



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/78  
23 octobre 2001

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ  
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR  
SA TRENTE-SEPTIÈME SESSION  
(10-14 septembre 2001)**

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa trente-septième session à Genève, du 10 au 14 septembre 2001. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants: Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Suède et Turquie.

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO) étaient représentées.

Ont également participé des représentants des organisations non gouvernementales ci-après: Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération européenne des associations de motocyclistes (FEMA), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération routière internationale (IRF) et Prévention routière internationale (PRI).

## **OUVERTURE DE LA SESSION**

2. Cette réunion a comporté deux parties: la première (journée du 10 septembre) a été entièrement consacrée, sous la présidence de M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports à la CEE, à l'évaluation de la troisième semaine de sécurité routière (1<sup>er</sup>-7 mai 2000); la deuxième (du 11 au 14 septembre), a été consacrée aux travaux proprement dits du WP.1. Elle s'est déroulée, en l'absence du président et des deux vice-présidents tous trois empêchés, sous la co-présidence de M. Gunnar Hoel (Norvège) et de M. Pim Hol (Pays-Bas) désignés ad interim par le Groupe de travail.

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

*(Document : TRANS/WP.1/77)*

3. L'ordre du jour a été adopté sans modifications.

## **EVALUATION DE LA 3<sup>ème</sup> SEMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE** (*Point 2 de l'ordre du jour*)

*(Documents : TRANS/WP.1/2000/30 et Add.1, TRANS/WP.1/2000/42, TRANS/WP.1/2001/11 et Add.1, TRANS/WP.1/2001/27 et documents informels 3, 3bis et 3ter de la présente session)*

4. Lors de sa 63<sup>ème</sup> session (13-15 février 2001), le Comité des transports intérieurs avait considéré comme indispensable de procéder d'une part à une analyse des résultats de la troisième Semaine de la sécurité routière ainsi qu'à une évaluation de la valeur ajoutée en tant que campagne des Nations Unies, d'autre part d'examiner les possibilités d'organiser à l'avenir d'autres manifestations de ce type avec des périodicités plus rapprochées et/ou sur des durées plus longues.

À sa trente-sixième session (3-6 avril 2001), le WP.1 a décidé de consacrer une journée spéciale (le 10 septembre 2001) afin de procéder à cette évaluation et a créé à cet effet un petit groupe informel chargé de préparer cette réunion. Suite à la réunion de ce groupe tenue le 3 juillet 2001, le secrétariat a adressé aux Etats membres de la CEE-ONU une liste des points à discuter ainsi qu'un questionnaire (lettre 2001/TRANS/3751 en date du 23 juillet 2001).

L'évaluation a été faite conformément à la liste des points à discuter qui avait été préparée et dont les têtes de chapitre sont rappelées ci-après en caractères gras italiques.

### ***5. Analyse des résultats de la 3<sup>ème</sup> semaine de sécurité routière***

Se fondant sur les renseignements écrits communiqués par 18 Etats membres (documents TRANS/WP.1/2000/30 et Add.1, TRANS/WP.1/2000/42 et TRANS/WP.1/2001/11 et Add.1) après le déroulement de la campagne et sur l'analyse des 14 réponses au questionnaire, le secrétariat a présenté les résultats globaux de cette campagne de sécurité routière synthétisés dans les tableaux informels 3, 3bis et 3ter de la 37<sup>ème</sup> session et dans le document TRANS/WP.1/2001/27. Le WP.1, après avoir remercié le secrétariat, a conclu, à l'issue de cette présentation, à l'incidence de positive à très positive de cette campagne dans la majorité des pays qui avaient communiqué des informations. Ces pays sont situés principalement en Europe centrale et orientale, dans les pays de la CEI et dans deux pays de l'Union européenne. Le représentant de la FEVR a regretté pour sa part le faible intérêt des pays de l'Union pour cette campagne.

## 6. *Reflexions pour le futur*

Les participants ont estimé que l'organisation d'une campagne sous l'égide de l'ONU est très utile mais qu'il faut renforcer le rôle joué par l'ONU dans le domaine de la sécurité routière. Afin de donner un écho plus large aux activités menées par la CEE-ONU dans ce domaine, M. Capel Ferrer a souligné l'intérêt et l'importance pour le secrétariat de pouvoir disposer d'une liste des adresses des différents médias (presse, radio, TV) dans les pays de la CEE. A cette fin, il a été demandé aux membres du WP.1 d'envoyer au secrétariat les adresses de leurs médias, avec leur E-mail, auxquels les communiqués de presse préparés par le secrétariat pourraient être envoyés.

Le WP.1 a également approuvé la poursuite des campagnes de sécurité routière de la CEE-ONU qui devraient être basées sur les principes suivants:

- Choix d'un thème suffisamment large donnant aux États membres toute latitude pour l'adapter à leurs propres besoins. Ce thème sera à définir par le WP.1.
- L'expression « Semaine de la sécurité routière » devrait être conservée car elle jouit désormais d'une indiscutable notoriété.
- En guise de compromis entre la proposition tendant à organiser des campagnes plus longues et plus fréquentes et celle tendant à maintenir le statu quo, il a été décidé d'organiser la Semaine de la sécurité routière tous les quatre ans. La prochaine Semaine de la sécurité routière aura donc lieu en 2004.
- Il serait souhaitable que le coup d'envoi soit donné par un séminaire qui se tiendrait à Genève juste avant la quatrième Semaine de la sécurité routière et auquel participeraient des représentants de haut niveau des administrations nationales chargés de la sécurité routière, des universités, etc.
- Afin d'améliorer la mise en œuvre des campagnes nationales et la coordination de ces campagnes, il conviendrait également d'associer à la préparation de la quatrième Semaine de la sécurité routière les attachés de presse des ministères concernés.

## 7. *Rôle du secrétariat de la CEE-ONU*

Outre les activités déjà menées par le secrétariat (brochures, Internet, séminaires, communiqués de presse, etc.), il a été recommandé de renforcer les activités de coordination menées par le secrétariat, notamment en ce qui concerne l'échange de renseignements sur les campagnes de sécurité routière menées chaque année par les États membres. À cet égard, il a été demandé aux États d'envoyer au secrétariat, dans une des langues officielles de la CEE-ONU, des renseignements succincts (une page maximum) sur leurs campagnes respectives. Il a également été proposé que le secrétariat envoie une lettre officielle aux ministres chargés de la sécurité routière les informant de la prochaine Semaine de la sécurité routière et les invitant à y participer activement.

## 8. *Cadre de la prochaine campagne de sécurité routière de la CEE-ONU*

Il a été décidé de limiter le cadre des futures campagnes de sécurité routière à la région de la CEE-ONU mais de tenir informé les autres Commissions régionales de l'ONU. M. Capel Ferrer a accepté de soulever cette question lors d'une réunion des Directeurs des divisions des transports de toutes les Commissions régionales qui se tiendra à Bangkok en janvier 2002.

9. ***Partenaires éventuels, financement***

Le Groupe de travail a estimé qu'il serait utile d'associer aux futures campagnes de sécurité routière d'autres partenaires tels que la CEMT, l'Union européenne, le GRSP ainsi que le secteur privé, notamment les compagnies d'assurances, les automobiles clubs et les constructeurs d'automobiles.

**ADOPTION DU RAPPORT DE LA TRENTE-SIXIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL** (*Point 3 de l'ordre du jour*)

*(Document : TRANS/WP.1/76 et Corr.1)*

10. Le rapport de la trente-sixième session a été adopté sous réserve de remplacer à l'annexe I (Nouveau chapitre de la R.E.1 sur la sécurité des piétons), paragraphe 1, point (e) (ii), la mention « Convention de Vienne sur la signalisation routière » par « Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière ». L'IRF a remercié le secrétariat pour l'amélioration apportée à la présentation du rapport.

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

*(Point 4 de l'ordre du jour)*

*(Document : TRANS/WP.1/2001/36)*

11. Le secrétariat a informé le WP.1 des nouvelles adhésions à ces instruments juridiques intervenues depuis la 35<sup>ème</sup> session. Ainsi, la Yougoslavie (Etat successeur) est devenue Partie Contractante à tous les instruments précités, y compris leur Protocole, ainsi qu'à l'Accord européen relatif aux marques routières, et la Georgie à la Convention sur la signalisation routière.

a) **Recommandations du Groupe spécial d'experts juridiques**  
*(Point 4 a) de l'ordre du jour*

*(Documents : TRANS/WP.1/2001/23 et add. 1, TRANS/WP.1/2001/6, TRANS/WP.1/2000/20, document informel n°3 de la 36<sup>ème</sup> session (signe distinctif))*

12. À sa trente-sixième session, le Groupe de travail avait prié le Groupe spécial d'experts juridiques (Fédération de Russie, Luxembourg, Norvège et Suisse, sous la présidence de la Norvège) d'examiner ou de réexaminer au plan juridique les propositions adoptées par le WP.1 en ce qui concerne notamment la priorité aux carrefours giratoires, le comportement aux passages pour piétons, l'incorporation du signe distinctif dans la plaque d'immatriculation des véhicules et l'utilisation du marquage bleu.

Le Groupe spécial d'experts juridiques s'est réuni à Luxembourg les 18 et 19 juin 2001. Le WP.1 a examiné l'ensemble des recommandations du groupe d'experts (TRANS/WP.1/2001/23) et y a donné les suites ci-après. Toutes les propositions de modification des instruments juridiques adoptées par le WP.1 sont reprises in extenso en annexe 1 du présent rapport.

13. ***Priorité aux carrefours giratoires*** : le WP.1 a entériné les propositions du groupe juridique visant à :

- supprimer l'amendement à l'article 18 de la Convention de Vienne sur la circulation routière qui avait été précédemment adopté (point 1(a) du document TRANS/WP.1/2001/23) ;
- modifier le paragraphe 3 de la section D de l'annexe 1 à la Convention de Vienne sur la signalisation routière comme indiqué au point 1(b) du document TRANS/WP.1/2001/23. La Fédération de Russie a demandé de remplacer dans la version russe le mot « prescrire » par « notifier ».
- supprimer (point 3 du document TRANS/WP.1/2001/23) l'équivalent de l'annexe 1D3 dans l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière, à savoir l'ensemble du paragraphe 3 (Intersection à sens giratoire obligatoire) visé sous le point 21 de l'Accord.

L'Allemagne et la Fédération de Russie ont donné leur accord à ces propositions.

14. **Comportement au passage pour piétons** : Sur la base des travaux menés par la CEMT (TRANS/WP.1/1998/4, para.1.4) et dans le souci d'avoir dans les trois langues officielles de la CEE/ONU la même compréhension de l'expression anglaise (s'agissant de laisser le passage aux piétons) « using, or about to use » figurant aux paragraphes (a) et (b) de l'article 21.2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, le groupe d'experts juridiques a proposé (cf. point 9 du document TRANS/WP.1/2001/23) d'insérer, après « les piétons qui s'y sont engagés ... » la formulation « ou qui ont manifestement l'intention de le faire ».

Cette proposition n'ayant pas été adoptée du fait de positions divergentes, il a été demandé à la Fédération internationale des piétons (FIP), en liaison avec le secrétariat, de présenter de nouvelles propositions pour la prochaine session du WP.1.

15. **Signes distinctifs** : le groupe juridique avait reçu mandat d'examiner l'ensemble des propositions qui avaient été adoptées sur le principe par le WP.1 à l'exception des points 3.2 et 3.3 du document informel n°3 du secrétariat préparé pour la 36<sup>ème</sup> session, sur lesquels des positions divergentes de fond étaient apparues. Toutes les propositions présentées dans ce cadre par le groupe juridique, figurant au point 15 (lettres ( a) à (o)) du document TRANS/WP.1/2001/23, ont été adoptées. Toutefois, le WP.1 a demandé au secrétariat de présenter pour la prochaine session une proposition de texte sur le point 15 b) visant à modifier l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière. Cette modification a pour but de rendre également obligatoire pour les véhicules immatriculés en Europe l'apposition du signe distinctif sur la plaque d'immatriculation avant du véhicule lorsque le signe distinctif est incorporé dans la plaque.

Sur les deux points en suspens (3.2 et 3.3 du document informel n°3) relatifs à des questions d'emplacement du signe distinctif sur la plaque d'immatriculation, le WP.1, n'ayant pu parvenir à une conclusion, a reporté la discussion à sa prochaine session.

16. **Marquage bleu** : Le WP.1 a adopté les propositions du groupe juridique figurant aux points 18, 21 et 22 du document TRANS/WP.1/2001/23. Ces propositions élaborées à partir de celles présentées à l'origine par la Pologne visent à :

- modifier la fin de la première phrase du paragraphe 2 de l'article 29 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Les termes « où le stationnement est permis ou limité » sont remplacés par : « où le stationnement est permis mais soumis à certaines conditions ou restrictions (durée limitée, paiement, catégorie d'usagers, etc.) » ;

- supprimer le paragraphe 9 c)vii) de l'annexe 1, section C, chapitre II de la Convention de Vienne sur la signalisation routière ;
- modifier le paragraphe 6 de l'annexe au Protocole (Ad article 29 de la Convention) sur les marques routières additionnel à l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière aux fins de mettre son libellé en harmonie avec la modification ci-dessus de l'article 29.

17. **Permis de conduire** : la modification proposée au point 24 du document TRANS/WP.1/2001/23 a été adoptée. Cette proposition vise à aligner les trois versions linguistiques du texte de l'article 41.2 b) et c) qui possèdent soit un « *et* » soit un « *ou* » qui est apparu au groupe juridique inutile. Le WP.1 a entériné la suppression de ces conjonctions.

b) **Questions renvoyées au Groupe de travail par la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)**  
(Point 4 b) de l'ordre du jour)

(Documents : TRANS/SC.1/WP.1/1997/13, TRANS/SC.1/WP.1/R.140 et add. 1 à 7, TRANS/WP.1/1998/4)

b) i) **Emplacement des panneaux de signalisation**

(Documents : TRANS/SC.1/WP.1/R.140/Add.4 et document informel n°7 de la session)

18. À sa trente-sixième session, le Groupe de travail avait confirmé sa décision de charger le groupe restreint y afférent (Allemagne, Danemark, Espagne, France, Israël, République tchèque, AIT/FIA, IRF et PRI) d'élaborer pour sa trente-septième session, une étude de faisabilité sur l'harmonisation de l'emplacement des panneaux de signalisation. Entre temps, la France a accepté d'assurer la présidence de ce groupe. Sa présidente a indiqué que le groupe, bien qu'il n'ait pu se réunir dans sa configuration complète, se proposait de concentrer dans un premier temps ses travaux sur les panneaux de priorité et de danger avec l'objectif de connaître l'état de cette signalisation. C'est, sur ces bases, que le groupe restreint a préparé pour la présente session un avant projet de questionnaire (cf. document informel n°7) en proposant le calendrier indicatif suivant:

- Envoi du projet de questionnaire à tous les délégués avant la 38ème session (mars 2002) ;
- Discussion et mise au point du questionnaire à la 38ème session (mars 2002) ;
- Envoi du questionnaire aux Etats membres en avril/mai 2002 pour réponses avant le 30 juin 2002 ;
- Présentation des réponses au questionnaire: septembre 2002 (si suffisamment de réponses) ;
- Présentation du premier projet de document à discuter: avril 2003.

19. Le WP.1 a remercié la France pour avoir accepté la présidence de ce groupe restreint ainsi que le groupe lui-même pour avoir démarré les travaux sur ce sujet aussi promptement et efficacement.

20. Pour sa part, le secrétariat a souhaité que le questionnaire qui sera présenté pour la prochaine session du WP.1, au cours de laquelle celui-ci sera finalisé, soit, dès le départ, structuré de manière à faciliter ultérieurement l'exploitation des réponses.

b) ii) Téléphones mobiles

*(Documents : TRANS/WP.1/2001/20, TRANS/WP.1/2001/30, TRANS/WP.1/2001/40 et Corr.1)*

21. À sa trente-sixième session, le Groupe de travail avait prié le groupe restreint (Allemagne, Espagne, Israël et Roumanie, sous la présidence d'Israël) d'élaborer une recommandation concernant l'utilisation du téléphone mobile au volant, en vue de son incorporation à la résolution d'ensemble R.E.1, ainsi qu'une proposition de modification de la Convention de Vienne, qui serait conçue dans une optique plus générale et porterait aussi sur d'autres équipements pouvant distraire l'attention du conducteur.

22. Après discussion sur le document préparé par le groupe restreint (TRANS/WP.1/2001/30) et présenté par la délégation de l'Allemagne en l'absence de son président, le WP.1 a demandé qu'une nouvelle proposition soit élaborée par le groupe restreint à la lumière des évolutions récentes intervenues au niveau de l'Union européenne.

23. Si un large consensus s'est dégagé en faveur d'un amendement de la Convention en ce qui concerne les téléphones mobiles, plusieurs délégations se sont montrées toutefois réservées sur le fait d'étendre le champ de la proposition à l'ensemble des dispositifs pouvant distraire le conducteur. Le sujet des téléphones mobiles est également abordé sous le point 5 d) ci-après.

b) iii) Définition des cyclomoteurs et motocycles

*(Documents : TRANS/WP.1/2000/41, TRANS/WP.1/2001/34)*

24. À sa trente-cinquième session le Groupe de travail avait étudié une proposition visant à modifier l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (définition des cyclomoteurs et quadricycles motorisés) (TRANS/WP.1/2000/41) et prié le groupe restreint y afférent (Belgique, Italie et IMMA, sous la présidence de la Belgique) d'établir une proposition plus détaillée et complète, en s'attachant notamment aux conséquences éventuelles de cette modification.

25. En l'absence de la présidente en exercice, le document préparé par le groupe restreint (TRANS/WP.1/2001/34) a été présenté par le représentant de l'IMMA. Ce dernier a rappelé que ces modifications ont pour but de mettre les définitions de l'Accord européen complétant la Convention de Vienne en cohérence avec celles figurant dans la directive communautaire 92/61/CEE modifiée. Plusieurs délégations s'étant montrées réservées sur ces nouvelles définitions qui peuvent entraîner des répercussions importantes (s'agissant notamment des quadricycles à moteur) sur d'autres aspects (règles de circulation, permis de conduire en particulier), le WP.1 a invité le groupe restreint à élaborer, pour la trente-huitième session, un document analysant les conséquences qu'induirait l'introduction des nouvelles définitions proposées. Il a, d'autre part, estimé nécessaire que le WP.29 soit consulté sur ces définitions. Enfin, il a demandé au secrétariat d'informer la Belgique, qui assure la présidence du groupe, des décisions prises.

c) Permis de conduire

*(Documents : TRANS/WP.1/2001/5 et Add. 1 et 2, TRANS/WP.1/2001/29, TRANS/WP.1/2001/32, document informel n°6 de la présente session)*

26. La Fédération de Russie qui assure la présidence du groupe restreint y afférent (Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, France, Israël, Luxembourg, Roumanie et IMMA) a présenté au nom du président en exercice absent, l'état d'avancement des travaux menés par le groupe. Il a été rappelé que l'objectif à terme du groupe est d'élaborer une nouvelle annexe 6 de la Convention de Vienne sur la circulation routière ainsi qu'un modèle de permis de conduire uniforme. Les réponses au questionnaire du secrétariat ont servi de base aux travaux du groupe restreint qui s'est réuni à Madrid en mars 2001 et à Saint Pétersbourg les 30 et 31 août 2001.

27. Le WP.1 a d'abord examiné les propositions issues de la réunion de Madrid reprises dans le document TRANS/WP.1/2001/32. Celles-ci ont toutes été adoptées sur le principe. L'Allemagne a toutefois émis une réserve sur le principe d'exiger le PCN en sus du PCI (cf. point 1 du document précité). Le WP.1 a demandé au groupe juridique d'examiner les questions de terminologie utilisées aux points 1 et 2 de ce document, notamment sur l'emploi du mot « valable » au lieu du mot « approprié ». Il a également demandé au groupe restreint de présenter des propositions concernant le retrait du permis de conduire international (PCI) en cas de retrait du permis de conduire national (PCN) ainsi que sur l'inclusion dans la Convention de conditions harmonisées minimales relatives à la délivrance des permis de conduire.

28. Le WP.1 a été par ailleurs informé des résultats de la réunion tenue à Saint Pétersbourg. Les propositions élaborées lors de cette réunion (cf. document informel n°6 en anglais et russe) seront examinées lors de la trente-huitième session du WP.1. La France s'est proposée d'adresser rapidement la version française de ce document afin d'accélérer la procédure de consultation des Etats membres que doit lancer le secrétariat sur le contenu des propositions. La date limite pour faire parvenir des observations sur ces propositions a été fixée au 31 décembre 2001. Le groupe restreint a prévu de se réunir début mars 2002 en vue d'élaborer un nouveau projet d'annexe 6 à la Convention de Vienne.

**d) Signalisation des points noirs**

*(Document: TRANS/WP.1/2001/9)*

29. A sa trente-sixième session, le Groupe de travail avait examiné les informations sur la signalisation des points noirs communiquées par les gouvernements de pays membres (TRANS/WP.1/2001/9). La Commission européenne avait alors informé le Groupe de travail qu'une étude sur l'ensemble de la question des points noirs avait été lancée à la fin de 2000 et avait offert de faire rapport sur l'avancement de l'étude à la trente-septième session du Groupe. Par suite de changements intervenus au niveau du personnel de la Commission européenne, aucune information n'a pu être donnée sur la signalisation des points noirs. L'examen de cette question qui dépend étroitement de la Commission européenne reprendra quand la situation le permettra.

**e) Sécurité dans les tunnels routiers**

*(Document informel n°5 de la session)*

30. Le WP.1 a été informé des recommandations adoptées en juillet 2001 par le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels. Conformément à la demande du Comité des transports intérieurs, lors de sa session de février 2001, le Groupe de travail a été invité à procéder à un premier examen général des recommandations portant sur la sécurité et la circulation routières.

31. Le Groupe n'ayant pu disposer en séance que d'une version anglaise et partielle du rapport du groupe d'experts en cours de finalisation (*cf. document informel n°5 de la présente session*), il a reporté l'examen des recommandations relevant de son champ de compétence à sa trente-huitième session aux fins de leur incorporation éventuelle soit dans les Conventions de Vienne et Accords européens, soit dans les résolutions d'ensemble. En vue de cet examen et afin que les membres du WP.1 puissent avoir une vision globale de la problématique de la sécurité dans les tunnels, il a été demandé que les délégués puissent disposer du rapport final complet, lorsque celui-ci sera disponible dans les trois langues de la CEE-ONU. Le WP.1 a toutefois souhaité pouvoir garder toute liberté vis à vis des recommandations qui entrent dans son champ de compétence.

**f) Harmonisation de la signalisation routière**

*(Document : TRANS/WP.1/2001/35)*

32. Conformément à ce qui avait été convenu lors de la trente-sixième session, l'IRF, en concertation avec l'AIT/FIA, a présenté une étude de faisabilité (*cf. document TRANS/WP.1/2001/35*) sur les possibilités d'harmoniser la signalisation routière dans le domaine des signaux de réglementation et d'avertissement de danger. Cette étude réalisée en 1996 pour le compte de la Commission européenne a été étayée par la présentation d'un programme informatique (disponible sur CD-Rom). En outre, le Groupe de travail a pu visionner la présentation, via une démonstration de l'outil électronique réalisé à cet effet, d'une étude sur la création d'un système international d'indication directionnelle sur le réseau des routes « E » (Rapports du RightWay Group).

33. Le Groupe de travail a remercié l'IRF pour ces présentations très intéressantes et s'est interrogé sur les suites possibles à y donner notamment au niveau de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, de l'Accord européen la complétant et/ou de la R.E.2. Afin d'aider les délégations dans cette démarche, l'IRF a proposé de remettre gracieusement aux pays qui en feraient la demande auprès du secrétariat, une copie des CD-Rom relatifs à ces études. Les délégations auxquelles ces CD-Rom seront adressés ont été invitées à faire parvenir par écrit au secrétariat leurs observations et réactions avant le 1<sup>er</sup> décembre 2001 au plus tard. Sur la base de ces observations, l'IRF et l'AIT/FIA prépareront un document assorti de propositions pour la prochaine session du WP.1.

**g) Visibilité et lisibilité de la signalisation routière**

*(Document : TRANS/WP.1/2001/41)*

34. Faisant suite à la demande du Groupe de travail lors de sa trente-sixième session, la représentante de la PRI a présenté de nouvelles propositions visant à modifier la Convention de Vienne sur la signalisation routière et l'Accord européen la complétant aux fins d'améliorer la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière.

Après examen de ces propositions, le WP.1 a demandé à la représentante de la PRI de préparer un nouveau document prenant en compte les observations émises, intégrant également la problématique de la signalisation horizontale (marquages routiers).

**RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2)**

*(Point 5 de l'ordre du jour)*

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

**a) Contrôles techniques**

*(Document : TRANS/WP.1/2001/25 et Corrigendum 1)*

35. Le WP.1 a entériné la proposition de recommandation concernant les contrôles techniques adoptée par le WP.29 lors de sa 123<sup>ème</sup> session en y intégrant les corrections proposées par le Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) (TRANS/WP.1/2001/25/Corr. 1). Ce nouveau texte sera intégré dans la R.E.1, lors de sa prochaine révision, au lieu et place de l'Annexe 2 actuelle telle que figurant dans le document TRANS/SC.1/294/Rev.5.

**b) Planches à roulettes, patins à roulettes en ligne, etc.**

*(Documents : TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2001/10, TRANS/WP.1/2001/28)*

36. Sur la base des informations transmises par 23 pays membres, reprises dans les documents TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2001/10 et du document de synthèse préparé par le secrétariat (TRANS/WP.1/2001/28), le WP.1 s'est interrogé sur l'utilité de poursuivre les discussions sur ce sujet. Il a toutefois décidé de révoquer ce sujet dans un an au vu d'un rapport que la Fédération internationale des piétons (FIP) s'est proposée de préparer, prenant en compte l'expérience acquise en Suisse suite à l'introduction d'une nouvelle catégorie d'usagers de la route.

**c) Utilisation des feux de circulation diurne**

*(Documents : TRANS/WP.1/2001/12; TRANS/WP.1/2001/39 et documents informels 4, 4bis et 4ter de la présente session)*

37. Avant d'envisager la possibilité de définir une approche européenne commune sur la question de l'utilisation, en circulation, des feux le jour, le WP.1 avait estimé nécessaire, lors de sa trente-cinquième session (3-6 octobre 2000) de disposer au préalable d'informations sur les réglementations nationales en vigueur ainsi que sur les enseignements tirés par les pays en ce domaine.

38. Lors de sa trente-sixième session, le WP.1, sur la base du projet de questionnaire élaboré par la délégation suisse (TRANS/WP.1/2001/12), a chargé cette délégation et le secrétariat de préparer un nouveau projet prenant en considération les observations formulées. C'est ce questionnaire remanié dans le sens indiqué (cf. TRANS/WP.1/2001/39) qui a été adressé aux Etats membres par le secrétariat.

39. Le WP.1 s'est félicité que 28 pays aient répondu à ce questionnaire avant sa session et a remercié le secrétariat pour avoir préparé une synthèse des réponses reçues (cf. documents informels 4, 4bis et 4ter). Le groupe de travail a pris note des résultats des réponses présentées par le secrétariat ainsi que des évolutions en cours au niveau de l'Union européenne. Un extrait de la Communication du 11 juillet 2001 adoptée par la Commission européenne (COM(2001)389 final) sur l'engagement de l'industrie automobile pour renforcer la protection des piétons, qui aborde, parmi les mesures envisagées, les feux de jour, a été distribué en séance comme document informel. A également été

distribué, comme papier informel, un document sur le sujet remis par la Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA) présentant sa position.

40. Le WP.1 a demandé au secrétariat de transformer les documents informels 3, 3bis et 3ter en documents formels intégrant les demandes de la Finlande et du Danemark. En l'absence de la délégation suisse qui était à l'origine du questionnaire, le WP.1 a décidé de réexaminer ce sujet très sensible à sa prochaine session à la lumière notamment des derniers développements intervenus au niveau de l'industrie automobile et de l'UE. Plusieurs délégations se sont montrées, toutefois, très réservées sur la mesure proposée par l'industrie automobile, dans le cadre de son projet d'engagement volontaire, visant à équiper tous les nouveaux véhicules de feux de jour (DRL). Par ailleurs, le WP.1 a fait part de ses préoccupations quant aux conséquences, au plan de la sécurité routière, de la co-existence sur les routes, pendant une période transitoire relativement longue, de véhicules éclairés et de véhicules non-éclairés si la mesure proposée par l'industrie automobile était entérinée par l'UE.

41. Le WP.1 a demandé que les résultats de l'enquête faite à ce sujet au travers du questionnaire soient communiqués au WP.29.

**d) Téléphones mobiles**

*(Document : TRANS/WP.1/2001/31)*

42. En complément des décisions prises sous le point 4 b) ii) ci-dessus, le WP.1 a examiné la possibilité d'élaborer une recommandation sur l'utilisation des téléphones mobiles lors de la conduite des véhicules. Il a remercié le secrétariat pour la note qu'il a préparée sur le sujet (cf. document susvisé), et a invité le groupe restreint à présenter pour la prochaine session une recommandation qui s'adresse aux gouvernements prenant en compte le contenu dudit document.

**e) Accessoires dangereux**

43. L'attention du secrétariat ayant été appelée, à plusieurs reprises, sur les dangers que pouvaient présenter certains accessoires montés sur les véhicules, comme par exemple les pare-buffles, le WP.1 a été invité à examiner la suite possible à donner à ce sujet. Celui-ci a considéré qu'il s'agit d'un thème important qui mérite d'être approfondi lors de la trente-huitième session à la lumière notamment des développements en cours au niveau communautaire. Il est précisé que la Communication de la Commission européenne sur l'engagement volontaire de l'industrie automobile, évoquée sous le point 5 c) ci-dessus, aborde également la question des pare-buffles.

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

**f) Signalisation des chantiers routiers**

*(Documents : TRANS/WP.1/2000/29, TRANS/WP.1/2001/33 et Add.1)*

44. Le Groupe de travail s'est penché sur le texte de compromis élaboré par les délégations russe et danoise. Ce texte ayant suscité des réactions diverses, notamment sur la suppression du point 2.2 du projet de recommandation (cf. TRANS/WP.1/2001/33), le WP.1 a décidé de revenir sur ce sujet à sa prochaine session et a demandé à la PRI et à l'IRF de présenter, en tant que de besoin, un nouveau texte sur le point 2.2.

**SUIVI DES CONFÉRENCES DE VIENNE (TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT) ET DE LONDRES (TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET SANTE) (Point 6 de l'ordre du jour)**

*(Documents : TRANS/WP.1/2000/38, ECE/AC.21/2001/4)*

45. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des dernières évolutions intervenues dans le cadre du processus de suivi de ces deux Conférences depuis la trente-sixième session du WP.1. Il a ainsi pris note qu'une réunion à haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé s'est réunie à Genève le 4 mai 2001 au cours de laquelle a été examiné le rapport de synthèse CEE-ONU/OMS (Tableau d'ensemble des instruments et recommandations d'action future). Sur la base de ce rapport qui préconise également l'ouverture de négociations sur une nouvelle convention-cadre, le secrétariat a précisé qu'au cours de cette réunion à haut niveau, plusieurs décisions importantes avaient été prises dont celles de fusionner les processus de Vienne et de Londres et de créer un groupe tripartite chargé de poursuivre, à l'échelon international, les travaux préparatoires à une ouverture éventuelle de négociations sur l'élaboration d'une convention-cadre.

46. Le secrétariat a indiqué que deux des mesures préconisées dans le rapport de synthèse intéressent directement le WP.1, à savoir celles visées aux alinéas c) et d) du paragraphe 189. Le Groupe de travail a souligné que ces mesures étaient déjà prises en compte dans les travaux du WP.1 mais que des sujets comme la conduite en état d'ivresse et la définition de normes minimales pour les véhicules non-motorisés et les routes dédiées aux cyclistes.

47. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le tenir informé des développements à venir dans le cadre du suivi de ces conférences et de lui signaler tous ceux qui pourraient avoir un impact sur les travaux du WP.1. Il est rappelé que tous les documents afférents au suivi de ces conférences peuvent être consultés sur le site web de la CEE/ONU à l'adresse suivante : [www.unece.org/poja](http://www.unece.org/poja).

**APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

*(Point 7 de l'ordre du jour)*

*(Document : TRANS/WP.1/2001/15, TRANS/WP.1/2001/37)*

48. Le Groupe de travail a entamé la discussion sur le document TRANS/WP.1/2001/15 transmis par la délégation allemande mettant en exergue la problématique des systèmes de régulation intelligente de la vitesse (ISA) au regard des règles de la Convention de Vienne sur la circulation routière. En raison de positions divergentes sur la compatibilité de ces systèmes avec la Convention de Vienne et de la sécurité routière en général, et en l'absence de la délégation suisse, auteur du document TRANS/WP.1/2001/37, le WP.1 a décidé de prolonger la discussion lors de sa trente-huitième session. La délégation des Pays-Bas a annoncé qu'elle adressera un document sur le sujet exposant sa position.

## **PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2002-2006**

*(Point 8 de l'ordre du jour)*

*(Document : TRANS/WP.1/2001/26)*

49. Le WP.1 a procédé à un examen attentif du projet de programme de travail pour la période 2002-2006, programme qui est désormais examiné tous les deux ans conformément à une décision prise par le Comité des transports intérieurs. Il a approuvé ce programme sous réserve d'un certain nombre d'amendements concrétisés par des modifications, adjonctions et suppressions. Le programme, ainsi remanié dans le sens indiqué, figure en annexe II du présent rapport. Il sera soumis à l'adoption du CTI lors de sa soixante-quatrième session en février 2002.

## **ELECTION DU BUREAU** *(Point 9 de l'ordre du jour)*

50. En l'absence du président et des deux vice-présidents, l'élection du bureau a été reportée à la trente-huitième session du WP.1. Le Groupe de travail a remercié les délégués de la Norvège et des Pays-Bas pour avoir, au pied levé, assumé à tour de rôle les fonctions de président durant la trente-septième session.

## **QUESTIONS DIVERSES** *(Point 10 de l'ordre du jour)*

51. Le représentant de la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR) a informé le Groupe de travail des résultats d'un séminaire tenu à Budapest les 30 et 31 août 2001 sur les aspects humains de la sécurité routière qui a débouché sur l'adoption de 5 recommandations. Il a souhaité que ces recommandations, qui visent à favoriser un comportement plus juste lors d'un accident et dont la mise en application permettrait de sauver de nombreuses vies, soient prises en compte dans les travaux du WP.1 et a proposé de soumettre un document à ce sujet. Suite à la remarque selon laquelle le WP.1 avait déjà adopté, lors de sa trente-sixième session, une résolution sur l'assistance aux victimes qui va en ce sens, le représentant de la FEVR a indiqué que cette résolution ne constitue que l'amorce du schéma d'assistance qui pourrait être développé sur la base des recommandations adoptées à Budapest. Le WP.1 a accepté que ce sujet soit évoqué lors de sa trente-huitième session sous réserve qu'il puisse disposer à temps d'un document présentant ces recommandations.

52. De manière à éviter un chevauchement avec le séminaire de la CEMT qui se tiendra à Prague les 14 et 15 mars 2002, la trente-huitième session du WP.1, prévue initialement du 11 au 15 mars 2002, a été reportée du 19 au 22 mars 2002. Quant à la date limite de soumission des documents, elle a été fixée au 21 décembre 2001. Le Groupe de travail a également été informé des dates actuellement retenues pour la deuxième réunion du WP.1 en 2002, à savoir du 17 au 20 septembre (trente-neuvième session). Toutefois, le WP.1 propose de tenir exceptionnellement une troisième réunion afin de pouvoir finaliser les propositions de modification des Conventions et Accords. Le WP.1 souhaite l'accord du CTI pour la tenue de cette réunion extraordinaire (quarantième session), qui se tiendrait, en cas d'acceptation, du 25 au 29 novembre 2002.

53. Le délégué de l'Espagne, M. César Lozano, ayant indiqué qu'il partait à la retraite à la fin de l'année, le Groupe de travail l'a remercié pour sa participation active et ses contributions précieuses aux travaux du WP.1 et lui adressé ses vœux les meilleurs pour sa retraite.

54. Suite aux dramatiques attentats qui ont frappé les Etats-Unis le 11 septembre 2001, le WP.1 a souhaité rendre hommage aux milliers de victimes en observant, le 14 septembre à midi, comme partout à travers l'Europe, trois minutes de silence.

**ADOPTION DES DECISIONS** (*Point 11 de l'ordre du jour*)

55. La liste des décisions prises par le WP.1 à sa trente-septième session, dressée par le secrétariat, a été adoptée.

## ANNEXE 1

**SYNTHESE DES MODIFICATIONS ADOPTEES PAR LE WP.1 SUR LES CONVENTIONS  
ET ACCORDS (37<sup>ème</sup> session)**

*Ce document a un caractère purement informel*

(Les modifications apportées apparaissent en gras)

**I) Modifications apportées à la Convention de Vienne sur la circulation routière****A) Signes distinctifs (cf. point 15, lettres (a) à (o) du document TRANS/WP.1/2001/23)**

- Il est ajouté à la fin du paragraphe 1 de l'article 37 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée la disposition suivante :

**« Ce signe peut être porté soit séparément de la (des) plaque(s) d'immatriculation, soit intégré à celle(s)-ci. »**

- Le paragraphe 2 (première phrase) de l'article 37 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

**« 2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière, soit séparément de la plaque d'immatriculation, soit intégré à celle-ci, le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré. »**

- Le paragraphe 3 de l'article 37 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

**« 3. La composition et les modalités d'apposition ou d'incorporation du signe distinctif dans la plaque d'immatriculation doivent répondre aux conditions définies dans les annexes 2 et 3 de la présente Convention. »**

- Le paragraphe 9 de l'annexe 1 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

**« 9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que l'un de ceux prévus à l'article 37 de la présente Convention. Toutefois, elles ne peuvent refuser l'admission du véhicule lorsqu' est apposé séparément de la plaque d'immatriculation un signe distinctif conforme aux dispositions de la présente Convention et qui viendrait suppléer un signe distinctif incorporé dans la plaque d'immatriculation. »**

- Le titre de l'annexe 2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

« Numéro **et plaque** d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale »

- Le paragraphe 3 (première phrase) de l'annexe 2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit (suppression du mot "special"):

« **3.** Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque (...), cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. »

- Le paragraphe 4 de l'annexe 2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

« **4.** Sans préjudice des dispositions de l'annexe 5, paragraphe 61, alinéa g) de la présente Convention, le fond de la plaque d'immatriculation sur laquelle sont disposés le numéro d'immatriculation et, le cas échéant, le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation, complété éventuellement d'un drapeau ou d'un emblème dans les conditions définies à l'annexe 3, peut être en matériau **rétro-réfléchissant** »

- Il est ajouté à l'annexe 2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée un nouveau paragraphe 5 rédigé comme suit:

« **5.** Le fond de la partie de la plaque d'immatriculation où est incorporé le signe distinctif doit être du même matériau que celui utilisé pour le numéro d'immatriculation.»

- L'annexe 3 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est remplacé par les dispositions suivantes:

« 1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. (...) »

**2. Lorsque le signe distinctif est apposé séparément de la plaque d'immatriculation, il doit satisfaire aux prescriptions suivantes:**

**2.1** Les lettres auront au minimum une hauteur de 0.08 m et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01. Les lettres seront (...) **noires** sur un fond blanc ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe est horizontal. **Le fond blanc peut être en matériau rétro-réfléchissant.**

**2.2** Lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

**2.3** Le signe distinctif doit être apposé de manière telle qu'il ne puisse être confondu avec le numéro d'immatriculation ou compromettre sa lisibilité.

**2.4** Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175m et 0,115 m. Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins:

- a) 0,24m et 0,145m si le signe distinctif comporte trois lettres ;
- b) 0,175m et 0,115m si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

**3. Lorsque le signe distinctif est incorporé dans la plaque d'immatriculation, les dispositions suivantes s'appliquent:**

**3.1** Les lettres auront une hauteur d'au moins 0,02m en prenant comme référence une plaque d'immatriculation de 0,110m.

**3.2** (A définir)

**3.3** (A définir)

**3.4** Pour les motocycles et leur remorque **ainsi que** pour les plaques d'immatriculation dont le numéro s'inscrit sur deux lignes, **la taille des lettres du signe distinctif, ainsi que, le cas échéant, celles du drapeau ou de l'emblème national ou de l'emblème de l'organisation régionale d'intégration économique à laquelle appartient le pays, peuvent être réduites en conséquence.**

**4.** Les dispositions **pertinentes** du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent **au signe distinctif.** »

**B) Permis de conduire** (cf. point 24 du document TRANS/WP.1/2001/23 et point 31 du document TRANS/WP.1/2000/20)

- Le paragraphe 2 de l'article 41 de la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

« 2. Les Parties contractantes reconnaissent:

- a) Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;
- b) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;
- c) (...) Tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, **à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant,**

comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par **les permis**, à condition que **lesdits permis soient** en cours de validité **et qu'ils aient été délivrés** par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur. »

(Nota: - Dans la version anglaise, il y a lieu de supprimer le mot «**and**» à la fin du paragraphe 2 b) de l'article 41.

- Dans la version russe, il y a lieu de supprimer le mot « ? » (and) à la fin du paragraphe 2 b) de l'article 41.

## **II) Modifications apportées à l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière**

Il est inséré dans l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière telle qu'amendée (voir ci-dessus), **un nouveau paragraphe 26bis** rédigé comme suit :  
(Proposition du secrétariat élaborée conformément au point 15 b) du document TRANS/WP.1/2001/23. A examiner lors de la 38<sup>ème</sup> session de WP.1) :

« **26 bis.** Ad Article 37 de la Convention (signe distinctif de l'Etat d'immatriculation)

### Paragraphe 1

#### Alinéa additionnel à insérer à la fin de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit: **“Lorsque le signe distinctif, complété éventuellement d'un drapeau ou d'un emblème, est incorporé dans la plaque d'immatriculation, celui-ci doit figurer également sur la plaque d'immatriculation avant dès lors que l'automobile comporte deux plaques. Ce signe doit répondre aux prescriptions définies par la Convention”.** »

## **III) Modifications apportées à la Convention de Vienne sur la signalisation routière**

### **a) Marquages bleus (cf. point 18 et 19 du document TRANS/WP.1/2001/23)**

- Le paragraphe 2, première phrase, de l'article 29 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

«2. Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis **mais soumis à certaines conditions ou restrictions (durée limitée, paiement, catégorie d'usagers, etc.)**. »

- **Le paragraphe 9 c) vii) de l'annexe 1, section C, chapitre II de la Convention de Vienne sur la signalisation routière telle qu'amendée est supprimé.**

### **b) Carrefours giratoires (cf. point 1 b) du document TRANS/WP.1/2001/23)**

- Le paragraphe 3 de la section D de l'annexe 1 à la Convention de Vienne sur la signalisation routière telle qu'amendée est modifié comme suit:

« 3. Le signal D, 3 “INTERSECTION A SENS GIRATOIRE OBLIGATOIRE” notifie aux conducteurs qu'ils sont tenus **de suivre les directions indiquées par les flèches au sens giratoire. Si le sens giratoire est signalé par le signal D, 3 et par le signal B, 1 ou B, 2, le conducteur qui se trouve déjà sur le sens giratoire a la priorité.**»

**IV) Modifications apportées à l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière ainsi qu'à son Protocole additionnel sur les marques routières**  
(cf points 3 et 22 du document TRANS/WP.1/2001/23)

- Le *paragraphe 3* (Intersection à sens giratoire obligatoire), **sous le paragraphe 21** (Ad annexe 1, section D, sous-section II, de la Convention) **de l'Accord européen, tel qu'amendé, complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière est supprimé.**
- Le paragraphe 6 (Ad article 29 de la Convention) de l'annexe du Protocole sur les marques routières additionnel à l'Accord européen, tel qu'amendé, complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière est modifié comme suit

« 6. Ad Article 29 de la Convention  
Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit:

“Les marques routières devront être blanches. Le terme “blanche” couvre les nuances argent ou gris clair. Toutefois:

- les marques indiquant les emplacements où le stationnement est soumis à **certaines conditions ou restrictions** pourront être de couleur bleue;”  
(la suite du texte demeure inchangée). »

## ANNEXE II

### Projet de Programme de travail

(NOTA: Les éléments du Programme de travail dont la suppression est proposée ont été raturés et placés entre crochets. Les éléments nouveaux apparaissent en gras)

#### PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2002-2006

##### ACTIVITÉ 02.3: SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Priorité: 1

Exposé succinct: Conscient de la portée mondiale de ses travaux, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) examinera des questions et adoptera des mesures visant à améliorer la sécurité de la circulation routière. À cette fin, il examinera notamment l'application des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières et les Accords européens les complétant, et élaborera des propositions pour la mise à jour de ces instruments juridiques ainsi que des Résolutions d'ensemble sur la circulation et la signalisation routières (R.E.1 et R.E.2). Il s'efforcera en outre de promouvoir l'exploitation de ces travaux à l'échelle mondiale.

Travail à faire: Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières poursuivra les activités suivantes:

##### ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Application de mesures pour suivre et encourager la mise en œuvre des Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières, **du Protocole sur les marques routières** et des Accords européens les complétant, et élaboration de propositions d'amendement à ces instruments juridiques en vue de rendre plus sévères les normes applicables à la sécurité routière.

Priorité: 1

##### Résultats escomptés d'ici la fin de [~~l'an 2004~~] la période 2002/2003:

Examen et/ou adoption, selon qu'il conviendra, de plusieurs propositions d'amendement aux instruments ci-dessus concernant, en particulier, la sécurité des cyclistes et des cyclomotoristes, les permis de conduire [~~internationaux~~], la définition d'un cyclomoteur et d'un motocycle, l'emplacement des panneaux de signalisation, la sécurité dans les tunnels (**le comportement de l'utilisateur et la signalisation**), [~~la signalisation des travaux sur les routes,~~] **la priorité aux carrefours giratoires, le marquage bleu, les téléphones mobiles, le comportement aux passages pour piétons, l'incorporation du signe distinctif à la plaque d'immatriculation, la signalisation des points noirs, la visibilité et la lisibilité de la signalisation** [~~la réglementation des dépassements~~] etc.;

[~~- Établissement d'un mécanisme d'information en retour à l'aide d'un questionnaire qui sera distribué aux États parties aux instruments juridiques ci-dessus;~~]

- b) Élaboration de nouvelles recommandations à incorporer dans les Résolutions d'ensemble sur la circulation et la signalisation routières (R.E.1 et R.E.2) et mise à jour des résolutions existantes

(en coopération avec d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs) afin de rendre plus sévères les normes applicables à la sécurité routière. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de [~~l'an 2004~~] la période 2002/2003:

- ~~[- Élaboration et incorporation à la R.E.1 de nouvelles recommandations concernant les piétons;~~
- ~~- Incorporation à la R.E.1 et à la R.E.2 de recommandations concernant les ralentisseurs et leur signalisation ainsi que la signalisation à l'intention des cyclistes circulant à contresens et les conditions de son utilisation;]~~
- Examen, mise au point et incorporation à la R.E.1 et à la R.E.2 de recommandations concernant l'assistance aux victimes d'accidents de la route, **les contrôles techniques, l'utilisation de téléphones mobiles par les conducteurs, la sécurité dans les tunnels, la signalisation des chantiers routiers, la sécurité des utilisateurs de planches à roulettes, de patins à roulettes en ligne, etc., l'utilisation de feux le jour, la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière;**
- **Publication de la R.E.1 conformément à une nouvelle structure adoptée.**
- ~~[- Présentation au Comité des transports intérieurs de textes révisés des Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2 en vue de leur adoption.]~~

- c) Échange d'informations sur les programmes nationaux de sécurité routière, compte tenu en particulier des moyens de financement des activités relatives à la sécurité routière, et sur les règlements et les prescriptions de sécurité routière en vigueur dans les pays membres, et diffusion de ces informations afin de faire profiter les gouvernements de la pratique et de l'expérience acquises en la matière. Priorité: 3

Résultats escomptés d'ici la fin de [l'an 2000] la période 2002/2003: Mise à jour régulière de la série de tableaux correspondant aux prescriptions nationales en vigueur sur la sécurité routière, aux instruments juridiques nationaux et aux méthodes nationales de formation et de suivi pour les permis de conduire des catégories A et B.

- d) Aide aux pays en transition pour l'instauration de pratiques et de procédures modernes et rationnelles en matière de sécurité de la circulation [et organisation à cette fin d'ateliers ou de séminaires sur la sécurité routière]. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici la fin de [~~l'an 2000~~] la période 2002/2003:

**Possible organisation d'un atelier ou séminaire sur la sécurité routière avec la collaboration éventuelle d'autres organisations.** [~~Participation à l'organisation d'un atelier sur l'assistance aux victimes d'accidents de la route dans le cadre de la troisième Semaine de la sécurité routière (éventuellement en Hongrie, en mai 2000).]~~

- e) Examen de thèmes d'actualité choisis se rapportant à la sécurité routière, sous la forme d'une discussion approfondie fondée sur des études d'experts et prise des mesures de suivi appropriées pour trouver des solutions concertées aux problèmes les plus pressants dans le domaine de la sécurité et de la circulation. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici la fin de [l'an 2000] la période 2002/2003: Définition d'au moins un thème d'actualité en vue d'une discussion approfondie.

### ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- [f] ~~Examen, avec l'aide d'un groupe restreint d'experts, de la possibilité d'élaborer un nouvel instrument juridique relatif aux permis de conduire, sur la base de la Directive 91/439/CEE de l'Union européenne.~~ Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de [l'an 2001] la période 2002/2003 : Décision sur la possibilité d'élaborer un nouvel instrument juridique.]

- f) [g] ~~[Examen de la possibilité de]~~ Contribution aux activités prévues par le Programme commun d'action adopté à la Conférence régionale de 1997 sur les transports et l'environnement, **et par la Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé.** Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici la fin de la période 2002/2003: Examen de propositions visant à amender les Conventions de Vienne ainsi que les Accords européens issus des processus de suivi de Vienne et/ou de Londres.

- g) Préparation de ~~[la troisième Semaine]~~ **la quatrième semaine (2004)** de la sécurité routière ~~[en vue de promouvoir un renforcement du partenariat entre les administrations publiques, les organisations du secteur privé et les usagers de la route, pour réduire les accidents de la circulation impliquant les usagers de la route vulnérables.]~~ Priorité: 1

Résultats escomptés [d'ici la fin de -l'an 2000] la période 2002/2003:

~~-[Organisation, en mai 2000, de la Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE, conformément au Programme adopté par le WP.1;]~~

**Définition d'un thème pour la quatrième semaine de la sécurité routière et mise en oeuvre de la préparation de cette semaine.**

- ~~[h] Évaluation de la Semaine de la sécurité routière et adoption de mesures éventuelles de suivi.~~

Résultats escomptés d'ici la fin de l'an 2001: Organisation d'une journée d'évaluation le 10 septembre 2001.]

- h) [i] Examen de différentes possibilités de conduite des travaux relatifs à une Stratégie à long terme des Nations Unies pour la sécurité routière en vue d'établir au sein de l'ONU un programme d'action concerté à cet égard. ~~[Examen d'une forme de collaboration avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale (GRSP).]~~ Priorité: [2] 3

Résultats escomptés d'ici la fin de l'an [2000] 2002: Discussions sur la possibilité de mettre au point une stratégie à long terme visant à améliorer la sécurité routière dans la région de la CEE et/ou toute autre initiative allant dans ce sens.