


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
Soixante-deuxième session

Genève, 26-29 septembre 2011

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité
 et de la circulation routières sur
 sa soixante-deuxième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
III. Adoption du rapport de la soixante et unième session (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	5–12	3
V. Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020 (point 4 de l'ordre du jour).....	13–16	4
VI. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour).....	17–20	5
VII. Table ronde sur la fatigue au volant (point 6 de l'ordre du jour)	21	5
VIII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 7 de l'ordre du jour)	22	6
IX. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 8 de l'ordre du jour)	23–24	6
A. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.....	23	6
B. Reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique	24	6
X. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 9 de l'ordre du jour)	25–27	6
XI. Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour).....	28	7
XII. Programme de travail pour la période 2012-2016 et évaluation biennale (point 11 de l'ordre du jour).....	29–31	7

XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	32	7
XIV.	Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour).....	33	7
XV.	Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour).....	34	7
Annexe			
	Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (document ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2).....		8

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-deuxième session à Genève du 26 au 29 septembre 2011, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie.

2. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées: Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fondation FIA, Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Laser Europe.

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

3. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/132). Le Gouvernement suédois a noté qu'au titre du point 8 a) de l'ordre du jour, le document informel n° 2 était présenté par la Suède uniquement.

III. Adoption du rapport de la soixante et unième session (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante et unième session (ECE/TRANS/WP.1/131).

IV. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a été informé des derniers faits nouveaux et des initiatives récemment mises en œuvre dans le domaine de la sécurité routière. Ces informations portaient notamment sur les orientations concernant les systèmes de transport intelligents élaborées par le secrétariat de la CEE, que le WP.1 a approuvées, ainsi que sur la Conférence de l'Association mondiale de la route (AIPCR) (Mexico, du 26 au 30 septembre 2011), la Réunion interparlementaire sur la sécurité routière (Kiev, du 28 au 30 novembre 2011), les questions relatives à la sécurité abordées lors du Jamboree scout mondial organisé en août par l'Institut Panos Mylonas, les Scouts de Grèce, les Scouts d'Irlande et la CEE, les activités de mobilisation et de sensibilisation entreprises dans le cadre de l'EuroBasket 2011 (septembre 2011, Lituanie), le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière qui sera bientôt présenté par le Secrétaire général de l'ONU à l'Assemblée générale, et l'adhésion de l'Azerbaïdjan et du Kazakhstan à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1971) et au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1973).

6. Le WP.1 a noté que le projet de commémoration de la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route en Arménie avait été reporté au début de l'année 2012.
7. Le WP.1 a aussi été informé qu'en août 2011, la CEE avait publié en ligne des statistiques sur les accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord. Il a décidé de mettre au point un système permettant d'échanger des données statistiques relatives à la sécurité routière de manière plus rapide et en temps opportun. À cet égard, il a demandé au secrétariat de la CEE de créer, sur le site Web du WP.1, une section spéciale où seraient affichées les données statistiques communiquées par les membres du Groupe de travail.
8. Le WP.1 n'a pu être informé au sujet de la norme ISO 39001 sur les systèmes de management de la sécurité routière, le représentant de l'ISO n'ayant pas été en mesure de participer à la réunion.
9. Le WP.1 a été informé d'études sur l'établissement et le fonctionnement d'organismes chefs de file pour la sécurité routière et sur les différences culturelles en matière de sécurité routière.
10. Des délégations nationales et des organisations internationales ont communiqué des renseignements actualisés sur d'autres faits nouveaux concernant la sécurité routière.
11. La Suède a présenté les tendances nationales et les mesures de gestion prises en matière de sécurité routière (document informel n° 6); la Belgique a informé le WP.1 de l'évolution actuelle de la législation nationale dans le domaine de la sécurité routière, en particulier en ce qui concerne les motocycles; les États-Unis ont décrit deux études en cours sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants; la Norvège a présenté le Plan d'action national pour la sécurité de la circulation routière (2010-2013); le Portugal a passé en revue les modifications qu'il est prévu d'apporter au Code de la route et l'Italie a présenté une campagne pour la sécurité routière dans le cadre de laquelle des personnages de bande dessinée ont été placés le long des autoroutes nationales, personnages qui ont également été utilisés à l'occasion du Jamboree scout mondial en Suède.
12. Le WP.1 a pris note du paragraphe 1.9.5.3.7 de l'annexe A de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui prévoit que les restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers doivent être publiées officiellement et diffusées auprès du public. Le WP.1 a décidé de contribuer à la mise en œuvre de ces mesures en rappelant cette prescription aux administrations et aux fonctionnaires responsables de l'application des restrictions énoncées dans l'ADR.

V. Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020 (point 4 de l'ordre du jour)

13. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux en rapport avec la résolution 64/255 de l'Assemblée générale des Nations Unies, du 2 mars 2010, par laquelle cette dernière a proclamé la période 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière.
14. Ces informations portaient notamment sur une conférence régionale de lancement organisée par la CEE et le Gouvernement serbe à Belgrade en avril 2011; un lancement mondial organisé par les commissions régionales de la CEE à l'occasion de la session de la Commission du développement durable (1^{er}-14 mai 2011); ainsi qu'une campagne d'affichage organisée par la CEE à l'appui de la sécurité routière et un film réalisé par la CEE sur le même sujet visant à renforcer la sensibilisation à la sécurité routière à l'occasion de la session de 2011 de la Commission économique pour l'Europe.

15. Le WP.1 a adopté, après y avoir apporté quelques modifications, le «Plan de la CEE 2011-2020 relatif à la Décennie d'action pour la sécurité routière» (document informel n° 6). Il a demandé au secrétariat de la CEE que la version révisée du document informel n° 6 soit présentée sous une cote officielle à sa prochaine session. Il a décidé d'annexer ce document au rapport de la session en cours.

16. Des délégations nationales et des organisations internationales ont communiqué des renseignements sur les faits nouveaux concernant la sécurité routière dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière. La Suède a fait état du lancement de la plateforme «Vision Zero Academy» et de la conférence internationale «Vision Zero» (Objectif: zéro décès); la France a indiqué qu'elle continuait de mettre l'accent sur la réduction de la vitesse moyenne des véhicules; les États-Unis ont décrit les mesures prises pour améliorer la collecte de données sur la sécurité routière au sein des membres de l'APEC; et la Belgique a rendu compte du lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière à Bruxelles. Laser Europe a informé le WP.1 qu'elle prévoyait d'organiser un festival du film sur la sécurité routière en 2012, alors que la Fondation FIA a présenté des manifestations et des activités mises en œuvre le 11 mai 2011 dans le cadre du lancement de la Décennie.

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

17. Faute de temps, le WP.1 n'a pu examiner les propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la circulation routière concernant l'éclairage et la signalisation lumineuse (ECE/TRANS/WP.1/2011/4). La proposition d'amendements sera examinée à sa prochaine session.

18. Le WP.1 n'a pas examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2011/5, car il n'en avait pas été saisi. Toutefois, il a décidé de poursuivre ses travaux relatifs à la définition des «systèmes de mise en alerte du conducteur». Un groupe de travail informel rendra compte de ses travaux concernant les propositions d'amendement relatives à ces systèmes au WP.1 à sa prochaine session. Le Groupe de travail s'est félicité de la proposition d'organiser un séminaire sur les systèmes de mise en alerte du conducteur à sa prochaine session.

19. Le WP.1 a examiné la question des divergences concernant les «catégories et sous-catégories de permis de conduire» entre la Directive européenne relative au permis de conduire de décembre 2006 et la Convention de 1968 sur la circulation routière. Il a décidé que le secrétariat de la CEE adresserait une lettre à l'Union européenne et à ses États membres afin de les informer de la possibilité que la Directive européenne relative au permis de conduire ne soit pas conforme à l'annexe 6 de la Convention de 1968.

20. Le WP.1 a également été informé de l'éventuelle application de normes ISO aux permis de conduire nationaux et internationaux.

VII. Table ronde sur la fatigue au volant (point 6 de l'ordre du jour)

21. Le WP.1 a remercié le secrétariat de la CEE d'avoir organisé une table ronde, utile et intéressante, sur la fatigue au volant (document informel n° 1), lors de laquelle des représentants de gouvernements nationaux, d'universités et du secteur privé ont pris la parole.

VIII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 7 de l'ordre du jour)

22. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés par le groupe informel d'experts des panneaux à message variable (document informel n° 4). Ce dernier a présenté plusieurs options envisageables pour modifier la Convention sur la signalisation routière (1968) afin de prendre en compte ce type de panneaux. Le WP.1 a décidé de demander au groupe informel de modifier le document informel n° 4 et de le présenter de nouveau dans les trois langues officielles sous une cote officielle.

IX. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (point 8 de l'ordre du jour)

A. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

23. Faute de temps, le WP.1 n'a pu examiner le document informel n° 2 sur la façon de promouvoir les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents afin de renforcer la sécurité sur les routes. Il a décidé qu'il étudierait la question à sa prochaine session.

B. Reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique

24. Faute de temps, le WP.1 n'a pu examiner ce point. La délégation de la Fédération de Russie sera de nouveau invitée à diriger, à la prochaine session du WP.1, le débat sur la proposition visant à inclure les pratiques optimales en matière de reconnaissance mutuelle des certificats internationaux de contrôle technique dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1).

X. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (point 9 de l'ordre du jour)

25. Le Groupe de travail poursuivra, à sa prochaine session, ses débats sur la conception du nouveau panneau à utiliser pour signaler les emplacements de stationnement et les stations de recharge des véhicules électriques. Il a invité les gouvernements nationaux à présenter les modèles de signaux utilisés actuellement dans leur pays.

26. Le Gouvernement belge a présenté une proposition d'amendement concernant un panneau indiquant une aire de stationnement sécurisée (ECE/TRANS/WP.1/2011/3). Le WP.1 a décidé de reprendre l'examen de la question des aires de stationnement sécurisées à sa prochaine session.

27. Le WP.1 a adopté la proposition visant à modifier les alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1.11 de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (RE.2) (ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2), telle qu'elle est reproduite à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.1/2011/8. Le WP.1 a décidé de joindre cette annexe au rapport de la présente session.

XI. Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour)

28. Le Groupe de travail a examiné un projet de mandat pour un groupe multidisciplinaire d'experts chargé d'étudier le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (ECE/TRANS/WP.1/2011/6). Il a adopté le mandat de ce groupe, après y avoir apporté quelques modifications.

XII. Programme de travail pour la période 2012-2016 et évaluation biennale (point 11 de l'ordre du jour)

29. Le Groupe de travail a examiné et approuvé son programme de travail pour les exercices biennaux 2012-2013 et 2012-2016 (ECE/TRANS/WP.1/2011/7, ECE/TRANS/WP.1/2011/9 et ECE/TRANS/WP.1/2011/9/Add.1).

30. Le Groupe de travail a également étudié la question de la pertinence de ses travaux, conformément à l'examen quinquennal de la réforme de la CEE adopté en 2005, et a approuvé la prorogation de son mandat.

31. Le Groupe de travail a également noté les résultats de la première réunion des présidents des organes subsidiaires du Comité sur les questions multidisciplinaires et intersectorielles appelant une coopération renforcée, ainsi que les réponses possibles (document informel n° 2 examiné par le Bureau du Comité à sa réunion du 20 juin 2011).

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

32. La Belgique a demandé au WP.1 son avis concernant la manière de procéder pour parvenir à un accord régional permettant d'introduire de nouveaux signaux routiers qui ne sont pas conformes à la Convention sur la signalisation routière de 1968. Le WP.1 a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

XIV. Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

33. Le WP.1 a décidé de tenir sa soixante-troisième session du 19 au 21 mars 2012 à Genève.

XV. Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour)

34. Le Groupe de travail a adopté le relevé des décisions prises à sa soixante-deuxième session.

Annexe

Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (document ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2)

Paragraphe 1.11 a)

À la fin du premier paragraphe, ajouter «ou, pour les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

À l'alinéa i) (Signal C,3^h accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre B), remplacer «, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés» par «dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

À l'alinéa ii) (Signal C,3^h accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre C), remplacer «, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés» par «dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

À l'alinéa iii) (Signal C,3^h avec un panneau additionnel portant la lettre D), remplacer «, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés» par «dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

À l'alinéa iv) (Signal C,3^h avec un panneau additionnel portant la lettre E), remplacer «, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés» par «dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

Paragraphe 1.11 b)

À la fin du premier paragraphe, ajouter «ou, pour les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

Paragraphe 1.11 c)

À la fin du premier paragraphe, ajouter «ou, pour les directions qu'il est obligatoire de suivre en relation avec les interdictions dans les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR».

Texte complet du paragraphe 1.11, y compris les amendements proposés (les amendements apparaissent en caractères gras soulignés)

1.11 Utilisation et signification des signaux destinés aux véhicules transportant des marchandises dangereuses¹

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

¹ Voir l'annexe du document ECE/TRANS/WP.1/104.

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 **ou, pour les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR.**

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:

i) 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 et **dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR;**

ii) 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 de l'annexe A de l'ADR et **dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR;**

iii) 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 et **dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR;**

iv) 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 **dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR,** 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

* 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 indication n'est applicable lorsque le tunnel est classé dans la catégorie A.

l'ADR, à condition que soit exigée, pour le transport desdites marchandises, l'apposition, sur le véhicule, de panneaux de couleur orange conformément au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR **ou, pour les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR.**

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 **ou, pour les directions qu'il est obligatoire de suivre en relation avec les interdictions dans les tunnels, dans les conditions de transport qui sont spécifiées au 1.9.5.3.6 de l'annexe A de l'ADR.**

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.
