



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/81  
7 mai 2002

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-HUITIÈME SESSION**

(19-22 mars 2002)

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a tenu sa trente-huitième session à Genève, du 19 au 22 mars 2002. Y ont participé des représentants des Etats membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Danemark, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Israël, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse et Etats-Unis d'Amérique. La Commission européenne (CE) était représentée, de même que les organisations non-gouvernementales ci-après : Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des sociétés de la Croix Rouge et du Croissant Rouge (FICR), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Fédération internationale des piétons (FIP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fédération des Associations européennes de motocyclistes (FEMA), Fédération routière internationale (IRF), Union internationale des transports routiers (IRU) et Prévention routière internationale (PRI). Un représentant du projet TEM a également participé à la réunion.

## **OUVERTURE DE LA SESSION**

2. Cette réunion a été ouverte par M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, qui a souhaité la bienvenue aux participants et a adressé, au nom du WP.1, des vœux de prompt rétablissement au président en exercice, M. Bernard Périsset (Suisse). Devant l'importance et l'urgence d'améliorer la situation en matière de sécurité routière, il a suggéré au WP.1 d'étudier la possibilité de fixer des objectifs de réduction des accidents à moyen/long terme dans la région de la CEE/ONU en l'assortissant d'un système de contrôle des résultats.

3. En l'absence du président empêché, la réunion s'est déroulée sous la co-présidence des deux vice-présidents, M. Dan Link (Israël) et M. Alexander Yakimov (Fédération de Russie).

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

Document : TRANS/WP.1/79

4. L'ordre du jour a été adopté sans modifications mais le secrétariat a été prié d'informer la section de traduction des corrections à faire au texte russe concernant les signes distinctifs, lesquelles sont signalées dans le document informel n°3 de la session.

## **ADOPTION DU RAPPORT DE LA TRENTE-SEPTIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL** (*Point 2 de l'ordre du jour*)

Document : TRANS/WP.1/78.

5. Le rapport de la trente-septième session a été adopté sans modification.

## **SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS** (*Point 3 de l'ordre du jour*)

6. Le secrétariat a informé le WP.1 de la demande du Comité des transports intérieurs (CTI) de finaliser aussitôt que possible les amendements aux Conventions de Vienne et Accords européens les complétant et qu'à cette fin, le Comité avait donné son accord pour la tenue, si nécessaire, d'une réunion supplémentaire du WP.1 en 2002 (25-29 novembre 2002). Il a signalé que le Comité avait par ailleurs apporté son appui pour moderniser les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2. Il a également informé les délégués de la demande du CTI, adressée à tous ses groupes subsidiaires, d'examiner, suite aux attentats du 11 septembre, les aspects de sûreté dans les transports en prenant en compte les travaux de la CEMT sur ce point. Le secrétariat a donc invité le WP.1 à se pencher sur cette question en commençant par recenser les éléments qui ont des incidences en matière de sûreté. Enfin, il a informé les délégués des autres décisions prises par le CTI ayant un impact direct sur les travaux du WP.1, et notamment celles se rapportant aux recommandations du Groupe spécial multidisciplinaire sur la sécurité dans les tunnels contenues dans le rapport du 10 décembre 2001 (cf. également point 30).

**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)*

a) **Recommandations du Groupe spécial d'experts juridiques**

*Documents : TRANS/WP.1/2001/23 ; Annexe 1 du TRANS/WP.178.*

7. Les recommandations du Groupe d'experts juridiques adoptées par le WP.1 lors de sa trente-septième session et reproduites à l'annexe 1 du rapport y afférent (TRANS/WP.1/78) ont suscité quelques commentaires à caractère formel adressés au secrétariat.

b) **Signes distinctifs**

*Documents : Annexe 1 du TRANS/WP.178 ; TRANS/WP.1/2002/13 ; documents informels de la session n° 1 et 5.*

8. À sa trente-septième session, le Groupe de travail a adopté les propositions sur les signes distinctifs reproduites au chapitre 1A de l'annexe 1 du document TRANS/WP.1/78. Cependant, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir une proposition d'amendement à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, visant à ce que le signe distinctif apparaisse également sur la plaque d'immatriculation avant lorsque celui-ci figurait sur la plaque d'immatriculation arrière.

9. Sur la base de la proposition du secrétariat reproduite dans le document TRANS/WP.1/78, annexe 1, chapitre II, le WP.1 a considéré que cette disposition devait figurer dans la Convention de Vienne et qu'il convenait d'en adapter la rédaction afin d'introduire la notion que, lorsqu'une plaque avant est obligatoire sur un véhicule, elle doit comporter les mêmes informations et symboles que ceux figurant sur la plaque arrière.

10. S'agissant du contenu des paragraphes 3.2 et 3.3 repris dans le document TRANS/WP.1/2002/13, sur lequel le Groupe de travail n'avait pu alors se mettre d'accord, ce dernier a, sur la base de la proposition présentée dans le document informel n°5 de la session, pris les décisions suivantes :

- Lorsqu'un signe distinctif est incorporé sur la plaque d'immatriculation, celui-ci doit se trouver à l'extrémité gauche ou droite de cette plaque, mais de préférence à gauche.
- Lorsque, en sus du signe distinctif national, est arboré sur la plaque d'immatriculation un symbole ou emblème régional ou local, le signe distinctif national doit obligatoirement se trouver à l'extrémité gauche de la plaque.

11. Le WP.1 a invité le Groupe d'experts juridiques à présenter pour la trente-neuvième session une proposition de texte incorporant les décisions ci-dessus.

c) **Questions renvoyées au Groupe de travail par la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)**

*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.

i) **Comportement aux passages pour piétons**

*Documents* : TRANS/SC.1/WP.1/1998/4 ; TRANS/ WP.1/2001/23 ; TRANS/ WP.1/2002/6 ; TRANS/WP.1/2002/10.

12. À sa trente-septième session, le Groupe de travail avait examiné les propositions d'amendement relatives au comportement des conducteurs aux passages pour piétons en se fondant sur les documents TRANS/WP.1/1998/4 et TRANS/WP.1/2002/23, paragraphe 9. Cependant, compte tenu de la persistance de divergences entre les États membres, le Groupe de travail avait demandé à la FIP d'établir, en concertation avec le secrétariat, de nouvelles propositions pour la trente-huitième session.

13. Les délais imposés n'ayant pas permis cette concertation, la FIP et le secrétariat ont présenté chacun une proposition figurant respectivement dans les documents TRANS/WP.1/2002/6 et TRANS/WP.1/2002/10.

14. Aucune de ces propositions n'ayant recueilli le soutien de la majorité des délégations, le Groupe de travail a décidé de maintenir la formulation actuelle «about to use » dans la version anglaise de l'article 21, b) de la Convention de Vienne sur la circulation routière et de ne pas changer les autres versions linguistiques, mais a, suite à une intervention du représentant de la Norvège, considéré qu'il convenait d'examiner néanmoins les problèmes de concordance des dispositions existantes dans la Convention et l'Accord européen afférentes à ce sujet. Il a, à cet effet, décidé de créer un petit groupe informel, dirigé par M. Link (Israël), aux fins de soumettre des propositions pour la trente-neuvième session.

ii) **Emplacement de la signalisation**

15. À sa trente-septième session, le WP.1, après avoir examiné un avant-projet de questionnaire sur l'emplacement de la signalisation, établi par le groupe restreint y afférent (Allemagne, Danemark, Espagne, France, Israël, République tchèque, AIT/FIA, FRI et PRI, sous la présidence de la France) avait demandé à ce groupe d'établir un nouveau projet plus complet.

16. En l'absence de la présidente, le secrétariat a informé le WP.1 des développements intervenus depuis. Il a notamment indiqué que la présidente, après avoir testé le questionnaire auprès des membres du groupe restreint, en était arrivée à la conclusion qu'il était impossible de synthétiser de façon simple et exploitable les règles d'implantation de la signalisation de priorité et qu'en conséquence la faisabilité difficile de cette étude remettait en cause la poursuite des travaux.

17. Après discussion, le WP.1 a demandé au groupe restreint de présenter pour la trente-neuvième session une note exposant les problèmes rencontrés et les raisons pour lesquelles il ne recommandait pas de poursuivre l'étude sur ce sujet et présentant les orientations envisageables pour les travaux futurs sur cette question. De son côté, la représentante de la PRI a suggéré de réserver lors de la session du

WP.1 en mars 2003 une demi-journée de réflexion pour définir les orientations à donner aux travaux du WP.1 sur les différents domaines liés à la signalisation (cf. également points 29 et 37 ci-après).

**iii) Téléphones mobiles**

Documents : TRANS/WP.1/2001/30 ; TRANS/WP.1/2002/15.

18. À sa trente-septième session, le Groupe de travail avait examiné une proposition d'amendement établie par le groupe restreint y afférent (Allemagne, Espagne, Israël et Roumanie, sous la présidence d'Israël), sous la cote TRANS/WP.1/2001/30, qui portait sur l'utilisation du téléphone mobile et autres appareils embarqués susceptibles de distraire les conducteurs.

19. Le WP.1 avait alors décidé que, compte tenu des discussions en cours à l'Union européenne, il était prématuré d'établir une proposition s'appliquant à tous les équipements susceptibles de distraire l'attention des conducteurs et avait demandé au groupe restreint d'établir une nouvelle proposition portant exclusivement sur les téléphones mobiles, présentée dans le document TRANS/WP.1/2002/15.

20. Aucune des deux alternatives proposées n'ayant pas été acceptée, le président a proposé que le WP.1 fasse un choix, lors de sa trente-neuvième session, si possible parmi les textes ci-après remis en séance sans exclure cependant les propositions qui seraient adressées au secrétariat avant le 14 juin 2002:

Variante A (Pays-Bas) - Toute personne doit, lorsqu'elle conduit un véhicule, réduire au strict nécessaire toute activité autre que la conduite. Il est donc interdit au conducteur d'un véhicule quelconque d'utiliser un téléphone mobile ou un téléphone de voiture tenu à la main (ou autrement) pendant qu'il conduit.

Variante B (Israël) - Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule quelconque d'utiliser un téléphone mobile ou un téléphone de voiture pendant qu'il conduit à moins qu'il ne le tienne pas à la main ou autrement.

Variante B (Allemagne) - Il est recommandé que la législation nationale stipule clairement que l'utilisation de téléphones mobiles ou de radiotéléphones par des conducteurs de véhicules n'est autorisée que si elle n'a aucun effet négatif sur la sécurité routière. En tout état de cause, la législation devrait interdire à tout conducteur d'utiliser un téléphone mobile ou un radiotéléphone tenu à la main ou entre la tête et l'épaule.

**iv) Définition des cyclomoteurs et motocycles**

Documents : TRANS/WP.1/2001/34 ; TRANS/WP.1/2002/4.

21. À sa trente-septième session, le Groupe de travail avait examiné une proposition préparée par l'IMMA au nom du groupe restreint (Belgique, Italie et IMMA, sous la présidence de la Belgique). Cette proposition contenait des amendements à l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, relatifs à la définition des cyclomoteurs et des quadricycles à moteur et dont l'objectif était de rapprocher les définitions utilisées dans la

Convention et l'Accord européen de celles utilisées dans la Directive 92/61/CEE modifiée de l'Union européenne (TRANS/WP.1/2001/34).

22. Le Groupe de travail avait alors chargé le groupe restreint d'établir, en vue de sa trente-huitième session, un document sur les conséquences qu'induirait l'utilisation de nouvelles définitions notamment en ce qui concerne les règles de circulation et les permis de conduire.

23. Au nom du groupe restreint, le représentant de l'IMMA a rappelé le contexte de cette étude et a présenté le document *TRANS/WP.1/2002/4* qui décrit en détail les incidences qu'auraient de nouvelles définitions sur le texte de la Convention sur la circulation routière et de l'Accord européen et résume les questions qu'il faudrait examiner dans cette hypothèse. Il a toutefois souhaité que, s'agissant d'une étude de longue haleine, d'autres membres viennent l'aider dans cette tâche afin de ne plus être seul à supporter le poids du groupe.

24. Le président a remercié, au nom du WP.1, l'IMMA pour l'excellent travail effectué et a lancé un appel pour que des membres supplémentaires se joignent au groupe restreint. De son côté, le secrétariat a informé le WP.1 que les définitions des cyclomoteurs et motocycles étaient en cours d'examen par le WP.29.

25. Eu égard à la complexité des problèmes soulevés, le WP.1 a demandé à ses membres de consulter leurs experts nationaux. Parallèlement, afin de pouvoir orienter les travaux futurs du groupe restreint, le représentant de l'IMMA a remis en séance un questionnaire repris en annexe 1 du présent rapport. Le WP.1 a demandé au secrétariat d'adresser également ce questionnaire aux Etats membres par la voie officielle en fixant la date limite de réponse au 14 juin 2002.

#### **d) Permis de conduire**

*Documents : TRANS/WP.1/2002/3 ; TRANS/WP.1/2002/8 et Add.1.*

26. À sa trente-septième session, le Groupe de travail avait été informé des conclusions d'une réunion officieuse du groupe restreint sur les permis de conduire (Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, France, Israël, Luxembourg, Roumanie et IMMA, sous la présidence de la Fédération de Russie), qui s'était tenue à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) à la fin du mois d'août 2001. Il avait chargé le secrétariat d'envoyer le rapport de ladite réunion (TRANS/WP.1/2002/3) aux pays membres en leur demandant de faire connaître par écrit leurs commentaires éventuels. Les réponses reçues sont reflétées dans les documents TRANS/WP.1/2002/8 et Add.1.

27. Le secrétariat, après avoir rappelé le contexte des travaux en cours sur le sujet des permis de conduire, a indiqué qu'une troisième réunion du groupe restreint, organisée sous l'égide de l'IMMA, était programmée à Annecy (France) au début du mois d'avril 2002, aux fins d'examiner un projet de nouvelle version de l'annexe 6 de la Convention sur la circulation routière

28. Le WP.1 a demandé que soient pris en compte, lors de cette réunion, les commentaires transmis par les Etats membres ainsi que les observations complémentaires présentées par l'Allemagne. Lors de la session, plusieurs délégations ont également formulé des objections sur la proposition visant à délivrer des permis de conduire uniquement sous le format « carte de crédit » et à établir une catégorie de véhicules « S ».

e) **Signalisation des points noirs**

29. Le Groupe de travail avait décidé, lors de sa trente-septième session, de reporter l'examen de ce point en attendant les résultats d'une étude demandée par la Commission européenne. Aucun fait nouveau n'étant intervenu depuis lors, le WP.1 a demandé au représentant de la Commission européenne de présenter un rapport intérimaire sur les travaux en cours ayant une interaction avec les points noirs et a décidé d'intégrer cette question dans le cadre de la réflexion générale qui sera menée sur la signalisation routière (cf. également points 17 et 37 du présent rapport).

f) **Sécurité dans les tunnels routiers**

*Documents : TRANS/AC.7/9 et Add.1 ; TRANS/AC.7/2002/1 et document informel n°2 de la session.*

30. Le secrétariat a informé le WP.1 de la finalisation par le Groupe spécial multidisciplinaire sur la sécurité dans les tunnels des travaux concernant les tunnels routiers, concrétisés par le rapport du 10 décembre 2001 et ses 43 recommandations (TRANS/AC.7/9). Il a également indiqué que, suite à l'accident du Gothard, deux nouvelles recommandations avaient été ajoutées par le Groupe d'experts lors d'une réunion tenue en janvier 2002 (TRANS/AC.7/9/Add.1). Enfin, il a rappelé que le Comité des transports intérieurs, lors de sa session de février 2002, avait adopté une résolution spécifique sur ce sujet afin de montrer l'importance stratégique des recommandations.

31. De son côté, le représentant de la Commission européenne a sensibilisé les délégués sur les objectifs poursuivis au travers de ce rapport et les a informés de l'organisation par la Commission d'une campagne d'information sur le comportement approprié à adopter par les usagers en fonction des circonstances rencontrées lorsqu'ils circulent dans un tunnel. Il a indiqué que des brochures et un CD-Rom seraient diffusés avant l'été et a invité les organisations internationales représentées ainsi que la CEE/ONU, à ajouter leur nom sur ces outils de diffusion. Il a également informé le WP.1 de l'adoption prochaine par la Commission d'une proposition de directive sur la sécurité dans les tunnels prenant en compte dans son annexe les recommandations du Groupe d'experts. Enfin, il a souligné que le WP.1 devrait en particulier axer ses efforts sur les propositions relatives à la signalisation figurant dans l'annexe 1 du document TRANS/AC.7/9 et son appendice.

32. Suite à l'invitation lancée par le représentant de la Commission européenne, l'IRU, l'AIT/FIA, l'IRF et la PRI ont indiqué leur intention d'être associées à la campagne d'information.

33. Afin d'accélérer au sein du WP.1 les travaux d'étude des recommandations relevant de sa compétence, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe restreint composé de la France, de la Norvège, de la Suisse (qui en assurera la présidence), la Commission européenne, la PRI, l'IRU et le secrétariat. Le mandat de ce groupe sera d'examiner les recommandations, en prenant également en compte les mesures contenues dans la déclaration adoptée à Zürich par les ministres des transports des pays alpins en novembre 2001, d'identifier celles qui relèvent de la compétence du WP.1 et de proposer des solutions pour les incorporer au mieux soit dans les Conventions de Vienne, soit dans les Accords européens, soit dans les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2.

34. Le secrétariat a indiqué que la première réunion de ce groupe se tiendrait à Genève juste après la réunion spéciale du Groupe Ad hoc sur l'AGR prévue les 10 et 11 juin 2002.

**g) Harmonisation de la signalisation routière**

*Documents* : TRANS/WP.1/2001/35, TRANS/WP.1/2002/17.

35. À sa trente-septième session, le WP.1 avait examiné une étude de faisabilité sur les possibilités d'harmoniser la signalisation routière dans le domaine des signaux de réglementation et d'avertissement de danger, établie par l'IRF et l'AIT/FIA (TRANS/WP.1/2001/35), étayée par la présentation d'un programme informatique (disponible sur CD-Rom). Par ailleurs, le Groupe de travail avait 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). Des copies de ces études sur CD-Rom ont, par la suite, été adressées aux délégations qui en avaient fait la demande en les invitant à faire parvenir leurs commentaires et réactions.

36. Ces études n'ayant suscité aucune réaction négative (cf. TRANS/WP.1/2002/17), le représentant de l'IRF a indiqué que son organisation entendait poursuivre ses efforts dans la recherche d'une plus grande harmonisation tout en réitérant la proposition de la PRI (cf. point 17) de consacrer une demi-journée de réflexion pour définir la stratégie du WP.1 dans le domaine de la signalisation et les orientations futures.

37. Donnant suite à cette proposition, le WP.1 a décidé de regrouper les questions concernant la signalisation (emplacement, points noirs et harmonisation) et de consacrer, lors d'une réunion future, une demi-journée à un débat général sur le sujet.

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

*Documents* : TRANS/WP.1/2001/41 ; TRANS/WP.1/2002/11 et document informel n° 4 de la session.

38. À sa trente-septième session, le Groupe de travail, après avoir examiné une proposition transmise par la Prévention routière internationale (PRI) concernant l'amélioration de la visibilité et de la lisibilité de la signalisation routière (TRANS/WP.1/2001/41), avait demandé à la représentante de cette organisation d'établir une nouvelle version de ce document prenant en compte les observations faites par les délégations et intégrant les marquages routiers. Cette nouvelle proposition est reproduite dans le document TRANS/WP.1/2002/11.

39. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa trente-neuvième session en raison de la non disponibilité de la version russe du document précité.



**RÉVISION DES RÉSOLUTIONS 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)***  
***(Document: TRANS/SC.1/294/Rev.5)***

**a) Assistance aux victimes des accidents de la route**

Document : TRANS/WP.1/2002/7.

40. Le WP.1 a été invité à examiner les cinq propositions de recommandation présentées par la FEVR et la FICR, reprises dans le document précité. Le représentant de la FEVR a rappelé le contexte de ces propositions qui sont la suite d'un atelier tenu à Budapest les 30 et 31 août 2001 et qui pourraient compléter la recommandation sur l'assistance des victimes des accidents de la route adoptée par le Groupe de travail lors de sa trente-sixième session.

41. Après examen de ces cinq recommandations, le WP.1 a décidé de ne retenir que les trois premières, considérant que les deux dernières ne relevaient pas de sa compétence. Le Groupe restreint sur l'assistance aux victimes de la route (France, Israël, FEVR et FICR) a été invité à développer les trois recommandations adoptées et à soumettre une nouvelle proposition pour la trente-neuvième session. Quant aux deux recommandations non retenues, elles ont donné lieu aux commentaires suivants :

- Sur la quatrième recommandation, il a été mis en avant que la FEVR et la FICR pourraient développer des arguments supplémentaires à partir des législations nationales pertinentes.
- Sur la cinquième recommandation, il appartenait à ces deux organisations de formuler une proposition à destination de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

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

42. Lors de sa trente-septième session, le WP.1 s'était interrogé sur l'utilité de poursuivre les discussions sur ce sujet. Il avait toutefois décidé d'y revenir lorsque sera disponible le 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. Le représentant de la FIP a indiqué que ce rapport ne pourra être prêt avant 2003.

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

Documents : TRANS/WP.1/2002/12 ; TRANS/WP.1/2002/14.

43. À sa trente-septième session, le secrétariat avait présenté une analyse des réponses au questionnaire sur l'utilisation des feux de circulation le jour. Suite à la demande du WP.1, le secrétariat a transformé les documents informels de la session en un document formel qui est distribué sous la cote TRANS/WP.1/2002/12 et qui intègre les dernières informations communiquées par les Etats.

44. Au vu des derniers développements intervenus au plan communautaire (TRANS/WP.1/2002/14) présentés par le secrétariat, le WP.1 a décidé de suspendre les discussions sur ce sujet dans l'attente de l'examen des questions techniques par le WP.29. Il a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à

communiquer leurs informations en vue de compléter le tableau figurant dans le document *TRANS/WP.1/2002/12*.

45. Le représentant de l'Italie a indiqué que son pays avait introduit l'obligation pour tous les véhicules d'allumer leurs feux le jour lorsqu'ils circulent sur autoroute. Le représentant de la République tchèque a signalé de son côté que, dans son pays, les véhicules lourds et légers doivent utiliser en hiver les feux le jour. Le représentant d'Israël a précisé que l'obligation d'utiliser les feux sur les routes interurbaines existait dans son pays depuis 6 ans pour les camions, motos, transports en commun mais que les résultats obtenus suite à cette mesure étaient peu sensibles. Il a également précisé que l'allumage des feux le jour était obligatoire en ville pour les motos et les bus entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 31 mars. Enfin, le représentant de la Suisse a signalé que, depuis le 1/01/02, il est recommandé d'utiliser les feux de croisement le jour sur tous les véhicules et qu'à la demande du Parlement, une étude était en préparation pour en évaluer les résultats sur la sécurité routière. De son côté, IMMA a informé le WP.1 d'un accord conclu par l'industrie du motorcycle en Europe pour introduire l'allumage automatique des feux de croisement sur les deux roues quand le moteur est mis en marche.

**d) Téléphones mobiles**

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

46. En complément des décisions prises sous le point 4 c) iii) ci-dessus, le WP.1 a précisé qu'il entendait d'abord adopter une disposition dans la Convention de Vienne avant d'élaborer une recommandation plus développée pour la R.E.1 sur la base du document *TRANS/WP.1/2001/31*.

**e) Accessoires dangereux**

*Document : TRANS/WP.1/2002/12.*

47. Lors de sa trente-septième session, le WP.1 avait évoqué les dangers que pouvaient présenter certains accessoires montés sur les véhicules, et notamment les pare-buffles, et avait alors considéré qu'il s'agissait d'un thème important méritant d'être approfondi.

48. A la lumière des derniers développements intervenus au niveau communautaire reflétés dans le document précité, le WP.1 a considéré que, si la question des pare-buffles sur les véhicules neufs relevait de la compétence du WP.29, celle concernant les véhicules en circulation munis de ces dispositifs était de son ressort. Il a donc décidé d'élaborer une recommandation à destination du WP.29 d'une part et des administrations d'autre part, dont le texte élaboré conjointement par IMMA et Israël figure ci-après :

*A l'intention du WP.29:* « Le WP.1 est très préoccupé par les données qui prouvent que les pare-buffles rigides sont une source de danger pour tous les usagers de la route, en particulier les piétons. Il prie, par conséquent, le WP.29 d'accélérer ses travaux pour introduire l'interdiction de ces dispositifs dans les règlements de construction concernant les véhicules neufs. Les pare-buffles ne devraient être utilisés que pour des situations de tout terrain. »

*A l'intention des administrations nationales:* « Le WP.1 est très préoccupé par les données qui prouvent que les pare-buffles rigides sont une source de danger pour tous les usagers de la route, en particulier les piétons. Il demande donc instamment aux autorités nationales de prendre toutes les mesures possibles pour faire retirer ces dispositifs sur tous les véhicules en circulation. Ces dispositifs ne doivent être autorisés que dans des lieux non ouverts à la circulation publique ».

***Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)***  
***(Document : TRANS/SC.1/295/Rev.3)***

**f) Signalisation des chantiers routiers**

*Documents : TRANS/WP.1/2001/33 et Add.1 ; TRANS/WP.1/2002/16.*

49. Le Groupe de travail avait examiné, lors de sa trente-septième session, une nouvelle proposition concernant la signalisation des chantiers routiers, soumise par le Danemark et la Fédération de Russie (TRANS/WP.1/2001/33) et avait demandé aux représentants de la PRI et de l'IRF de soumettre une nouvelle version du paragraphe 2.2 du document précité.

50. Au vu des différents avis exprimés, le WP.1 a décidé de reporter la discussion à sa trente-neuvième session et, pour faciliter la prise d'une décision finale, a demandé au secrétariat de préparer un document consolidé. Concernant le paragraphe 2.2 visé dans le document *TRANS/WP.1/2001/33*, le WP.1 a signalé qu'il prendrait en considération les propositions de la PRI et de l'IRF (*TRANS/WP.1/2002/16*) et de la Fédération de Russie.

**PREPARATIFS DE LA QUATRIEME SEMAINE DE SECURITE ROUTIERE DANS LA REGION DE LA CEE/ONU (Point 6 de l'ordre du jour)**

*Documents : TRANS/WP.1/2002/5 ; TRANS/WP.1/2002/18.*

51. Lors de la journée spéciale consacrée à l'évaluation des résultats de la troisième semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE (1<sup>er</sup>-7 mai 2000), organisée dans le cadre de sa trente-septième session, le WP.1 a pris des décisions concernant les campagnes futures (TRANS/WP.1/78, par. 5 à 8), et notamment celles d'organiser une semaine de la sécurité routière tous les quatre ans et de fixer la prochaine en 2004.

52. Compte tenu de cette dernière décision et conformément à l'usage qui veut que la semaine de la sécurité routière soit lancée par une résolution du Comité des transports intérieurs, le WP.1 a considéré différents thèmes possibles pour cette 4<sup>ème</sup> semaine de la sécurité, comme la sécurité de nuit (TRANS/WP.1/2002/18), l'agressivité sur la route, la sécurité dans les tunnels, la distance entre les véhicules, la vitesse, l'alcool au volant, l'utilisation des ceintures de sécurité, la conduite de nuit. Toutefois, il a décidé de reporter le choix final du thème à sa trente-neuvième session et a invité les délégations à communiquer au secrétariat les sujets additionnels qu'elles souhaiteraient ajouter à la liste précitée. Pour sa part, le secrétariat a rappelé l'impérative nécessité de soumettre le projet de résolution y afférent à l'adoption du Comité lors de sa session de février 2003.

53. Le secrétariat a, d'autre part, informé le WP.1 que l'ensemble des résultats de la troisième semaine de la sécurité routière, recensés à travers les diverses communications qu'il avait reçues, avait été regroupé dans le document TRANS/WP.1/2002/5.

**SUIVI DES CONFÉRENCES DE VIENNE (TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT) ET DE LONDRES (TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET SANTE)**

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

Document : ECE/AC.21/2001/5.

54. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que depuis sa trente-septième session, la première réunion du groupe d'experts spécial mixte CEE/ONU-OMS sur les transports, l'environnement et la santé s'était tenue à Genève les 26 et 27 novembre 2001. Le rapport y afférent est reproduit dans le document ECE/AC.2/2001/5.

Le secrétariat a rappelé les actions spécifiques prioritaires à mettre en œuvre, décidées au cours de cette réunion, à savoir :

- a) Intégration des aspects d'environnement et de santé dans la politique des transports;
- b) Promotion de la demande pour un transport favorisant la santé et l'environnement impliquant notamment l'internalisation des coûts externes;
- c) Transport urbain impliquant notamment la promotion du transport public, de la bicyclette et de la marche.

55. Il a signalé que la seconde réunion du groupe d'experts (18-19 mars 2002) se tenait concomitamment avec celle du WP.1 et a indiqué que la deuxième réunion de haut niveau prévue le 5 juillet 2002 à Genève prendrait entre autres une décision définitive sur l'opportunité ou non d'élaborer une convention cadre et publierait une déclaration ministérielle en vue du Sommet de Rio + 10, qui doit se tenir à Johannesburg en septembre 2002.

56. 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).

**COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS** *(point 8 de l'ordre du jour)*

**a) Prescriptions nationales en matière de sécurité routière**

Documents : TRANS/WP.1/73 et Add.1 ; TRANS/WP.1/80 ; TRANS/WP.1/71/Rev.1 ; TRANS/WP.1/2002/1.

57. Cette question n'étant examinée qu'une fois par an, lors de la session de printemps du Groupe de travail, le secrétariat a informé les délégués que les derniers renseignements concernant les législations nationales en matière de sécurité routière étaient reproduits dans le document TRANS/WP.1/73 et Add.1, ceux concernant les prescriptions en matière de sécurité routière dans le document TRANS/WP.1/80 et ceux concernant les méthodes nationales de formation et de suivi pour les permis de conduire A et B dans le document TRANS/WP.1/71/Rev.1.

58. Le secrétariat a rappelé que la Division des transports avait adressé en janvier 2002 une lettre aux gouvernements les invitant à mettre à jour les tableaux reproduits dans le TRANS/WP.1/80 et a indiqué que cette mise à jour sera disponible à l'occasion de la session du printemps 2003 du Groupe de

travail. Il a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à communiquer leurs informations le plus rapidement possible.

59. Les renseignements communiqués par le Gouvernement de la Fédération de Russie figurent dans le document *TRANS/WP.1/2002/1*.

60. Le représentant de l'Italie a informé le WP.1 de l'adoption par son pays d'un nouveau Code de la route qui introduit notamment comme dispositions nouvelles le permis à points, une réglementation simplifiée pour la conduite des vélomoteurs, des amendes beaucoup plus sévères, une augmentation des limitations de vitesse sur autoroute (de 130 à 150km/h sur les autoroutes comportant plus de 2 voies de circulation), sur les voies express (de 90 à 110km/h), et sur les autoroutes urbaines (de 50 à 70km/h). Le WP.1 a été également informé des mesures prises par les Pays-Bas, la Pologne et l'Irlande pour interdire le téléphone mobile en conduisant qui ne serait pas mains libres. Le représentant de la Norvège a signalé que son pays avait introduit de nouvelles dispositions en matière de permis de conduire. La représentante des USA a signalé les mesures mises en œuvre dans son pays pour réduire les accidents de la route notamment du fait de l'alcool. Quant au représentant de la République tchèque, il a signalé l'entrée en vigueur d'une législation sur les contrôles techniques des véhicules.

#### **b) Échange de données d'expérience dans le domaine de la sécurité routière**

Document : *TRANS/WP.1/2002/2*.

61. Le secrétariat a rappelé que pour donner suite aux demandes formulées lors de l'évaluation des résultats de la troisième Semaine de la sécurité routière, il avait adressé une télécopie aux gouvernements le 8 janvier 2002 pour leur demander:

- i) de donner les adresses des organismes de presse (presse écrite, radio, télévision) y compris sous forme électronique, auxquelles les communiqués de presse et autres documents de la CEE/ONU relatifs à la sécurité routière pourraient être envoyés;
- ii) de fournir des renseignements succincts sur les campagnes nationales de sécurité routière en utilisant le formulaire préparé à cet effet par le secrétariat qui peut être téléchargé sur le site Internet de la Division des transports à l'adresse suivante:  
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rsquest.html>.

62. Le WP.1 a pris connaissance de la résolution du gouvernement finlandais sur l'amélioration de la sécurité routière reproduite dans le document *TRANS/WP.1/2002/2*.

#### **APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** (Point 9 de l'ordre du jour)

Documents : *TRANS/WP.1/2001/15* ; *TRANS/WP.1/2001/37* ; *TRANS/WP.1/2002/9*.

63. À sa trente-septième session, le Groupe de travail avait 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 et avait décidé de prolonger le débat lors de sa trente-huitième session en prenant en compte les commentaires de la Suisse (*TRANS/WP.1/2001/37*) et du document annoncé

par la délégation des Pays-Bas repris dans le *TRANS/WP.1/2002/9*. Le WP.1 a remercié les Pays-Bas pour la présentation de ce document qui expose la situation aux Pays-Bas et dans d'autres pays, décrit les différents systèmes ISA possibles et liste les questions que soulève l'introduction de dispositifs d'adaptation intelligente de la vitesse.

64. Sur la base de ces documents, le Groupe de travail a considéré que, bien que s'agissant d'un domaine technique, il convenait de le maintenir à l'ordre du jour en raison de ses fortes retombées sur la sécurité routière et des aspects juridiques et politiques qui lui sont liés, et qu'il était important que le WP.1 lui-même soit associé aux travaux menés sur ce sujet par le WP.29. Comme première étape, le représentant de l'IMMA a suggéré que les délégués au WP.1 prennent contact avec leurs homologues du WP.29 pour discuter des effets de l'introduction de systèmes de transport intelligents (ITS).

#### **ELECTION DU BUREAU** (*Point 10 de l'ordre du jour*)

65. En l'absence du président, l'élection du bureau a été reportée à la trente-neuvième session du WP.1. Le Groupe de travail a remercié les deux vice-présidents pour avoir assumé la présidence à tour de rôle durant la trente-huitième session.

#### **QUESTIONS DIVERSES** (*Point 11 de l'ordre du jour*)

66. Le représentant du TEM, évoquant les problèmes liés à la signalisation temporaire, estime qu'il est nécessaire de faire des progrès en la matière. Le WP.1 a invité le représentant du TEM à présenter une note exposant la situation.

68. Le secrétariat a invité les délégués à réfléchir sur les suites à donner aux demandes évoquées en début de réunion respectivement sur la prise en compte des aspects de sûreté (cf. point 6) et la fixation d'objectifs de réduction des victimes sur la route (cf. point 2).

69. Le WP.1 a été informé que le Groupe d'experts juridiques tiendra deux réunions encadrant celle du WP.1 fixée du 23 au 26 septembre 2002, à savoir les 20 et 27 septembre 2002.

#### **ADOPTION DES DECISIONS** (*Point 12 de l'ordre du jour*)

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

\* \* \* \* \*

Annexe

**DEFINITIONS DES CYCLOMOTEURS ET DES MOTOCYCLES**

**Questionnaire**

**Pays** : .....

- 1) Souhaitez-vous distinguer les « *tricycles* » de la catégorie des « *motocycles* »  
? Oui ? Non

et utiliser la définition de l'Union européenne (cf. document TRANS/WP.1/2001/34)?  
? Oui ? Non

Commentaires : .....

- 2) Souhaitez-vous inclure dans l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière les « *quadricycles* » et les « *quadricycles légers* » ?

? Oui ? Non

- 2) Si oui à la question 2,

- a) Considérez-vous que les quadricycles sont des « *véhicules à moteur* » aux fins de l'Accord européen et de la Convention, par exemple pour l'immatriculation du véhicule, le permis de conduire, les règles de circulation et les prescriptions techniques ?

? Oui ? Non

- b) Comment voulez-vous que les « *quadricycles légers* » soient considérés dans l'Accord européen complétant la Convention de Vienne

- i) comme des « *véhicules à moteur* » (nécessitant par exemple une immatriculation et la possession d'un permis de conduire) ?

? Oui ? Non

- ii) comme assimilables à des cyclomoteurs (conformément à la législation de l'Union européenne, c'est-à-dire sans immatriculation et permis de conduire par exemple)

? Oui ? Non

---