



## Conseil économique et social

Distr. générale  
15 juillet 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Soixante-sixième session

Genève, 23-26 septembre 2013

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Convention sur la circulation routière (1968):**

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

### Convention de 1968 sur la circulation routière

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

### Communication de l'Allemagne\*

Le présent document de travail contient une proposition de modification de l'article 8 de la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968). Les modifications proposées figurent en caractères gras.

---

\* Le texte faisant l'objet du présent document est soumis tel qu'il a été reçu du Gouvernement.

## I. Partie I: Incohérences d'ordre général

*Article 8 (Conducteurs)*

*Paragraphes 1, 2, 3 et 4 inchangés.*

*Paragraphe 5, à modifier comme suit:*

**«5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.**

Les systèmes embarqués qui influencent la façon dont le véhicule est conduit sont réputés conformes aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article et à la première phrase du présent paragraphe ainsi qu'au premier paragraphe de l'article 13 s'ils satisfont aux prescriptions de l'annexe 5.

Les systèmes embarqués qui ne satisfont pas aux prescriptions de l'annexe 5 sont réputés conformes aux principes susmentionnés s'ils peuvent à tout moment être neutralisés ou s'ils peuvent être désactivés.».

## II. Annexe 5 (Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques)

*L'annexe 5 est complétée par le paragraphe 1.a libellé comme suit:*

**«1a. Les véhicules, systèmes, pièces et équipements conformes aux règlements annexés à l'«Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions», adopté à Genève le 20 mars 1958, y compris les amendements, de même que les véhicules, systèmes, pièces et équipements conformes aux règlements de l'«Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues», adopté à Genève le 25 juin 1998, y compris les amendements, sont réputés conformes à la présente annexe.».**

## III. Justification

1. Les systèmes embarqués assistent le conducteur. Ils peuvent aussi avoir une incidence sur la façon dont le véhicule est conduit.

2. Les compétences en matière de conduite sont très variables, mais la défaillance humaine est de loin la cause principale des accidents de la circulation routière. Les systèmes embarqués tels que les systèmes d'aide à la conduite peuvent à cet égard avoir une influence favorable soit directement soit en facilitant la tâche du conducteur (ce qui doit se faire de manière soigneusement équilibrée pour améliorer la sécurité routière).

3. Actuellement, les systèmes embarqués sont destinés à assister le conducteur, mais il ne s'agit pas d'une technologie conçue pour aller à l'encontre de décisions prises par un conducteur sain d'esprit et responsable. Le fait de passer outre à des actions ou décisions humaines raisonnables pourrait même être contraire aux droits fondamentaux – surtout si cela risquait en outre de mettre conducteur et passagers en danger.

4. Maintenir la prééminence du conducteur constitue également un principe directeur de la réglementation routière. Tant l'article 8 que l'article 13 du chapitre II de la Convention de Vienne sur la circulation routière assurent cette réglementation ("Code de la route"). La conception technique des systèmes embarqués actuels ne contrevient pas aux affirmations qui précèdent concernant le rôle du conducteur. Pour autant qu'on puisse en juger actuellement, les systèmes embarqués ne devraient pas évoluer dans ce sens.
5. Pourtant, dans un passé récent, les progrès techniques ont suscité des doutes et des incertitudes quant à la conformité de tous les systèmes embarqués avec la réglementation routière. Les modifications suggérées permettent de dissiper cette inquiétude.
6. La formulation proposée admet toutes sortes d'assistance au conducteur. Elle porte de manière explicite sur les fondements des principales technologies d'aide à la conduite. La possibilité de neutralisation et la faculté du conducteur de les désactiver sont souvent prises en compte par ces systèmes qui font en sorte que la volonté du conducteur soit prépondérante.
7. Il est cependant possible que certains systèmes embarqués ne permettent pas – de manière temporaire ou constante – de neutraliser leurs interventions ou de les désactiver complètement. Il peut s'agir d'empêcher le conducteur de réagir de manière inappropriée dans une situation de conduite potentiellement dangereuse avec pour effet d'empêcher le système embarqué de déployer tous ses effets bénéfiques pour la sécurité routière. De plus, on peut imaginer des situations de conduite dangereuses que le conducteur risquerait même d'aggraver en tentant de neutraliser une intervention du système embarqué (par exemple en interrompant/faisant échouer un freinage d'urgence ou en interrompant/faisant échouer une manœuvre d'urgence anti-embarquée). De tels systèmes embarqués – même s'il est possible qu'ils ne puissent pas être neutralisés en tout temps ni désactivés complètement – peuvent aider le conducteur à garder le contrôle du véhicule dans des situations de conduite dangereuses. Les systèmes embarqués doivent donc être considérés comme conformes aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au premier paragraphe de l'article 13 de la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968) s'ils satisfont aux prescriptions de l'annexe 5 (y compris l'amendement 1.a proposé ici qui se réfère aux Accords de Genève (1958 et 1998) ainsi qu'aux règlements pertinents de la CEE concernant les véhicules). Dans les cas où des systèmes embarqués ne seraient pas conformes aux dispositions susmentionnées, ils doivent néanmoins être réputés conformes aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au premier paragraphe de l'article 13 de la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968) s'ils peuvent être en tout temps neutralisés ou s'ils peuvent être désactivés.
8. L'obligation du conducteur de surveiller et de contrôler le fonctionnement d'un système embarqué est déjà suffisamment prise en compte par le principe directeur qui sous-tend toute la réglementation routière.
9. Remarque: Il importe de vérifier s'il est nécessaire de procéder à des modifications dans l'Accord européen qui complète la Convention.

## IV. Partie II: Points de détail

*Article 1 (Définitions)*

*Il est proposé de modifier l'alinéa u comme suit:*

*Le terme «véhicule articulé» désigne:*

a) Un ensemble de véhicules constitué par un véhicule automobile et une semi-remorque accouplée à ce véhicule, sous réserve que la semi-remorque ne serve pas au transport de personnes; ou

b) Tout véhicule composé d'au moins deux segments rigides qui s'articulent entre eux; les compartiments voyageurs des segments communiquent entre eux de manière à permettre la libre circulation des voyageurs; les segments rigides sont reliés de façon permanente et ne peuvent être disjoints que par une opération nécessitant des installations que l'on ne trouve normalement que dans un atelier.

## V. Annexe 1 à la Convention

**Paragraphe 2, à l'alinéa a:**

*Remplacer les mots «indicateurs de pression» par les mots «dispositifs de surveillance de la pression».*

*Alinéa c, modifier comme suit:*

«c) Des rétroviseurs/dispositifs de vision indirecte construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder vers l'arrière de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée».

## VI. Annexe 5 (Conditions techniques relatives aux véhicules et aux remorques)

*Chapitre premier, section D*

*Chapitre premier, D (Freinage des motocycles)*

*Paragraphe 18, ajouter un nouvel alinéa b ainsi conçu:*

b) Au lieu des dispositions prévues à l'alinéa a du présent paragraphe, le motocycle peut être équipé d'un système de freinage qui actionne les freins sur toutes les roues et qui est composé de deux circuits partiels, ou plus, actionnés par une commande unique conçue pour qu'une défaillance unique d'un circuit partiel quelconque (telle que la défaillance par fuite d'un circuit partiel hydraulique) n'empêche pas le fonctionnement de tout autre circuit partiel.

L'ancien alinéa b devient l'alinéa c.

## VII. Chapitre III

*Chapitre III (Autres prescriptions)*

*Paragraphe 47, modifier comme suit:*

47. Tout véhicule automobile doit être muni d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs ou autres dispositifs de vision indirecte; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.

---