



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2
24 août 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et
FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session

Genève, 7-10 novembre 2006

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR
LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Amélioration de la sécurité des cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte de la recommandation concernant la sécurité des cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes préparé par le groupe restreint composé des États-Unis d'Amérique (assurant la présidence), la FEMA, la FIM et l'IMMA, et révisé sur la base des observations formulées lors de la quarante-neuvième session. Cette recommandation sera incorporée au chapitre 6 «Règles particulières liées aux véhicules à deux roues» selon la structure modifiée de la R.E.1 contenue dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3.

R.E.1

Les nouvelles modifications apportées apparaissent en gras

Chapitre 6 Règles particulières liées aux véhicules à deux roues

L'usage des deux roues à moteur ou non se développe partout dans le monde. Ils sont souvent très utilisés comme moyen de déplacement pour échapper au problème de congestion du trafic. Toutefois les utilisateurs de ces véhicules sont particulièrement vulnérables comme le montrent les statistiques d'accident. Les recommandations ci-après visent à renforcer la sécurité de cette catégorie d'usagers. (Introduction préparée par le groupe restreint « Restructuration »)

6.1 Cycles

6.1.1 Contexte

Actuellement, l'usage de la bicyclette se développe non seulement en tant que moyen de déplacement, souvent en remplacement d'un véhicule à moteur, mais aussi dans le domaine des loisirs.

De nombreux pays ou collectivités mettent en œuvre des politiques volontaristes pour promouvoir cet usage, l'objectif général étant non seulement de protéger l'environnement, en particulier en luttant contre la pollution atmosphérique, mais aussi de sauvegarder la santé publique.

Or, cette catégorie d'usagers est victime d'un grand nombre d'accidents de la route car, faute de couloirs spéciaux qui leur soient réservés, ils doivent s'adapter ou faire face aux conditions de la circulation, par exemple aux intersections. Il importe donc de renforcer la sécurité de ces usagers, **y compris** au moyen de mesures **ou** d'aménagements d'infrastructures spécifiques.

6.1.2 Recommandations

6.1.2.1 Règles concernant l'utilisation des cycles

6.1.2.1.1 *Visibilité la nuit (2.1)*

Les dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 (Art. 33, paragraphe 1) relatives à l'équipement des bicyclettes devraient être complétées par les dispositions suivantes afin de rendre les cycles et les cyclistes mieux visibles la nuit:

A) *Équipement du cycle*

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur concernant les dispositifs d'éclairage normaux des cycles, ceux-ci **devraient** être équipés des dispositifs suivants:

À l'avant : un catadioptré de couleur blanche.

Sur les côtés : des catadioptres de couleur jaune-auto fixés aux rayons des roues ou de dispositifs rétro réfléchissants formant un cercle continu.

Sur les pédales : des catadioptres de couleur blanche, jaune ou jaune-auto permettant de visualiser le mouvement et de constater la présence du cycliste.

B) Équipement du cycliste

Il est recommandé que les cyclistes portent des vêtements clairs complétés par des **matériaux** rétro réfléchissants de manière à accroître leur visibilité et à **faciliter** leur identification par les autres usagers.

6.1.2.1.2 *Signalisation des remorques attelées à des cycles (2.3)*

Si une remorque est attelée à un cycle, cette remorque doit être équipée à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. En outre, si le feu arrière du cycle est masqué par la remorque ou est éteint, un feu rouge doit alors être placé à l'arrière de la remorque.

6.1.2.1.3 *Règles particulières*

A) Port du casque (3.4)

Les cyclistes devraient être encouragés à porter un casque **de protection** qu'ils soient conducteurs ou passagers.

B) Écarteur de danger

Afin de garantir une zone de sécurité entre le cycliste et les autres usagers de la route, il est recommandé d'équiper le cycle d'un dispositif appelé «écarteur de danger».

Tous les accessoires susmentionnés devraient faire l'objet de campagnes d'information ou de sensibilisation auprès des usagers, en particulier les écoliers. Des contrôles devraient être organisés pour vérifier la conformité de l'équipement du cycle à ces règles, notamment celles relatives à l'éclairage et à la visibilité, et des sanctions devraient être prévues en cas de non-conformité.

6.1.2.2 Campagnes de sensibilisation et contrôles (*manquait dans la version française*)

L'équipement du cycle et les casques devraient faire l'objet de campagnes d'information ou de sensibilisation auprès des usagers, en particulier les écoliers. Des contrôles devraient être organisés pour s'assurer que l'équipement des cycles soit conforme à ces règles, en particulier celles relatives à l'éclairage et à la visibilité, et des sanctions devraient être envisagées en cas de non-conformité.

6.1.2.3 Infrastructures pour les cycles

La vulnérabilité des cyclistes exige de mettre en place des infrastructures spécifiques afin de mieux protéger cette catégorie d'usagers et de réduire les conflits potentiels avec les autres usagers de la route.

Il existe à cette fin des types d'infrastructure qui offrent plusieurs degrés de séparation entre les cyclistes et les automobilistes comme les voies cyclables qui font partie intégrante de la chaussée ou, mieux encore, les pistes cyclables qui sont totalement séparées de la chaussée (voir à ce sujet les définitions introduites dans la Convention de Vienne sur la circulation routière (articles 1 (g bis) et 1 (g ter)) et dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière (articles 1 (e bis) et 1 (e ter)) par les amendements entrés en vigueur le 28 mars 2006).

Voir également sur le sujet des infrastructures le point 11.1 du chapitre 11 de la présente Résolution « Infrastructures et sécurité des véhicules à 2 roues ».

[Ces infrastructures devraient, autant que possible, être prévues dès la conception de la route et ne pas devoir être ajoutées ultérieurement une fois les risques survenus nécessitant des ajustements.] *(La partie entre crochets est reprise dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/22 sous le point 11.1 du nouveau chapitre 11.)*

6.2 Véhicules à deux roues à moteur

6.2.1 Contexte

Les statistiques officielles des accidents de la route montrent que, d'une manière générale, on compte davantage de victimes chez les motocyclistes et les cyclomotoristes que chez les autres usagers de la route. Il ressort d'études approfondies concernant ce problème que ces chiffres élevés tiennent à de multiples raisons.

Les motocyclistes **et les cyclomotoristes** sont plus exposés aux accidents mortels et aux blessures que les conducteurs d'autres véhicules. Même si les statistiques diffèrent selon les pays, près de la moitié de ces accidents se produisent entre un **motocycle ou un cyclomoteur** et un autre véhicule. **Des études approfondies sur les accidents de motocycles et de cyclomoteurs ont confirmé à nouveau** que la cause principale des accidents provient d'une erreur commise par le conducteur du véhicule à quatre roues ou du véhicule à deux roues.

Pour lutter efficacement contre les accidents de motocycles et de cyclomoteurs et réduire les décès et les blessures qu'ils entraînent, il faut mettre en place et appuyer de vastes programmes de sécurité concernant ce type de véhicules. Les recommandations formulées ci-après reposent sur les pratiques [...], qui se sont avérées les plus efficaces.

6.2.2 Recommandations générales

Les recommandations portent soit sur le conducteur de deux-roues soit sur l'environnement routier. Les recommandations qui concernent le véhicule, c'est-à-dire le motocycle ou le cyclomoteur, ne sont que brièvement évoquées car elles figurent dans d'autres règlements et recommandations.

6.2.2.1 Permis et autorisation de conduire un cyclomoteur et un motorcycle

Le permis permet aux autorités de contrôler qui a accès à la route. C'est aussi un moyen de vérifier si le conducteur a une connaissance suffisante du code de la route et s'il est maître de son véhicule.

En matière **de délivrance** des permis de conduire « **motorcycle** » et « **cyclomoteur** », différentes stratégies ont été expérimentées, au fil des ans, avec des résultats inégaux. Des études détaillées sur les accidents ont montré que l'expérience était un élément clef de l'acquisition de l'aptitude à conduire un motorcycle d'une manière sûre. Des recherches ont montré que suivre avec succès un programme de formation à la conduite pouvait équivaloir à six mois de pratique de la conduite sur route. Les résultats de ces recherches ont encouragé le développement de systèmes de délivrance du permis de conduire par étapes.

En Europe, l'expérience montre qu'en général les jeunes usagers de la route passent du vélo au cyclomoteur puis au motorcycle ou à la voiture. Dans les pays où les deux-roues présentent plus d'intérêt du fait du climat, les cyclomoteurs sont perçus comme une forme spéciale de bicyclette et sont considérés comme une première étape vers le transport motorisé. Cela explique que, dans ces pays, l'âge légal pour conduire un cyclomoteur soit fixé à 14 ans et que les conditions requises pour obtenir un permis, si tant est qu'il en existe, se résument à un examen théorique portant sur le code de la route.

Pour les motorcycles, le passage à des véhicules de plus en plus puissants se fait en général progressivement. Ainsi, en Europe, un conducteur novice ne peut conduire qu'un motorcycle d'une puissance maximale donnée pendant les deux premières années avant d'être autorisé à conduire une machine plus puissante. Étant donné que seule compte l'expérience, l'octroi du permis de conduire un motorcycle plus puissant n'est pas subordonné à un nouvel examen; il suffit d'avoir conduit un motorcycle de la catégorie inférieure pendant un certain temps. Dans le même esprit, certains pays autorisent les titulaires d'un permis de conduire une automobile à conduire la première catégorie de motorcycles, au motif que ces personnes ont déjà acquis une expérience de la conduite sur route. Dans la pratique, ces personnes suivent en général une formation afin de se familiariser avec la conduite du motorcycle.

Le choix des modalités d'octroi du permis de conduire un motorcycle **ou un cyclomoteur** dépend, dans chaque pays, de nombreux facteurs. Les expériences qui ont été menées ne permettent pas d'affirmer que telle ou telle solution donne de meilleurs résultats que les autres. Le principe directeur devrait être qu'une formation spécialisée complète les connaissances générales en matière de sécurité, le tout s'accompagnant d'une familiarisation progressive avec des véhicules de plus en plus complexes et puissants. Cela signifie que l'acquisition d'un permis est de plus en plus liée à un système de formation **des conducteurs de 2 roues à moteur**.

6.2.2.2 Formation des conducteurs de deux roues à moteur

La formation initiale des **conducteurs de deux roues à moteur** (formation avant le permis) est très importante. Elle devrait être bon marché et accessible et s'inscrire dans le cadre d'un plan d'études agréé. Lorsqu'il est fait appel aux services d'instructeurs professionnels, ceux-ci devraient avoir des compétences d'un niveau agréé et être, sans exception, des motocyclistes expérimentés. Le programme de formation devrait comprendre l'acquisition non seulement des compétences nécessaires pour maîtriser le véhicule, mais aussi des connaissances permettant, d'une part, de prendre conscience des risques et de les éviter et, d'autre part, de comprendre l'importance de l'attitude et du comportement du motocycliste et de leurs conséquences.

L'objectif de la formation initiale du motocycliste devrait être de donner à celui-ci les compétences et les connaissances nécessaires pour conduire d'une manière sûre et responsable dans le trafic et non pas simplement **de permettre** d'obtenir un permis. Les épreuves du permis de conduire devraient donc avoir pour objectif de vérifier si le motocycliste a acquis les compétences et les connaissances nécessaires pour conduire d'une manière sûre et responsable.

6.2.2.3 Équipements de protection

Le port d'un casque de protection devait être exigé pour les conducteurs et les passagers de motorcycle et de cyclomoteur. **Il est recommandé d'utiliser des casques homologués, comme l'exige déjà, par exemple, l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière (Ad Art. 27).**¹ Les conducteurs et les passagers de motorcycles et de cyclomoteurs devraient également être encouragés à porter **des vêtements munis de dispositifs rétroréfléchissants ou fluorescents notamment lors de la conduite de nuit ou lorsque la visibilité est réduite** et à utiliser les équipements de protection supplémentaires **tels que**: vêtements adéquats, gants, bottes, pantalons longs et veste à manches longues résistante, [dispositifs de protection des yeux et du visage], **etc.**

6.2.2.4 Campagnes de sécurité

Les campagnes d'information sont l'occasion de mener une action éducative auprès des motocyclistes, des cyclomotoristes et des autres conducteurs et usagers de la route. Ces campagnes devraient mettre l'accent sur la visibilité des motocyclistes et cyclomotoristes et sur la sensibilisation des autres conducteurs/usagers de la route aux motocyclistes et aux cyclomotoristes. Ces programmes devraient porter sur les questions suivantes:

- utilisation diurne des projecteurs;

¹ Le secrétariat suggère la formulation suivante : « *Le port d'un casque de protection devrait être exigé pour les conducteurs et les passagers de motorcycle et de cyclomoteur comme l'impose déjà, par exemple, l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière (Ad Art. 27). Par ailleurs, ces casques devraient être homologués comme l'exige déjà également cet Accord européen.* »

- port de vêtements de couleur vive et de matériaux rétroréfléchissants sur les vêtements et les casques afin de rendre les motocyclistes **et les cyclomotoristes** très visibles de jour comme de nuit;
- façon de se placer dans les voies pour être mieux vus par les autres usagers;
- raisons pour lesquelles les conducteurs de véhicules à quatre roues ne voient ni les motocycles ni les cyclomoteurs;
- et, en particulier, moyens à mettre en œuvre pour que les autres conducteurs de véhicules à moteur et usagers de la route soient davantage conscients des motocyclistes et des cyclomotoristes.

Indépendamment de la législation nationale et outre les stratégies d'application de la loi (voir le paragraphe. 6.2.2.5 ci-après), il conviendrait de promouvoir des campagnes de sécurité visant à éduquer les motocyclistes, les cyclomotoristes et leurs passagers et à les encourager à porter un casque de protection et des équipements de protection supplémentaires.

6.2.2.5 Application de la loi

Comme dans d'autres secteurs de la sécurité routière, le personnel chargé de faire respecter la loi joue un rôle important dans le domaine de la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes. L'application des lois concernant la délivrance des permis, la conduite **sous l'emprise de l'alcool** et l'utilisation de véhicules à moteur est aussi importante pour les véhicules à deux roues que pour les véhicules à quatre roues. Outre qu'elle contribue à faire respecter la réglementation concernant la sécurité routière, la répression des infractions aide grandement à enquêter de façon appropriée sur les collisions et à gérer un système d'enregistrement et de communication des données concernant ces collisions. Ce système peut servir pour aider à définir les programmes et les mesures à mettre en œuvre pour accroître la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes. Les mesures prises pour assurer le respect des lois ont également une valeur informative et pédagogique qui contribue à la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes.

6.2.2.6 Remorques

Lorsque les remorques sont autorisées par la réglementation nationale:

- a) Elles **devraient** avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante (vitesse, visibilité, freinage).
- [b) Les remorques attelées à **un motocycle ou un cyclomoteur devraient** être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge **arrière du**

motocycle ou du cyclomoteur est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge **devrait alors** être installé à l'arrière de la remorque.²]

- c) **Lorsque la plaque d'immatriculation arrière d'un véhicule à 2 roues à moteur est masquée par la remorque qui lui est attelée et/ou son chargement, une plaque reproduisant le numéro d'immatriculation dudit véhicule doit être apposée à l'arrière de la remorque (article 36, paragraphe 2, de la Convention sur la circulation routière de 1968).**

6.2.2.7 Infrastructures

L'ingénierie de la circulation est un élément essentiel de tout programme de lutte contre les accidents. Les autorités responsables des **infrastructures routières** devraient être conscientes des besoins **des conducteurs de deux roues à moteur** en tant qu'usagers de la route ainsi que de leurs caractéristiques spécifiques et de leur vulnérabilité.

Une attention particulière devrait être attachée aux infrastructures et aménagements favorisant la sécurité de ces usagers. (Voir à ce sujet le point 11.2 du chapitre 11 de la présente Résolution « Infrastructures et sécurité des véhicules à 2 roues »)

[Il conviendrait d'élaborer des politiques concernant la conception et l'emplacement **du marquage routier, des plaques d'égout et des équipements routiers, notamment les signaux et les dispositifs d'éclairage**. Il conviendrait de procéder à l'entretien et à la réparation des routes en tenant compte de leurs incidences sur les deux-roues à moteur et accorder la priorité aux mesures qui atténuent les conséquences du choc d'un deux-roues contre une glissière de sécurité.

Il conviendrait d'encourager l'élaboration, à l'intention des responsables de la construction et de l'entretien des routes, de stratégies nationales globales visant à améliorer l'infrastructure pour les deux-roues à moteur].

(La partie entre crochets est reprise dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/22 sous le point 11.2 du nouveau chapitre 11).

6.2.3 **Recommandations concernant les cyclomoteurs**

6.2.3.1 Aspects techniques (3.5)

² La Convention de Vienne impose sur toute remorque attelée à une automobile (y inclus les motocycles) un certain nombre de feux et de dispositifs définis à l'annexe 5. Or le texte proposé apparaît très restrictif pour les motocycles. C'est pourquoi, le secrétariat suggère de ne garder dans ce point 6.2.2.6 que le a) et le c) et de transférer le b) (en le limitant aux cyclomoteurs) au point 6.2.3.1 dans un paragraphe E « Remorques » et de créer pour les motocycles un nouveau paragraphe D « Remorques » au point 6.2.4.1 avec la formulation possible suivante: « *Les remorques attelées à un **motocycle devraient** être munies des feux et des dispositifs de signalisation prévus à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière (paragraphes 24 (b), 25, 26, 28 à 30 et 39).* »

A) *Visibilité de nuit*

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur concernant les dispositifs d'éclairage normaux, les cyclomoteurs doivent être munis d'une signalisation latérale constituée soit de catadioptrés de couleur jaune-auto soit d'un matériau rétro réfléchissant formant un cercle continu sur les flancs des pneumatiques.

Lorsque les cyclomoteurs sont soumis à immatriculation, la plaque d'immatriculation arrière devrait être rétro réfléchissante.

B) *Performance*

Les modifications des cyclomoteurs qui ont pour effet d'en changer les performances et la sécurité de fonctionnement sont interdites.

L'utilisation et la vente de dispositifs permettant d'effectuer ces modifications devraient aussi être interdites et des contrôles et des sanctions devraient être prévues.

C) *Conduite des cyclomoteurs (3.5)*

- i) Les conducteurs **devraient** être âgés de 14 ans au moins.
- ii) Il est recommandé aux gouvernements d'encourager la formation des conducteurs de cyclomoteurs.

D) *Sécurité des conducteurs et des passagers de cyclomoteurs*

La législation nationale **devrait** faire obligation aux cyclomotoristes de rouler de jour avec les feux de croisement ou les **feux de jour** allumés.

[E) *Remorques (voir renvoi sous le point 6.2.2.6)*

*Les remorques attelées à un cyclomoteur **devraient** être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge **arrière** du cyclomoteur est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge **devrait alors** être installé à l'arrière de la remorque.]*

6.2.4 *Recommandations concernant les motocycles*

6.2.4.1 Aspects techniques (3.6)

A) *Visibilité*

Outre les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse obligatoires prescrits par la Convention sur la circulation routière de 1968 (**Annexe 5, paragraphes 32, 34 à 37 et 39**):

- i) Les motocycles **peuvent** être équipés des dispositifs supplémentaires suivants:
 - Signal de détresse;

- Feux de brouillard avant et arrière;

Le montage de ces dispositifs **devrait** être encouragé et effectué conformément aux dispositions pertinentes du Règlement n° 53 annexé à l'Accord de 1958.

- ii) La plaque d'immatriculation arrière **devrait** être rétroréfléchissante.

B) Vision

Tous les motocycles **devraient** être équipés d'au moins un rétroviseur **comme l'impose la Convention sur la circulation routière de 1968 (paragraphe 47 de l'annexe 5).**

C) Sécurité des passagers

Chaque passager **devrait** disposer d'un siège et de repose-pieds.

[D) Remorques (voir renvoi sous le point 6.2.2.6)

Les remorques attelées à un motocycle devraient être munies des feux et des dispositifs de signalisation prévus à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière (paragraphe 24 (b), 25, 26, 28 à 30 et 39).]

6.2.4.2 Conduite des motocycles (3.6)

A) Aptitudes requises des conducteurs de motocycles

Le candidat au permis de conduire un motocycle doit, pour l'obtenir, subir avec succès des épreuves théoriques et pratiques après avoir reçu une formation appropriée. Cette formation devrait être bon marché et accessible, dispensée dans le cadre d'un plan d'études agréé et assurée par des instructeurs qualifiés et expérimentés.

L'utilisation de motocycles à hautes performances, telles qu'elles sont définies au niveau national/international, **devrait** être autorisée à condition:

- i) Soit de satisfaire aux prescriptions concernant un système de délivrance de permis par étapes avec formation appropriée et expérience dans la conduite d'un motocycle moins performant;
- ii) Soit de satisfaire aux dispositions relatives à l'âge minimum et d'avoir suivi la formation requise pour réussir les épreuves appropriées.

B) Circulation des motocycles

Tous les pays devraient faire obligation aux motocyclistes de conduire de jour avec les feux de croisement ou les feux de **jour** allumés, comme l'impose déjà l'article 32.6 de la Convention sur la circulation routière de Vienne.