



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/104
17 août 2006

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quarante-neuvième session
Genève, 27-30 juin 2006

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

TABLE DES MATIÈRES

| | <u>Paragraphe</u> s |
|--|---------------------|
| Participation..... | 1-2 |
| Introduction..... | 3-5 |
| Adoption de l'ordre du jour..... | 6-7 |
| Adoption du rapport de la 48^{ème} session..... | 8-9 |
| Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) | |
| a) Restructuration et introduction à la R.E.1..... | 10-11 |
| b) Conduite sous l'influence de l'alcool..... | 12-14 |
| c) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes..... | 15-16 |
| d) Promotion du port de la ceinture de sécurité..... | 17-18 |
| e) Sécurité des piétons..... | 19-20 |

TABLE DES MATIÈRES (suite)

| | |
|--|-----------|
| f) Permis de conduire | 21 |
| g) Communication en matière de sécurité routière..... | 22 |
| h) Usage diurne des feux..... | 23-24 |
| i) Conduite de nuit..... | 25-26 |
| j) Vitesse..... | 27-28 |
| k) Téléphones mobiles..... | 29 |
| l) Trousse de premier secours..... | 30 |
| m) Sécurité des enfants | 31 |
| n) Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules..... | 32 |
| o) Enseignement professionnel de la conduite automobile..... | 33 |
| p) Propositions de la FEVR..... | 34 |
| q) Autres questions..... | 35 |
| Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) | |
| r) Sécurité dans les tunnels..... | 36-37 |
| Préparation de la 1^{ère} Semaine mondiale de la sécurité routière..... | 38 |
| Questions diverses..... | 39 |
| Adoption des décisions..... | 40 |
| Annexe 1 (Alcool au volant) | |
| Annexe 2 (Amélioration de la sécurité des deux roues) | |
| Annexe 3 (Sécurité des piétons) | |
| Annexe 4 (Sécurité dans les tunnels) | |

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa quarante-neuvième session à Genève, du 27 au 30 juin 2006, sous la présidence de M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie). Y ont participé des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Grèce, Israël, Italie, Luxembourg, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse et Turquie.

2. Étaient également représentées la Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après: Conseil des Bureaux, Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des piétons (FIP), Fédération routière internationale (IRF), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fondation de la FIA pour l'automobile et la société et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

INTRODUCTION

3. Le président du WP.1, M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie), a évoqué les développements relatifs à la sécurité routière intervenus depuis la 48^{ème} session du WP.1, à savoir : une conférence tenue par le « Global Road Safety Partnership » (GRSP) à Moscou, la réunion du Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) à Dublin, la sortie du rapport de la Commission sur la sécurité routière mondiale dit «rapport Lord Robertson », intitulé « Rendre les routes sûres », les travaux du comité régional de la CEE-ONU chargé de la préparation de la 1^{ère} Semaine mondiale de la sécurité routière pour la région de la CEE.

4. Il a par ailleurs indiqué que, selon une étude faite par son Ministère, de nombreuses dispositions de la Convention de Vienne n'avaient pas encore été reprises dans la législation de plusieurs pays bien qu'étant Parties contractantes aux Conventions de Vienne. Concernant les nouvelles dispositions relatives aux permis de conduire qui seront d'application au plus tard le 28 mars 2011 conformément aux dispositions transitoires adoptées dans le cadre du paquet d'amendement entré en vigueur le 28 mars 2006, il a souligné l'importance de respecter la période transitoire de 5 ans.

5. Enfin, il a signalé qu'il restait un gros travail à faire pour finaliser la révision de la R.E.1, notamment au niveau de la rédaction des parties introductives de plusieurs chapitres et sections.

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/103

6. L'ordre du jour a été adopté sans modification. Le secrétariat a signalé que plusieurs documents n'avaient pu être traduits dans les 3 langues pour la présente session et a présenté ses excuses pour ces retards, même s'ils ne sont pas le fait du secrétariat qui a soumis les documents dans les temps. Le président du WP.1 a demandé que le nécessaire soit fait pour éviter à l'avenir

ces désagréments qui sont préjudiciables au bon déroulement des travaux du Groupe et à leur efficacité.

7. Le président du groupe d'experts juridiques (Norvège) a attiré l'attention des délégations sur le rapport intérimaire relatif à la définition des cyclomoteurs, des motos, des tricycles et quadricycles à moteur et des quadricycles à moteur légers préparé par son groupe, rapport qui est contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/19, disponible seulement en anglais pour l'instant. Il a demandé aux délégués d'examiner attentivement ce document et de faire part de leurs observations avant le 15 août afin qu'il puisse être discuté de manière approfondie lors de la 50^{ème} session du WP.1 (7-10 novembre 2006).

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

Document : ECE/TRANS/WP.1/102

8. Le WP.1 a reporté l'adoption du rapport (TRANS/WP.1/102) à sa 50^{ème} session en raison de la non disponibilité du document dans sa version anglaise avant la session.

9. Le représentant de la Fédération de Russie a signalé une coquille dans le titre de la version russe du rapport qui mentionne la 47^{ème} session au lieu de la 48^{ème} session.

RÉVISION DES RÉSOLUTIONS D'ENSEMBLE R.E.1 ET R.E.2 (*point 3 de l'ordre du jour*)

Documents : TRANS/SC.1/294/Rev.5 et TRANS/SC.1/295/Rev.3

Résolution d'ensemble sur la circulation routière R.E.1

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

Documents : ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2 et ECE/TRANS/WP.1/2006/1/Rev.1

10. Le secrétariat a indiqué que le plan de la restructuration de la R.E.1, défini dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2, avait été modifié uniquement pour mettre à jour les références des documents qui y sont visés afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble de la future R.E.1.

11. L'introduction à la R.E.1 contenue dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/1/Rev.1 a été adoptée sans modification. Toutefois, le président du WP.1 a indiqué qu'il transmettrait au secrétariat une version révisée des objectifs décrits qui manquent de clarté en russe.

b) Conduite sous l'influence de l'alcool

Documents: ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/17

12. Le WP.1 a considéré le projet de recommandation (ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1) révisé par le groupe restreint (États-Unis, Finlande, Italie (assumant la présidence), Roumanie et OMS) à la suite des remarques faites lors de la 48^{ème} session. La recommandation a été adoptée avec les modifications qui sont reprises en annexe 1 du présent rapport.

13. Une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1 sera établie pour la prochaine session du WP.1. Il a été souligné qu'il pourrait être nécessaire de modifier une nouvelle fois les recommandations à la lumière des réponses au questionnaire (ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1).

14. Il a été signalé que le tableau contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/2006/17 avait simplement un but informatif et n'avait pas lieu d'être discuté. Il en a été de même pour le questionnaire (ECE/TRANS/WP.1/2006/2/Rev.1) qui a été envoyé aux délégations en mai 2006. Il a été rappelé que la date limite pour répondre au questionnaire était le 28 juillet 2006.

c) Amélioration de la sécurité des motocyclistes et cyclomotoristes

Document : ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2

15. Le Groupe de travail a examiné le projet de recommandation sur l'amélioration de la sécurité des cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes révisé par le groupe restreint composé des États-Unis d'Amérique (assurant la présidence), de la FEMA, de la FIM et de l'IMMA (ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1) en coopération avec la PRI. Ce document a été adopté avec les modifications qui sont reprises en annexe 2 du présent rapport.

16. Une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1 sera établie pour la prochaine session du WP.1 sur la base du document informel (disponible en anglais seulement) préparé par le représentant de l'IMMA lors de la session.

d) Promotion du port de la ceinture de sécurité

Documents: ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1

17. Au nom du groupe restreint (États Unis (assumant la présidence) Espagne, Royaume-Uni et Fondation FIA) chargé d'élaborer un projet de recommandation sur la promotion du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants, la représentante de la FIA Fondation, en l'absence de la présidente, a fait un rapide rappel de l'historique de ce point.

18. En raison de la non disponibilité de la version anglaise du document ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1 préparé par le secrétariat suite aux observations émises lors de la 48^{ème} session, le WP.1 a décidé de surseoir à l'examen détaillé des documents précités. Il a été demandé au groupe restreint de préparer, sur la base de ces deux documents, une proposition révisée pour la 50^{ème} session. Le secrétariat a indiqué à cette occasion que tous les documents révisés pour la prochaine session devaient être adressés au secrétariat avant le 15 août 2006.

e) Sécurité des piétons

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

19. Le Groupe de travail a examiné le projet de recommandation précité sur les règles et la signalisation concernant la sécurité des piétons, révisé par le groupe restreint (Danemark, Israël, FIP et GRSP, sous la présidence de la FIP) à la suite des observations formulées lors de sa

quarante-huitième session. Le document ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1 a été adopté avec les modifications qui sont reprises en annexe 3 du présent rapport.

20. Une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1 sera établie pour la prochaine session du WP.1.

f) Permis de conduire

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

21. En raison de la non disponibilité de la version anglaise du document précité, il a été décidé de reporter la discussion à la 50^{ème} session. Il a été souligné que certains éléments nécessitaient d'être ajoutés suite aux amendements entrés en vigueur le 28 mars 2006, tels que le fait de rendre à terme les permis de conduire internationaux inutiles, d'exiger la présentation à la fois du permis de conduire national et du permis de conduire international et de lancer un appel aux pays qui ne le sont pas encore d'adhérer à la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968. Le président du WP.1 a indiqué qu'il transmettrait une proposition de texte révisé au secrétariat.

g) Communication en matière de sécurité routière

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1

22. En raison également de la non disponibilité de la version anglaise du document précité, il a été décidé de reporter la discussion à la 50^{ème} session du WP.1. Il a été convenu de considérer en même temps l'introduction au Chapitre 2 de la R.E.1 sur "Comment influencer le comportement sur la route" préparé par la FEVR (document ECE/TRANS/WP.1/2006/10).

h) Usage diurne des feux

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.2

23. Lors de la session, plusieurs propositions ont été faites visant à modifier le document ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.2. Ainsi, il a été proposé d'avoir une formulation plus générale du premier alinéa qui se lirait comme suit: « Selon les statistiques, un nombre significatif d'accidents est dû au fait de ne pas avoir aperçu l'autre véhicule notamment aux intersections ». Il a été demandé de supprimer le renvoi en bas de page et la référence au site internet. Le représentant de la FEMA a demandé la suppression de l'alinéa 2 et a considéré que l'alinéa 3 laissait entendre une grande responsabilité des usagers vulnérables lors des accidents. Plusieurs délégations ont considéré que le texte proposé devait être conservé en l'état. Enfin le représentant de la Norvège a demandé à ce qu'il soit fait référence à l'article 32 de la Convention de Vienne qui rend obligatoire l'utilisation des feux le jour pour les motocycles.

24. Le représentant de la Commission européenne a informé le WP.1 que ce sujet allait faire l'objet au cours de l'été d'une large et ouverte consultation auprès de tous les partenaires concernés. Il a précisé que 14 pays de l'UE avaient déjà adopté une réglementation en la matière. Le WP.1 lui a demandé d'adresser une copie du papier de consultation au secrétariat afin de l'aider à finaliser la recommandation pour la 50^{ème} session.

i) Conduite de nuit

Document : ECE/TRANS/WP.1/2005/18/Rev.1

25. Le WP.1 a adopté le document précité avec les modifications suivantes:

- *Au premier alinéa, deuxième phrase, modifier le texte entre parenthèses comme suit: « (capacité visuelle réduite **de manière significative**, ...) ».*

- Recommandations concernant les conducteurs:

- *Modifier le libellé du premier tiret, comme suit: « Préparer minutieusement son véhicule (notamment vérifier les feux **et s'assurer qu'ils sont propres**) ainsi que son trajet; ».*

- *Modifier le troisième tiret comme suit: « **Ne pas fixer son regard** (« Not stare » en anglais) sur les feux des véhicules que l'on croise ».*

- Recommandations s'adressant aux autorités:

- *Modifier le deuxième tiret comme suit: « Mener des campagnes pour sensibiliser davantage les piétons et les usagers de 2 roues, en particulier les cyclistes, sur l'impérieuse nécessité d'être reconnus la nuit par les autres usagers, via l'utilisation **des systèmes d'éclairage existants ainsi que** de matériaux rétro réfléchissants (gilets, flash-semelles, brassards, etc.); .*

- *Modifier le troisième tiret comme suit: « Améliorer le système de formation des conducteurs et d'examen du permis de conduire de manière à mieux leur apprendre **les particularités de la conduite de nuit comme par exemple** les techniques spéciales du regard [...]; ».*

- *Modifier le sixième tiret comme suit: « Améliorer d'une manière générale le marquage au sol, les panneaux indicateurs de direction, la signalisation verticale, etc., **en utilisant des matériaux rétro réfléchissants ou fluorescents**; ».*

- *Modifier le septième tiret comme suit: « Examiner l'éclairage public, en particulier aux endroits où la concentration des informations est importante, notamment dans le trafic urbain ainsi qu'aux endroits où les automobilistes, **les conducteurs de deux-roues** ("*riders of two-wheelers*" en anglais au lieu de "*moped and motorcycle drivers*") et les piétons utilisent la même aire de circulation. »..*

26. Une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2005/18/Rev.1 sera préparée par le secrétariat pour la 50^{ème} session.

j) Vitesse

Document : TRANS/WP.1/2005/19

27. La représentante du Portugal au nom du petit groupe (France (présidence), Portugal, Suisse et secrétariat) créé pour préparer un projet de recommandation sur la vitesse à insérer dans la R.E.1 a fait une présentation du document précité qui a suscité les remarques résumées ci-après :

- La section concernant les données d'appréciation chiffrées a donné lieu à des commentaires contradictoires notamment sur les pourcentages donnés. Il a été demandé de revoir la formulation sous un angle plus général et de combiner les deux derniers tirets en un seul.

- S'agissant de la section relative aux effets de la vitesse, il a été demandé de revoir le tableau et de le compléter en ajoutant la vitesse de 30km/h. Le représentant de la FEVR a indiqué qu'il transmettrait un tableau révisé au secrétariat. Il a été également demandé de rendre plus claire la mention entre parenthèses figurant dans le premier tiret.

- Dans la section « Facteurs qui influencent le choix de la vitesse », remplacer dans la partie « route » le mot « Tracé » par « **Tracé en plan et profil en long** » (*utiliser les mots « Horizontal and vertical alignment » dans le texte anglais*) et supprimer le terme « pente » qui est déjà inclus dans le tracé. D'une manière générale, il a été demandé au groupe restreint de revoir les termes utilisés en les alignant en tant que de besoin sur ceux figurant dans l'annexe 2 de l'AGR qui définit les paramètres techniques des routes « E ». Dans la partie « véhicule », remplacer « Rapport poids/puissance » par « Rapport **masse**/puissance ».

- Concernant les recommandations : Compléter la phrase introductive comme suit : « ..., il est recommandé aux autorités compétentes **de considérer les mesures suivantes** : ».

- Partie A), deuxième tiret : Le représentant d'Israël a proposé de remplacer le texte actuel par une référence à la notion de « vitesse caractéristique » dite de 85% des vitesses mesurées sur la route ou, en d'autres mots, celle pratiquée par 85% environ des automobilistes. La référence à cette notion de 85% ayant suscité des réserves de certaines délégations, il a été décidé de supprimer ce tiret.

- Partie A), troisième tiret : Il a été demandé de faire référence dans ce tiret aux paragraphes 1.9.1 et 1.9.2 de la R.E.1 et de modifier la fin du tiret comme suit : « ... ou la régulation du trafic l'exige tout **en veillant à ce que ces limitations soient fondées et puissent être appliquées par les conducteurs.** ». Il a été signalé un problème de traduction dans la version russe qui fait état de « réglementation » au lieu de « régulation ».

- Partie A), cinquième tiret : À modifier comme suit : « Préconiser l'installation de dispositifs comme les limiteurs de vitesse **qui sont déjà obligatoires dans certains pays pour les véhicules lourds et/ou** les régulateurs de vitesse qui permettent d'aider les conducteurs à mieux respecter les limitations de vitesse. ».

- Partie B), quatrième tiret : Modifier la première phrase comme suit : « Mettre en œuvre des mesures contraignant les conducteurs **à adopter une vitesse plus basse**. Supprimer la deuxième phrase et modifier le premier sous-tiret comme suit :

- les zones résidentielles **et les zones où la vitesse maximale est limitée à 30km/h, dites « zones 30 »** ;

et supprimer le tiret concernant les « îlots séparateurs ».

- Partie B), cinquième tiret : À supprimer car il ne concerne pas la vitesse directement.

28. Il a été demandé au groupe restreint de revoir le document sur la base des remarques ci-dessus.

k) Téléphones mobiles

29. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/8) a été reporté à la 50^{ème} session.

l) Trousse de premier secours

30. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1) a été également reporté à la 50^{ème} session.

m) Sécurité des enfants

31. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/11) a été également reporté à la 50^{ème} session.

n) Règles particulières concernant certaines catégories de véhicules

32. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/12) a été également reporté à la 50^{ème} session.

o) Enseignement professionnel de la conduite automobile

33. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/13) a été également reporté à la 50^{ème} session.

p) Propositions de la FEVR

34. L'examen de ce point (ECE/TRANS/WP.1/2006/10) a été également reporté à la 50^{ème} session.

q) Nouvelles questions

35. Suite à l'envoi du deuxième questionnaire sur le dépassement, le secrétariat a mis à la disposition des délégués sous la forme d'un document informel l'analyse des résultats à ce questionnaire auquel ont répondu 16 pays.

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

r) Sécurité dans les tunnels

Documents : ECE/TRANS/WP.1/2006/14 et document informel de la session

36. Le représentant du secrétariat du WP.15, après avoir rappelé le contexte des modifications introduites, a présenté le texte final résultant des dernières discussions au sein du WP.15 contenu dans un document informel (en anglais et en russe seulement) distribué en séance qui modifiait légèrement le texte du ECE/TRANS/WP.1/2006/14. Le président du groupe juridique a, de son côté, indiqué que, lors de sa réunion de mars 2006, son groupe avait été tenu informé des développements en cours et que le nouveau texte révisé présenté dans le document informel pouvait être adopté.

37. Le WP.1 a adopté la proposition telle qu'amendée par le secrétariat du WP.15. Le texte de la recommandation adopté est reproduit en annexe 4 du présent rapport et sera intégré dans la version mise à jour de la Résolution d'ensemble R.E.2 que préparera si possible le secrétariat pour la 50^{ème} session.

**PRÉPARATION DE LA PREMIÈRE SEMAINE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE** *(point 4 de l'ordre du jour)*

38. Ce point n'a été évoqué que lors de l'introduction de la session par le Président du WP.1.

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

39. Le Groupe de travail a été informé que sa cinquantième session se tiendra du 7 au 10 novembre 2006.

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

40. Le Groupe de travail a adopté, sur la base du projet établi par le secrétariat, le relevé des décisions prises à sa quarante-neuvième session. Toutefois, les documents portant la cote ECE/TRANS/WP.1/2006/CRP.2/Add.4 et 5, qui n'étaient disponibles qu'en anglais, n'ont pu être examinés.

Annexe 1

L'alcool au volant

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1

- **Dans la section «Législation»**, le texte est modifié comme suit:

«1. Les États devraient fixer, pour tous les conducteurs, une limite légale supérieure n'excédant pas 0,5 g par litre d'alcool pur dans le sang ou 0.25 mg par litre dans l'air expiré comme prévu au paragraphe 7 de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (l'amendement correspondant est entré en vigueur le 28 mars 2006). Toutefois, un taux spécial d'alcoolémie n'excédant pas 0,2 g par litre d'alcool pur dans le sang devrait être fixé pour certaines catégories de conducteurs telles que:

a) Les conducteurs novices;

b) Les conducteurs de véhicules utilitaires, notamment ceux qui transportent des marchandises dangereuses.

Des sanctions devraient être prévues à l'encontre des contrevenants. Elles pourraient revêtir un caractère administratif en cas de léger dépassement des taux précités et un caractère pénal en cas de dépassement important.

2. Les États devraient prendre des mesures pour empêcher les conducteurs de se soustraire à un contrôle d'alcoolémie ou établir des sanctions pour ceux qui refuseraient de se soumettre à un tel contrôle.

3. Lorsque la police intervient sur les lieux d'un accident, la législation devrait stipuler que tous les conducteurs impliqués doivent être soumis à un contrôle d'alcoolémie.

4. Les États devraient examiner le lien qui pourrait exister entre l'alcool au volant et certains lieux où des boissons alcoolisées peuvent être achetées ou consommées. À cet égard, ils devraient envisager la possibilité d'introduire dans leur législation des mesures visant à prévenir la consommation de boissons alcoolisées, par exemple:

a) En interdisant ou en limitant la vente de boissons alcoolisées dans certains lieux tels que les restaurants, les boutiques et les stations-service bordant les autoroutes;

b) En interdisant, dans un véhicule en mouvement, la présence, à la portée du conducteur, de bouteilles ou d'autres récipients ouverts contenant des boissons alcoolisées.

5. Les États devraient fixer un âge légal pour l'achat et la consommation en public de boissons alcoolisées, de façon à lutter contre l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs.».

Le paragraphe 6 a été adopté sans modification. Suite à la suppression du paragraphe 7, le paragraphe 8 devient le paragraphe 7.

Section «Mesures de contrôle»

Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

*«1. Pour renforcer, chez les personnes conduisant sous l'influence de l'alcool, la crainte d'être prises en faute, la police devrait procéder régulièrement à des contrôles **d'alcoolémie** et des contrôles routiers inopinés. Des postes de contrôle spécialement équipés à cette fin peuvent être mis en place.»*

Paragraphe 2 et 4: suite aux problèmes rédactionnels signalés concernant la version russe, la délégation russe a indiqué qu'elle transmettrait au secrétariat une version corrigée.

Les paragraphes 4 et 5 sont modifiés comme suit:

*«4. La police devrait recevoir une formation concernant les procédures à suivre (mesures prophylactiques en russe) **pour dissuader les personnes de conduire après avoir bu de l'alcool** et pour détecter et appréhender les **personnes conduisant sous l'influence de l'alcool**. Il faudrait par exemple apprendre aux policiers à reconnaître les indices qui appellent l'immobilisation d'un véhicule (par exemple zigzags) et les indices qui permettent de déceler un éventuel état d'ébriété (par exemple troubles de l'élocution, odeur d'alcool).»*

La deuxième phrase de l'ex-paragraphe 4 a été transférée vers un nouveau paragraphe 6.

*« 5. Pour que les conducteurs **sous l'emprise de l'alcool** soient traités comme il convient en toutes circonstances, toutes les personnes chargées de faire respecter la loi [...] devraient recevoir une formation sur les problèmes liés à l'alcool au volant ainsi que sur les lois et les sanctions relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool.»*

Le nouveau paragraphe 6 est libellé comme suit:

«6. Il est également recommandé de dispenser aux techniciens une formation qui leur permette d'assurer le calibrage et l'entretien, conformément aux normes en vigueur, des instruments de mesure de la concentration d'alcool dans l'air expiré.»

Section «Information et éducation du public»

Suite aux problèmes rédactionnels signalés concernant la version russe, la délégation russe a indiqué qu'elle transmettrait au secrétariat une version corrigée.

Le dernier alinéa est modifié comme suit: *«Les pouvoirs publics devraient empêcher la publicité de boissons alcoolisées **le long des routes et à l'occasion des manifestations de masse.**»*

Section «Programmes»

Dans la dernière phrase, remplacer «les organismes chargés de délivrer les permis de conduire» par *«les organes compétents»*.

Section «Évaluation et réadaptation»

Suite aux problèmes rédactionnels signalés concernant la version russe, la délégation russe a indiqué qu'elle transmettrait au secrétariat une version corrigée.

Section «Dispositifs de verrouillage du système de démarrage en cas de détection d'alcool»

Remplacer «encourager» par *«envisager»* dans la troisième phrase et supprimer la dernière phrase.

Annexe 2

Amélioration de la sécurité des deux roues

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.1

Il a été demandé d'associer ensemble dans tout le document lorsque cela est approprié, les cyclomoteurs et les motocycles ou les motocyclistes et cyclomotoristes. Il a été également demandé de supprimer tous les crochets et les commentaires du secrétariat.

Au paragraphe 6.1 (Cycles): Ajouter un nouveau paragraphe 6.1.4 reprenant le texte sur les infrastructures pour cycles préparé par le délégué d'Israël en faisant également référence aux définitions de « pistes et de voies cyclables » ajoutées récemment aux Conventions de Vienne.

Paragraphe 6.1.2.1 (Port du casque): Remplacer «casque adapté» par «*casque de protection*».

Paragraphe 6.1.2.2 (Écarteur de danger): Le deuxième alinéa devient le paragraphe 6.1.3 avec le titre : «**Campagnes de sensibilisation et contrôles**». Par ailleurs, la première phrase du nouveau 6.1.3 est modifiée comme suit: «*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.*».

Paragraphe 6.2.1 (Introduction) : le deuxième alinéa est modifié comme suit:

«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 de 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.».

Par ailleurs, il convient de supprimer dans la dernière phrase du 3^{ème} alinéa les mots « mises en œuvre au fil des ans ».

Paragraphe 6.2.1.2 (Formation des motocyclistes): À la fin de la première phrase du premier alinéa, remplacer «motocyclistes» par «**conducteurs de deux roues**». À la fin de la première phrase du deuxième alinéa, modifier comme suit : « *et non pas simplement de permettre d'obtenir un permis* ».

Paragraphe 6.2.1.3 (Équipements de protection): Regrouper dans ce paragraphe les dispositions de l'alinéa d) du 6.2.2.1.2 et du 6.2.2.2.1.3 pour ce qui est des vêtements clairs et des dispositifs réfléchissants. Pour ce qui est des casques, regrouper également dans ce même paragraphe les dispositions de l'alinéa c) du 6.2.2.1.2 et du 6.2.2.2.1.3. Le nouveau libellé est le suivant:

«Le port d'un casque de protection devait être exigé pour les conducteurs et les passagers de motocycle 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). Les conducteurs et les passagers de motocycles et de cyclomoteurs devraient également être encouragés à porter des vêtements munis de dispositifs rétro réfléchissants ou fluorescents notamment lors de la conduite de nuit ou lorsque la visibilité est réduite et à utiliser les équipements de protection supplémentaires suivants:

vêtements adéquats, gants, bottes, pantalons longs et veste à manches longues résistante, dispositifs de protection des yeux et du visage.».

Paragraphe 6.2.1.6 (Infrastructure): Modifier les deuxième et troisième phrases du premier alinéa comme suit: «Les autorités responsables de la circulation routière devraient être conscientes des besoins des conducteurs de deux roues en tant qu'usagers de la route ainsi que de leurs caractéristiques spécifiques et de leur vulnérabilité. 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.».

Paragraphe 6.2.1.7: il convient de regrouper dans ce nouveau paragraphe intitulé « Remorques » toutes les dispositions concernant les remorques visées aux paragraphes 6.2.2.1.1.3 et 6.2.2.2.1.4.

Paragraphe 6.2.2.1.1.3 (Remorques): voir 6.2.1.7.

Paragraphe 6.2.2.1.2 (Règles concernant l'utilisation des cyclomoteurs): Transférer les alinéas *c* et *d* dans le paragraphe 6.2.1.3 (Équipements de protection).

Paragraphe 6.2.2.1.3 (Sécurité des utilisateurs de cyclomoteurs): modifier le titre comme suit: «*Sécurité des conducteurs et des passagers de cyclomoteur*». Supprimer le premier alinéa. Au deuxième alinéa, remplacer «doit» par «*devrait*».

Paragraphe 6.2.2.2 (Règles spéciales concernant les motocycles): à l'alinéa *a*) du 6.2.2.2.1.1, supprimer la note en caractères gras concernant le Règlement CEE n° 53, et à l'alinéa *b*), remplacer « doit » par « *devrait* ».

Paragraphe 6.2.2.2.1.3 (Dispositifs de protection et leur utilisation): transférer les deuxième et troisième alinéas vers le 6.2.1.3.

Paragraphe 6.2.2.2.1.4 (Remorques): voir 6.2.1.7.

Paragraphe 6.2.2.2.2.2 (Sécurité des conducteurs et des passagers de motocycle): Supprimer les trois premiers alinéas, qui sont redondants. Le paragraphe ainsi modifié se composera désormais du quatrième (et dernier alinéa) qui a été adopté avec les modifications proposées par le secrétariat.

Annexe 3

Sécurité des piétons

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1

Paragraphe 8.1.1 (Trottoirs et voies piétonnes): Lire comme suit la sixième phrase du premier alinéa: *«Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, il faudrait laisser suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons et les handicapés qui utilisent leur fauteuil roulant puissent passer. Ces exceptions devraient faire l'objet d'un marquage sur le sol définissant les emplacements réservés au stationnement.»*.

Lire comme suit le second alinéa: *«La circulation des véhicules à moteur de tous genres, y compris tous les dispositifs destinés à faciliter le déplacement des personnes, à l'exception de ceux conçus pour rouler à la vitesse du pas qui sont utilisés par les personnes handicapées, ne devrait pas être autorisée sur les voies piétonnes et les trottoirs.»*.

Paragraphe 8.1.2.1 (Principes généraux): Lire comme suit la dernière phrase du premier alinéa: *«En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, de privilégier la traversée des rues par les piétons en sécurité sans changement de niveau. Cependant, lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la sécurité des piétons dans certains endroits, des ouvrages d'art tels que des passerelles ou des passages souterrains devraient être envisagés.»*.

Paragraphe 8.1.2.2 (Visibilité aux passages pour piétons): Lire comme suit: *«Dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité. En effet, pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent être en mesure de voir, à une distance suffisante, les véhicules qui arrivent et, d'autre part, être vus par les conducteurs de ces véhicules. C'est pourquoi, pour assurer une bonne visibilité à proximité d'un passage pour piétons, il est recommandé, soit d'élargir les trottoirs à l'endroit du passage, partout où cela est possible, pour que leurs bords soient alignés avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement, soit de matérialiser, par un marquage au sol approprié, l'interdiction de stationner avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de cinq mètres, comme l'exige l'article 23.3 de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière.»*.

Paragraphe 8.1.2.3 (Équipement concernant les passages pour piétons): Lire comme suit: *«Les passages pour piétons devraient, s'ils ne sont pas accompagnés de feux de circulation, être équipés du signal de prescription approprié prévu par la Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968 et leur présence devrait, si nécessaire, être annoncée aux automobilistes par un signal de danger placé suffisamment en amont du passage. Les passages devraient également être beaucoup plus fortement éclairés que les autres parties de la chaussée. Lorsque, à un croisement de rues ou de routes équipé de feux de circulation, il est permis aux véhicules de changer de direction, des mesures devraient être prises pour accroître la sécurité des piétons qui traversent sur un passage pour piétons. À cette fin, des informations claires*

devraient être données d'une part aux piétons pour les avertir d'un possible danger, d'autre part aux conducteurs de véhicule pour les inviter à faire preuve de prudence lorsqu'ils changent de direction.

Par ailleurs, les phases des feux de circulation devraient être telles que les piétons disposent d'un temps raisonnable pour traverser en toute sécurité. Dans certains cas, des techniques de détection devraient être utilisées pour donner aux piétons marchant lentement du temps supplémentaire pour traverser.

Aux passages pour piétons non équipés de feux de circulation, la vitesse des véhicules qui approchent devrait être limitée pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité.

Les routes devraient être conçues de manière à minimiser aux passages pour piétons la distance à parcourir par ces derniers.».

Le dernier alinéa reste inchangé.

Paragraphe 8.1.5 (Zones de modération du trafic): Lire comme suit la deuxième phrase du premier alinéa: «*Cette zone devrait aussi bénéficier d'infrastructures construites pour réduire la vitesse des véhicules et le volume de la circulation [...].*».

Ce paragraphe a fait l'objet au cours de la session d'une proposition alternative préparée par les délégués d'Israël et de la FIP, disponible en anglais seulement, qui n'a pu être examiné par le WP.1. Ce texte sera intégré comme proposition dans la version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1.

Paragraphe 8.1.6 (Zones scolaires): supprimer dans la première phrase le texte entre parenthèses.

Paragraphe 8.3 (Sécurité aux arrêts de tramways): modifier comme suit la première phrase (textes anglais et français seulement):

«*Afin d'assurer la sécurité aux arrêts des tramways, la montée et la descente des voyageurs ne devraient jamais **pouvoir** se faire directement à partir de la chaussée ou sur celle-ci en l'absence de protection.* »

Annexe 4

Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)**Sécurité dans les tunnels**

Texte adopté, y inclus les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/14

Modifier le paragraphe 1.11 comme suit:

«1.11 Utilisation et signification des signaux destinés aux véhicules transportant des marchandises dangereuses

a) Le signal C, 3^h “ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LESQUELLES UNE SIGNALISATION SPÉCIALE EST PRESCRITE”, qui figure dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, devrait être utilisé sans panneau additionnel pour interdire l'accès aux véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'alinéa *b* de l'article premier de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR relative à la signalisation des véhicules doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les interdictions portant sur des marchandises dangereuses particulières, les interdictions relatives à certaines périodes (heures de pointe) ou les interdictions limitées au trafic de transit, le signal devrait être accompagné d'un panneau additionnel précisant cette interdiction.

Dans les tunnels, les interdictions devraient, à partir du 1^{er} juillet 2007 et au plus tard le 1^{er} janvier 2010, être indiquées au moyen de ce signal accompagné d'un panneau additionnel portant une lettre majuscule représentant la catégorie à laquelle le tunnel a été affecté conformément au 1.9.5.2.2 de l'annexe A de l'ADR, comme suit:

- **Signal C, 3^h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre B: tunnel de catégorie **B***; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion très important conformément au 1.9.5.2 de l'annexe A de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés;
- **Signal C, 3^h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre C: tunnel de catégorie **C***; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion important ou très important ou un risque de fuite de matières toxiques important conformément au 1.9.5.2

* Afin de limiter la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers conformément au 1.9.5 de l'annexe A de l'ADR, les tunnels devraient être classés dans la catégorie A, B, C, D ou E. Aucune interdiction n'est applicable lorsque le tunnel est classé dans la catégorie A.

- de l'annexe A de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés;
- **Signal C, 3^h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre D: tunnel de catégorie **D***; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion important ou très important ou un risque de fuite de matières toxiques important ou un risque d'incendie important conformément au 1.9.5.2 de l'annexe A de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'ADR sont exigés;
 - **Signal C, 3^h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre E: tunnel de catégorie **E***; accès interdit aux véhicules qui transportent tout type de marchandises dangereuses pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés, à l'exception des marchandises qui ne sont soumises à aucune restriction dans les tunnels conformément au 1.9.5.2 de l'annexe A de l'ADR.
- b) **Signal C, 3^m** "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES TRANSPORTANT PLUS D'UNE CERTAINE QUANTITÉ DE PRODUITS EXPLOSIFS OU FACILEMENT INFLAMMABLES"; ce signal, qui figure dans l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière, devrait être utilisé pour interdire l'accès aux véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'ADR, qui transportent des marchandises dangereuses de la classe 1, de la classe 2 rangées dans la catégorie des matières inflammables, de la classe 3, à l'exception de celles du groupe d'emballage, de la classe 4.1 rangées dans la catégorie des matières autoréactives, et de la classe 5.2 de l'ADR, à condition que des panneaux de couleur orange soient apposés sur le véhicule conformément au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR pour le transport des dites marchandises.

Après le 1^{er} janvier 2010, ce signal ne devrait plus être utilisé pour indiquer des interdictions dans les tunnels.

- c) **Signaux D, 10^a; D, 10^b; et D, 10^c** "DIRECTIONS QUE DOIVENT SUIVRE LES VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES"; ces signaux, qui figurent dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, devraient être utilisés sans panneau additionnel pour prescrire une direction à l'ensemble des véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'ADR, qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'alinéa *b* de l'article premier de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les directions qu'il est obligatoire de suivre pour le transport de marchandises dangereuses particulières, lors de certaines périodes (heures de pointe) ou pour le trafic de transit, le signal devrait être utilisé accompagné d'un panneau additionnel spécifiant cette obligation de la même manière que sont spécifiées les interdictions en cas d'utilisation du signal C, 3^h.».
