'ESCAP et l'ECLAC, à tenir une de ses réunions à Bangkok et à Santiago du Chili.

44. De son côté, le Président du WP.1 a invité les commissions à participer aux travaux futurs du WP.1 et a souligné que les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2, en cours de modernisation, constitueront un outil de divulgation des meilleures pratiques et que, dans ce cadre, les besoins des pays en transition ne seraient pas perdus de vue.

45. Suite à ces présentations, le Dr Etienne Krug, Directeur de la Prévention de la violence et des blessures à l'OMS, a indiqué que le rôle de coordinateur pour la sécurité routière au sein des Nations Unies confié à l'OMS par la Résolution 58/289 avait été accepté par l'Assemblé mondiale de la santé lors de sa 58ème session (Résolution du 22 mai 2004). Il a ajouté que ce rôle n'avait jamais été sollicité par son organisation et que l'OMS était prête à jouer son rôle aux côtés du

WP.1. Afin de donner suite à la Résolution de l'AG, il a signalé qu'une réunion regroupant l'ensemble des acteurs principaux et partenaires internationaux allait se tenir le 1er octobre au siège de l'OMS en vue de définir les bases, les objectifs et les attentes de cette coopération. Il a souligné à cet égard que cette coopération visait à obtenir une synergie des efforts menés par les organisations participantes dans leur secteur respectif et n'avait aucunement pour but d'interférer sur les activités qu'elles menaient jusqu'à présent et qu'elles doivent continuer à faire. De son côté, l'OMS portera son attention, entre autres, sur l'amélioration de la collecte des données de sécurité routière et sur l'amélioration des services de secours aux victimes des accidents de la route. Enfin, il a indiqué que, conformément à la Résolution de l'AG, l'OMS doit présenter un rapport en 2005 à l'AG.

46. Le Dr Jeffrey Runge, Administrateur à United States National Highway Traffic Safety Administration, a félicité le WP.1 pour la qualité de ses travaux en soulignant que, grâce à son expérience, il avait un rôle déterminant à jouer dans la diffusion des meilleures pratiques en matière de sécurité routière. Il a remercié son Président pour le dynamisme avec lequel il conduisait les travaux de ce groupe et s'est félicité de l'instauration de cette collaboration au plan mondial autour de l'OMS et des commissions régionales. Il a également évoqué différents projets auxquels son pays participe financièrement ou entend participer.

47. M. David Ward, Directeur Général à la Fondation FIA, a également évoqué le rôle important que devait jouer le WP.1 dans la diffusion des meilleures pratiques auprès des autres régions du monde et s'est félicité de l'implication des Commissions régionales dans le domaine de la sécurité routière. S'agissant de la question des ressources pour améliorer la sécurité routière au plan mondial, il a recommandé vivement aux délégués de prendre contact avec leurs agences respectives d'aide aux pays en développement.

48. M. Brian Jonah du Canada a exprimé la volonté de son pays de partager son expérience en matière de sécurité routière et a indiqué que l'objectif de son pays était d'avoir en 2010 les routes les plus sûres au monde, ce qui nécessite de réduire de 30% le nombre de tués et blessés dans les accidents de la route.

49. En conclusion, le WP.1 a souligné l'importance de s'engager activement dans les travaux de collaboration sur la sécurité routière au sein des Nations Unies en dépit du manque de ressources dont il disposait. Le WP.1 a soutenu avec vigueur les propos de la représentante de l'ESCWA qui a déclaré incompatible le supplément de travail exigé avec des ressources qui venaient d'être amoindries et a demandé que chaque délégation intervienne auprès de ses autorités pour que les ressources des Commissions régionales ne soient plus diminuées. A ce propos, le WP.1 a demandé au CTI de faire en sorte que les ressources de la CEE-ONU concernant la sécurité routière soient maintenues à leur niveau actuel, voire même si possible augmentées afin que le WP.1 puisse répondre au mandat donné par l'Assemblée générale.

MANDAT ET RÉGLEMENT INTÉRIEUR DU WP.1

Document : TRANS/WP.1/2004/8

50. Le Directeur de la Division des transports a présenté le document précité. Il a précisé que ce dernier visait à prendre en compte les décisions prises par le CTI dans sa Résolution 253 (ECE/TRANS/156, annexe 2) ainsi que les orientations données par le Bureau du Comité lors de sa réunion de juin 2004 et à donner au WP.1 les moyens de répondre à la Résolution 58/289 de

l'Assemblée générale. Il a indiqué qu'il contenait des propositions visant à ouvrir la participation du WP.1 aux pays, Parties contractantes aux Conventions de Vienne, ne faisant pas partie de la CEE-ONU et à leur donner le droit de vote pour les questions y relatives. Il a ajouté qu'il avait consulté le Bureau des Affaires juridiques à New York qui lui avait confirmé la nécessité d'obtenir l'approbation préalable de la CEE sur ces deux propositions dans la mesure où elles allaient au delà des dispositions des paragraphes 8 et 11 du mandat de la CEE.

51. Suite à cette présentation, et au vu des discussions tenues avec les autres Commissions régionales, le WP.1, à l'issue d'un débat approfondi, s'est prononcé en faveur de cette ouverture en ce qui concerne la participation à ses travaux et l'octroi du droit de vote. Il a invité le CTI à soutenir cette approche et, en cas d'acceptation, d'adresser une demande en ce sens à la CEE.

52. Le Groupe de travail a examiné dans ses grandes lignes le projet de mandat et de règlement intérieur établis par le secrétariat (TRANS/WP.1/2004/8). Lors de cet examen, plusieurs propositions ont été émises. Toutefois, à la lumière des changements proposés pour le nouveau rôle du WP.1, ce dernier a considéré qu'il était prématuré de discuter du mandat et du règlement intérieur. Après avoir décidé le retrait du document TRANS/WP.1/2004/8 devenu obsolète, il a demandé au secrétariat de préparer pour la 46ème session ou en cas d'impossibilité pour la 47ème un nouveau document prenant en compte les discussions sur ce sujet.

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 7 de l'ordre du jour)*

Document : TRANS/WP.1/2004/15

53. Le Groupe de travail a pris note des conclusions du Séminaire sur le comportement agressif sur la route tenu le 5 avril 2004 à Genève (TRANS/WP.1/2004/15). Il a demandé au secrétariat de préparer un questionnaire d'évaluation de la quatrième Semaine de la sécurité routière à adresser aux États membres le plus rapidement possible. Il a confié au groupe restreint qui avait été constitué pour la préparation du séminaire (France, Suisse, CEMT, secrétariat) d'examiner les suites à donner à ce séminaire, de faire une évaluation préliminaire des réponses au questionnaire et de lui présenter des propositions au plus tard pour la 47ème session.

COLLECTE ET DIFFUSION DES INFORMATIONS *(point 8 de l'ordre du jour)*

54. Les Etats membres ont été invités à faire part au secrétariat **avant la fin décembre 2004** de toute modification à apporter au document TRANS/WP.1/80/Rev.2 sur les prescriptions nationales en matière de sécurité routière afin de préparer la version TRANS/WP.1/80/Rev.3 pour la prochaine session. A ce sujet, le Danemark a indiqué que la vitesse sur autoroute dans son pays avait été portée de 110 à 130 km/h. La délégation polonaise a signalé que la vitesse en ville avait été abaissée à 50km/h mais qu'une vitesse de 60 km/h était tolérée la nuit de 23h à 5h du matin. Enfin, le délégué russe a indiqué que, dans son pays, le conducteur pris avec de l'alcool dans le sang était passible d'un retrait de permis de conduire allant de 1 an et demi à 2 ans.

55. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la liste des campagnes de sécurité routière effectuées dans les pays membres de la CEE en 2003 serait mise à la disposition des délégations pour la prochaine session. Il a été rappelé à cette occasion que les pays, qui n'avaient pas encore transmis ces informations, avaient **jusqu'à la fin décembre 2004** pour le faire.

ÉLECTION DU BUREAU DU GROUPE DE TRAVAIL *(point 9 de l'ordre du jour)*

56. Le Groupe de travail a réélu, pour ses sessions de 2005 et 2006, M. Bernard Périsset (Suisse) comme Président et M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie) et M. Dan Link (Israël) comme vice-présidents.

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

57. La délégation belge a informé le WP.1 de l'introduction dans son pays d'un nouveau signal interdisant l'utilisation du « cruise control » (régulateur de vitesse) et que cette décision avait été prise à la suite de nombreux accidents survenus avec des camions du fait que les conducteurs avaient réagi avec retard pour débrancher le dispositif. Plusieurs délégations ont émis des doutes à propos de la pertinence d'un tel signal dont la compréhension ne sera pas toujours aisée pour les personnes non anglophones. L'accent a été mis sur la nécessité de former les utilisateurs de ce type de dispositif. Après discussion, le WP.1 a demandé aux pays qui souhaitaient que cette question soit traitée de manière plus approfondie par le Groupe de travail de transmettre **avant la fin décembre 2004** des propositions au secrétariat et de lui adresser toute information complémentaire montrant l'ampleur du problème.

58. Le Groupe de travail a été informé que ses quarante-sixième et quarante-septième sessions se tiendraient respectivement les 14-16 mars 2005 et 13-16 septembre 2005.

ADOPTION DES DÉCISIONS

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

* * *

ANNEXE

Signal routier indiquant les stations-service vendant du carburant sans soufre

Les carburants sans soufre vont être introduits dans tous les États membres de l'UE d'ici au 1er janvier 2005 et, d'ici au 1er janvier 2009, toute l'essence et tout le gazole vendus dans l'Union européenne devraient être sans soufre.

Étant donné qu'à l'heure actuelle, ce carburant n'est pas disponible dans toutes les stations-service, il est nécessaire d'indiquer aux automobilistes les stations où ils peuvent s'en procurer. Il est donc recommandé, lorsqu'un pictogramme est utilisé pour signaler qu'il est possible d'obtenir du carburant sans soufre dans une station-service, de choisir de préférence celui qui figure ci-après.

Le pictogramme se compose du symbole actuel de la station-service de couleur noire auquel est ajouté, en arrière plan, décalé en diagonale sur la droite, le même symbole, mais de couleur orange.