


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières**
**Soixante-douzième session**

 Genève, 29 mars-1<sup>er</sup> avril 2016

**Rapport de la soixante-douzième session du Groupe  
de travail de la sécurité et de la circulation routières**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	5-8	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour) .....	9-23	4
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	9-10	4
B. Permis de conduire .....	11-13	4
C. Conduite autonome .....	14-22	5
D. Chargement des véhicules .....	23	6
V. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	24	6
VI. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour) .....	25-26	7
A. Cohérence entre la Convention de 1949 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules .....	25	7
B. Plaques d'immatriculation .....	26	7
VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour) .....	27-30	7
A. Groupe d'experts de la signalisation routière .....	27-29	7



	B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à messages variables	30	8
VIII.	Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 7 de l'ordre du jour) .....	31-35	8
	A. Méthode pour une sécurité systémique .....	31	8
	B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents .....	32	8
	C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant .....	33	8
	D. Propositions d'amendements concernant les dispositions relatives aux deux-roues motorisés .....	34-35	8
IX.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 8 de l'ordre du jour) .....	36	9
	Aires de stationnement sécurisées .....	36	9
X.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour) .....	37-39	9
XI.	Programme de travail et évaluation biennale 2016-2017 (point 10 de l'ordre du jour) .....	40	10
XII.	Révision du mandat et du règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (point 11 de l'ordre du jour) .....	41	10
XIII.	Décennie d'action pour la sécurité routière : l'heure des résultats (point 12 de l'ordre du jour) .....	42-44	10
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour) .....	45	11
XV.	Dates de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour) .....	46	11
XVI.	Adoption du rapport de la soixante-douzième session (point 15 de l'ordre du jour) .....	47	11

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières(WP.1) a tenu sa soixante-douzième session à Genève du 29 mars au 1<sup>er</sup> avril 2016, sous la présidence de M<sup>me</sup> L. Iorio (Italie). Y ont participé les représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suède.

2. Y ont aussi participé les représentants des États non membres de la CEE suivants : Algérie, Brésil, Inde, Japon, Jordanie, République de Corée et Tunisie.

3. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Alliance internationale de tourisme, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institut indien d'éducation à la circulation routière (IRTE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Union internationale des transports routiers (IRU), Institut de la sécurité routière Panos Mylonas et Google Inc.

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

4. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/152). Le Groupe de travail a salué la participation des représentants de l'Algérie, du Brésil, de l'Inde, de la Jordanie, de la République de Corée et de la Tunisie, et a exprimé l'espoir que ces pays continueraient d'assister aux sessions futures.

## **III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)**

5. Le Président et le secrétariat ont informé le Groupe de travail des résultats pertinents de la dernière session du Comité des transports intérieurs (23-26 février 2016), en particulier ceux liés au traitement des documents d'avant et d'après session destinés aux réunions des groupes de travail. Le Groupe de travail a pris note de ces résultats.

6. L'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, M. Jean Todt, a pris la parole devant le Groupe de travail. Il a évoqué un projet de résolution sur la sécurité routière qui serait débattu lors de la session de l'Assemblée générale, le 15 avril 2016, et a demandé qu'un appui actif soit apporté à son adoption. Il a rendu compte des efforts qu'il avait déployés dans de nombreux pays à faible revenu pour persuader ceux-ci de faire de la sécurité routière une priorité politique ainsi que d'envisager d'adhérer aux conventions relatives à la sécurité routière de l'ONU et d'améliorer leur mise en œuvre. Le Groupe de travail a réitéré l'expression de sa gratitude à l'Envoyé spécial pour ses efforts visant à améliorer la sécurité routière et à promouvoir dans le monde entier les instruments juridiques de l'ONU s'y rapportant.

7. La Directrice de la Division des transports durables de la CEE a présenté le document informel n° 4, dans lequel sont énumérées diverses options pour la création d'un fonds des Nations Unies pour la sécurité routière. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis et est convenu qu'aucune discussion parallèle ne devait être poursuivie pendant que les débats de fond étaient menés à New York dans le cadre des négociations sur le projet de résolution sur l'amélioration de la sécurité routière. Le Groupe

de travail est convenu, dans le cas où serait créé un fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, d'envisager à une date ultérieure son rôle à l'égard de ce fonds.

8. Laser Europe a fourni par écrit les informations suivantes. En mars 2016, à l'occasion de la Journée internationale de la Francophonie, la Fondation Laser International a créé l'Alliance francophone pour la sécurité routière afin de promouvoir la coopération entre les individus et les organisations utilisant la langue française. L'objectif de l'Alliance est de contribuer à réduire, d'ici à 2020, le nombre de morts sur les routes des pays francophones en soutenant et en développant des projets relatifs à la sécurité routière et en y participant. Le premier Festival du film de sécurité routière de Wallonie (Belgique) se tiendra du 16 au 22 septembre 2016 à Namur au cours de la Semaine européenne de la mobilité.

#### **IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules**

9. Le Groupe de travail a commencé à examiner le document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.2, présenté par la France, l'Italie et Laser Europe, et fondé sur le document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.5 tel que révisé au cours de la dernière session et publié sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.6. Dans ce document sont également soumises des propositions additionnelles pour examen.

10. Le Groupe de travail a demandé à la France, à l'Italie et à Laser Europe de réviser le document ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.2 pour sa session suivante en fonction des décisions prises lors de la session en cours et de le soumettre sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3.

##### **B. Permis de conduire**

11. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le Comité des transports intérieurs, à sa dernière session, avait prescrit l'exécution de traductions officielles du document ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1 en arabe, chinois et espagnol. Le Groupe de travail a pris note de cette information et a demandé au secrétariat de le tenir au courant de l'état d'avancement de ces traductions à sa session suivante.

12. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a présenté le document informel n° 5, dans lequel figurent des propositions d'amendement à la Convention de 1968, relatives aux permis de conduire nationaux et internationaux. La Fédération internationale de l'automobile (FIA) a rendu ses conclusions sur la représentation que se font les conducteurs des permis de conduire internationaux et sur la confusion entraînée par l'utilisation de ces permis pour les déplacements internationaux. La Fédération a informé le Groupe de travail qu'elle avait l'intention de mettre en place un projet relatif aux permis de conduire internationaux afin de trouver des solutions susceptibles d'aider les conducteurs à modifier la représentation qu'ils se font de ces permis et de limiter les confusions concernant leur utilisation. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il travaillait avec la Fédération sur la création d'une banque d'images de permis de conduire internationaux.

13. Le Groupe de travail a pris note des renseignements qui lui étaient fournis. Il a invité l'Organisation internationale de normalisation à coopérer avec la France et le Luxembourg pour affiner la proposition d'amendement et à la soumettre sous une cote officielle à sa session suivante. Il a demandé à la Fédération internationale de l'automobile et au secrétariat de lui fournir régulièrement des renseignements actualisés sur l'élaboration de la banque d'images de permis de conduire internationaux. La Fédération a également été invitée à faire part de toutes les solutions possibles pour changer la représentation qu'ont les conducteurs des permis de conduire internationaux.

### C. Conduite autonome

14. Le Groupe de travail avait récemment décidé de créer un groupe informel d'experts de la conduite automatisée, qui serait chargé de travailler sur les questions relatives aux facteurs humains (en particulier l'interaction homme-machine et le rôle du conducteur). Le Président de ce groupe informel d'experts (France) a présenté au Groupe de travail des informations sur les progrès réalisés par le groupe informel. Celui-ci s'était déjà réuni trois fois et, à sa première réunion, avait élu un vice-président (Pays-Bas) et avait désigné l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) pour lui fournir des services de secrétariat. Le groupe informel avait examiné plusieurs questions importantes et continuerait de le faire.

15. Le groupe informel d'experts s'attachait notamment à la sécurité routière, au comportement du conducteur et à la coexistence sur la route des véhicules automatisés, des véhicules conventionnels et des autres usagers.

16. Le groupe informel d'experts avait examiné la question des essais de véhicules sans conducteur sur la voie publique. Le groupe informel estimait qu'il n'était pas nécessaire de modifier les Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière pour les types d'essais prévisibles (à savoir, des essais « dans lesquels une personne est prête à prendre le contrôle du ou des véhicule(s) d'essai et est en mesure de le faire, qu'elle se trouve ou non à l'intérieur dudit ou desdits véhicule(s) »).

17. Le Président du groupe informel d'experts a également informé le Groupe de travail que le Groupe des Sept avait créé un sous-groupe sur les véhicules automatisés, les véhicules connectés et les systèmes de transport intelligents. Une déclaration ministérielle sur ces trois sujets devait être émise avant la fin de 2016 par les ministres des transports des pays du Groupe des Sept. Par ailleurs, les Pays-Bas et le Président du Conseil des ministres de l'Union européenne (UE) publieraient une déclaration sur la conduite automatisée le 14 avril 2016, au cours d'une réunion informelle des ministres des transports de l'UE.

18. Le Groupe de travail a pris note des renseignements qui lui étaient fournis. Il partageait l'avis du groupe informel d'experts, suivant lequel il n'était pas nécessaire d'amender les Conventions de 1949 et de 1968 pour les essais de véhicules sans conducteur sur la voie publique dans les conditions indiquées au paragraphe 16 ci-dessus. Il a aussi énoncé à l'intention du groupe informel les orientations à court terme suivantes : i) cesser d'examiner d'éventuels amendements visant à faciliter les essais de véhicules sans conducteur sur la voie publique ; ii) continuer d'examiner d'éventuels amendements aux Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière qui permettraient de tenir compte de véhicules hautement automatisés et étudier différentes possibilités à cette fin ; et iii) commencer les travaux sur les systèmes automatisés tels que les systèmes de parage télécommandés, pour lesquels il pourrait être nécessaire de définir les termes de « conduite » et de « manœuvre » afin de fournir des orientations aux délégués du Groupe de travail.

19. Le Gouvernement belge n'a pas présenté une proposition visant à modifier la Convention de 1968 sur la circulation routière (c'est-à-dire que le document ECE/TRANS/WP.1/2016/2 n'a pas été soumis), étant donné que le groupe informel d'experts avait déjà abordé la question des essais de véhicules sans conducteur sur la voie publique (voir ci-dessus, par. 16 et 18).

20. Le Vice-Président du Groupe de travail (France) a rendu compte des faits nouveaux dans le domaine de la conduite autonome ayant découlé de la réunion du Groupe de haut niveau de l'Union européenne sur la sécurité routière, tenue le 13 octobre 2015 à Bruxelles. Le Groupe de travail a noté que la réunion suivante du Groupe de haut niveau était prévue pour le 13 avril 2016.

21. L'Espagne a présenté un exposé sur les politiques du pays en ce qui concerne les véhicules automatisés et a fourni des renseignements complémentaires sur la réglementation espagnole relative à la conduite d'essais ou d'expériences à des fins de recherche portant sur des véhicules automatisés sur des routes ouvertes à la circulation publique (document informel n° 8) et à l'utilisation de systèmes d'aide au parcage sur des routes ouvertes à la circulation publique (document informel n° 9).

22. Google X a présenté un exposé sur les progrès réalisés dans la mise au point d'un véhicule sans conducteur sûr. Au cours de l'exposé ont été fournis des renseignements sur les principes généraux sous-tendant la technologie utilisée par Google et la manière dont celle-ci fonctionne et dont elle pourrait être déployée à l'avenir afin de fournir des possibilités de déplacements complémentaires aux usagers de la route. Le Groupe de travail a salué l'exposé et a demandé à Google X de continuer de l'informer des progrès de sa technologie et d'étudier les moyens d'établir des canaux pour échanger des informations.

#### **D. Chargement des véhicules**

23. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.1, soumis par l'IRU et Laser Europe. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a invité l'IRU et Laser Europe à réviser le document et à le soumettre à sa session suivante. Le Groupe de travail a demandé à nouveau aux deux promoteurs du document de trouver une Partie contractante à la Convention de 1968 sur la circulation routière qui proposerait officiellement cet amendement.

#### **V. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 4 de l'ordre du jour)**

24. En raison de l'ampleur de sa charge de travail, le secrétariat a demandé que le questionnaire qui devait être distribué aux Parties contractantes pour faire le point sur le degré de mise en œuvre des dispositions relatives aux certificats internationaux de contrôle technique (en particulier quant au point 26 *bis* de l'alinéa *c* du paragraphe 5 de l'annexe) soit reporté jusqu'à nouvel avis. Le Groupe de travail a accédé à cette demande.

## **VI. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Cohérence entre la Convention de 1949 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules**

25. Le secrétariat a informé le Groupe de travail du rejet de la proposition d'amendement (annexe II du document ECE/TRANS/WP.1/149) par les Parties contractantes (C.N.91.2016.TREATIES-XI.B.1, en date du 22 mars 2016). Le document ECE/TRANS/WP.1/2014/4/Rev.1 avait initialement été soumis par l'Autriche, la Belgique, la France et l'Italie et il y était proposé de modifier les articles 8 et 22 de la Convention.

### **B. Plaques d'immatriculation**

26. Le secrétariat a informé le Groupe de travail du rejet de la proposition d'amendement (annexe II du document ECE/TRANS/WP.1/149) par les Parties contractantes (C.N.95.2016.TREATIES-XI.B.1, en date du 22 mars 2016). Cette proposition de la Belgique visait à modifier le paragraphe 1 de l'annexe 3 de la Convention de 1949 sur la circulation routière de manière à autoriser la délivrance de plaques d'immatriculation (personnalisées) ne portant que des lettres.

## **VII. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Groupe d'experts de la signalisation routière**

27. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a rendu compte des progrès accomplis par le Groupe. Le Groupe de travail a été informé que, après six sessions, les experts avaient examiné environ les deux tiers des signaux régis par la Convention. L'examen était fondé sur l'évaluation des signaux régis par la Convention par rapport à ceux utilisés sur le territoire des Parties contractantes (qui avaient été téléchargés dans le Système de gestion de la signalisation routière par 30 Parties contractantes à la Convention). Les experts avaient également engagé le débat sur les signaux non régis par la Convention en se fondant sur l'examen préliminaire, entrepris par le secrétariat, de quelque 1 500 signaux ajoutés au Système de gestion de la signalisation routière.

28. Le secrétariat a invité les représentants des Parties contractantes présents à la réunion qui n'avaient pas encore intégré leurs signaux nationaux dans le Système de gestion de la signalisation routière à le faire. Le secrétariat a expliqué que plus la base de données de la signalisation routière serait complète, mieux les experts seraient à même de comprendre quels genres de changements étaient nécessaires. L'objectif du Groupe d'experts était de faire en sorte que la Convention satisfasse aux mieux les besoins présents et futurs en matière de signalisation tout en poursuivant la nécessaire harmonisation entre les Parties contractantes.

29. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis par le Groupe d'experts. Il a réitéré aux Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait la demande d'intégrer leur signalisation dans le Système de gestion de la signalisation routière.

**B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à messages variables**

30. Étant donné qu'il n'était apparemment pas nécessaire de modifier la Convention pour utiliser efficacement les panneaux à messages variables (ECE/TRANS/WP.1/151, par. 24), le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour.

**VIII. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)  
(point 7 de l'ordre du jour)****A. Méthode pour une sécurité systémique**

31. Le Groupe de travail a débattu du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6, qui contient les propositions d'amendement de la Suède visant à intégrer une méthode pour une sécurité systémique dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Le Groupe de travail continuerait d'examiner le document à sa session suivante, en commençant par la section 1.5.1 (Utilisation des téléphones mobiles).

**B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents**

32. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.2, soumis par la Finlande et la Suède. Le document avait été révisé de manière à le rendre conforme à la structure de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière, mais le Groupe de travail a estimé que d'autres changements étaient encore nécessaires. Il a invité la Finlande et la Suède à présenter une version révisée à sa session suivante et s'est félicité de la volonté de Laser Europe de leur fournir une aide à cet égard.

**C. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant**

33. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre le débat sur ce point à sa session suivante (le document informel n° 1 n'avait pas été soumis). Il est convenu que le débat ne devrait pas se cantonner à l'utilisation des téléphones mobiles et envisager sous un angle plus large l'« infodivertissement » et l'inattention. La Commission européenne a présenté le document informel n° 7, dans lequel est reproduite la dernière étude sur « l'inattention au volant », qui résume les recherches actuelles.

**D. Propositions d'amendements concernant les dispositions relatives aux deux-roues motorisés**

34. Dans le suivi des conclusions de la table ronde sur les deux-roues motorisés (document ECE/TRANS/WP.1/149, annexe I), le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'Institut indien d'éducation à la circulation routière (IRTE) d'une Conférence sur la sécurité des deux-roues motorisés, tenue les 18 et 19 février 2016 à New Delhi en consultation avec le Groupe de travail (le document informel n° 2 n'avait pas été soumis). Cette conférence a réuni des représentants de gouvernements et d'universités de pays de l'Asie du Sud-Est, ainsi que des experts internationaux, parmi lesquels des représentants de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'ONU. Au cours de la Conférence ont été formulées plusieurs recommandations visant en particulier à améliorer la sécurité des deux-roues motorisés dans la région. Cinq domaines

de recherche ont également été définis. La prochaine Conférence devrait se tenir du 5 au 7 décembre 2016 à New Delhi, en consultation avec le Groupe de travail.

35. Le Groupe de travail a salué les résultats de la Conférence de février 2016. Ce type de conférence contribuait à modifier la manière de se représenter la sécurité routière dans les pays à faible revenu. Le Groupe de travail a souligné l'importance de la participation d'experts internationaux, parmi lesquels des représentants des commissions régionales de l'ONU dans les conférences concernant la région de l'Asie du Sud-Est, et a invité lesdits experts à assister également à la manifestation à venir. Le Groupe de travail a remercié l'Institut indien d'éducation à la circulation routière, qui avait accueilli la conférence, ainsi que les parrains de celle-ci, parmi lesquels l'Administration nationale des États-Unis chargée de la sécurité de la circulation routière (NHTSA) et la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile.

## **IX. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 8 de l'ordre du jour)**

### **Aires de stationnement sécurisées**

36. Le Groupe de travail a examiné et par la suite révisé le document ECE/TRANS/WP.1/2012/9/Rev.1. Il a invité l'Autriche et l'Espagne, en coopération avec le Président, à soumettre à sa session suivante une version révisée de ce document sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2012/9/Rev.2 pour examen et adoption éventuelle.

## **X. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 9 de l'ordre du jour)**

37. Le secrétariat, au nom du Président du Groupe d'experts, a fait état des progrès réalisés par le Groupe. Le Groupe d'experts avait achevé les travaux de fond énumérés dans son mandat. Il était également convenu de la structure de son rapport final, qui se composerait de deux parties. La première partie décrirait les constatations et évaluations effectuées par le Groupe d'experts : i) les résultats en matière de sécurité aux passages à niveau dans les pays membres de la CEE et un choix d'autres pays ; ii) les résultats obtenus par certains pays en ce qui concernait la mesure des coûts économiques des accidents survenus aux passages à niveau ; iii) les législations nationales les plus courantes visant à assurer la sécurité aux passages à niveau ; et iv) les résultats obtenus par certains pays en matière de prise en compte de facteurs de risque contribuant à créer des dangers dans des domaines tels que la technologie, le comportement humain, l'éducation ou la répression. La seconde partie, qui constituerait la partie stratégique du rapport final, serait structurée en fonction des éléments de la méthode pour une sécurité systémique et d'une mise en œuvre efficace de la gestion des risques aux passages à niveau. Y seraient proposées des recommandations visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau dans le cadre de la mise en œuvre de la méthode pour une sécurité systémique. Le Groupe d'experts prévoyait d'arrêter son rapport final au cours des trois prochaines sessions, qui devaient se tenir avant la fin de 2016.

38. Le Groupe de travail a salué les progrès accomplis par le Groupe d'experts. Il a demandé à celui-ci de présenter, dans son rapport final, une contribution à l'examen de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière pour ce qui y concerne les passages à niveau.

39. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a mis le Groupe de travail au courant d'un projet mené conjointement par l'IRU et l'Union internationale des chemins de fer en vue d'établir un dépliant décrivant les comportements sûrs aux passages à niveau, y compris dans les cas d'urgence, et de le distribuer aux conducteurs professionnels. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

## **XI. Programme de travail et évaluation biennale 2016-2017 (point 10 de l'ordre du jour)**

40. Le Groupe de travail a officiellement approuvé les documents ECE/TRANS/WP.1/2015/9/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2015/10/Rev.1, qui intègrent les modifications apportées aux versions antérieures de ces deux documents à la session précédente.

## **XII. Révision du mandat et du règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (point 11 de l'ordre du jour)**

41. À sa dernière session, le Groupe de travail avait décidé de créer un groupe informel d'experts chargé de réviser son mandat et son règlement intérieur (TRANS/WP.1/100/Add.1). L'Autriche, la France et Laser Europe, qui s'étaient portés volontaires pour faire partie de ce groupe informel, ont présenté les résultats préliminaires des travaux de celui-ci (TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.1 et document informel n° 3). Le Groupe de travail a examiné les deux documents et a invité le groupe informel d'experts à faire une proposition concernant les options relatives à la participation au Groupe de travail (à savoir le statut de membre à part entière et le statut consultatif) pour examen à sa session suivante.

## **XIII. Décennie d'action pour la sécurité routière : l'heure des résultats (point 12 de l'ordre du jour)**

42. Le secrétariat a mis le Groupe de travail au courant de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, qui s'était tenue les 18 et 19 novembre 2015 à Brasília, et des activités suivantes, organisées par la CEE au cours de la Conférence : i) une manifestation parallèle, organisée en coopération avec le Gouvernement français, sur le rôle que le Groupe de travail et les conventions de l'ONU sur la sécurité routière jouaient dans l'amélioration de la sécurité routière ; ii) la promotion, au moyen d'un stand d'exposition conjoint de la CEE et de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, de la vision holistique de la sécurité routière exprimée par la CEE et des conventions de l'ONU sur la sécurité routière ; et iii) la présentation d'une publication « Ensemble avec la CEE vers la sécurité routière ».

43. Dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière, les gestionnaires d'un projet Euromed parrainé par l'Union européenne ont fait état des réalisations du projet dans le domaine de l'amélioration de la sécurité routière. Les délégations algérienne, jordanienne et tunisienne, qui représentaient des pays bénéficiaires du projet, ont fourni au Groupe de travail un aperçu plus détaillé de l'état de la sécurité routière dans leurs pays respectifs, des activités découlant du projet, en particulier des améliorations législatives, ainsi que des défis à relever et des besoins en matière d'appui. Le Groupe de travail a exprimé sa satisfaction d'apprendre que le projet aboutissait à des résultats tangibles. Il a

vivement invité les pays participant au projet à adhérer aux conventions de l'ONU sur la sécurité routière, s'ils ne l'avaient pas encore fait.

44. Le représentant de l'Institut grec de sécurité routière Panos Mylonas a informé le Groupe de travail des activités de l'Institut en matière de sécurité routière à l'intention des jeunes et des autres citoyens. Il a notamment présenté les résultats d'une enquête globale sur l'attitude des jeunes à l'égard de la sécurité routière, dans laquelle l'accent était mis sur la conduite par des mineurs en état d'ivresse.

#### **XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)**

45. Le Président a invité le Groupe de travail à réfléchir à la possibilité de changer de nom pour celui de « Forum de la sécurité routière », afin de mieux traduire la portée globale des conventions de l'ONU sur la sécurité routière.

#### **XV. Dates de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour)**

46. La session suivante du Groupe de travail devrait se tenir du 19 au 22 septembre 2016 à Genève. La date limite pour soumettre les documents officiels a été fixée au 24 juin 2016.

#### **XVI. Adoption du rapport de la soixante-douzième session (point 15 de l'ordre du jour)**

47. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-douzième session.

---