



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/102
13 avril 2006

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quarante-huitième session
Genève, 20-23 mars 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA QUARANTE-HUITIÈME SESSION**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1-2
Introduction.....	3-10
Adoption de l'ordre du jour.....	11
Adoption du rapport de la 47^{ème} session.....	12-13
Communications.....	14-16
Application des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ainsi que des Accords européens les complétant, et amendements concernant ces Instruments.....	17-19
Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)	
a) Restructuration et introduction à la R.E.1.....	20-22
b) Conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et médicaments.....	23-26

TABLE DES MATIÈRES (suite)

c) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes.....	27-28
d) Promotion du port de la ceinture de sécurité.....	29
e) Dépassement.....	30-32
f) Règles et signalisation concernant les piétons.....	33-34
g) Permis de conduire	35-36
h) Communication en matière de sécurité routière.....	37
i) Conduite de nuit.....	38
j) Vitesse.....	39
k) Téléphone mobiles.....	40
l) Trousse de premier secours.....	41
m) Nouvelles questions.....	43
Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)	
n) Sécurité dans les tunnels.....	44-45
o) Panneaux à messages variables.....	46-47
Suivi des Résolutions de l'Assemblée générale sur la sécurité routière.....	48
Préparation de la 1 ^{ère} Semaine mondiale de la sécurité routière.....	49
Collecte et diffusion des informations.....	50
Questions diverses.....	51-52
Adoption des décisions.....	53

1^{er} Festival mondial du film de sécurité routière

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa quarante-huitième session à Genève, du 20 au 22 mars 2006, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume Uni, Serbie et Montenegro, Slovaquie, Suède et Suisse.

2. Étaient également représentées la Commission européenne, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et les organisations non gouvernementales ci-après: Conseil des Bureaux, Organisation internationale de normalisation (ISO), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération européenne des cyclistes (FEC), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), 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, à titre d'observateur, LASER EUROPE.

INTRODUCTION

3. Le Directeur de la Division des Transports, M. Capel Ferrer, a souligné combien il lui était difficile d'ouvrir la séance en l'absence de son président en exercice depuis 1999, M. Bernard Périsset (Suisse), décédé brutalement le 16 octobre 2005. Il a salué sa mémoire en indiquant que sa disparition était une grande perte pour le Groupe et pour la sécurité routière dont il était un des plus ardents défenseurs. Après une minute de silence observée en sa mémoire, il a invité les délégués à s'associer personnellement à cet hommage au travers du livre de condoléances mis à leur disposition. Il a signalé qu'il avait déjà fait circuler ce livre auprès des membres du Comité des Transports intérieurs en accord avec la FIA Fondation qui en avait pris l'initiative à l'origine lors de la réunion de Londres de novembre 2005 du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière. Il a, enfin, remercié le Gouvernement de la Suisse pour avoir rendu M. Périsset disponible pour les activités de la CEE-ONU.

4. Le Directeur de la Division des Transports a ensuite informé le WP.1 des développements intervenus depuis la 47^{ème} session. Il a d'abord insisté sur l'importance de la résolution pour l'amélioration de la sécurité routière mondiale adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 26 octobre 2005. Il a mis notamment en exergue le fait que cette résolution salue les travaux menés par le WP.1 en vue d'améliorer les normes juridiques internationales, encourage les États Membres à adhérer aux conventions sur la circulation et la signalisation routière et apporte un soutien à l'organisation en 2007 de la Première Semaine mondiale de la sécurité routière comme proposée à l'origine par le WP.1. Il a souligné que les commissions régionales et l'OMS ont été chargées d'organiser conjointement cet événement.

5. Afin de promouvoir cette Semaine mondiale auprès des pays de la CEE-ONU, il a signalé que le CTI avait adopté le 7 février dernier une résolution (n°257) dont une copie a été mise à la

disposition des délégués dans les 3 langues. Il a souligné que cette résolution, entre autres, appuyait la tenue, au Palais des Nations, des deux manifestations prévues, à savoir l'assemblée mondiale des jeunes, les 23 et 24 avril 2007 et le Forum mondial des parties prenantes à la sécurité routière qui suivra. Il a, par ailleurs, insisté pour que les membres du WP.1 diffusent le plus largement possible cette résolution et promeuvent sa mise en œuvre dans leur pays afin que la Semaine mondiale soit un succès. Enfin, il a adressé des remerciements à la FIA Fondation qui a annoncé l'octroi de US\$200.000 pour le financement des activités de cette Semaine mondiale et a émis l'espoir que de nombreuses autres organisations viendront également apporter un soutien financier.

6. Concernant la préparation de cette semaine au niveau de la région de la CEE, il a signalé que le petit groupe créé par le WP.1 s'était déjà réuni 2 fois et qu'une troisième réunion était programmée le 23 mars afin de profiter de la présence de ses membres au sein du WP.1. Il a également indiqué qu'afin de préparer cette semaine au niveau mondial, un comité d'organisation regroupant les 5 commissions régionales des Nations Unies, l'OMS, la Banque mondiale et d'autres organisations comme la FIA Fondation et la PRI a parallèlement été constitué par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière. Ce comité est chargé entre autres de développer les matériaux à caractère mondial dont le slogan et le logo et d'assurer la coordination entre tous les niveaux.

7. S'agissant du suivi des résolutions de l'Assemblée générale, le Directeur de la Division des Transports a signalé que la troisième réunion du Groupe des Nations Unies pour la collaboration sur la sécurité routière, créé en 2003 à l'instigation de l'OMS, s'est tenue à Londres en novembre 2005. Cette réunion a permis notamment de finaliser les objectifs du groupe de collaboration et de définir les stratégies à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. La Semaine mondiale de la sécurité routière a également été un des sujets importants évoqués. Il a annoncé que la 4^{ème} réunion de ce groupe se tiendrait à Bangkok les 10 et 11 mai 2006.

8. Concernant les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2, il a rappelé que M. Périsset avait fixé comme objectif de finaliser cette révision, du moins en ce qui concerne la R.E.1, fin 2006 dans l'optique d'une publication réactualisée à l'occasion de la semaine mondiale de la sécurité routière d'avril 2007. Afin d'aider le WP.1 dans cette tâche, il a indiqué que le CTI a donné son accord pour tenir une session spéciale du Groupe du 27 au 30 juin 2006.

9. Enfin, il a rappelé la tenue, le 23 mars, du 1^{er} Festival mondial du film de la sécurité routière, organisé sous l'égide de la CEE en coopération avec Laser Europe. Il a indiqué que cet événement avait reçu le soutien du CTI et a invité les membres du WP.1 à y participer activement en soulignant que cette manifestation serait également l'occasion de promouvoir, un an à l'avance, la Semaine mondiale de la sécurité routière.

10. Une fois ces informations données, M. Capel Ferrer a invité le WP.1 à procéder à l'élection de son nouveau président. Conformément à l'article 14 du Règlement intérieur du WP.1, M. Alexander Y. Yakimov (Fédération de Russie) a été élu Président jusqu'aux élections qui se tiendront lors de la cinquantième session du WP.1, en novembre 2006. Au cours de la session, Mme Isabel Brites du Portugal a été élue en tant que deuxième Vice-Président aux côtés de M. Dan Link (Israël).

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

Document: ECE/TRANS/WP.1/101

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

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

Document: TRANS/WP.1/100 et Add.1 et Add.2

12. Le rapport (TRANS/WP.1/100 et Add.1 et Add.2) de la 47^{ème} session a été adopté avec la modification suivante au paragraphe 45 (version anglaise uniquement). Il convient de remplacer le mot «withdrawn» par le mot «reiterated».

13. Le Président a indiqué qu'il transmettra au secrétariat quelques corrections d'ordre rédactionnel concernant la version russe du document TRANS/WP.1/100/Add.2 sur les contrôles routiers.

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

14. Le WP.1 a été informé par le secrétariat que depuis le 1^{er} janvier 2006 tous les documents publiés par la Commission économique pour l'Europe et par ses organes subsidiaires commencerait avec la cote «ECE». Le secrétariat a également signalé que le CTI avait entériné le mandat et le règlement adopté par le WP.1 lors de sa 47^{ème} session (TRANS/WP.1/100/Add.1).

15. Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, le Président a invité les représentants du WP.1 à participer à une conférence internationale sur la gestion de la sécurité de la circulation dans les grandes villes, qui se tiendra à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) les 21 et 22 septembre 2006.

16. Le représentant de l'ISO a donné des renseignements sur trois points qui intéressent le WP.1, à savoir : un atelier sur les véhicules qui sera organisé en mars 2007 pendant le salon automobile de Genève avec la coopération de l'UIT, de la CEI et des Comités 22 et 24 de l'ISO; la publication d'une nouvelle norme (21750) concernant l'affichage de la pression des pneumatiques sur le tableau de bord; et enfin les activités de l'ISO en ce qui concerne les permis de conduire.

APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS (*point 4 de l'ordre du jour*)

Document: TRANS/WP.1/2005/11 et documents informels 1, 2, et 3 de la session

17. Le Président du Groupe d'experts juridiques a rappelé que, suite à l'avis demandé au WP.1 par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) sur la compatibilité avec la Convention de Vienne sur la circulation routière de deux nouveaux

systèmes, destinés à être installés sur des véhicules (TRANS/WP.1/2005/11), le groupe d'experts avait été chargé d'examiner cette question de façon approfondie. Il a signalé que, lors de sa réunion des 16 et 17 janvier 2006, le groupe avait réexaminé ce point en présence d'un représentant de la Commission européenne dont les résultats sont consignés dans le rapport repris dans le document informel n°2. Le WP.1 a, toutefois, en l'absence d'une traduction dans les langues française et russe du rapport de la réunion du Groupe d'experts juridiques, reporté la discussion sur ce sujet et a demandé que ce document soit converti en un document officiel pour examen à la cinquantième session du WP.1.

18. Le Président du Groupe d'experts juridiques a néanmoins indiqué qu'en réponse à la proposition du WP.29 concernant l'activation automatique du signal de détresse et de l'indication du freinage d'urgence (non autorisée actuellement par la Convention de Vienne sur la circulation routière), le Groupe d'experts juridiques avait proposé d'ajouter au début de l'annexe 5 de la Convention de Vienne un paragraphe indiquant que les dispositions de ladite annexe seront considérées comme respectées si, pour le point précis en question, le véhicule satisfait aux prescriptions du règlement pertinent annexé à l'Accord de 1958.

19. Il a signalé par ailleurs que son Groupe avait également poursuivi ses travaux sur la définition des cyclomoteurs, des motocycles, des tricycles à moteur, des quadricycles et des quadricycles légers. Le WP.1 a prié le Groupe d'experts juridiques de lui présenter un rapport intérimaire sur ce point sous une cote officielle, pour sa cinquantième session (7-10 novembre 2006).

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) Restructuration de la Résolution d'ensemble R.E.1 et introduction à cette résolution

Documents : ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2006/1

20. Le WP.1 a passé rapidement en revue le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.1 présentant la structure révisée de la future R.E.1. Le président, au nom de la Fédération de Russie, a signalé des erreurs de traduction dans la version russe de ce document et a indiqué qu'il enverrait au secrétariat les modifications à y apporter.

21. Le WP.1 a salué la qualité de l'introduction à cette R.E.1 (ECE/TRANS/WP.1/2006/1) préparée par M. Périsset en liaison avec le secrétariat. Il a été toutefois demandé au secrétariat de peaufiner le texte en ce qui concerne les points I (références aux Résolutions de l'AG), II (mentionner le rôle du Sultanat d'Oman et rendre la chronologie des événements plus claire) et IV (diviser le premier tiret en deux).

22. Il a, par ailleurs, discuté de la finalité du travail de mise à jour et de révision de la R.E.1 par rapport à la Convention de Vienne sur la circulation routière et de l'Accord européen la complétant. À l'issue des discussions, il a été convenu que la R.E.1 devait s'adresser à tous les

pays et pas uniquement aux Parties contractantes à la Convention et que, dans ce cadre, elle devait être regardée comme un complément à cette Convention et non comme un guide exhaustif sur la sécurité et la circulation routières dans lequel serait repris et développé chaque point de la Convention. Il a ainsi été considéré que la R.E.1 devait être vue comme un guide de bonnes pratiques complétant la Convention sur des points non traités ou insuffisamment développés et que, dans ce cadre, il pouvait, en tant que de besoin, y avoir une référence aux dispositions pertinentes de la Convention afin de permettre aux lecteurs de s'y reporter.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.1/2006/2 et ECE/TRANS/WP.1/2006/3

23. Le WP.1 a procédé à un premier examen du projet de recommandation (ECE/TRANS/WP.1/2006/3) élaboré par le groupe restreint créé à cet effet (États-Unis, Finlande, Italie (assumant la présidence), Roumanie et OMS). Des observations ont été émises sur les sections suivantes :

- « Législation », pratiquement tous les paragraphes, sauf le §5, ont fait l'objet de commentaires soit pour signaler l'incompatibilité de certaines dispositions au regard de législations nationales, soit pour mettre en avant l'aspect trop drastique de certaines recommandations, soit pour signaler au contraire leur manque de fermeté. Il a été rappelé à cet égard qu'il ne s'agissait que de recommandations et qu'il convenait d'en faire une liste aussi exhaustive que possible afin que les pays puissent s'y référer en fonction de leurs propres situation et besoins. Le secrétariat a souligné à cet égard que plusieurs des recommandations qui figuraient dans la résolution TRANS/SC.1/336/Rev.1 du 13 mars 1989 n'avaient pas été reprises alors qu'elles étaient toujours d'actualité. Afin d'avoir une plus grande visibilité, il a considéré comme souhaitable d'élaborer un tableau comparatif des 2 textes pour la 49^{ème} session et a rappelé l'objectif de faire de la future R.E.1 révisée un guide de bonnes pratiques à diffuser dans le monde entier. Au paragraphe 8, il a été demandé de corriger l'erreur suivante : il convient en effet de lire « supérieure » au lieu de « inférieure ».
- « Mesures de contrôle », il a été demandé au petit groupe de revoir la formulation des points 1, 2, 4 et 5 qui est apparue peu claire ou difficilement compréhensible à plusieurs délégations.
- « Evaluation et réhabilitation », concernant l'utilisation des dispositifs de verrouillage du système de démarrage en cas de détection d'alcool (« Alcohol interlocks »), il a été demandé de développer ce point afin de mettre en avant les expériences en cours. Il convenait également d'inviter les pays à développer leurs recherches sur d'autres dispositifs qui permettraient de lutter contre l'alcool au volant. Il a été demandé au groupe de faire allusion aux expériences menées dans différents pays, notamment auprès des jeunes, qui visent à empêcher des conducteurs ayant absorbé de l'alcool à prendre le volant.

- « Partenariat », il a été demandé de développer également ce point.

24. La présidente du groupe restreint (Italie) a indiqué qu'un projet révisé sera élaboré pour la session extraordinaire de juin (27-30) sur la base des observations émises. Le secrétariat a indiqué que, pour avoir le document traduit dans les 3 langues, la date limite de soumission des documents était le 11 avril 2006.

25. Le WP.1 a procédé à un examen détaillé du questionnaire «alcool» révisé par le groupe restreint (ECE/TRANS/WP.1/2006/2) suite aux commentaires émis lors de la 47^{ème} session. Des observations ont été émises sur les points suivants :

- Question 2: modifier les versions anglaise et russe pour indiquer la notion de «au-delà d'un certain taux d'alcool dans le sang ».
- Question 2 a) : Scinder la question comme suit : «conducteurs novices ou en période probatoire » d'une part et « jeunes conducteurs » d'autre part.
Question 2.1 : Formulation à revoir dans le sens suivant : « Suite à un accident ayant entraîné des blessures ou mort d'homme, les sanctions encourues sont-elles plus sévères si le contrevenant a conduit sous l'influence de l'alcool ? ».
- Question 2.2 : à subdiviser comme sous la question 2 a).
- Question 3 : à reformuler comme suit : «la vente d'alcool est-elle autorisée dans les lieux ci-après ? (cocher les cases correspondantes) :». Après chaque énumération, mettre réponse oui/non.
- Question 4 : à reformuler comme suit : « Quel est l'âge minimal à partir duquel il est possible d'acheter ? : », puis énumérer les boissons citées dans un ordre croissant selon leur degré d'alcool.
- Question 5 : à reformuler comme suit : «Existe-t'il dans votre pays une législation interdisant la présence à bord d'un véhicule en mouvement (hors véhicules de transport commun) de tout flacon ou bouteille ouvert contenant une boisson alcoolisée ?».
- Question 6 : lire «méthodes de prévention» et à la rubrique «patrouilles dans les zones à risque », donner, dans une parenthèse, quelques exemples.
- Question 7 : à reformuler comme suit : «quels sont les signes ou les raisons qui peuvent inciter la police à procéder à un dépistage :
7.1 signes : (reprendre les rubriques actuelles 1, 3, 5, 6)
7.2 raisons : (reprendre les rubriques actuelles 2, 4, 7, 8). Lire la rubrique 2 comme suit : « détection au moyen d'un instrument capable de détecter de l'alcool ».
Lire la rubrique 7 comme suit : « accident (préciser à partir de quel degré de gravité:
? simple accident matériel
? accident ayant entraîné des blessures légères
? accident ayant entraîné des blessures graves
? accident ayant entraîné la mort)»

- Supprimer dans la version anglaise la répétition de la rubrique « détection »
- Question 8: à reformuler comme suit : « Quels sont les tests nécessaires pour prouver l'état d'ébriété d'une personne et la poursuivre en justice ? ».
 - Question 9: à reformuler comme suit : « Quelles conséquences encourt un conducteur qui refuse de subir un dépistage:
? dans un poste de police ? :.....
? dans un service médical ? :.....
 - Question 10: lire comme suit : « ...concernant **la lutte contre** la conduite sous l'influence de l'alcool ».
 - Question 11: préciser dans la 1^{ère} colonne la valeur qui est mesurée et supprimer la ligne 0,0.
Au b), d) et e) lire la parenthèse comme suit (préciser la durée maximale :.....). Dissocier « immobilisation temporaire et confiscation » et ajouter les points k) : « Examen du permis de conduire à repasser » et l) « Autres : préciser..... ».

26. Il a été demandé au secrétariat d'adresser ce questionnaire aux pays membres de la CEE dès qu'il aura été modifié comme indiqué ci-dessus.

c) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes

Documents : TRANS/WP.1/2004/6/Rev.2, TRANS/WP.1/2004/9/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2006/4

27. Le secrétariat a informé le WP.1 que 14 pays avaient répondu au questionnaire sur les cyclomoteurs (TRANS/WP.1/2004/9/Rev.1) et 15 sur celui portant sur les motocycles (TRANS/WP.1/2004/6/Rev.2). Il a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à envoyer rapidement leurs réponses.

28. S'agissant du projet de recommandation (ECE/TRANS/WP.1/2006/4) préparé par le groupe restreint (États-Unis (assumant la présidence), FEMA, FIM et IMMA), il a donné lieu aux commentaires suivants (les points non spécifiquement signalés ont été adoptés) :

- Point 6.1.1.1.2 « Équipement du cycliste » : supprimer les mots « fixés sur les bras et les jambes » qui apparaissent trop réducteurs étant donné que les dispositifs rétro réfléchissants peuvent être apposés sur n'importe quelle partie du corps.
- Point 6.1.1.2 : remplacer dans la version russe « cyclistes » par « cycles ».
- Point 6.2.1 « Introduction » : rédiger différemment le second paragraphe en supprimant les chiffres donnés et en montrant la cause des accidents et supprimer la fin de la dernière phrase du 3^{ème} paragraphe qui commence par « ...car c'est grâce à un tel dialogue ... ».
- Point 6.2.1.3 « Équipements de protection » : être plus ferme concernant le port du casque en ajoutant une phrase pour dire: « La législation nationale devrait rendre le port du casque obligatoire pour les motocyclistes ».
- Point 6.2.1.6 « Infrastructure » : supprimer la référence à la stratégie de la Norvège.
- Les points 6.2.2.1.1.1 à 6.2.2.1.2 et 6.2.2.2.1.1 à 6.2.2.2.1.4 comportant des propositions alternatives de la PRI qui apparaissent en italiques, il a été demandé à cette organisation de se rapprocher du groupe restreint pour présenter une proposition commune lors de la 49^{ème} session.

- Point 6.2.2.2.2 « Sécurité des motocyclistes » – amender la dernière phrase pour lire: «La législation nationale devrait faire obligation aux motocyclistes de conduire de jour de manière permanente avec les feux de croisement ou les feux de jour allumés ». La même disposition devra être ajoutée au point 6.2.2.1.3 relatif aux cyclomoteurs.

d) Promotion du port de la ceinture de sécurité

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/5

29. Concernant le projet de recommandation (ECE/TRANS/WP.1/2006/5) préparé par le groupe restreint (Espagne, États-Unis (assumant la présidence), Royaume-Uni et Fondation FIA), il a été demandé de revoir ou vérifier les points suivants (ceux non spécifiquement signalés ont été adoptés):

- Section «Législation », le secrétariat devra vérifier avec celui du WP.29 le contenu du premier alinéa dans la mesure où il fait référence aux Règlements 14 et 44. Concernant le 3^{ème} alinéa, il a été demandé au groupe restreint de le reformuler en prenant en considération également la taille et de développer les aspects liés aux dispositifs de retenue pour enfants sur la base des réponses au questionnaire (TRANS/WP.1/2004/7/Rev.2). Le secrétariat a par ailleurs observé l'absence de toute référence aux dérogations au port de la ceinture et a souligné la nécessité de rappeler l'importance, pour les dérogations médicales, d'utiliser et de promouvoir le symbole figurant dans la R.E.1 actuelle afin de faciliter la circulation au plan international.
- Section «Education », remplacer «éducation et publicité » par «éducation et campagnes d'information ».

e) Dépassement

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/6

30. Lors de sa 48^{ème} session, le WP.1, prenant en compte le souhait exprimé par la majorité des pays d'introduire de nouvelles définitions relatives au dépassement dans les Conventions de Vienne, avait donné mandat au petit groupe (Estonie, Fédération de Russie (présidence), Pologne, Roumanie, FEMA), de préparer une proposition. Il avait toutefois été souligné que cela ne signifiait pas qu'elle serait suivie d'une adoption par le WP.1 et qu'en tout état de cause, s'il apparaissait opportun d'introduire une modification, elle devrait d'abord être traitée dans le cadre de la R.E.1 avant d'être introduite dans les Conventions de Vienne.

31. Le président du groupe restreint a expliqué qu'avant de présenter une telle proposition, il était apparu nécessaire d'élaborer un nouveau questionnaire (ECE/TRANS/WP.1/2006/6) afin de donner des orientations au groupe sur la définition la plus appropriée à prendre en compte.

32. Malgré les doutes exprimés sur les suites à donner par plusieurs délégations, le WP.1 a adopté le projet de questionnaire et a demandé au secrétariat de l'envoyer le plus rapidement possible.

f) **Règles et signalisation concernant les piétons**

Document: ECE/TRANS/WP.1/2006/7

33. Au nom du groupe restreint (Israël, Pays-Bas (remplacé par le Danemark), Suisse, FIP et GRSP, sous la présidence de la FIP), le représentant de la FIP a présenté le projet visant à réviser la recommandation sur la sécurité des piétons (ECE/TRANS/WP.1/2006/7) adoptée par le WP.1 en avril 2001 (voir rapport TRANS/WP.1/76) Il a également indiqué que le questionnaire examiné précédemment par le WP.1 a été revu et sera envoyé au secrétariat pour diffusion. Le secrétariat a rappelé que, pour des questions de temps, il sera impossible de prendre en compte les résultats de cette enquête dans le cadre de la révision actuelle de la R.E.1.

34. Le WP.1 a procédé à un examen détaillé du texte. Il a été demandé au groupe de le revoir sur la base des observations suivantes (les points non spécifiquement signalés ont été adoptés):

- Section 1 Point a) (trottoirs et voies piétonnes) : 1^{er} alinéa : Préciser que le marquage au sol est dédié au stationnement. 2^{ème} alinéa, préciser «**ceux conçus pour rouler au pas** qui sont utilisés... ».
- Point 1 b) (Passages pour piétons) : revoir les alinéas 2, 3 et 4 pour les rendre plus clairs et supprimer les références aux signaux qui relèvent de la R.E.2.
- Point c) (Passages souterrains et passerelles pour piétons) : à compléter pour donner la notion que des équipements doivent être mis en place pour empêcher les gens de passer aux endroits dangereux.
- Point e) (Zones de modération du trafic) : revoir la partie concernant la signalisation en supprimant les références aux signaux qui relèvent de la R.E.2.
- Point f) (zones scolaires) : faire le lien avec ce qui existe déjà dans la R.E.1 actuelle.
- Point g) (Infrastructures pour piétons dans les zones rurales) : supprimer la dernière phrase concernant les points noirs.
- Section 2: problème concernant le titre dans la version russe.
- Point a) : remplacer «acteur de la circulation » par «**usager de la route** ».
- Point d) : ajouter à la fin de la phase : «**en soulignant leur vulnérabilité** ».

g) **Permis de conduire**

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/9

i) *Projet de recommandation*

35. Le WP.1 a émis les commentaires suivants concernant le projet de recommandation relatif au permis de conduire (ECE/TRANS/WP.1/2006/9) préparé par le représentant de la Commission européenne et par le secrétariat :

- Point 2.1, supprimer dans la version anglaise « en Europe ».
- Point 2.1.1, lire le titre comme suit : «Enseignement professionnel des conducteurs ».
- Point 2.1.1.1, améliorer la rédaction des deuxième et troisième alinéas.
- Point 2.1.1.1.1, il a été demandé au groupe d'experts juridiques de raccourcir le texte.

ii) *Permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949*

36. À sa quarante-septième session, le Groupe de travail, après avoir examiné les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour faire face aux divergences des dispositions relatives aux

permis de conduire dans les Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière, avait décidé d'envoyer aux Parties contractantes à la Convention de 1949 un questionnaire leur demandant d'indiquer leur solution préférée. Il a été demandé au groupe d'experts juridiques d'examiner le questionnaire élaboré par la Fédération de Russie et l'IMMA.

h) Communication en matière de sécurité routière

Document : TRANS/WP.1/2005/16

37. Lors de l'examen du document précité, élaboré à l'origine par M. Périsset, le WP.1 a demandé quelques corrections portant sur les points suivants :

- Point 2.2.1 : revoir la formulation de la première phrase sous une forme plus générale.
- Point 2.2.1.2 : reformuler le premier tiret (en mettant en avant l'aspect « stratégie ») et préciser davantage les deuxième et troisième tirets. Enfin, ajouter un nouveau tiret portant sur l'évaluation de l'impact des campagnes.

i) Usage diurne des feux

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.1

38. Suite aux discussions sur l'usage diurne des feux (ECE/TRANS/WP.1/2005/17) lors de la quarante-septième session, le secrétariat a modifié le texte comme reflété dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.1. Le texte présenté étant apparu trop descriptif, il a été demandé de l'étayer par plusieurs recommandations.

j) Conduite de nuit

Document : TRANS/WP.1/2005/18

39. Le WP.1 a demandé de revoir la partie relative aux conducteurs en supprimant certains tirets et en modifiant la phrase introductive.

k) Vitesse

40. L'examen de ce point (TRANS/WP.1/2005/16) a été reporté à la 49^{ème} session.

l) Téléphones mobiles

41. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/8) a été reporté à la 49^{ème} session.

m) Trousse de premier secours

42. L'examen de ce point (TRANS/WP.1/2004/17) a été également reporté à la 49^{ème} session.

n) Nouvelles questions

43. L'examen des sujets suivants: Commentaires et propositions sur divers éléments de la R.E.1 formulés par la FEVR (ECE/TRANS/WP.1/2006/10), sécurité des enfants (ECE/TRANS/WP.1/2006/11), règles particulières concernant certaines catégories de véhicules (ECE/TRANS/WP.1/2006/12), et enseignement professionnel de la conduite automobile (ECE/TRANS/WP.1/2006/13), a été reporté à la 49^{ème} session.

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

o) Sécurité dans les tunnels

Documents : TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 et document informel de la session

44. Lors de sa 47^{ème} session, le WP.1, suite aux informations communiquées par le secrétaire du WP.15, avait décidé d'attendre les faits nouveaux qui pourraient intervenir au sein de ce Groupe avant de prendre une décision définitive sur les dispositions finales à intégrer dans la R.E.2. Il avait toutefois adopté dans leur principe les propositions qui lui avaient été soumises (TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1) avec les modifications apportées lors de la 47^{ème} session tout en mandatant le groupe d'experts juridiques de suivre les évolutions à ce propos.

45. La représentante du secrétariat du WP.15, après avoir rappelé le contexte de ces modifications, a présenté le texte final adopté par le WP.15 contenu dans un document informel (en anglais seulement) distribué en séance. Le président du groupe juridique a, de son côté, indiqué que, lors des réunions de septembre 2005 et janvier 2006, son groupe avait été tenu informé des développements en cours et que le texte présenté dans le document informel lui apparaissait acceptable en l'état au plan juridique et qu'il pouvait donc, sur le principe, être adopté. Toutefois, le WP.1, considérant qu'il était difficile de procéder à son adoption en l'absence d'une traduction dans les deux autres langues, a demandé au groupe juridique d'examiner le texte lors de sa réunion du 24 mars aux fins de le présenter, pour adoption, dans sa forme finale pour intégration dans la R.E.2, lors de la 49^{ème} session.

k) Panneaux à messages variables (PMV)

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2

46. À sa quarante-septième session, le Groupe de travail avait demandé au groupe restreint (Allemagne, Espagne (assumant la présidence), France, Pays-Bas) de se pencher sur les questions relatives aux règles de priorité pour les panneaux à message variable et les signaux statiques, ainsi qu'entre différents types de panneaux à message variable, et sur la question spéciale des systèmes de contrôle des voies. Le document révisé présenté par le président du groupe restreint (ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2) a fait l'objet des commentaires suivants :

- Les limites de vitesse indiquées sur les PMV ne devraient pas avoir priorité sur celles indiquées sur les panneaux fixes.
- Les PMV et les panneaux fixes ne devraient pas interférer entre eux.
- Vérifier le signal à utiliser entre le C,17a et le C, 14 pour indiquer la fin d'une limitation de vitesse.
- Le dernier signal rencontré devrait avoir priorité sur les autres, qu'il soit PMV ou fixe.
- Les PMV ne sont pas limités aux signaux figurant dans le tableau contenu dans le document précité. D'autres sont aussi en usage.
- Certains signaux montrés (par exemple G-24, G-27) devraient être des signaux E.
- Il conviendrait d'inclure une règle indiquant la valeur donnée aux PMV par rapport aux signaux fixes.
- Les signaux indiquant une obligation devraient être circulaires et bleus et non carrés.

47. Le groupe restreint a été invité à préparer un document révisé pour la 51^{ème} session du WP.1 en mars 2007, document qui devra être complété par une annexe présentant, sous forme de tableau, les propositions adressées au groupe par les représentants du WP.1, avec en regard, la suite qui y a été donnée ainsi que, le cas échéant, les raisons pour lesquelles certaines d'entre elles n'ont pas été retenues. Afin d'avoir un document aussi complet que possible, le président du groupe restreint a demandé aux délégués du WP.1 de lui faire parvenir leurs commentaires dans les plus brefs délais.

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

48. Ce point déjà abordé par le Directeur de la Division des Transports dans son introduction de la session (voir paragraphe 7 du présent rapport) n'a pas donné lieu à d'autres développements.

PRÉPARATION DE LA PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE *(point 7 de l'ordre du jour)*

49. Ce point également abordé par le Directeur de la Division des Transports dans son introduction de la session (voir paragraphes 4 à 7 du présent rapport) n'a pas donné lieu à d'autres développements.

COLLECTION ET DISSÉMINATION DES INFORMATIONS *(point 8 de l'ordre du jour)*

50. Ce point n'a pas été abordé lors de la session.

QUESTIONS DIVERSES *(point 9 de l'ordre du jour)*

51. La représentante de la Fédération européenne des cyclistes (FEC) a présenté le projet Eurovélo qui vise à développer un réseau de routes cyclables à travers tout le continent européen. Elle a indiqué que la longueur totale de ce réseau serait à terme supérieure à 60.000 km et que plus de 20.000 km existaient déjà. Elle a également remercié les pays qui avaient répondu au questionnaire concernant la mise en place d'une signalisation harmonisée sur ce réseau et a indiqué que, pour faire suite à l'avis favorable donné pour une telle harmonisation, sa Fédération se proposait de soumettre un projet de recommandation en ce sens. Le secrétariat a invité la FEC à transmettre ce projet avant la fin août afin qu'il puisse être traduit pour la session de novembre du WP.1 tout en précisant que ce sujet ne pourrait être discuté qu'à la session de mars 2007.

52. Le Groupe de travail a été informé que sa quarante-neuvième session se tiendra du 27 au 30 juin 2006. Quant à la session d'automne, elle a été fixée du 7 au 10 novembre 2006.

ADOPTION DES DÉCISIONS *(point 13 de l'ordre du jour)*

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

1^{er} Festival mondial du film de sécurité routière (23 mars 2006)

Le 1^{er} Festival mondial du film de sécurité routière, organisé sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à l'occasion de la session du WP.1, s'est tenu le 23 mars 2006, Salle XIX au Palais des Nations. Ce festival, organisé par la CEE-ONU en coopération avec l'association LaserEurope, a réuni plus de 250 personnes.

Le festival a permis de visionner des films originaires de toutes les régions du monde. Ces films avaient été sélectionnés par un jury d'experts internationaux en sécurité routière et classés selon les catégories suivantes: Communication, Education et Formation à la conduite, Risques Professionnels, Innovation et Reportages télévision.

Les prix ont été décernés aux vainqueurs par M. Marek Belka, Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Dans la catégorie «Communication », le premier prix a été attribué au Danemark pour son film «Dead Man walking », réalisé par Jonas Arnby. Dans la catégorie «Education », le premier prix a été attribué à Israël pour son dessin animé pour enfants intitulé «Zoo on wheels », réalisé par Einat Bilitzki. Dans la catégorie «Risques professionnels », le premier prix a été attribué à «Portrait de Claude Nurdin », réalisé par Fouad Benhamou. Dans la catégorie «Innovation », le premier prix a été attribué au simulateur de conduite Develter. Dans la catégorie «Reportages », le premier prix a été attribué à «Secours pour un cerveau câblé pour ça », que Romain Cipièrre a réalisé pour la ville d'Aubagne en France.

Des Prix spéciaux du jury ont été décernés à des films provenant du Sultanat d'Oman, du Maroc et du Cambodge.

Toutes les informations concernant ce festival sont disponibles à l'adresse suivante :
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/filmfestivalfr.html> .
