

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature sectorielle:**Sécurité de la circulation routière****Examen des activités récentes de la CEE
dans le domaine de la sécurité routière****Note du secrétariat***Résumé*

Le Comité des transports intérieurs a adopté le plan relatif à la Décennie d'action de la Commission économique pour l'Europe (CEE) (ECE/TRANS/2012/4 et Corr. 1 et 2) lors de sa soixante-quatorzième session en 2012. Directement inspiré du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière établi par l'ONU, ce plan doit permettre à la CEE d'atteindre ses objectifs globaux en matière de sécurité routière en tenant compte des domaines d'action prioritaires, tout en mettant en œuvre des activités et en déterminant des mesures à prendre à l'avenir pour chaque objectif dans sa zone géographique et au-delà. Le présent document résume les activités de la CEE dans le domaine de la sécurité routière en 2013 et met en évidence d'autres évolutions connexes au sein des Nations Unies en matière de sécurité routière, comme la résolution adoptée récemment par l'Assemblée générale (A/RES/66/260) et le dernier rapport du Secrétaire général sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale (A/68/368).

Le Comité est invité à examiner les progrès réalisés par la CEE en 2013 dans le domaine de la sécurité routière, aux niveaux régional et mondial, grâce à l'appui administratif du secrétariat au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et aux activités d'assistance technique et de renforcement des capacités.



I. Récentes activités de la CEE dans le domaine de la sécurité routière

A. Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), assisté par la CEE, est le seul organe intergouvernemental permanent du système des Nations Unies qui se consacre à l'amélioration de la sécurité routière. Il se réunit traditionnellement deux fois par an à Genève. En 2013, il s'est également réuni en session spéciale les 5 et 6 décembre à New Delhi, en Inde, dans la foulée du premier Forum Europe-Asie de la sécurité routière, qui s'est tenu le 4 décembre 2013.

2. En 2013, le Groupe de travail a examiné des propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la circulation routière visant à maintenir la concordance entre cette convention et d'autres instruments juridiques internationaux, notamment ceux élaborés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Il s'agissait notamment de propositions concernant l'éclairage et la signalisation lumineuse ainsi que la définition de «systèmes d'aide à la conduite». Le WP.1 a également examiné une proposition visant à modifier la Convention de 1968 sur la signalisation routière pour y inclure les panneaux à message variable. Le Groupe de travail a aussi abordé des questions liées à la reconnaissance mutuelle des permis de conduire, à l'approche pour un système sûr, aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents et au manque d'attention au volant.

3. À partir de 2014, le Groupe de travail supervisera les travaux de deux nouveaux groupes d'experts: le Groupe d'experts de la signalisation routière et le Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau. Le premier a pour mandat d'étudier et de proposer des moyens de faciliter la compréhension des signaux routiers ainsi que d'améliorer l'application de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et de l'Accord européen de 1971 qui la complète. Le Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau doit quant à lui tirer parti des données disponibles dans ce domaine pour décrire, évaluer et mieux comprendre les questions de sécurité qui se posent à l'interface route/rail, ainsi que pour élaborer un plan stratégique pluridisciplinaire visant à réduire les risques d'accidents, mortels ou non, aux passages à niveau.

B. Instruments juridiques des Nations Unies

4. L'action d'harmonisation des normes internationales relatives à la sécurité de la circulation routière s'est poursuivie. En 2013, le nombre des parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière s'est maintenu à 95, alors que celui des parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière s'est accru de deux unités (Turquie et Qatar) pour atteindre 72. Quant à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, il comptait désormais 51 parties contractantes.

5. Sous l'administration et la responsabilité du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions et l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues comptaient respectivement 48 et 33 parties contractantes, parmi lesquelles la plupart des pays disposant d'une industrie automobile

importante. Le nombre des parties contractantes à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles est resté inchangé à 12.

6. Le WP.29 a récemment adopté un nombre considérable de modifications techniques aux Règlements de l'ONU concernant les véhicules afin d'accroître leur sécurité. Il s'agit par exemple: i) de dispositions visant à réduire l'angle mort sur le côté du passager à bord des poids lourds et à améliorer la visibilité pour le conducteur des autres usagers de la route, qui ont été introduites dans le texte des règlements existants; ii) d'améliorations apportées aux procédures d'essai de retournement pour réduire les risques d'éjection des enfants de leur dispositif de retenue; iii) de nouvelles dispositions applicables à la méthode d'essai sur la neige pour certaines catégories de pneumatiques; iv) de prescriptions fonctionnelles concernant le système avancé de freinage d'urgence (AEBS) pour les catégories de véhicules de moins de huit tonnes; v) de nouvelles prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours et des prescriptions de sécurité dans des zones spécialement réservées aux poussettes et landaus à l'intérieur des autobus urbains.

7. En 2013, le Groupe de travail a adopté quatre nouveaux Règlements de l'ONU concernant des véhicules, dont un Règlement technique mondial (RTM) sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible concernant la sécurité des véhicules de transport de personnes et trois principaux systèmes: i) l'intégrité du système d'alimentation en carburant; ii) la sécurité des circuits électriques; et iii) les systèmes de stockage de l'hydrogène. Un autre RTM, sur la protection en cas de choc latéral contre un poteau, améliorera sensiblement la sécurité des occupants des véhicules à moteur s'il se produit un choc contre des objets tels que des poteaux télégraphiques, des poteaux indicateurs et des arbres. Ce dernier RTM – qui constitue la première réglementation internationale harmonisée traitant de ce problème – introduit des prescriptions applicables aux essais de choc latéral qui simulent ce type d'accident avant la mise des véhicules sur le marché. Les constructeurs devraient réagir en installant des coussins gonflables plus larges pour améliorer la sécurité des passagers, entre autres mesures. Le nouveau RTM introduit également des améliorations en matière de protection de la tête des conducteurs et des passagers. Il complètera le Règlement n° 95 sur la protection des occupants en cas de choc latéral entre deux voitures, en s'occupant plus directement des lésions au cerveau et à la moelle épinière. Il devrait permettre d'éviter partout dans le monde de nombreux cas de décès et de lésions graves imputables à des chocs latéraux contre des poteaux. Une liste détaillée des activités du WP.29 est présentée à l'annexe du présent document.

8. L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) compte actuellement 48 Parties contractantes. La CEE a publié une feuille de route pour l'établissement des structures administratives requises pour la mise en œuvre de l'ADR (ECE/TRANS/WP.15/217, annexe IV). Le secrétariat de la CEE a aussi publié une nouvelle édition 2013 récapitulative de l'Accord qui tient compte de tous les amendements entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

C. Semaine mondiale de la sécurité routière, 6-12 mai 2013

9. En mai 2013, la CEE a célébré la deuxième semaine mondiale de la sécurité routière (proclamée par la résolution A/RES/64/255 de l'Assemblée générale) avec les partenaires du secrétariat au Palais des Nations en organisant quatre grands événements et un certain nombre de manifestations parallèles. Les détails de ces événements sont présentés plus bas.

10. En outre, en Italie, la CEE s'est associée au Ministère italien des infrastructures et des transports, au groupe ASTM-SIAS, au quotidien national *Il Giorno* et à la revue *leStrade* pour faire connaître la Semaine dans les journaux et magazines locaux à large diffusion et distribuer 230 000 marque-pages spécialement fabriqués pour l'occasion dans les écoles du pays et aux postes de péage d'environ 1 300 km d'autoroutes de Lombardie, du Piémont, de Ligurie, du Val d'Aoste, d'Émilie Romagne et de Toscane. (http://www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html).

1. Perspectives régionales du symposium sur l'alcool au volant

11. Pour marquer le lancement de la Semaine mondiale de la sécurité routière à Genève, la CEE et le Centre international des politiques en matière d'alcool ont organisé conjointement un symposium sur «les perspectives régionales concernant l'alcool au volant». Des experts venus d'Europe, d'Afrique, d'Asie et du Moyen-Orient ont présenté leurs perspectives régionales concernant les principaux facteurs qui influent sur les accidents liés à l'alcool impliquant des usagers de la route vulnérables tels que piétons, cyclistes et motocyclistes. Outre la question des conducteurs sous l'emprise de l'alcool, celle moins étudiée des usagers de la route vulnérables en état d'ébriété a également fait l'objet de discussions. Le symposium s'est conclu par une cérémonie de signature de l'affiche qui a donné l'occasion aux participants d'exprimer un engagement personnel en faveur de l'amélioration de la sécurité routière en apposant leur paraphe sur une grande affiche créée pour l'occasion et intitulée «On ne conduit pas quand on a bu».

2. Les scouts pour la sécurité routière dans le monde

12. En marge du symposium, la CEE s'est associée à l'Organisation mondiale du mouvement scout, aux Scouts d'Irlande et à l'Institut grec de la sécurité routière «Panos Mylonas» pour donner à 50 jeunes dirigeants du programme Rover Scouts l'occasion de participer à une présentation interactive du professeur Claes Tingvall, l'un des créateurs du concept «Vision Zéro». Ces scouts ont ainsi pu faire part de leur point de vue de jeunes gens en élaborant et en présentant à la fin de la session leurs plans de modernisation des aspects de la Convention de 1968 sur la circulation routière qui concernent les piétons.

3. Table ronde à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau en 2013

13. C'est la cinquième année qu'est organisée la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, instituée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avec l'appui du secteur ferroviaire mondiale et d'un nombre croissant d'organisations du secteur routier pour sensibiliser les usagers de la route et les piétons aux risques que présentent les passages à niveau et les inciter à modifier leur comportement avec pour mot d'ordre «Aux passages à niveau, priorité à la vie!».

14. L'édition 2013 de cette Journée internationale a été marquée par une conférence de presse suivie de deux tables rondes consacrées à trois aspects du problème de la sécurité aux passages à niveau – les mesures éducatives, les aspects techniques et les mesures coercitives. Des experts nationaux venus d'Estonie, des États-Unis d'Amérique, de Grèce, d'Inde, d'Italie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de Suisse ont débattu des moyens d'améliorer les comportements aux passages à niveau et de renforcer à cette fin l'infrastructure et les mesures coercitives. L'événement s'est conclu par une cérémonie de signature de l'affiche, au cours de laquelle les participants se sont engagés à promouvoir des comportements responsables aux passages à niveau, ainsi que par l'inauguration d'une exposition des meilleurs dessins d'enfants réalisés dans le cadre d'un concours sur le thème de la sécurité aux passages à niveau organisé à l'occasion de la Journée internationale.

4. Forum de discussion sur les assurances et la sécurité routière

15. Les droits des victimes et les assurances constituent également des aspects importants de la sécurité routière, particulièrement dans un contexte international. En collaboration avec le Conseil des Bureaux, la CEE a organisé une session consacrée aux assurances et à la sécurité routière. Le Conseil des Bureaux est l'organisme qui administre le système de la Carte verte en gérant et en réglant les dossiers d'indemnisation liés à des accidents provoqués par des automobilistes étrangers. Les questions d'assurance ont été abordées et des solutions proposées pour améliorer la sécurité des passages à niveau. On a aussi pu assister à une démonstration d'un matériel d'essai de haut de gamme destiné aux essais de fatigue du conducteur.

D. Autres activités de promotion et de renforcement des capacités

16. La dix-huitième session du Groupe de travail SPECA sur le projet de développement des infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières s'est tenue les 2 et 3 mai 2013 à Almaty, au Kazakhstan, sous l'égide du Ministère des transports et des communications de la République du Kazakhstan, pays chef de file du SPECA dans le domaine du transport. Les sept pays membres de ce Groupe de travail sont l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Ce groupe s'attache à créer de nouveaux réseaux routiers et ferroviaires dans la région et à étendre les réseaux existants. Il s'emploie aussi à mettre en œuvre le programme d'action issu de la Déclaration d'Almaty sur les pays en développement sans littoral et de transit.

17. Au cours de cette session, le Groupe de travail a demandé que davantage de pays de la SPECA prennent des mesures dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière et intègrent les travaux menés par l'ONU aux niveaux mondial et régional, en rendant compte à la CEE et à la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), de préférence par écrit, des décisions et mesures prises à cet égard. Le Groupe de travail a aussi été invité à recueillir des données de qualité concernant la sécurité routière pour faciliter le suivi régulier des progrès réalisés en matière d'amélioration de la sécurité routière aux niveaux national et régional. Il a également encouragé un de ses pays membres à se porter volontaire pour accueillir une conférence de sensibilisation à la sécurité routière à laquelle d'autres pays du SPECA pourraient participer pour partager leurs meilleures pratiques.

18. À la suite du succès rencontré par le symposium sur les perspectives régionales concernant l'alcool au volant organisé pendant la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, la CEE et le Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP) ont lancé conjointement un livre électronique en septembre 2013 à l'occasion de la soixante-sixième session du WP.1. Ce livre électronique contient tous les résultats présentés pour la première fois, à titre préliminaire, lors du symposium et concernant les principaux éléments qui influent sur les accidents liés à l'alcool impliquant des usagers de la route vulnérables tels que piétons, cyclistes et motocyclistes en Europe, en Afrique, en Asie, en Australie et au Moyen-Orient (http://www.unece.org/trans/roadsafe/ebook_launch.html).

19. Le 4 décembre 2013, la CEE a organisé à New Delhi, en Inde, le premier «Forum Europe-Asie de la sécurité routière», juste avant les deux jours de la soixante-septième session du WP.1. Cet événement a été organisé en partenariat avec le Ministère indien des transports routiers et des autoroutes et l'Institute of Road Traffic Education, ainsi qu'avec le concours de la CESAP.

II. Résolution 66/260 de l'Assemblée générale des Nations Unies

20. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le 23 mai 2012 la dernière en date de ses résolutions sur la sécurité routière (A/RES/66/260). Cette résolution, dont l'auteur principal était la Fédération de Russie et les coauteurs environ 80 pays, demandait aux États membres de mener des activités favorisant la sécurité routière dans les cinq domaines du Plan mondial pour la Décennie d'action, à savoir la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et la mobilité, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers de la route et les soins après les accidents. (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-66-260e.pdf>).

21. Il est fort probable que le gouvernement de la Fédération de Russie introduise une nouvelle résolution sur la sécurité routière en 2014. La CEE coordonnera les réponses des commissions régionales et contribuera donc à l'élaboration de ce projet de résolution.

III. Rapport du Secrétaire général sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale

22. Tous les deux ans, le Secrétaire général soumet un rapport sur l'amélioration de la sécurité routière. Le plus récent a été publié en septembre 2013 (A/68/368). Ce rapport – auquel la CEE a apporté une importante contribution – fait le point sur la mise en œuvre des recommandations contenues dans les résolutions adoptées par l'Assemblée générale au cours des cinq dernières années, notamment en ce qui concerne la poursuite des objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière. (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Improving_Global_Road_Safety_2013_en.pdf)

Annexe

Plan de la Commission économique pour l'Europe pour la mise en œuvre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020)

Introduction

1. La présente annexe est un résumé des activités du WP.29 présentées à la session de mars 2012 du Comité des transports intérieurs dans le document ECE/TRANS/2012/4, par lequel la CEE rend compte de son Plan d'action concernant la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020). Directement inspiré du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 établi par l'ONU, il a pour but de permettre à la CEE d'atteindre ses objectifs globaux en matière de sécurité routière en tenant compte des domaines d'action prioritaires, tout en mettant en œuvre des activités et en déterminant des mesures à prendre à l'avenir pour chaque objectif, dans la zone géographique considérée et au-delà. Ce plan sera revu et actualisé tous les ans afin d'assurer que des progrès sont accomplis en vue d'atteindre les objectifs fixés et que les résultats escomptés sont effectivement atteints.
2. La présente annexe relate donc les progrès réalisés en matière de suivi et d'évaluation des activités du WP.29 dans le cadre de la Décennie d'action depuis son lancement (le 11 mai 2011). En fonction des résultats de la session de mars 2012 du WP.29, un document est distribué pour examen et observations à la session de novembre de chaque année pendant toute la durée de la Décennie (voir ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 97)
3. La présente annexe est fondée sur le document WP.29-161-10 distribué pendant la 161^e session du WP.29.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Adhésion aux Conventions et Accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière	<p>Suivi de l'application des conventions et accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière:</p> <p>Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (50 PC);</p> <p>Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, (33 PC);</p>	Définir des indicateurs d'application pour les conventions et accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.	WP.1, WP.29, SC.1, WP.15	2011-2020	Nombre de nouvelles Parties contractantes (PC) aux Conventions et Accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et nombre de règlements et de RTM des Nations Unies adoptés sur le plan national par des pays qui ne sont encore Parties contractantes à aucun accord.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
	Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (12 PC);				
	Adoption le 23 juin 2011 d'une nouvelle Règle relative à l'aptitude des véhicules à la circulation (Règle n° 2 de l'ONU). L'adoption de cette Règle aura des répercussions au niveau de la sécurité routière.	Étendre le champ d'application des Règles n°s 1 et 2 de l'ONU pour tenir compte des véhicules des catégories M ₁ , N ₁ et O ₁ afin de rendre l'Accord plus utile aux économies émergentes et aux pays ne disposant pas d'un système de contrôles techniques périodiques (PTI).	WP.29	2011-2020	Nombre de nouvelles parties contractantes à l'Accord et/ou appliquant les règles de l'ONU appliquées par 12 PC.
	Campagnes de sensibilisation à l'adhésion et assistance technique.	Multiplier les consultations et ateliers nationaux et régionaux de renforcement des capacités en vue de stimuler de nouvelles adhésions.	WP.1, WP.29, SC.1, WP.15	Activité permanente	Nombre de nouvelles Parties contractantes aux Conventions et Accords de l'ONU relatifs à la sécurité routière; Cohérence entre les Conventions et Accords des Nations Unies et les lois régionales et nationales.

Domaines d'action	Mesures présentes et passées prises par la CEE		Entité responsable	Calendrier	Indicateurs de résultats
		Mesures futures de la CEE			
Objectif 2: Protéger les usagers de la route					
Protection des usagers de la route vulnérables	Adoption le 14 mars 2012 du nouveau Règlement de l'ONU sur la sécurité des piétons.	Adopter de nouveaux instruments d'essai biofidèles dans le Règlement de l'ONU et le RTM afin de concevoir des véhicules moins dangereux pour les piétons.	WP.29	2011-2020	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU
	Demande que soit établi un document de travail mettant l'accent sur les avantages d'une utilisation adéquate des casques et leurs caractéristiques de construction (Règlement n° 22) en vue d'une protection complète de la tête afin de réduire au maximum l'impact en cas d'accident.	En cours	WP. 29	2012	Nombre de nouveaux pays appliquant le Règlement n° 22 de l'ONU.
	Attention particulière accordée à la sécurité de la mobilité et aux usagers de la route âgés grâce à l'adoption de dispositions dans le Règlement n° 16 relatives aux limiteurs de charge des ceintures de sécurité afin de réduire les risques de fracture des côtes.		WP.29	2011-2020	Nombre de Parties contractantes supplémentaires appliquant le Règlement n° 16 (46 PC).

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Objectif 3: Rendre les véhicules plus sûrs					
Encourager les États Membres à appliquer et à promulguer les normes de sécurité pour les véhicules à moteur définies par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).	Après l'adoption de [2] RTM et de 3 Règlements, le nombre total des Règlements de l'ONU est de 132 et celui des RTM de [14].	Élaborer d'autres règlements, RTM et amendements ayant trait à la sécurité routière.	WP.29	2012-2013	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU
	Adoption le 14 mars 2012 du nouveau Règlement sur les sources lumineuses à diodes électroluminescentes (DEL). Ce nouveau Règlement de l'ONU rendra la sécurité active (système d'éclairage du véhicule) plus efficace et mieux adapté à la circulation routière.	Transférer la technologie DEL à tous les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules.	WP.29	2012-2020	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU.
	Adoption le 17 novembre 2011 d'un nouveau RTM sur l'emplacement, les moyens d'identification et le fonctionnement des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles. Ce nouveau RTM rendra le fonctionnement des commandes, témoins et indicateurs sur les motocycles plus efficace et mieux adapté à la circulation routière.	Transférer les prescriptions du RTM dans le Règlement de l'ONU correspondant.	WP.29	2011-2020	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
	Adoption en 2012 de 95 amendements à des Règlements de l'ONU afin de les adapter au progrès technique.	Continuer à actualiser les Règlements de l'ONU à la lumière du progrès technique.	WP.29	2012	46 Parties contractantes appliquant le RTM.
	Adoption de 4 amendements à des RTM afin de les adapter au progrès technique.	Continuer à actualiser les Règlements de l'ONU à la lumière du progrès technique.	WP.29	2012	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU.
	Participation du secrétariat à l'atelier sur la coopération, dans le domaine de la réglementation, entre les membres du Comité des obstacles techniques au commerce de l'OMC, le 9 novembre 2011. Les pays présents ont été invités à appliquer les règlements établis par le WP.29 et à adhérer aux Accords de 1958 et de 1998.	Assurer le suivi de la suite donnée à la participation du secrétariat aux travaux du Comité des obstacles techniques au commerce de l'OMC.	WP.29	2011-2020	Nombre de nouvelles Parties contractantes appliquant les Règlements de l'ONU.
Mesures prises par les organisations régionales d'intégration économique et les Parties contractantes en vue de remplacer la législation régionale par les Règlements et les Règlements techniques de l'ONU.	Inclusion dans le Règlement de la Commission européenne n° 407/2011 du 27 avril 2011, de 62 Règlements de l'ONU ayant valeur contraignante (annexe IV du règlement (CE) n° 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur).	Assurer le suivi de la suite donnée à l'entrée en vigueur du Règlement de l'Union européenne.	WP.29	2011-2020	Nombre de directives nouvelles remplacées par des Règlements de l'ONU. (Environ 54 directives remplacées)

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Sécurité active et passive	Élaboration et adoption de règlements et de RTM sur les questions suivantes: dispositifs de retenue pour enfants, prévention des blessures à la nuque par coup de fouet, protection contre les chocs avant/latéral/arrière, ceintures de sécurité et leurs ancrages, protection contre les chocs électriques dans les véhicules électriques et hybrides.	Élargir la portée de ce règlement sur la sécurité des véhicules électriques à batterie aux cyclomoteurs et motocycles (catégorie L). Mettre au point un RTM sur la sécurité des véhicules électriques.	WP.29	2014	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements et les RTM de l'ONU.
	Adoption de règlements sur la sécurité passive (comportement au choc), ceintures de sécurité: 1970, casques de protection: 1972, systèmes de retenue pour enfants (SRE): 1981, essais de choc avant et latéral: 1995, sécurité des piétons: 2008, sécurité des véhicules hybrides et électriques: 2010.	Modifier le règlement et le RTM sur les appuie-tête afin d'y introduire des dispositions visant à réduire les blessures par coup de fouet.	WP.29	2013	Nombre de Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU.
	Adoption le 15 novembre 2012 d'un nouveau RTM sur les dispositifs de retenue pour enfants introduisant de nouvelles dispositions relatives au choc latéral et des mesures antirotation.	Élargir la portée de ce règlement aux systèmes de retenue pour enfants non intégrés («Universal Booster» ou «Specific to vehicle Booster»).	WP.29	2014	Nombre de Parties contractantes appliquant le nouveau Règlement de l'ONU.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
	Adoption le 27 juin 2013 d'un nouveau RTM sur les la sécurité des véhicules hybrides/à hydrogène.	Modifier le RTM afin de tenir compte des prescriptions fonctionnelles de tout type de réservoir (par exemple hydrogène liquéfié et hydrogène cryo-comprimé (CcH2)) et des types harmonisés d'essais de choc (arrière, frontal et latéral). Élaborer un Règlement de l'ONU correspondant.	WP.29	2014	Nombre de Parties contractantes appliquant le nouveau Règlement de l'ONU.
		Élaborer des amendements au Règlement sur le choc avant en accordant une attention particulière à la protection des passagers plus âgés et aux passagères, ainsi qu'à l'optimisation des interactions structurelles des véhicules afin d'améliorer la protection du passager et des partenaires.	WP.29	2014	En attente de l'approbation de cette activité du GRSP et du WP.29 – Amendements adoptés.
	[Adoption d'un nouveau RTM sur les essais de choc latéral contre un poteau.]	Élaborer de nouveaux règlements sur les thèmes suivants: essai de choc latéral contre un poteau (2014-2015), harmonisation des mannequins (2014), compatibilité entre véhicules en cas de choc (2015).	WP.29	2012-2015	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements et les RTM de l'ONU.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
	Article I. Adoption en mars 2013 de l'installation obligatoire du Système avancé de freinage d'urgence pour les autocars et les camions.	Continuer à actualiser les Règlements de l'ONU à la lumière du progrès technique.	WP.29	2012-2013	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements l'ONU.
	Article II. Adoption en juin 2013 de l'installation obligatoire du Système avancé de freinage d'urgence pour les minibus et les fourgonnettes de livraison.	Continuer à actualiser les Règlements de l'ONU à la lumière du progrès technique, ajouter une clause de réexamen sans le Règlement de l'ONU.	WP.29	2013-2020	Nombre de Parties contractantes appliquant les Règlements l'ONU.
Véhicules de transport routier peu bruyants (QRTV)	Article III. Élaboration, en vue de son adoption, d'une première série de directives sur les éléments techniques des véhicules de transport routier peu bruyants (QRTV) (insérés dans le R.E.3).	Adopter un nouveau RTM afin d'assurer que les véhicules électriques et hybrides sont audibles.	WP.29	2012-2013	Nombre de Parties contractantes appliquant le Règlement de l'ONU.

<i>Domaines d'action</i>	<i>Mesures présentes et passées prises par la CEE</i>	<i>Mesures futures de la CEE</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
Objectif 5: Faire en sorte que les technologies soient adaptées à une mobilité plus sûre					
Innovation – Systèmes de transport intelligents	Élaboration d'une stratégie pour les systèmes de transport intelligents (feuille de route).	Promouvoir les systèmes de transport intelligents en vue d'améliorer la sécurité routière.	Secrétariat, WP.1, SC.1, WP.5, WP.15, WP.24, WP.29	2011-2020	Ensemble de documents publiés relatifs à la stratégie pour les systèmes de transport intelligents: document de référence, note stratégique, feuille de route. Mise en œuvre de la feuille de route relative aux systèmes de transport intelligents.
-	Mise à jour des règlements existants et élaboration de nouveaux afin d'appuyer les systèmes de transport intelligents pour la sécurité des véhicules.	Organisation d'ateliers de renforcement des capacités.	WP.29	2011-2020	Nombre d'ateliers de renforcement des capacités organisés.
-	Traitement des problèmes liés aux systèmes actifs d'aide à la conduite grâce à la coopération entre le WP.1 et le WP.29.	Organiser des ateliers pour aborder ces problèmes et formuler des recommandations pertinentes.	WP.1, WP.29	2011-2015	Amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière.