



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2004/10  
20 juillet 2004

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-cinquième session, 27-30 septembre 2004,  
point 5 i) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
(R.E.1)**

Note du secrétariat

Lors de sa quarante-quatrième session, le WP.1 a accueilli favorablement le projet de restructuration de la R.E.1 (TRANS/WP.1/2004/2) proposé par le groupe restreint constitué à cet effet (France (présidence), Suisse, PRI, secrétariat) et présenté par le secrétariat. Toutefois, afin d'avoir une réalité plus précise du contenu de la proposition, le WP.1 a demandé au secrétariat de préparer pour la 45<sup>ème</sup> session un projet incorporant, dans la nouvelle structure, les textes relatifs aux rubriques mentionnées (hors annexes), tirées de la version de la R.E.1 actuelle (TRANS/SC.1/294/Rev.5 du 6 janvier 1998) et des recommandations adoptées depuis lors par le WP.1.

Tel est l'objet du texte reproduit ci-après. Il convient cependant de signaler que, lors de la réalisation du projet, le secrétariat, en accord avec les autres membres du groupe restreint, a introduit des modifications dans l'ordre des rubriques, les a complétées, a modifié certains titres et a créé des Parties afin de présenter un texte qui soit le plus cohérent possible. Le secrétariat soumet également à l'examen du Groupe de travail quelques propositions de nouveau texte visant à compléter les dispositions de la R.E.1 ou à améliorer la rédaction actuelle. Ces propositions apparaissent en italiques soulignés.

-----

## PROPOSITION DE NOUVELLE STRUCTURE POUR LA RESOLUTION D'ENSEMBLE R.E.1

*(Entre parenthèses, référence aux dispositions actuelles de la R.E.1 ou aux textes pertinents.  
Les textes en italiques soulignés correspondent à des propositions du secrétariat)*

### TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
RECOMMANDATION	
<b><u>Partie I</u></b>	<b><u>Les usagers de la route</u></b>
<b>Chapitre 1.</b>	<b><u>Règles de circulation</u></b>
1.1	Sens de la circulation <i>(1.1)</i>
1.2	Dépassement
1.2.1	aux intersections <i>(1.3)</i>
1.2.2	<i>(résultat des travaux du petit groupe présidé par la Russie)</i>
1.3	Passages à niveau <i>(1.2)</i>
1.4	Réinsertion des véhicules des services réguliers de transport public dans la circulation lorsqu'ils quittent les arrêts signalés comme tels <i>(1.4)</i>
1.5	Utilisation de dispositifs de sécurité en cas d'immobilisation d'un véhicule sur la chaussée <i>(3.9 et 1.8)</i>
<b>Chapitre 2.</b>	<b><u>Règles générales relatives au comportement dans la circulation</u></b>
2.1	Vitesse <i>(à développer)</i>
2.2	Alcool, drogues et médicaments <i>(résultat des travaux du petit groupe présidé par l'Italie)</i>
2.3	Ceintures de sécurité
2.3.1	<i>(résultat des travaux du petit groupe présidé par les USA)</i>
2.3.2	Dérogations <i>(3.7)</i>
2.4	Téléphone mobile <i>(à développer, base: TRANS/WP.1/2001/31)</i>
2.5	Tunnels <i>(rapport TRANS/WP.1/2002/28)</i>
2.5.1	Règles générales à observer
2.5.2	Règles spécifiques à observer
2.5.3	Règles de comportement à observer dans les situations particulières
2.6	Conduite de nuit <i>(à développer)</i>
<b>Chapitre 3.</b>	<b><u>Piétons et personnes à mobilité réduite</u></b>
3.1	Sécurité des piétons <i>(annexe 1 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))</i>
3.1.1	Equipements pour les piétons
3.1.2	Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons
3.1.3	Rôle des pouvoirs publics
3.1.4	Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons

- 3.2 Facilitation du déplacement des handicapés (4.6 (a), (b), (e), (f), (g) (h) et (i) et annexe 9)
- 3.3 Sécurité des personnes âgées (4.7 (d), (e) et (f))
- 3.4 Planches à roulettes, patins à roulettes ... (à développer ?)

#### **Chapitre 4 Sécurité des enfants dans la circulation routière**

- 4.1 Sur le trajet de l'école (4.4 (a) à (l) et (t) à (w))
  - 4.1.1 Mesures à prendre pour assurer la sécurité des enfants sur le trajet de l'école (4.4 (a) à (d))
  - 4.1.2 Parents et autorités locales (4.4 (e) à (l))
  - 4.1.3 Circulation et signalisation routières (4.4 (t) à (u))
  - 4.1.4 Statistique et recherche (4.4 (v) à (w))
- 4.2 Au cours d'un transport d'enfants (4.5 (b))
- 4.3 Sensibilisation des enfants sur le bon comportement à adopter (4.5 (c))

#### **Chapitre 5 Comment influencer le comportement sur la route**

##### **5.1 Education/Formation**

- 5.1.1 Permis de conduire
  - 5.1.1.1 (à développer. Résultat des travaux du petit groupe présidé par la Russie)
  - 5.1.1.2 Circulation dans les tunnels
- 5.1.2 Enseignement professionnel (3.1 et annexes 4, 5, 6 et 7)
  - 5.1.2.1 Principes généraux
  - 5.1.2.2 Moniteurs
  - 5.1.2.3 Enseignement
  - 5.1.2.4 Véhicules utilisés pour l'enseignement
  - 5.1.2.5 Contrôle
- 5.1.3 Enseignement du secourisme (3.2)
- 5.1.4 Enseignement aux enfants des principes de sécurité routière (3.3)

##### **5.2 Sensibilisation/communication**

- 5.2.1 Campagnes de sécurité routière
  - 5.2.1.1 Recommandations générales (à développer)
  - 5.2.1.2 Recommandations concernant les piétons (annexe 1 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))
  - 5.2.1.3 Cas particulier des tunnels (rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28)
  - 5.2.1.4 Campagnes pour les utilisateurs de 2 roues à moteur (3.6 (5))
- 5.2.2 Vitesse
  - 5.2.2.1 Recommandations générales (à développer ?)
  - 5.2.2.2 Information des usagers en circulation internationale sur la législation nationale concernant les limitations de vitesse par catégorie de véhicules et de route (1.6)
- 5.2.3 Information des usagers de la route (1.7)
- 5.2.4 Symboles mettant en garde les conducteurs de véhicules contre les effets de certains médicaments (3.10)

**5.3 Contrôle et sanctions** (*résultat des travaux du petit groupe présidé par la Suisse*)

**Partie II Règles relatives aux véhicules et à leur utilisation**

**Chapitre 6. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement**

- 6.1 Contrôle technique des véhicules (*2.6 et TRANS/WP.1/2001/25 et Corr.1*)
- 6.2 Méthodes de chargement et d'arrimage (*2.8 et annexe 3*)
- 6.3 Immatriculation
  - 6.3.1 Immatriculation provisoire (*2.4*)
  - 6.3.2 Certificat d'immatriculation des véhicules de location (*2.5*)
- 6.4 Trousse de premier secours (*2.7*)
- 6.5 Circulation internationale (*nouveau*)

**Chapitre 7. Règles particulières liées à la catégorie de véhicules concernée**

**7.1 Cycles**

- 7.1.1 Aspects techniques
  - 7.1.1.1 Visibilité des bicyclettes la nuit (*2.1*)
  - 7.1.1.2 Signalisation des remorques (*2.3*)
- 7.1.2 Règles de circulation particulières
  - 7.1.2.1 Port du casque (*3.4*)

**7.2 Cyclomoteurs**

- 7.2.1 Aspects techniques
  - 7.2.1.1 Visibilité de nuit (*3.5 (1)*)
  - 7.2.1.2 Performance (*3.5 (1)*)
  - 7.2.1.3 Remorques (*3.5 (1)*)
- 7.2.2 Règles de circulation particulières
  - 7.2.2.1 Utilisation des cyclomoteurs (*3.5 (3)*)
  - 7.2.2.2 Sécurité des utilisateurs de cyclomoteurs (*3.5 (2)*)

**7.3 Motocycles**

- 7.3.1 Aspects techniques
  - 7.3.1.1 Visibilité (*3.6 (1)*)
  - 7.3.1.2 Vision (*3.6 (2)*)
  - 7.3.1.3 Dispositifs de protection (*3.6 (4)*)
  - 7.3.1.4 *Remorques (nouveau)*
- 7.3.2 Règles de circulation particulières
  - 7.3.2.1 Aptitudes requises des conducteurs (*3.6 (3)*)
  - 7.3.2.2 Sécurité des motocyclistes (*3.6 (5) 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> alinéas*) et *résultat des travaux du petit groupe présidé par les USA*)

**7.4 Véhicules légers à moteur** (*réservé*)

## **7.5 Véhicules de transport en commun de personnes**

- 7.5.1 Aspects techniques
  - 7.5.1.1 Signalisation des cars scolaires (2.2 et annexe 1)
- 7.5.2 Règles de circulation particulières
  - 7.5.2.1 Conditions requises des conducteurs de véhicules de la catégorie D (3.8)

## **7.6 Catégories particulières de véhicules**

- 7.6.1 Véhicules longs et/ou lourds
  - 7.6.1.1 Marquage spécial (2.9)
- 7.6.2 Véhicules lents
  - 7.6.2.1 Marquage spécial (2.10)
- 7.6.3 Véhicules transportant des marchandises dangereuses
  - 7.6.3.1 Règles de circulation particulières (rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9)

## **Partie III Les infrastructures**

### **Chapitre 8 Aménagement des infrastructures**

- 8.1 Mesures et aménagements favorisant la sécurité des piétons (annexe 1 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))
  - 8.1.1 Trottoirs et voies piétonnes
  - 8.1.2 Passages pour piétons
  - 8.1.3 Passages souterrains et passerelles pour piétons
  - 8.1.4 Zones piétonnes
  - 8.1.5 Zones de modération du trafic
  - 8.1.6 Infrastructures pour piétons dans les zones rurales
  - 8.1.7 Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons
  - 8.1.8 Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés
  - 8.1.9 Confort et sécurité des piétons
  - 8.1.10 Entretien des trottoirs
- 8.2 Aménagements pour assurer la sécurité des enfants dans la circulation routière
  - 8.2.1 Conception des établissements scolaires et de leur environnement (4.4 (m) à (s))
  - 8.2.2 Arrêts des autobus scolaires (4.5 (a))
- 8.3 Mesures destinées à faciliter le déplacement des handicapés (4.6 (c) et (d))
- 8.4 Mesures destinées à faciliter le déplacement des personnes âgées (4.7 (a), (b) et (c))
- 8.5 Protection contre les animaux sauvages (4.1)
- 8.6 Hauteur libre des ouvrages d'art (4.3)
- 8.7 Tunnels (rapport AC7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28)
- 8.8 Pistes cyclables (texte ?)

### **Chapitre 9 Mesures de sécurité**

- 9.1 Mesures de sécurité à prendre lorsqu'il existe un couloir d'autobus à contresens (1.5)

9.2 Sécurité du personnel travaillant sur la route (4.2)

**Partie IV**      **Autres mesures influençant la sécurité**

**Chapitre 10**    **Assistance aux victimes** (*Annexe 2 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001)*)

- 10.1 Alerte rapide
- 10.2 Sécurisation de la zone de l'accident
- 10.3 Premiers secours
- 10.4 Assistance médicale d'urgence

**Chapitre 11**    **Critères d'application des restrictions locales à la circulation**

- 11.1 Recommandations générales (1.9.1)
- 11.2 Limitation de vitesse (1.9.2)
- 11.3 Limitation des dépassements (1.9.3)
- 11.4 Interdiction de l'arrêt et du stationnement (1.9.4)

\* \* \* \* \*

## **RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (R.E.1)**

LE GROUPE DE TRAVAIL PRINCIPAL DES TRANSPORTS ROUTIERS,

DESIREUX d'établir en Europe une plus grande uniformité des règles relatives à la circulation routière afin d'accroître la sécurité sur les routes et de faciliter la circulation routière internationale,

CONSIDERANT qu'à cet effet, une Convention sur la circulation routière a été ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et qu'un Accord européen complétant cette Convention a été ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971,

CONSTATANT toutefois que les dispositions de ces deux instruments internationaux laissent subsister des possibilités de divergences de pays à pays entre certaines des règles en question,

RECOMMANDE aux gouvernements, afin d'éliminer ces divergences dans toute la mesure possible, d'adopter dans leur législation interne des règles conformes aux recommandations figurant ci-dessous, et

RECOMMANDE en outre aux gouvernements qui ne sont pas encore à même de ratifier lesdits instruments internationaux ou d'y adhérer d'appliquer néanmoins dès maintenant et d'une façon aussi complète que possible les dispositions qui y figurent.

### Recommandation

#### Partie I      Les usagers de la route

##### **Chapitre 1.    Règles de circulation**

###### **1.1    Sens de la circulation (1.1)**

Il est souhaitable, pour la sécurité de la circulation routière, que le sens de la circulation soit le même dans tous les pays. Toutefois, il est reconnu que des considérations d'ordre financier et économique peuvent s'opposer pendant de nombreuses années encore à toute modification du sens de la circulation dans les quelques pays où la circulation à gauche est de règle. Néanmoins, ces gouvernements ne doivent pas perdre de vue l'opportunité d'un tel changement.

###### **1.2    Dépassement (1.3)**

###### 1.2.1    aux intersections

Il ne doit pas être imposé, en ce qui concerne le dépassement aux intersections, d'autres restrictions que celles formulées au paragraphe 8 de l'article 11 de la Convention sur la circulation routière (1968).

###### 1.2.2    *(résultat des travaux du petit groupe présidé par la Russie)*

### 1.3 Passages à niveau (1.2)

Il doit être interdit aux usagers de la route de dépasser l'aplomb du panneau signalant un passage à niveau (A, 28<sup>a</sup> ou A, 28<sup>b</sup>) lorsqu'un train approche du passage à niveau ainsi signalé.

### 1.4 Réinsertion des véhicules des services réguliers de transport public dans la circulation lorsqu'ils quittent les arrêts signalés comme tels (1.4)

Afin de faciliter la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun en agglomération, il doit être prévu l'obligation, pour les conducteurs d'autres véhicules, sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention sur la circulation routière (1968), de ralentir et, au besoin, de s'arrêter pour laisser ces véhicules de transport en commun exécuter la manœuvre nécessaire pour quitter les arrêts signalés comme tels.

Les dispositions ainsi édictées ne modifient en rien l'obligation, pour les conducteurs de véhicules de transport en commun, de prendre, après avoir annoncé au moyen de leurs indicateurs de direction leur intention de démarrer, les précautions nécessaires pour éviter tout risque d'accident.

### 1.5 Utilisation de dispositifs de sécurité en cas d'immobilisation d'un véhicule sur la chaussée (3.9 et 1.8)

*a) Lorsqu'il est utilisé un triangle de présignalisation pour signaler l'immobilisation sur la chaussée d'un véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou d'un motorcycle à deux roues sans side-car, cette utilisation doit se faire conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 23 de la Convention de 1968 sur la circulation routière modifiée par l'Accord européen de 1971 et doit répondre aux conditions suivantes : (rédaction et présentation modifiées)*

- i) le triangle de présignalisation doit satisfaire aux prescriptions du Règlement No 27 annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.
- ii) Hors agglomération, le triangle doit être placé près du bord de la chaussée ou sur la voie occupée par le véhicule immobilisé, perpendiculairement à l'axe de la voie et à 30 m au moins du véhicule immobilisé, du côté dont s'approchent les véhicules de telle manière qu'il puisse être aperçu à temps par les conducteurs desdits véhicules. Cette distance doit être de 100 m au moins sur les routes rapides (*autoroutes et routes express*).
- iii) *En agglomération, le triangle de présignalisation doit, si possible, être placé dans la même configuration que celle décrite ci-dessus, mais à une distance qui peut être inférieure à 30 m.*

*b) Les dispositions i) à iii) ci-dessus s'appliquent également aux dispositifs indépendants autres que les triangles, s'ils sont prescrits par la législation nationale.*



c) Afin d'éviter que les conducteurs et les autres occupants de véhicules en panne sur le bas-côté de la route et sur les accotements des autoroutes ne soient heurtés par d'autres véhicules alors qu'ils attendent de l'aide ou pendant une réparation, il est instamment recommandé qu'à l'utilisation des dispositifs de présignalisation de danger *ci-dessus*, ils ajoutent la précaution de porter des vêtements ou des accessoires de sécurité, *comme par exemple des gilets de sécurité*, les rendant très visibles de jour comme de nuit. Ces dispositifs de sécurité doivent être constitués de matières fluorescentes et porter des bandes rétro réfléchissantes de façon à être nettement visibles dans toutes les conditions et sous tous les angles.

## Chapitre 2. Règles générales relatives au comportement dans la circulation

### 2.1 Vitesse (à développer)

### 2.2 Alcool, drogues et médicaments (résultat des travaux du petit groupe présidé par l'Italie)

### 2.3 Ceintures de sécurité

#### 2.3.1 (résultat des travaux du petit groupe présidé par les USA)

#### 2.3.2 Dérogations (3.7)

a) Il est recommandé aux pays membres de reconnaître comme valables sur leur territoire les documents exemptant du port de la ceinture de sécurité pour raisons médicales et qui sont délivrés dans un autre pays, sous réserve que ces documents, qui pourront revêtir, selon les Etats, la forme de documents officiels ou de certificats médicaux, soient assortis du symbole représenté ci-dessous et indiquent le nom du titulaire, ainsi que leur durée de validité.



b) Les ressortissants de pays qui n'ont pas édicté d'obligation pour le port de la ceinture de sécurité devront, pour bénéficier d'une exemption dans l'Etat visité, être munis d'un certificat médical établi selon les modalités prévues ci-dessus.

### 2.4 Téléphone mobile (à développer, base: TRANS/WP.1/2001/31)

### 2.5 Tunnels (rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 (introduction du C.1.1 (principes) et rapport TRANS/WP.1/2002/28)

L'analyse approfondie des incidents survenant sur le réseau routier montre qu'un accident est la résultante d'une ou plusieurs défaillances dans un système complexe incluant les conducteurs, les véhicules, la route et son milieu environnant. Le principal facteur est, cependant, l'erreur humaine, si bien que tout effort d'amélioration de la sécurité routière devra porter en premier lieu sur la prévention de ce type d'erreur.

#### 2.5.1 Règles générales à observer

Pour l'essentiel, les règles de conduite sont les mêmes dans un tunnel et sur une route à l'air libre: maintenir une distance de sécurité suffisante, respecter les limitations de vitesse et les charges maximales autorisées, arrimer fermement tous les chargements et avertir les autres usagers de la route en cas de panne ou d'embouteillage ou de fort ralentissement. En outre, plus encore que sur une route à l'air libre, il est recommandé aux conducteurs de rester, dans un tunnel, à l'écoute de la radio, sur la fréquence indiquée, afin de pouvoir recevoir tout message ou instruction les concernant.

#### 2.5.2 Règles spécifiques à observer

Toutefois un certain nombre de règles supplémentaires, décrites ci-après, s'appliquent spécialement aux tunnels.

Ainsi, lorsque l'on conduit dans un tunnel :

- Il est obligatoire d'allumer les feux de croisement, même dans les tunnels éclairés (*article 25bis de la Convention Vienne*) ;
- Il est interdit de dépasser lorsqu'il n'y a qu'une seule voie de circulation dans chaque sens (*article 25bis de la Convention Vienne*) ;
- Il est interdit de s'arrêter (sauf en cas de force majeure) (*article 25bis de la Convention Vienne*) ;
- Il est interdit de faire demi-tour ou marche arrière (*article 25bis de la Convention Vienne*) ;
- Il est primordial de maintenir une distance suffisante (ou celle qui est signalée à l'entrée du tunnel ou dans le tunnel) par rapport au véhicule qui précède. Entre les voitures, cette distance devrait équivaloir à 2 secondes, celle entre les véhicules lourds à 4 secondes et lorsque les véhicules sont à l'arrêt, une distance de 5m devrait être respectée sauf en raison d'un arrêt d'urgence

#### 2.5.3 Règles de comportement à observer dans les situations particulières

Par ailleurs, les règles de comportement décrites ci-après doivent être observées dans les cas suivants :

- i) En cas d'embouteillage, il faut :
  - Allumer les feux de détresse;
  - Garder une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, même si la circulation se trouve ralentie ou à l'arrêt ;
  - Arrêter le moteur si la circulation est totalement interrompue ;
  - Ne pas quitter le véhicule ;
  - Ecouter les messages donnés par la radio.

- ii) En cas de panne ou d'accident, il faut:
  - Allumer les feux de détresse ;
  - Arrêter le moteur ;
  - Quitter le véhicule ;
  - Appeler à l'aide depuis un poste d'appel d'urgence.
  
- iii) En cas d'incendie de son propre véhicule, il faut :  
Si possible, rouler jusqu'à la sortie du tunnel. Si cela n'est plus possible :
  - Ranger son véhicule sur le côté ;
  - Arrêter le moteur ;
  - Quitter immédiatement le véhicule ;
  - Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel ; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours ;
  - Appeler à l'aide depuis un poste d'appel d'urgence.
  
- iv) Lorsque l'on est arrêté par l'incendie d'un autre véhicule, il faut :
  - Allumer les feux de détresse ;
  - Ranger son véhicule sur le côté ;
  - Arrêter le moteur ;
  - Quitter immédiatement le véhicule ;
  - Essayer de maîtriser l'incendie à l'aide de l'extincteur de son véhicule ou d'un autre disponible dans le tunnel; si cela n'est pas possible, se diriger sans attendre vers une issue de secours.

Voir également sur ce sujet les recommandations 5.1.1.2, 5.1.2.3 et 5.2.1.3

## **2.6 Conduite de nuit (à développer)**

### **Chapitre 3. Piétons et personnes à mobilité réduite**

#### **3.1 Sécurité des piétons (annexe 1 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))**

Les présentes recommandations ont pour but de réduire les risques d'accidents auxquels font face les piétons et qui concernent aussi bien les accidents impliquant des véhicules que les autres accidents telles que les chutes. Etant donné que les piétons forment un groupe hétérogène d'individus dotés de facultés diverses et, en tant que tels, sont particulièrement vulnérables, les stratégies visant à adapter leur comportement aux structures routières d'aujourd'hui sont limitées, d'où la nécessité de dispositions juridiques relatives à l'infrastructure, aux normes des véhicules et au comportement des usagers de la route.

##### **3.1.1 Equipements pour les piétons**

Les installations et les infrastructures devraient être conçues de manière à assurer la mobilité des piétons, réduire les dangers de la route et encourager tous les participants à la circulation à adopter un comportement sûr et à faire preuve du sens des responsabilités (*voir 8.1*)

### 3.1.2 Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons

Il est recommandé de mieux faire connaître aux usagers de la route les règles en vigueur et la façon de se comporter pour ne pas menacer la sécurité des piétons. L'accent devrait être mis sur les points signalés au 5.2.1.2.

### 3.1.3 Rôle des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics devraient davantage prendre en compte le caractère vulnérable des piétons et contribuer activement à réduire les dangers auxquels ils sont exposés ainsi qu'il est indiqué au point en prenant les mesures suivantes:

- a) Donner à la sécurité des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, et s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'action nationaux.
- b) Tenir compte des piétons, en leur accordant la même importance qu'aux utilisateurs d'autres moyens de déplacement, lors de l'élaboration des plans concernant les transports et la circulation. Lors de la construction de nouvelles infrastructures ou de la modification des infrastructures existantes, il conviendrait de mener des études sur les répercussions qui en résulteraient pour les piétons afin de déterminer les effets négatifs que ces projets pourraient avoir sur la sécurité et la mobilité de ces derniers et d'atténuer ces effets.
- c) Assurer la participation des habitants des quartiers concernés afin qu'ils puissent contribuer par leurs suggestions à l'amélioration de la sécurité des piétons.

### 3.1.4 Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons

Il est nécessaire d'améliorer les statistiques et la recherche dans le domaine de la sécurité des piétons, notamment en prenant les mesures suivantes:

- a) Veiller à ce que les accidents mettant en jeu des piétons fassent l'objet d'une collecte de données et à ce que la qualité des données recueillies soit la meilleure possible.
- b) Effectuer des recherches sur la relation entre la diminution des accidents de piétons et la réduction des activités des piétons (cas des enfants qui sont amenés à l'école en voiture au lieu de marcher ou personnes âgées qui ne sortent pas de chez elles en raison de la crainte que leur inspire l'augmentation de la circulation de véhicules).
- c) Poursuivre les recherches pour déterminer les effets positifs et négatifs de l'utilisation croissante des technologies avancées dans les véhicules ainsi que de la conception de ces derniers sur la sécurité des usagers les plus vulnérables notamment les piétons.

### **3.2 Facilitation du déplacement des handicapés (4.6 (a), (b), (e), (f), (g), (h) et (i) et annexe 9)**

Outre les dispositions des Conventions de 1968 sur la circulation et la signalisation routières et celles des Accords européens de 1971 les complétant, il est recommandé de prendre d'urgence des dispositions appropriées pour faciliter le déplacement des handicapés dans la circulation routière, toutes les fois que cela est possible et compte dûment tenu de la sécurité de tous les usagers de la route, en s'inspirant des principes suivants :

- a) Adopter le symbole international reproduit à l'annexe 9 de la présente Résolution d'ensemble ou tel qu'il est décrit dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière (par. 1 du chapitre H de l'annexe 1) et le faire figurer sur les documents, les signaux routiers, etc., destinés à faciliter le mouvement des personnes handicapées;
- b) Permettre aux handicapés qui utilisent leur fauteuil roulant d'emprunter les chemins pour piétons et les trottoirs, à la condition qu'ils y circulent à l'allure du pas, ainsi que les pistes cyclables lorsqu'ils ne disposent pas d'un trottoir ou d'un chemin pour piétons avec revêtement approprié;
- c) Promouvoir, si c'est possible, l'organisation et l'exploitation d'un système spécial de transport urbain qui puisse être utilisé par les handicapés incapables de se déplacer sans aide (par exemple un système de taxis ou de petits autobus spécialement aménagés à cet effet);
- d) Faciliter le transport des handicapés, par exemple, au moyen de voitures particulières ou de taxis, dans le cadre d'un ensemble de mesures (subvention ou réduction des taxes et/ou des tarifs);
- e) Encourager :
  - i) L'aménagement de véhicules de série pour faciliter le transport des handicapés;
  - ii) L'adaptation de véhicules de série pour qu'ils puissent être conduits par certaines catégories de handicapés;
  - iii) La mise au point et la construction de véhicules spéciaux destinés à être utilisés par les handicapés;
  - iv) La normalisation des matériels utilisés pour l'aménagement des véhicules mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus ainsi que des véhicules spéciaux mentionnés à l'alinéa iii) ci-dessus;
- f) Utiliser les médias et tous autres moyens appropriés pour faire comprendre au public les problèmes qui se posent aux handicapés dans la circulation routière;
- g) Diffuser aux handicapés des informations appropriées sur les facilités de transport et les itinéraires signalés dont ils peuvent profiter.

### 3.3 Sécurité des personnes âgées (4.7 (d), (e) et (f))

Dans le but de renforcer la sécurité des personnes âgées, il convient de les sensibiliser sur les dangers liés à la circulation routière. A cet effet, les mesures suivantes sont préconisées :

- a) Encourager les personnes âgées marchant à la tombée de la nuit à porter des vêtements de couleur vive et réfléchissants ou des marques réfléchissantes;
- b) Encourager, à tous les niveaux de la prise de décisions, la diffusion d'informations concernant les besoins des personnes âgées en ce qui concerne les réseaux de transport;
- c) Utiliser les médias et les autres moyens appropriés pour faire prendre conscience à tous les usagers de la route, y compris les personnes âgées, des problèmes particuliers du déplacement des personnes âgées dans la circulation routière. Des cours pour personnes âgées donnés par des organismes et/ou par la police pourraient être d'une grande utilité.

### 3.4 Planches à roulettes, patins à roulettes ... (à développer ?)

## Chapitre 4 Sécurité des enfants dans la circulation routière

### 4.1 Sur le trajet de l'école (4.4 (a) à (l) et (t) à (w))

#### 4.1.1 Mesures à prendre pour assurer la sécurité des enfants sur le trajet de l'école (4.4 (a) à (d)) (rédaction et présentation modifiées)

La circulation routière est le domaine le plus complexe et le plus difficile de l'environnement auquel l'enfant ait à faire face. Du fait de son développement physiologique et psychologique, l'enfant a un comportement moins prévisible que celui de l'adulte et sensiblement différent. *Par ailleurs*, les enfants sont particulièrement exposés aux traumatismes causés par les accidents de la route et au risque d'incapacité durable (permanente) qui peut affecter profondément la qualité de la vie des victimes.

Afin de réduire le nombre d'enfants victimes d'accidents dont un grand nombre où sont impliqués des enfants d'âge scolaire se produit sur le trajet de l'école, il est recommandé :

- a) de compléter la recommandation sur les exigences minimales de l'enseignement de la sécurité routière aux enfants en particulier dans les écoles (voir la recommandation 5.1.4);
- b) de protéger les enfants par des mesures de sécurité actives et passives;
- c) d'éliminer autant que possible les points dangereux sur le réseau routier à proximité des établissements scolaires et sur les trajets empruntés pour atteindre ces établissements;

- d) de souligner combien il importe d'adapter l'environnement, dans la mesure du possible, pour tenir compte des problèmes particuliers aux enfants.

#### 4.1.2 Parents et autorités locales (4.4 (e) à (l))

Les mesures nécessaires doivent être prises afin d'assurer la sécurité des enfants sur le trajet de l'école, ainsi qu'aux abords immédiats des établissements scolaires en se conformant, dans toute la mesure possible, aux dispositions suivantes :

- a) Les parents doivent être informés des aptitudes limitées des enfants en tant qu'usagers de la route et encouragés à accroître leur sécurité à la fois en les surveillant et en leur enseignant un comportement approprié. En ce qui concerne la surveillance, les parents doivent être plus particulièrement encouragés à accompagner ou à faire accompagner les enfants à l'école, surtout ceux des petites classes, et à les habituer progressivement à se déplacer seuls. En ce qui concerne l'acquisition d'un comportement approprié, il est nécessaire de compléter la formation théorique par une formation pratique donnée dans des conditions de circulation effectives, et d'enseigner aux enfants comment se comporter en tant que piétons (comment traverser une rue, comment en serrer le bord s'il n'y a pas de trottoir, etc.). Ce genre de formation doit être donné à la fois par des enseignants et par les parents.
- b) Les adultes doivent veiller tout particulièrement à donner l'exemple aux enfants qu'ils accompagnent par un comportement correct dans la circulation.
- c) Des patrouilles (constituées de membres de la police, d'enseignants, de parents ou d'élèves plus âgés) doivent être organisées pour assurer la protection des enfants aux endroits dangereux sur le trajet de l'école. Comme les patrouilles constituées d'élèves plus âgés contribuent, non seulement à assurer aux enfants une sécurité accrue à ces endroits, mais aussi à leur enseigner les principes généraux de la sécurité routière et à développer leur sens des responsabilités, il est suggéré d'accorder une attention particulière à la promotion de ces patrouilles.
- d) La diffusion par les médias de programmes scientifiquement préparés à l'intention des parents et des enfants afin d'accroître la sécurité de ces derniers sur le chemin de l'école doit être encouragée.
- e) Un système de transport d'enfants (autobus scolaires, par exemple - voir la recommandation 7.5.1.1) doit être mis sur pied, surtout pour les élèves des petites classes, en particulier si l'établissement scolaire est éloigné des zones d'habitation.
- f) Les parents et les autorités scolaires doivent être encouragés à ce que les enfants portent des vêtements de couleur vive et des dispositifs de sécurité (matériaux rétro réfléchissants et fluorescents), en particulier lorsque la visibilité est mauvaise.
- g) Les enfants qui sont autorisés à utiliser un cycle ou un cyclomoteur en vertu des dispositions de la législation interne doivent être instruits des règles

élémentaires de la circulation, de l'importance d'avoir un véhicule correctement équipé (feux, dispositifs rétro réfléchissants, freins, etc.), de l'utilisation des dispositifs de protection (casque, etc.) et des dangers particuliers qu'ils courent avec leur type de véhicule dans la circulation routière, en particulier face aux véhicules lourds. Lorsque de jeunes enfants sont autorisés à utiliser un cycle, les parents doivent être à les accompagner ou à les faire accompagner, et à suivre, dans ce cas, les directives énoncées aux paragraphes a) et c) ci-dessus, pour leur apprendre progressivement à se comporter correctement en tant que cyclistes.

#### 4.1.3 Circulation et signalisation routières (4.4 (t) à (u))

- a) Les conducteurs doivent être avertis par signaux appropriés du voisinage d'une école. La vitesse doit être réduite, au moins pendant les heures où l'école est ouverte et celles où les enfants se rendent à l'école et en reviennent, le stationnement et les dépassements doivent être interdits.
- b) Les autorités compétentes doivent assurer une surveillance renforcée du respect des règles de la circulation routière au voisinage des établissements scolaires aux heures où les enfants arrivent à l'école et en sortent.

#### 4.1.4 Statistiques et recherche (4.4 (v) à (w))

- a) Les gouvernements doivent veiller à ce qu'il soit fait état de tous les accidents dont les enfants sont victimes dans leurs statistiques nationales, et prendre des dispositions pour améliorer la qualité des données statistiques enregistrées. Dans les cas où il n'est pas possible de préciser, dans les statistiques nationales, si l'accident s'est produit sur le trajet de l'école, les informations en question doivent être obtenues par des études ou des enquêtes spéciales.
- b) Les gouvernements doivent prendre les mesures nécessaires pour développer les travaux de recherche visant à accroître la sécurité des enfants face à la circulation routière.

### 4.2 **Au cours d'un transport d'enfants** (4.5 (b))

- a) Le transport d'enfants debout ne doit pas être autorisé.
- b) La présence d'un accompagnateur est très souhaitable. Si ce rôle est confié à un élève, il doit être âgé d'au moins 16 ans et avoir reçu une formation spéciale.
- c) Les conducteurs devraient être informés des problèmes spécifiques posés par le transport des enfants.

### 4.3 **Sensibilisation des enfants sur le bon comportement à adopter** (4.5 (c))

Il faudrait apprendre aux enfants comment se comporter à un arrêt d'autobus, à la montée et à la descente, ainsi qu'au cours du trajet. Cet enseignement devrait être complété par une formation pratique, en particulier sur la manière de se comporter en cas de danger.



## **Chapitre 5 Comment influencer le comportement sur la route**

### **5.1 Education/Formation**

#### **5.1.1 Permis de conduire**

5.1.1.1 *(à développer. Résultat des travaux du petit groupe présidé par la Russie)*

5.1.1.2 Circulation dans les tunnels *(rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28)*

Les épreuves (*partie théorique*) de l'examen du permis de conduire pour toutes les catégories de véhicules devraient comporter des questions concernant les règles particulières applicables à la circulation dans les tunnels comportant une signalisation spéciale (*article 25 bis de la Convention de Vienne sur la circulation routière*) ainsi que sur le comportement à adopter par l'utilisateur dans des situations particulières, par exemple en cas de panne d'un véhicule, d'embouteillage, d'accident ou d'incendie dans un tunnel (*voir recommandations 2.5.1 à 2.5.3*).

#### **5.1.2 Enseignement professionnel (3.1 et annexes 4, 5, 6 et 7)**

##### **5.1.2.1 Principes généraux (3.1 a) à c)**

a) L'enseignement professionnel de la conduite des véhicules doit être fondé sur les considérations principales ci-après :

- i) le comportement des conducteurs joue un rôle important dans les accidents de la circulation routière et leur prévention;
- ii) les exigences minimales pour l'examen de conduite sont fixées dans l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC), fait à Genève le 1er avril 1975;
- iii) un enseignement approprié est nécessaire pour assurer au moins le respect de ces exigences minimales;
- iv) les méthodes d'enseignement doivent toujours suivre l'évolution dans le domaine de l'éducation et de la psychologie appliquée et, de ce fait, doivent être adaptées aux exigences de l'époque et aux conditions locales;
- v) des rencontres de coordination entre les représentants des auto-écoles, les moniteurs et les autorités chargées des examens de conduite doivent être encouragées afin d'améliorer le niveau d'enseignement.

b) Les exigences de la présente recommandation doivent être considérées comme un minimum et les gouvernements doivent les

compléter autant que possible par des mesures tenant compte des méthodes d'enseignement du moment.

c) Il est recommandé aux gouvernements de prendre toutes les mesures appropriées pour que l'enseignement de la conduite des véhicules automobiles soit donné autant que possible conformément aux exigences minimales décrites aux paragraphes 5.1.2.2 à 5.1.2.3 ci-après.

#### 5.1.2.2 Moniteurs (3.1 d))

L'enseignement ne sera donné que par des moniteurs agréés par les autorités nationales compétentes, dans les conditions énoncées à l'*annexe 4* de la présente Résolution d'ensemble. L'enseignement donné dans certains pays par des moniteurs stagiaires devra être placé sous la surveillance personnelle et la responsabilité directe d'un moniteur professionnel.

#### 5.1.2.3 Enseignement (3.1 e) à g))

a) L'enseignement visera à promouvoir une attitude et un comportement corrects dans toutes les situations de la circulation. Il s'étendra à tous les sujets mentionnés à l'*annexe 5* et suivra les méthodes mentionnées à l'*annexe 6* de la présente Résolution d'ensemble au moins jusqu'au niveau requis par les examens de conduite théoriques et pratiques, et permettra à l'élève conducteur de se rendre compte des dangers de la circulation et de s'apercevoir que ceux-ci sont particulièrement grands pendant les premières années de conduite.

b) Les moniteurs doivent être encouragés à dispenser leur enseignement conformément aux paragraphes *a) et d)*, notamment :

- i) à utiliser le plus possible les méthodes actives d'enseignement et les moyens d'enseignement modernes, y compris, le cas échéant, des aires non ouvertes à la circulation pour certaines catégories de véhicules;
- ii) à adapter leurs méthodes d'enseignement à chaque élève conducteur et à encourager par là sa participation active;
- iii) à mettre au point des méthodes systématiques qui coordonnent l'enseignement théorique et pratique de certains aspects de la conduite et du comportement correct pour éviter de prendre des risques.

c) (*rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28, mesure 1.05*)

La formation des conducteurs de camions, d'autocars et d'autobus doit inclure certains aspects spécifiques portant sur le comportement à adopter dans les tunnels. Il est également essentiel que soient dispensées les connaissances concernant la sécurité des véhicules et de leurs équipements.

Il conviendrait en particulier que tous les conducteurs apprennent à se servir correctement d'un extincteur. Il est par ailleurs recommandé d'instaurer un contrôle périodique (au minimum tous les cinq ans) des connaissances requises concernant la sécurité.

d) (3.1 g)) Des installations, du matériel et des moyens pédagogiques auxiliaires appropriés à l'enseignement théorique, définis par des projets d'enseignement et des programmes d'étude, doivent être disponibles.

#### 5.1.2.4 Véhicules utilisés pour l'enseignement (3.1 h) à i))

a) Les véhicules automobiles utilisés pour l'enseignement pratique seront aménagés de façon que le moniteur soit en mesure de maîtriser le véhicule conduit par l'élève conducteur, en vue de prévenir autant que possible tout accident;

b) Les véhicules porteront des marques visibles indiquant clairement vers l'avant et vers l'arrière qu'ils servent à l'enseignement.

#### 5.1.2.5 Contrôle (3.1 j))

L'application permanente des dispositions des paragraphes 5.1.2.2 à 5.1.2.4 ci-dessus sera contrôlée à intervalles réguliers par les autorités compétentes.

#### 5.1.3 Enseignement du secourisme (3.2)

a) Des mesures appropriées doivent être prises pour que les candidats au permis de conduire reçoivent une formation appropriée en ce qui concerne leur comportement sur les lieux d'un accident afin de minimiser les risques pour la vie ou la santé d'autrui.

b) Les conducteurs et les autres personnes doivent être encouragés à acquérir volontairement une formation de secouriste grâce à des cours, par les médias ou par d'autres moyens appropriés.

#### 5.1.4 Enseignement aux enfants des principes de sécurité routière (3.3)

Il convient d'inculquer aux enfants dès leur plus jeune âge les principes de base de la sécurité routière afin de les sensibiliser sur le bon comportement à observer dans la rue. A cette fin, des mesures appropriées doivent être prises pour encourager l'enseignement de la sécurité routière à l'école et veiller à ce que cet enseignement soit, dans toute la mesure possible, donné conformément aux principes et dispositions de l'annexe 8. Cet enseignement répondra aux principes suivants :

a) L'enseignement de la sécurité routière aura pour but principal :

i) d'inculquer les connaissances nécessaires au respect des règles de la circulation routière et de la sécurité sur la chaussée;

ii) d'assurer un comportement correct dans les diverses situations de circulation, compte tenu des limites propres aux enfants (par exemple âge, degré de développement);

iii) de faire prendre conscience de l'importance et de l'utilité de la sécurité routière et des mesures prises.

b) Pour être efficace, l'enseignement de la sécurité routière doit être dispensé de façon systématique et continue, dans les établissements préscolaires, dans les écoles primaires et secondaires et dans le cadre des activités extérieures à l'école et les établissements d'enseignement postsecondaire. On n'épargnera aucun effort pour assurer la participation active des enfants ainsi que la coopération des parents, de manière à ce qu'ils soient partie intégrante du processus d'enseignement, notamment s'agissant des enfants les plus jeunes.

c) L'enseignement de la sécurité routière peut être dispensé en tant que matière unique, mais il conviendrait aussi de l'incorporer à des approches plus générales conçues pour assurer que l'enfant et l'adolescent apprennent à respecter les valeurs fondamentales de la vie quotidienne. Il doit en outre encourager les jeunes à adopter un comportement raisonnable, prudent et réfléchi, non seulement lors de la conduite mais aussi dans la vie de tous les jours, en particulier à l'égard d'autrui. Pour avoir un impact éducatif maximum, l'enseignement de la sécurité routière doit aller au-delà du simple code de la route pour donner, par le biais de sujets techniques, de l'éducation civique et des sciences sociales, une expérience pratique et une connaissance des questions relatives à la sécurité et d'acquérir une attitude positive à cet égard.

d) La sécurité des enfants qui se rendent à l'école et en reviennent obéit à des principes et à des caractéristiques analogues dans nombre de pays. C'est donc un sujet particulièrement approprié pour illustrer la coopération et l'amitié internationales en tant que matière à enseigner dans les écoles.

## 5.2 Sensibilisation/communication

### 5.2.1 Campagnes de sécurité routière

#### 5.2.1.1 Recommandations générales (à développer)

#### 5.2.1.2 Recommandations concernant les piétons (annexe 1 (point 2) du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))

Afin de promouvoir la sécurité des piétons, l'accent devrait tout particulièrement être mis dans le cadre des campagnes de sensibilisation et des leçons de conduite sur les points suivants :

a) Dans le cadre des campagnes sur la sécurité des piétons, il faudrait donner du piéton une image qui ne serait pas seulement celle d'un usager

de la route vulnérable, mais aussi celle d'un acteur de la circulation à part entière.

b) Les campagnes devraient viser à informer tous les usagers de la route des facultés et des limites physiques et psychologiques de l'être humain dans les conditions de la circulation et à les aider ainsi à comprendre le comportement de chaque groupe d'usagers de la route.

c) Les leçons de conduite et les campagnes de sensibilisation devraient inciter les conducteurs à ne pas se montrer agressifs envers les piétons.

#### 5.2.1.3 Cas particulier des tunnels (rapport « tunnels » TRANS/AC.7/9 et rapport TRANS/WP.1/2002/28, (mesure 1.01))

*Afin de sensibiliser les usagers sur la sécurité dans les tunnels*, des campagnes d'information devraient être organisées régulièrement de concert avec les principaux partenaires.

a) Ces campagnes devraient porter sur le comportement que les usagers de la route doivent adopter lorsqu'ils abordent un tunnel, le traversent ou rencontrent des situations particulières telles qu'une panne de véhicule, un embouteillage, un accident ou un incendie, ainsi que sur les équipements de sécurité disponibles dans les tunnels.

*A cet égard, il conviendra de rappeler les règles de comportement à observer telles que décrites dans les recommandations 2.5.1 à 2.5.3.*

b) Ces campagnes devraient être faites en particulier par voie d'affichage sur les aires de repos précédant les tunnels et aux entrées mêmes des tunnels, là où la circulation est arrêtée (par exemple aux péages).

#### 5.2.1.4 Campagnes pour les utilisateurs de 2 roues à moteur (3.6 (5))

Des campagnes de sécurité destinées à améliorer le comportement des conducteurs *de 2 roues à moteur (motocycles et cyclomoteurs)* dans la circulation et à inciter les autres usagers de la route à faire plus attention à *ces véhicules*, en particulier aux croisements, doivent être encouragées et leur efficacité évaluée.

### 5.2.2 Vitesse

#### 5.2.2.1 Recommandations générales (à développer ?)

#### 5.2.2.2 Information des usagers en circulation internationale sur la législation nationale concernant les limitations de vitesse par catégorie de véhicules et de route (1.6)

Toutes les mesures appropriées doivent être prises pour informer les conducteurs de véhicules circulant en trafic international, par exemple au

moyen de signaux et panneaux placés aux frontières, des prescriptions nationales concernant les limitations de vitesse générales

5.2.3 Information des usagers de la route (1.7)

En vue d'améliorer la sécurité de la circulation, il conviendrait d'informer les usagers de la route des perturbations à grande échelle de la circulation qui se produisent sur des itinéraires internationaux importants. Il est recommandé par conséquent que les pays voisins s'informent mutuellement lorsque sur le réseau routier principal défini par les pays voisins en question :

- i) D'importantes perturbations de la circulation (bouchons ou embouteillages) sont constatées;
- ii) La route doit être fermée à la circulation pendant une longue période (en raison, par exemple, de travaux de construction ou de catastrophes naturelles);
- iii) Les formalités aux frontières entraînent des retards considérables.

Les autorités compétentes des divers pays devraient préciser le détail des renseignements à fournir et les modalités de leur transmission.

5.2.4 Symbole mettant en garde les conducteurs de véhicules contre les effets de certains médicaments (3.10)

- a) Il est recommandé aux gouvernements de prendre des mesures adéquates pour que les conducteurs de véhicules soient informés, comme il convient, des effets dangereux sur leur conduite de certains médicaments prescrits par des médecins ou fournis sans ordonnance par des pharmaciens.
- b) Ces informations doivent être données au moyen du symbole de mise en garde reproduit ci-après figurant sur l'emballage du médicament en question.
- c) Si certains médicaments sont incompatibles avec la conduite, le symbole d'interdiction reproduit ci-après sera appliqué de la même manière :

SYMBOLE DE MISE EN GARDE



### **5.3 Contrôle et sanctions** (*résultat des travaux du petit groupe présidé par la Suisse*)

## **Partie II Règles relatives aux véhicules et à leur utilisation**

### **Chapitre 6. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement**

#### **6.1 Contrôle technique des véhicules** (*2.6 et annexe 2 (TRANS/WP.1/2001/25 et Corr.1)*)

- a) Le contrôle périodique des véhicules automobiles par des services agréés doit être rendu obligatoire en application de la législation interne.
- b) Les législations doivent permettre le contrôle inopiné des véhicules en circulation.
- c) Après leur mise en circulation, les véhicules ci-après doivent être soumis au moins une fois par an à un contrôle technique, qui a pour but de vérifier que le véhicule satisfait aux prescriptions imposées, notamment en ce qui concerne la sécurité de la circulation et la protection de l'environnement :
  - i) Les véhicules automobiles et les remorques affectés au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;
  - ii) Les véhicules automobiles affectés au transport des marchandises et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t, ainsi que les remorques attelées à de tels véhicules;
  - iii) Les taxis.
- d) En application de la législation nationale, les autres véhicules automobiles doivent aussi être soumis périodiquement à un contrôle technique.
- e) Toute réglementation des contrôles techniques doit faire état des vérifications énumérées à l'annexe 2 de la présente Résolution d'ensemble.
- f) La législation interne peut prescrire des règles plus sévères pour les véhicules qui ont été impliqués dans des accidents ou qui ont changé de propriétaire

#### **6.2 Méthodes de chargement et d'arrimage** (*2.8 et annexe 3*)

Les gouvernements doivent donner une certaine publicité aux méthodes et règles définies dans l'annexe 3 de la présente Résolution d'ensemble, et en encourager la diffusion.

#### **6.3 Immatriculation**

##### **6.3.1 Immatriculation provisoire** (*2.4*)

- a) Les véhicules dont l'immatriculation est demandée au nom de personnes qui déclarent être seulement de passage dans le pays et obtiennent, à ce titre, le bénéfice d'exemptions douanières ou fiscales (véhicules appartenant à des touristes et qui ne sont pas immatriculés ou dont l'immatriculation n'est pas reconnue, véhicules achetés pour être exportés) ne doivent pas être immatriculés dans une série ordinaire.
- b) Ces véhicules doivent recevoir une immatriculation provisoire, dont la durée de validité est définie dans la législation interne.
- c) De telles immatriculations ne doivent être délivrées, si le véhicule n'est pas dans le pays, que dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.
- d) Pour les véhicules ainsi immatriculés, la plaque d'immatriculation doit avoir sensiblement les mêmes dimensions que les plaques normales, mais porter, inscrits l'un au-dessous de l'autre, les deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité de l'immatriculation provisoire délivrée, ces chiffres étant de préférence inscrits en blanc sur une barre verticale de couleur rouge (ou en rouge sur une barre de couleur blanche, si le fond de la plaque est rouge).
- e) Une nouvelle immatriculation provisoire ne doit pouvoir être accordée à un véhicule qui a déjà fait l'objet d'une telle immatriculation que si le service intéressé a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter des abus.
- f) Le certificat d'immatriculation des véhicules visés à l'alinéa a) ci-dessus doit indiquer la résidence habituelle déclarée par l'intéressé en dehors du pays où il a demandé l'immatriculation provisoire (sans que cela implique l'obligation de faire une enquête approfondie sur la déclaration du titulaire du certificat d'immatriculation quant à sa résidence habituelle) et comporter une indication de la date à laquelle expire la validité de l'immatriculation provisoire demandée.

### 6.3.2 Certificat d'immatriculation des véhicules de location (2.5)

Lorsque la délivrance des certificats d'immatriculation aux locataires de véhicules en location donne lieu à des difficultés, des extraits ou des copies du certificat d'immatriculation, contenant au moins toutes les mentions exigées par le paragraphe 1 de l'article 35 de la Convention sur la circulation routière (1968), devraient pouvoir être délivrés par l'autorité qui a délivré ce certificat ou par une association habilitée à cet effet par cette autorité, étant entendu que :

- a) Une photocopie du certificat, certifiée conforme par l'autorité qui a délivré ledit certificat, peut remplacer la copie proprement dite ou l'extrait mentionné ci-dessus.
- b) Il appartient à l'autorité qui a délivré la copie ou l'extrait, ou certifié conforme la photocopie, d'exiger ou non le dépôt de l'original du certificat d'immatriculation.
- c) Les copies, extraits ou photocopies porteront la mention "Véhicule en location - Copie/extrait/photocopie établi(e) pour être utilisé(e) par le locataire".



Les copies, extraits ou photocopies délivrés conformément aux prescriptions ci-dessus à des véhicules en location immatriculés à l'étranger doivent être acceptés en lieu et place du certificat d'immatriculation.

#### 6.4 Trousse de premier secours (2.7)

- a) Une trousse de premiers secours doit être placée à bord des véhicules des catégories B (s'ils sont destinés au transport de marchandises et de voyageurs), C et D telles qu'elles sont définies à l'annexe 6 de la Convention sur la circulation routière (1968);
- b) La détention de cette trousse doit être encouragée sur les véhicules autres que ceux visés au paragraphe a) ci-dessus, lorsqu'il est prescrit qu'il faut avoir des connaissances de base et une formation en matière de premiers secours pour pouvoir obtenir un permis de conduire ces véhicules;
- c) La trousse de premiers secours doit contenir au moins les articles suivants :

##### Quantité

Masque pour la respiration artificielle permettant d'éviter le contact de bouche à bouche.....	1
Pansement absorbant sous emballage stérile :	
petit (environ 10 x 10 cm).....	2
moyen (environ 20 x 25 cm).....	1
grand (environ 25 x 40 cm).....	1
Bandage élastique à enfiler, type chaussette (de préférence 30 cm de longueur) :	
pour la tête.....	1
pour le bras.....	1
pour la jambe.....	1
Bandage en rouleau (10 ou 12 cm) .....	2
Bandage élastique (largeur 10 ou 12 cm) plus, de préférence, un tampon permettant de faire un pansement compressif.....	2
Pansement de premiers secours, avec gaze à pansement (dimensions environ 6 x 10 cm).....	2
Pansements adhésifs de premiers secours (assortis) .....	1 boîte
Couverture imperméable de secours (200 x 250 cm), dont un côté devra, de préférence, être d'une couleur particulièrement visible.....	1
Ciseaux de premiers secours.....	1 paire
Epingles de sûreté (grandes) .....	6

Coussinet en caoutchouc mousse (1,5 x 30 x 50 cm) .....	1
Bloc-notes avec stylo ou crayon .....	1
Bandage triangulaire (facultatif) .....	1
Instructions pour l'utilisation de la trousse de premiers secours, avec recommandation d'avoir à remplacer immédiatement tout article utilisé.	

## 6.5 Circulation internationale (nouveau)

Les ressortissants étrangers doivent se conformer aux règles de circulation routière imposées par la réglementation nationale du pays traversé, notamment à celles relatives au port de la ceinture de sécurité ou au port du casque pour les deux roues.

Lorsqu'un pays, Partie contractante à la Convention de 1968 sur la circulation routière, rend obligatoire sur son territoire l'utilisation de dispositifs indépendants du véhicule visant à renforcer la sécurité de la circulation, comme par exemple [celle d'un triangle de présignalisation en complément des feux de détresse] et/ou celle d'un gilet de sécurité à porter par la personne si elle était amenée à réparer un véhicule au bord de la route, la présence de ces dispositifs à bord des véhicules peut être imposée aux ressortissants étrangers entrant sur le territoire dudit pays. Dans ce cas, toutes les informations utiles devraient être données aux conducteurs étrangers à l'entrée du territoire du pays concerné.

## Chapitre 7. Règles particulières liées à la catégorie de véhicules concernés

### 7.1 Cycles

#### 7.1.1 Aspects techniques

##### 7.1.1.1 Visibilité des bicyclettes la nuit (2.1)

Les mesures doivent être prises pour que soient adoptées, outre les prescriptions sur l'équipement de ces véhicules, contenues dans les Conventions de 1968, les dispositions ci-après destinées à améliorer la sécurité des cyclistes la nuit en rendant leur véhicule mieux visible.

A l'avant : sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur pour les dispositifs d'éclairage normaux, ces véhicules doivent être équipés d'un catadioptré blanc.

Sur les côtés : ils doivent être équipés de catadioptrés orange fixés aux rayons des roues ou de dispositifs rétroréfléchissants formant un cercle continu.

#### 7.1.1.2 Signalisation des remorques (2.3)

Si une remorque est attelée à un cycle, cette remorque doit être équipée à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. En outre, si le feu arrière du cycle est masqué par la remorque ou est éteint, un feu rouge doit alors être placé à l'arrière de la remorque.

#### 7.1.2 Règles de circulation particulières

##### 7.1.2.1 Port du casque (3.4)

Les conducteurs de cycles doivent être encouragés à porter un casque qui les protège comme il convient.

### 7.2 **Cyclomoteurs** (selon la définition de l'article 1m) de la Convention sur la circulation routière de 1968)

Les mesures nécessaires doivent être prises pour assurer le maximum de sécurité aux utilisateurs de cyclomoteurs par l'application de dispositions satisfaisant aux conditions ci-après.

#### 7.2.1 Aspects techniques

##### 7.2.1.1 Visibilité de nuit (3.5 (1))

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur pour les dispositifs d'éclairage normaux, ces véhicules doivent être munis d'une signalisation latérale constituée notamment par des dispositifs réfléchissants orange fixés aux rayons des roues ou par une plaque de matériaux réfléchissants formant un cercle continu sur les flancs des pneus. *Lorsque ces véhicules sont soumis à immatriculation, la plaque d'immatriculation apposée à l'arrière doit être rétroréfléchissante.*

##### 7.2.1.2 Performance (3.5 (1))

- a) Les cyclomoteurs doivent être construits de telle manière que leur vitesse maximale permise par la réglementation nationale ne puisse être augmentée.
- b) Les modifications des cyclomoteurs qui ont pour effet d'en modifier les performances et la sécurité de fonctionnement doivent être interdites.

##### 7.2.1.3 Remorques (3.5 (1))

Lorsque les remorques sont autorisées par la réglementation nationale :

- a) Elles doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante (vitesse, visibilité, freinage *poids maximal autorisé de la remorque*). *La réglementation nationale doit également définir les règles de circulation particulières auxquelles cet ensemble peut éventuellement être soumis.*
- b) Les remorques attelées à un cyclomoteur doivent être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge du cyclomoteur est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge doit être

installé à l'arrière de la remorque. De même, lorsque le numéro d'immatriculation est masqué, celui-ci doit être reproduit à l'arrière de la remorque.

## 7.2.2 Règles de circulation particulières

### 7.2.2.1 Conduite des cyclomoteurs (3.5 (3))

- a) Les conducteurs devront être âgés de 14 ans au moins.
- b) Il est recommandé aux gouvernements de mettre en place un enseignement obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs.

### 7.2.2.2 Sécurité des utilisateurs de cyclomoteurs (3.5 (2))

Le port d'un casque homologué pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs devrait être rendu obligatoire.

Le port de vêtements voyants et d'accessoires de sécurité, portant si possible des plages de matériaux ou des dispositifs fluorescents et réfléchissants, particulièrement lorsque la visibilité est réduite par le mauvais temps ou la nuit, doit être encouragé.

## 7.3 **Motocycles**

Les mesures nécessaires doivent être prises pour assurer le maximum de sécurité aux utilisateurs de motocycles par l'application de dispositions satisfaisant aux conditions ci-après.

### 7.3.1 Aspects techniques

#### 7.3.1.1 Visibilité (3.6 (1))

Outre les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse obligatoires prescrits par la Convention sur la circulation routière (1968), les motocycles peuvent être équipés des dispositifs supplémentaires suivants :

- Signal de détresse;
- Feux de brouillard avant et arrière;
- Catadioptrés latéraux orange.

Le montage de ces dispositifs d'éclairage doit être encouragé et être effectué conformément aux dispositions pertinentes du Règlement No 53 annexé à l'Accord de 1958. La plaque d'immatriculation arrière doit être rétro réfléchissante.

#### 7.3.1.2 Vision (3.6 (2))

Les motocycles doivent être équipés d'au moins un miroir rétroviseur.

### 7.3.1.3 Dispositifs de protection (3.6 (4))

Les motocycles doivent, par leur construction, assurer une protection efficace des jambes du conducteur.

### 7.3.1.4 Remorques

Lorsque les remorques sont autorisées par la réglementation nationale : (voir 7.2.1.3)

a) Les remorques doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante (vitesse, visibilité, freinage, poids maximal autorisé de la remorque). La réglementation nationale doit également définir les règles de circulation particulières auxquelles cet ensemble peut éventuellement être soumis (vitesse limitée par exemple).

b) Les remorques attelées à un motocycle doivent être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge du motocycle est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge doit être installé à l'arrière de la remorque. De même, lorsque le numéro d'immatriculation est masqué, celui-ci doit être reproduit à l'arrière de la remorque.

## 7.3.2 Règles de circulation particulières

### 7.3.2.1 Aptitudes requises des conducteurs (3.6 (3))

Le candidat au permis de conduire un motocycle doit, pour l'obtenir, subir avec succès des épreuves théoriques et pratiques après avoir reçu une formation appropriée.

L'utilisation de motocycles à hautes performances \*/ doit être soumise à des conditions plus rigoureuses en ce qui concerne les aptitudes du conducteur (permis spéciaux) que celles requises pour la conduite des autres motocycles. A cet effet, l'utilisation de ces véhicules pourra notamment être limitée, au niveau national, aux conducteurs:

- au-dessus d'un certain âge, et/ou
- ayant déjà une certaine expérience de la conduite d'un motocycle léger et qui n'ont pas été reconnus coupables d'infractions importantes aux règles de circulation.

### 7.3.2.2 Sécurité des motocyclistes (3.6 (5) 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> alinéas) et résultat des travaux du petit groupe présidé par les USA)

En sus de l'obligation imposée aux motocyclistes par la Convention de Vienne (article 32) de rouler avec leur feu de croisement ou avec leur feu de jour allumé, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour rendre le port d'un casque de protection obligatoire en toutes

---

\*/ Catégorie à déterminer au niveau national/international.

circonstances pour les conducteurs et passagers de motocycles. Ces casques doivent être homologués.

Il convient d'encourager le port de vêtements et d'accessoires de sécurité portant si possible des plages de matériaux ou des dispositifs fluorescents et réfléchissants, particulièrement lorsque la visibilité est réduite par le mauvais temps ou la nuit.

**7.4 Véhicules légers à moteur (*réservé*)**

**7.5 Véhicules de transport en commun de personnes**

7.5.1 Aspects techniques

7.5.1.1 Signalisation des cars scolaires (2.2 et annexe 1)

Les autobus scolaires doivent être conformes aux prescriptions de signalisation ci-dessous, afin d'avertir les conducteurs d'autres véhicules de la nécessité d'être particulièrement prudents, notamment lorsque ces autobus s'arrêtent, des enfants pouvant traverser la chaussée. Si la législation interne contient des dispositions pour le transport d'écoliers et d'autres groupes d'enfants par d'autres moyens de transport, ces autres moyens de transport doivent aussi satisfaire aux prescriptions indiquées ci-après.

a) Le signal « Autobus scolaire », dont le modèle est donné à l'annexe 1 de la présente Résolution d'ensemble, sera apposé sur tous les autobus servant exclusivement au transport d'élèves. Ce signal sera apposé à l'avant et à l'arrière de l'autobus et doit être nettement visible pour les conducteurs des véhicules qui s'approchent. Il ne doit pas diminuer le champ de vision du conducteur de l'autobus scolaire. Le signal apposé à l'arrière de l'autobus aura la forme d'un carré de 400 mm de côté. Si la législation interne prescrit un signal différent, par exemple « Enfants », ce signal peut, sur les véhicules transportant des enfants, remplacer le signal « Autobus scolaire ».

b) Si la législation interne permet ou exige l'utilisation d'un signal comportant le clignotement simultané de tous les feux-indicateurs de direction de couleur orange, conformément aux dispositions des paragraphes 39 et 42 de l'annexe 5 à la Convention sur la circulation routière (1968), ce signal doit être utilisé par tous les autobus ou autres véhicules qui transportent des élèves pendant que ces derniers montent dans l'autobus ou en descendent.

c) La législation nationale peut rendre obligatoire que les véhicules transportant des enfants circulent en plein jour avec leurs feux de croisement ou leur feux de jour allumés. (rédaction modifiée)

7.5.2 Règles de circulation particulières

7.5.2.1 Conditions requises des conducteurs de véhicules de la catégorie D (3.8)

- a) Compte tenu de la responsabilité particulière qui incombe aux conducteurs de véhicules de la catégorie D, les gouvernements devraient s'assurer, par les moyens qu'ils jugent appropriés, que les candidats au permis de conduire des véhicules de cette catégorie n'ont pas d'antécédents incompatibles avec cette responsabilité.
- b) Les candidats devraient, en ce qui concerne leurs capacités physiques, mentales et professionnelles, remplir les conditions minimales qui figurent dans l'annexe II de l'Accord du 1er avril 1975 sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC).
- c) Les candidats devraient avoir une expérience pratique suffisante (par exemple de trois ans) de la conduite de véhicules de la catégorie B ou C et recevoir une formation spéciale dans une école de conduite. Des dérogations à ces principes peuvent être stipulées dans la législation interne.
- d) La composition et le contenu des programmes de formation spéciale et la durée de la formation sont fixés en fonction des aptitudes et de l'expérience des candidats.
- e) Les programmes de formation spéciale devraient comprendre les points suivants : montée et descente des voyageurs, particulièrement des enfants, des handicapés physiques et des personnes âgées, freinage et arrêts à différentes vitesses eu égard à la sécurité des voyageurs, mesures à prendre pour assurer l'évacuation urgente des voyageurs, premiers secours aux voyageurs en cas d'urgence.
- f) Les conducteurs de véhicules de la catégorie D devront subir des examens médicaux périodiques au cours de la période spécifiée par la législation interne.

## **7.6 Catégories particulières de véhicules**

*En sus des règles et obligations définies dans la Convention de 1968 sur la circulation routière et/ou dans l'Accord ADR relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, les règles suivantes sont applicables aux catégories de véhicules ci-après:*

### **7.6.1 Véhicules longs et/ou lourds**

#### **7.6.1.1 Marquage spécial (2.9)**

Compte tenu de la difficulté de reconnaître et de dépasser les véhicules longs (tels que définis dans la législation interne) et/ou lourds, ces véhicules doivent porter l'un ou l'autre des marquages arrière additionnels suivants :

- a) Marquage vertical consistant en deux panneaux rectangulaires disposés verticalement et symétriquement par rapport au plan longitudinal

médian du véhicule et placés vers les côtés du véhicule, la hauteur du bord inférieur des panneaux au-dessus du sol devant être comprise entre 0,5 et 1,5 m;

b) Marquage horizontal consistant en un ou deux panneau(x) rectangulaires(s) disposé(s) horizontalement et symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, la hauteur du bord inférieur du ou des panneau(x) au-dessus du sol devant être comprise entre 0,5 et 1,5 m. La législation interne devrait fixer une taille de panneau minimale.

Le(s) panneau(x) doit (doivent) comprendre des matériaux rétro réfléchissants orange et fluorescents rouges, par exemple :

- a) Pour les remorques et semi-remorques, un fond rétro réfléchissant orange qui peut comporter des symboles, avec un bord fluorescent rouge;
- b) Pour les véhicules lourds non articulés, des chevrons faits avec des matériaux rétro réfléchissants orange et fluorescents rouges.

Les matériaux utilisés pour les marquages additionnels doivent être conformes au Règlement No 70 de la CEE annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur.

## 7.6.2 Véhicules lents

On entend par véhicules lents, les véhicules à moteur qui, par leurs caractéristiques de construction, ne peuvent pas dépasser la vitesse de 30 km/h. Compte tenu du danger que présentent dans la circulation ces véhicules, ceux-ci (à l'exception des cyclomoteurs) doivent porter le marquage spécial décrit ci-après :

### 7.6.2.1 Marquage spécial (2.10)

Ces véhicules doivent porter à l'arrière une plaque triangulaire, d'apparence nettement distincte de celle que prévoit la Convention sur la circulation routière de 1968 pour le marquage arrière des remorques et semi-remorques (annexe 5, par. 28), et comportant un fond rouge fluorescent ainsi qu'un bord rétro réfléchissant orange ou rouge.

Cette plaque doit être solidement attachée à l'arrière du véhicule ou de sa remorque ou encore, si nécessaire, de son chargement.

Les dispositifs utilisés pour les marquages additionnels doivent être conformes aux dispositions techniques du Règlement No 69 de la CEE annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption des conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.

## 7.6.3 Véhicules transportant des marchandises dangereuses

### 7.6.3.1 Règles de circulation particulières



### **Partie III Les infrastructures**

#### **Chapitre 8 Aménagement des infrastructures**

##### **8.1 Mesures et aménagements favorisant la sécurité des piétons (annexe 1 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))**

Les dispositions ci-après sont recommandées :

###### **8.1.1 Trottoirs et voies piétonnes (1, a))**

Dans chaque ville et cité, un réseau de voies piétonnes continues (trottoirs notamment) devrait être mis en place. Ces voies devraient permettre des déplacements sûrs et directs entre les logements, les commerces et les écoles, l'accès aux transports en commun et autres services et équipements indispensables. Les trottoirs et les voies piétonnes devraient être bien éclairés et correctement entretenus. Leur largeur sera déterminée selon leur fonction (accès à une école, traversée d'une zone commerçante, etc.). Le trottoir ne devrait pas, en général, servir au stationnement des véhicules. Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, il faudrait laisser suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons puissent passer. Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

###### **8.1.2 Passages pour piétons (1, b))**

En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, d'assurer la traversée des rues par les piétons dans des conditions de sécurité sans changement de niveau.

A cet effet, des dispositions devraient être prises pour créer un nombre suffisant de passages pour les piétons. Aux passages non signalés, la vitesse des véhicules devrait être adaptée pour permettre aux piétons de traverser les rues dans des conditions de sécurité. Un terre-plein central et/ou d'autres aménagements, associés à un bon éclairage, contribuent à améliorer la sécurité lors des traversées, notamment celles des enfants et des personnes âgées. Aucun obstacle (mobilier urbain ou véhicules en stationnement par exemple) ne devrait gêner la visibilité des piétons et des conducteurs.

Les passages pour piétons aux feux devraient être signalés afin que les véhicules qui changent de direction ne mettent pas en danger les piétons. Les phases des feux devraient être synchronisées de façon à donner aux piétons lents suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité. Les techniques modernes avec détection automatique des piétons peuvent être utilisées pour allonger ou réduire comme il convient la période pendant laquelle le feu est rouge pour les véhicules afin que les piétons qui se déplacent lentement puissent traverser dans des conditions de sécurité. Les techniques « intelligentes » peuvent aussi être utilisées pour réduire le plus possible les temps d'attente pour les piétons.

#### 8.1.3 Passages souterrains et passerelles pour piétons (I, c))

Il conviendrait de veiller à ce que tous les passages souterrains et passerelles soient correctement entretenus, éclairés et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite.

#### 8.1.4 Zones piétonnes (I, d))

Les zones piétonnes sont, par principe, destinées à l'usage des piétons. La législation nationale devrait contenir des dispositions claires en ce qui concerne les catégories de véhicules et d'usagers admises à les emprunter ainsi que la signalisation, les vitesses et les horaires autorisés dans ces zones. Une attention particulière devrait être accordée aux itinéraires d'accès aux zones piétonnes.

#### 8.1.5 Zones de modération du trafic (I, e))

Une modération de la vitesse en site urbain est essentielle pour la sécurité des piétons. Pour contribuer à réduire les dangers de la route auxquels les piétons sont exposés, il conviendrait donc de:

- i) Etablir, dans les zones à vocation résidentielle et commerciale et les autres zones très fréquentées, des secteurs avec des limitations de vitesse inférieures à celles appliquées généralement en agglomération en utilisant les panneaux de signalisation E, 9d et E, 10d de la Convention de Vienne sur la signalisation routière;
- ii) Créer des "zones résidentielles" en utilisant les panneaux de signalisation E, 17a et E, 17b de l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière;
- iii) Imposer des mesures pour réduire les vitesses sur les grands axes, tout particulièrement près des passages pour piétons.

#### 8.1.6 Infrastructures pour piétons dans les zones rurales (I, f))

En zone rurale, les voies piétonnes doivent être soit totalement indépendantes des routes, soit séparées d'elles physiquement par un trottoir surélevé, une bande gazonnée ou un large accotement. Le marquage de la chaussée ou les accotements étroits sont souvent insuffisants pour garantir une sécurité adéquate.

#### 8.1.7 Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons (I, g))

Une bonne orientation des piétons, fondée sur des signaux de direction et d'information, peut contribuer à renforcer leur sécurité. Une telle signalisation peut empêcher les piétons de se perdre ou d'être désorientés dans la circulation; elle leur permet de concentrer toute leur attention sur la circulation.

#### 8.1.8 Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés (I, h))

Les aménagements destinés à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes et des autres usagers non motorisés (utilisateurs de patins à roulette, trottinettes, etc.) ne

devraient pas compromettre la sécurité des piétons. Dans les cas où il n'est pas possible ou souhaitable de séparer ces usagers de la route, la circulation routière devrait être aménagée de façon à ce que les cyclistes et autres usagers non motorisés puissent y avoir leur place dans des conditions de sécurité.

#### 8.1.9 Confort et sécurité des piétons (I, i))

Sur le plan de la sécurité, les piétons sont tributaires des dispositions prises pour assurer leur confort : revêtement égal des trottoirs, mise à leur disposition de bancs et d'abris. Ces éléments sont particulièrement importants pour les personnes âgées et les handicapés. Ils contribuent à prévenir les accidents dus aux chutes.

#### 8.1.10 Entretien des trottoirs (I, j))

Les trottoirs devraient être conçus et entretenus de manière que leur revêtement soit égal et antidérapant. Aucun obstacle ne devrait entraver la mobilité des piétons. En hiver, l'élimination du verglas est importante.

## 8.2 **Aménagements pour assurer la sécurité des enfants dans la circulation routière**

### 8.2.1 Conception des établissements scolaires et de leur environnement

(4.4 (m) à (s))

- a) Les autorités responsables de la sécurité routière et de la santé publique doivent être consultées dès qu'on projette la construction d'une nouvelle école, pour faire en sorte que celle-ci soit implantée, autant que possible, à proximité des zones d'habitation et loin des voies à grande circulation.
- b) Les voies voisines des écoles et permettant d'y accéder doivent être étudiées, conçues, planifiées, équipées et construites de façon que les enfants puissent circuler en sécurité (trottoirs suffisamment larges, voies pour piétons, pistes cyclables, barrières en bordure de la route, passages pour piétons situés au-dessus ou en dessous de la route et équipés d'un marquage approprié, signalisation lumineuse et éclairage des chaussées).
- c) Les routes et les parcs de stationnement situés au voisinage des écoles ne doivent comporter aucun obstacle artificiel ou naturel, y compris des véhicules à l'arrêt, qui masqueraient aux enfants la chaussée et les véhicules en mouvement qui s'y trouvent et qui gêneraient la vision des enfants et des conducteurs.
- d) Les plans des établissements et terrains scolaires doivent être conçus de façon que leurs sorties débouchent sur des routes présentant, pour les enfants, des dangers de circulation aussi réduits que possible.
- e) Aux abords des écoles, le trafic automobile doit, si possible, être séparé de celui des cyclistes et des piétons.
- f) Lorsqu'il est inévitable que les enfants accèdent directement à une route passante, des mesures doivent être prises pour atténuer la circulation dans cette rue, de façon permanente ou aux heures d'ouverture des écoles.

g) Des emplacements d'arrêt doivent, si possible, être prévus pour les véhicules transportant des élèves (autobus, véhicules des parents), si possible en dehors de la chaussée et du même côté de la chaussée que le bâtiment scolaire.

#### 8.2.2 Arrêts des autobus scolaires (4.5 (a))

- a) L'arrêt de l'autobus scolaire devant l'école doit satisfaire à la recommandation 8.2.1 g) et doit de préférence être situé sur le terrain même de l'école; il doit en être tenu compte dans les plans des nouvelles écoles.
- b) Si l'arrêt de l'autobus scolaire est situé à un arrêt normal d'autobus, l'arrêt d'autobus doit être conçu en conséquence.
- c) L'espace mis à la disposition des enfants attendant l'autobus doit être d'une dimension suffisante compte tenu de leur nombre; il doit être séparé de la chaussée par une barrière fixe interrompue face aux portes du ou des autobus arrêtés; ces ouvertures doivent être protégées par une deuxième barrière placée en retrait.
- d) Lorsqu'un arrêt de l'autobus scolaire ne se trouve pas au même endroit que l'arrêt de bus normal, il doit être signalé comme tel.

### 8.3 Mesures et aménagements favorisant le déplacement des handicapés

#### (4.6 (c) et (d))

a) Inclure, dans les normes concernant la construction et l'entretien de l'infrastructure des transports, des dispositions ayant pour but de garantir que les handicapés puissent se déplacer sans rencontrer de difficultés majeures. En particulier, faire une distinction dans l'utilisation du matériau de revêtement entre sa fonction de guidage des aveugles et sa fonction d'avertissement des aveugles par rapport aux obstacles. La fonction de guidage doit être utilisée à l'approche de croisements, des arrêts d'autobus, des bâtiments publics, etc. La fonction d'avertissement doit protéger les aveugles contre des obstacles tels que : arbres, parcmètres, panneaux publicitaires, etc., le long du trottoir. Les mesures suivantes, entre autres, doivent être encouragées :

- i) Améliorer l'aménagement des trottoirs, rampes et ascenseurs, pour une meilleure adaptation de la circulation des handicapés à pied ou en fauteuil roulant. Plus particulièrement abaisser ou biseauter les bordures de trottoir situées en prolongement des passages pour piétons, prévoir des revêtements antidérapants pour les plans inclinés (rampes) et assurer que les aveugles en soient avertis;
  - ii) Installer les boutons-poussoirs agissant sur les dispositifs de signalisation lumineuse de telle façon qu'ils puissent être atteints par les personnes utilisant des fauteuils roulants;
  - iii) Faciliter aux handicapés l'utilisation des transports en commun en prenant des dispositions appropriées pour l'accès aux véhicules et aux installations terminales.
- b) Tenir compte des besoins locaux des handicapés, par exemple en prévoyant dans les agglomérations des itinéraires clairement signalés dont

l'aménagement permette un accès aisé aux commerces, aux banques et aux divers services publics;

#### **8.4 Mesures destinées à faciliter le déplacement des personnes âgées** *(4.7 (a), (b) et (c))*

Des mesures appropriées seront prises pour faciliter le déplacement des personnes âgées et augmenter leur sécurité dans la circulation routière, en s'inspirant des principes suivants :

- a) S'efforcer d'assurer un entretien approprié des éléments de l'infrastructure routière (aménagement compris) importants pour le déplacement des personnes âgées;
- b) Promouvoir et appliquer une politique systématique de mise en place appropriée des aménagements routiers et de suppression progressive des obstacles physiques, par exemple marches hautes et escaliers, aux points de jonction entre rues, immeubles et réseaux de transport;
- c) Encourager et réaliser, partout où elle est possible dans les zones urbaines, la construction de réseaux de chemins piétons continus et sûrs.

#### **8.5 Protection contre les animaux sauvages (4.1)**

Une protection contre la traversée d'animaux sauvages là où ces traversées peuvent se produire doit être assurée sur les routes, en particulier celles sur lesquelles les véhicules se déplacent à vitesse élevée. Ces mesures devraient si possible être assorties d'autres initiatives visant à minimiser les effets néfastes des routes sur la répartition géographique de la faune sauvage.

#### **8.6 Hauteur libre des ouvrages d'art (4.3)**

La hauteur libre au-dessus de la chaussée des ouvrages d'art nouveaux ou reconstruits doit être fixée à au moins 4,50 m sur l'ensemble du réseau des grandes routes.

(Voir aussi la recommandation 1.7 de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière - R.E.2.)

#### **8.7 Tunnels ? (rapports AC7/9 et TRANS/WP.1/2002/28)**

#### **8.8 Pistes cyclables (texte ?)**

### **Chapitre 9 Mesures de sécurité**

#### **9.1 Mesures de sécurité à prendre lorsqu'il existe un couloir d'autobus à contresens (1.5)**

On doit encourager l'adoption des mesures ci-après, pour réduire les risques d'accidents auxquels sont exposés les piétons qui traversent une chaussée comportant un couloir à contresens réservé à certaines catégories de véhicules.

Il doit être prévu :

- a) des passages pour piétons réglés par une signalisation lumineuse

ou

- b) des refuges aménagés sur la bordure extérieure de la voie en question, avec un signal installé sur chaque refuge et sur le trottoir opposé rappelant aux piétons qu'ils doivent regarder dans la direction appropriée pour s'assurer qu'il ne vient pas de véhicules.

Pour dissuader les piétons de traverser la chaussée ailleurs qu'aux endroits spécialement aménagés visés ci-dessus, on pose, là où il y a lieu de le faire, un dispositif de protection qui isole le trottoir du couloir réservé à la circulation des autobus. Il convient de faire en sorte que les dispositifs de protection ne soient pas situés à des endroits où les voyageurs descendant d'un autobus risqueraient de se trouver pris entre l'autobus et le dispositif.

## **9.2 Sécurité du personnel travaillant sur la route (4.2)**

*Lorsque des travaux sont entrepris sur une route, qu'ils soient fixes ou mobiles, toutes les mesures doivent être prises pour signaler leur présence suffisamment à l'avance par une signalisation appropriée et rétro réfléchissante, ceci afin non seulement d'éviter des accidents mais aussi de protéger le personnel travaillant sur ces chantiers. A cette fin, le personnel doit porter des vêtements de sécurité répondant aux prescriptions ci-après :*

- a) La surface du vêtement doit être d'au moins 1 500 cm<sup>2</sup> tant sur le devant que sur le dos;
- b) La couleur doit être orange fluorescent;
- c) La surface du vêtement doit porter, sur le devant et sur le dos, deux bandes de matière réfléchissante.

## **Partie IV Autres mesures influençant la sécurité**

### **Chapitre 10 Assistance aux victimes (Annexe 2 du rapport TRANS/WP.1/76 (4 mai 2001))**

#### **10.1 Alerte rapide**

- a) Installer, partout où cela est nécessaire, des bornes d'appel reliées aux services d'intervention d'urgence et encourager, dans tous les endroits, l'usage de tous les autres moyens d'appel à l'aide.
- b) Adopter, pour l'aide d'urgence, un numéro de téléphone gratuit reconnu internationalement et, en attendant sa mise en service, faire connaître le numéro national d'appel d'urgence par les moyens appropriés.
- c) Fournir des informations sur l'usage approprié de ce numéro d'appel d'urgence et faire connaître la nature des informations à communiquer aux unités d'intervention d'urgence, en particulier les lieux et les circonstances de l'accident (par exemple, personnes prisonnières d'un véhicule, véhicules en feu, nombre de blessés et gravité de leurs blessures, nombre de véhicules en jeu, etc.).

#### **10.2 Sécurisation de la zone de l'accident**

Apprendre aux usagers de la route (par exemple lors de la formation au permis de conduire) à sécuriser et à signaler avec précaution le lieu d'un accident (au moyen de triangles, de feux de signalisation ou de balises lumineuses), et éviter et prévenir d'autres complications en attendant l'arrivée des unités d'intervention.

### **10.3 Premiers secours**

- a) Enseigner aux usagers de la route (par exemple lors de la formation au permis de conduire, durant la formation générale ou lors de cours spéciaux) les méthodes pratiques à suivre pour fournir une assistance d'urgence de manière à maintenir en état les fonctions vitales de la victime jusqu'à l'arrivée des spécialistes.
- b) Dispenser une formation aux conducteurs professionnels et assurer une remise à niveau périodique de leurs connaissances théoriques et pratiques en matière de secourisme.
- c) Rendre obligatoire l'équipement des véhicules des catégories B, C et D en trousse de premiers secours conformément à la recommandation 6.4 de la R.E.1.
- d) Inclure des informations concernant les premiers secours dans les documents que les usagers de la route consultent couramment, notamment les recueils de cartes routières et les supports pédagogiques pour les examens de conduite.
- e) Encourager l'imposition aux candidats au permis de conduire de la connaissance des premiers secours et des techniques à mettre en œuvre pour aider les victimes d'accidents de la route (soit dans le cadre des examens de conduite soit grâce à la délivrance par un organisme reconnu d'un certificat d'aptitude à dispenser les premiers secours).

### **10.4 Assistance médicale d'urgence**

- a) Organiser la coordination de la mobilisation des moyens d'intervention d'urgence, en particulier le transport des blessés vers la structure d'accueil médicale la plus proche, compte tenu de la nature et de la gravité des blessures.
- b) Uniformiser les procédures d'intervention d'urgence et veiller à ce qu'elles permettent une gestion adaptée de l'assistance médicale d'urgence aux victimes d'accidents de la route tant durant leur transport du lieu de l'accident jusqu'au centre de soins qu'après leur arrivée dans ce centre.
- c) Choisir l'emplacement des unités d'intervention d'urgence de façon qu'elles puissent être sur le lieu de l'accident dans les plus brefs délais après réception de l'appel.
- d) Doter les services d'intervention fixes et mobiles d'un personnel suffisamment nombreux, qualifié et entraîné. Encourager l'organisation et l'équipement d'agents de santé volontaires qui pourraient être appelés rapidement sur les lieux des accidents pour y apporter une assistance immédiate aux victimes.
- e) Faire connaître et rendre accessibles les bonnes pratiques, l'utilisation des moyens de secours et les procédures standardisées de tri des blessés par les sauveteurs.

## **Chapitre 11 Critères d'application des restrictions locales à la circulation**

### **11.1 Recommandations générales (1.9.1)**

Avant d'appliquer quelque restriction que ce soit à la circulation routière, il peut être nécessaire d'effectuer une étude détaillée de la fréquence des accidents et de leurs caractéristiques, de la fréquence et du type des infractions aux règlements routiers et des conditions de circulation sur la section considérée et les sections adjacentes. Il convient aussi d'assurer une certaine homogénéité des restrictions imposées, appliquées dans des situations analogues sur le territoire national, afin que les usagers de la route les comprennent bien.

L'utilisation de panneaux à message variable doit être envisagée lorsque les restrictions sont temporaires et elle est recommandée lorsque la nécessité d'apporter des restrictions est occasionnelle ou imprévue.

Il est recommandé :

- a) De tenir compte de l'opinion publique et de solliciter son avis, autant que possible, avant d'imposer des restrictions;
- b) Le cas échéant, de limiter l'étendue de la zone d'application de la restriction à certaines heures de la journée ou à certains jours de la semaine;
- c) D'évaluer l'efficacité de l'imposition de restrictions en fonction des modifications de la fréquence des accidents et de l'intensité de la circulation sur la section considérée et les sections adjacentes.

### **11.2 Limitation de vitesse (1.9.2)**

Des limitations de vitesse locales (sur des sections données de la route) peuvent être appliquées selon les deux critères principaux suivants :

- 1) Lorsque la définition de limitations de vitesse est justifiée par l'état de la route et les conditions locales, en particulier :
  - a) Lorsqu'il faut assurer la sécurité des piétons, vis-à-vis de la circulation routière, au voisinage des écoles, des hôpitaux, etc.;
  - b) Lorsque la visibilité frontale est réduite;
  - c) Lorsqu'on souhaite protéger ou améliorer la qualité de l'environnement ou la qualité de vie des riverains.
- 2) A titre de mesures d'urgence et/ou temporaires lorsque des événements imprévus ayant une incidence sur la sécurité routière se produisent, en particulier :
  - a) Lorsque la concentration des accidents de la route est plus élevée que sur d'autres sections de la route, par exemple aux points noirs;
  - b) Lorsqu'il est difficile aux conducteurs de prévoir à temps l'existence d'un danger potentiel sur la route;
  - c) S'il devient nécessaire d'assurer la sécurité de la circulation en présence d'une détérioration de l'état de la chaussée.



En choisissant une limite de vitesse, on peut la fixer à 85 % de la valeur observée sur la courbe cumulative des vitesses relatives à la section considérée.

### **11.3 Limitation des dépassements (1.9.3)**

Il faut déterminer l'utilité d'une limitation des dépassements en fonction des conditions ci-après :

- a) Si la visibilité sur la route est limitée;
- b) Si l'intensité de la circulation le justifie;
- c) Dans d'autres cas, lorsqu'un dépassement présente un danger et peut provoquer des accidents.

Différentes techniques de signalisation existent pour chacune des conditions susmentionnées et doivent donc être utilisées en conséquence.

### **11.4 Interdiction de l'arrêt et du stationnement (1.9.4)**

Il est recommandé d'appliquer des restrictions à l'arrêt et/ou au stationnement en tenant compte des aspects positifs et négatifs d'une telle mesure. Il faudrait déterminer pour cela si la limitation de l'arrêt et/ou du stationnement permettrait :

- a) D'assurer un niveau plus élevé de sécurité dans la circulation routière, notamment pour les piétons et les cyclistes;
- b) De réduire la probabilité d'embouteillage et d'accroître la capacité de débit;
- c) De réduire le bruit et la pollution atmosphérique;
- d) De faciliter la circulation des véhicules de transport en commun;
- e) De protéger l'agrément de certaines zones, par exemple empêcher les véhicules de stationner dans une zone historique ou empêcher les véhicules de plus de 3,5 t, à vide, de stationner dans une zone résidentielle;
- f) D'assurer la sécurité publique, par exemple empêcher l'arrêt ou le stationnement de véhicules devant les édifices publics, ambassades, etc.

Il faut aussi tenir compte du fait que, sur d'autres sections du réseau routier, peuvent apparaître toutes les conséquences défavorables de cette mesure ou seulement certaines d'entre elles. Dans les zones où de nombreuses restrictions sont imposées à l'arrêt et au stationnement, il est recommandé d'informer les conducteurs des possibilités de garer leur véhicule au moyen, par exemple, d'une signalisation ou d'un marquage.

-----