



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2005/13
1^{er} juillet 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-septième session, 12-15 septembre 2005,
point 4 de l'ordre du jour)

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

QUESTIONS DIVERSES

Rapport sur la réunion du Groupe spécial d'experts juridiques (2 et 3 mai 2005)

Note du secrétariat

I. Participation

1. Le Groupe spécial d'experts juridiques du WP.1 s'est réuni les 2 et 3 mai 2005 à Genève, sous la présidence de M. G. Hoel (Norvège) et avec la participation de M. P. Päßgen (Allemagne), de M. B. Périsset (Suisse et Président du WP.1), de M. N. Rogers (IMMA) et d'un représentant du secrétariat. MM. G. Heintz (Luxembourg), A. Y. Yakimov (Fédération de Russie) et P. Friedli (Suisse), empêchés, n'ont pas pris part à la réunion.

II. Avis sollicité par le WP.29

2. Comme il ressort du document TRANS/WP.1/2005/11, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a sollicité l'avis du WP.1 sur la compatibilité avec la Convention de Vienne sur la circulation routière de deux projets de systèmes destinés à être installés sur des véhicules. Le WP.1 n'ayant pas eu le temps

d'examiner ces questions à sa quarante-sixième session, il a été décidé que le Groupe d'experts juridiques procéderait à leur examen et en rendrait compte au WP.1 à sa quarante-septième session.

3. Ces projets de systèmes sont, d'une part, l'activation automatique d'un signal de détresse et l'indication d'un freinage d'urgence et, d'autre part, les systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule (SDV) qui, après activation, empêchent ou rendent difficile la conduite d'un véhicule.

a) Activation automatique d'un signal de détresse et indication d'un freinage d'urgence

4. Le Groupe d'experts juridiques a examiné ces propositions à la lumière de l'article 8 de la Convention de Vienne, dont le paragraphe 5 stipule que «Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule...», et du paragraphe 1 de l'article 13, qui stipule que «Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent...».

5. S'agissant de la proposition relative à un freinage d'urgence indiqué par des feux-stop clignotants, le Groupe d'experts juridiques a estimé qu'elle était contraire au paragraphe 42 de l'annexe V de la Convention de Vienne sur la circulation routière (conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques), qui stipule qu'«aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction et les feux spéciaux, ne doit émettre de lumière clignotante ou à éclats...».

6. Le Groupe d'experts juridiques a estimé que la proposition pouvait offrir des avantages en matière de sûreté mais est convenu que le WP.1 aurait à se prononcer sur l'opportunité de modifier la Convention pour permettre l'indication du freinage par des feux à éclats. Le Groupe d'experts juridiques a été informé par un membre du secrétariat du WP.29 que le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) du WP.29 était divisé sur la question de savoir s'il fallait indiquer le freinage d'urgence par les feux-stop ou les feux d'urgence, ou les deux.

7. Le Groupe d'experts juridiques a fait part de ses préoccupations quant à l'activation automatique du signal de détresse, dont on proposait qu'il puisse être activé à des vitesses inférieures à 30 km/h, alors qu'en temps normal ce signal n'est activé que lorsqu'un véhicule est à l'arrêt.

b) Systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule (SDV)

8. Un membre du secrétariat du WP.29 a expliqué que le système SDV proposé avait principalement pour but d'améliorer la sûreté des transports et que seule la police devrait être en mesure de l'activer ou de le désactiver. Le système pourrait également être utilisé comme dispositif antivol. L'application courante du système devrait faire l'objet de discussions au sein d'une organisation internationale de police telle qu'Interpol ou à l'échelle nationale. Une fois activé, le système devient opérationnel dès que le véhicule est à l'arrêt et que le moteur est coupé depuis un certain nombre de minutes (on a proposé 10 mn). Le véhicule, dont les fonctions auront été dégradées, ne pourra alors être conduit qu'à une vitesse maximale

de 20 km/h (vitesse proposée) et il y aurait un signal d'avertissement visuel consistant en un clignotement simultané de l'ensemble des feux-indicateurs de direction.

9. Le fait de permettre la conduite du véhicule à une vitesse faible (20 km/h) après l'activation du SDV s'explique par le souci de rendre possible l'enlèvement du véhicule au cas où il gênerait la circulation routière ou représenterait un danger pour la sécurité routière. Le Groupe d'experts juridiques s'est demandé si une vitesse de 20 km/h était suffisante pour assurer le respect des dispositions des articles 8 et 13 de la Convention de Vienne. Un expert a fait valoir que le choix de la vitesse était essentiel pour garder véritablement le contrôle d'un véhicule; d'autres ont en revanche estimé que la vitesse était décisive pour la performance mais pas pour le contrôle du véhicule. Ont également été soulevées les questions relatives aux limites de vitesse minimales sur les autoroutes ainsi qu'aux incidences en matière de sûreté de l'activation du SDV sur des infrastructures sensibles telles que les tunnels et les ponts.

10. Les observations de l'expert juridique de la Fédération de Russie sur le document TRANS/WP.1/2005/11 n'ont été reçues que pendant la réunion et, faute de temps, n'ont pas pu être examinées. Elles sont reproduites à l'annexe 2 du présent rapport.

c) Conclusion

11. Dans la mesure où le conducteur peut, en dépit de la réduction de vitesse, continuer d'avoir la maîtrise des fonctions clefs du véhicule telles que le freinage et le changement de direction, la plupart des experts juridiques ont estimé que la proposition ne posait pas de problèmes juridiques. Indépendamment de cette question, le Groupe d'experts juridiques est convenu que le WP.1 devrait également examiner les incidences en matière de sûreté du système proposé. Il importait en outre de connaître les procédures administratives que la police était censée suivre pour activer ou désactiver le SDV, avant d'approuver celui-ci.

III. Transport de marchandises dangereuses dans les tunnels

12. À sa quarante-sixième session, le Groupe de travail a examiné une proposition du Royaume-Uni concernant des signaux pour le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels (TRANS/WP.1/2005/10). Il a demandé au Groupe d'experts juridiques d'examiner cette proposition et, en particulier, sa conformité avec la Convention de Vienne sur la signalisation routière et l'Accord européen la complétant, ainsi qu'avec la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) et de lui rendre compte à sa quarante-septième session.

13. Le secrétariat du WP.15 a expliqué que la première partie de la proposition concernait l'utilisation d'un panneau additionnel portant les lettres B, C ou D en plus du signal C, 3h (accès interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses pour lesquelles une signalisation spéciale est prescrite). Du fait que les propositions d'amendement élaborées par le WP.15 n'avaient pas été prêtes à temps pour faire partie de la récente série d'amendements à la Convention de Vienne sur la signalisation routière, il a été proposé de les ajouter à la R.E.2 en attendant la prochaine série d'amendements aux Conventions.

14. Il était important que le WP.15 connaisse l'avis du WP.1, car l'intention était d'ajouter la nouvelle classification (A, B, C, D, E) des marchandises dangereuses pour les tunnels à la prochaine version de l'ADR, à paraître en 2007. Si le WP.1 n'était pas disposé à rendre ce

système obligatoire en incorporant des dispositions à cet effet dans la Convention, les travaux du WP.15 seraient inutiles. La nouvelle interprétation du signe C, 3n figurant dans le document TRANS/WP.1/2005/10 a été retirée.

15. Il a été indiqué que les dispositions actuelles de la R.E.2 concernant le signe C, 3h n'étaient plus conformes, ayant été rédigées à une époque où l'ADR ne s'appliquait qu'au transport international et non au transport intérieur de marchandises dangereuses.

16. Le Groupe d'experts juridiques a recommandé au WP.1 d'adopter le texte figurant à l'annexe du présent document et de l'inclure dans la R.E.2 en attendant la prochaine série d'amendements aux Conventions de Vienne et aux Accords européens les complétant. Les observations de M. Yakimov sur la version russe seraient transmises aux services de traduction¹.

IV. Permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949

17. À la quarante-sixième session du Groupe de travail, la Fédération de Russie a présenté, au nom du groupe restreint sur les permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949 (Portugal, Espagne, Fédération de Russie et IMMA, sous la présidence de la Fédération de Russie), des propositions d'amendement à la Convention de 1949 (TRANS/WP.1/2005/5). Le document n'étant pas disponible et faute de temps, le WP.1 avait jugé utile que le Groupe d'experts juridiques examine cette question.

18. Le Groupe d'experts juridiques s'est penché sur les solutions pouvant être apportées aux problèmes créés par la divergence des dispositions relatives aux permis de conduire tant nationaux qu'internationaux dans les Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière. Ces problèmes étaient notamment la délivrance frauduleuse de permis de conduire internationaux, l'absence de reconnaissance mutuelle des permis nationaux délivrés conformément aux Conventions de 1949 et de 1968, le fait que la Convention de 1949 n'exigeait même pas un permis national et la disparité des définitions des catégories de véhicules dans les deux Conventions.

19. Le Groupe d'experts juridiques est convenu qu'il importait de trouver des solutions afin qu'au moins les Parties contractantes de la Convention de 1949 exigent des conducteurs qu'ils soient titulaires d'un permis de conduire national, que les permis de conduire internationaux délivrés conformément à la Convention de 1949 ne soient acceptés que lorsque qu'ils sont présentés avec un permis national et que les autorités des Parties contractantes à la Convention de 1949 reconnaissent les permis délivrés conformément à la Convention de 1968 et inversement.

20. Plusieurs possibilités d'atteindre ces objectifs ont été examinées. La première serait, comme proposé dans le document TRANS/WP.1/2005/5, de modifier la Convention de 1949

¹ Suite à la réunion du Groupe d'experts juridiques, le secrétariat a été informé que le WP.15 envisageait de modifier sa proposition en ce qui concerne la classification pour les tunnels. Par conséquent, il est recommandé d'attendre la nouvelle proposition avant d'engager de nouvelles discussions.

afin de l'aligner pleinement sur les dispositions de la Convention de 1968 concernant les permis. La deuxième serait d'apporter des modifications mineures à la Convention de 1949, de façon à exiger la présentation d'un permis national avec le permis international et la reconnaissance des permis délivrés conformément à la Convention de 1968. La troisième pourrait être de modifier la Convention de 1968 afin d'autoriser les Parties contractantes à exiger la présentation d'un permis national en même temps qu'un permis international délivré sur la base de la Convention de 1949. Il a toutefois été souligné que cette disposition ne serait pas juridiquement contraignante pour les Parties à la Convention de 1949.

21. La quatrième possibilité serait que le WP.1 adopte une résolution demandant aux Parties contractantes des deux Conventions de reconnaître les permis délivrés conformément aux deux instruments et recommandant aux Parties contractantes à la Convention de 1949 d'exiger la présentation d'un permis national en même temps qu'un permis international. Ces dispositions pourraient par la suite être adoptées par le Comité des transports intérieurs et peut-être également par un organe de rang plus élevé dans le système des Nations Unies, étant donné que ce problème ne se limite pas à la région de la CEE. Elles pourraient également être intégrées à la R.E.1, qui doit être diffusée à travers le monde en tant qu'exemple de bonne pratique dans le domaine de la sécurité routière.

22. Le Groupe d'experts juridiques a décidé qu'avant de choisir l'une des possibilités susmentionnées le WP.1 soumettrait cette question à un examen approfondi. Il a recommandé que le secrétariat attende de recevoir d'autres réponses au questionnaire envoyé en août 2004 aux Parties contractantes à la Convention de 1949 (un rappel a été envoyé en début d'année par l'intermédiaire des autres commissions régionales). Il a en outre recommandé l'élaboration d'un questionnaire très précis pour demander aux Parties contractantes à la Convention de 1949 laquelle des possibilités elles préféreraient. Ledit questionnaire devrait comprendre une question relative à l'acceptation, par les Parties à la Convention de 1949, des permis délivrés conformément à la Convention de 1968.

V. Définitions des mobylettes et des motocycles

23. Le Groupe d'experts juridiques a rappelé les travaux intérieurs du WP.1 visant, d'une part, à aligner les définitions utilisées dans la Convention de Vienne et dans l'Accord européen la complétant sur celles de la Directive 92/61/CEE (ultérieurement remplacée par la Directive 2002/24/CE), telles qu'amendées par l'Union européenne, et, d'autre part, à ajouter des définitions des tricycles et des quadricycles. Le Groupe a été informé que des discussions étaient en cours au sein de l'UE concernant la question de savoir si les définitions des véhicules retenues par cette organisation devraient être alignées dans une certaine mesure sur celles figurant dans la Convention.

24. Le Groupe d'experts juridiques a jugé nécessaire d'examiner les définitions indépendamment des résultats des délibérations au sein de l'UE. Il a également décidé que la question des définitions nécessitait encore des travaux supplémentaires de la part du Groupe avant que le WP.1 n'en soit saisi. Il a accepté l'offre de M. Rogers (IMMA) d'élaborer de nouveaux projets de définition à la lumière des discussions du Groupe et a décidé d'examiner également, à sa prochaine session, le document sur les amendements aux Conventions qui en découleront.

VI. Questions diverses

25. Le Groupe d'experts juridiques a examiné le questionnaire sur le dépassement, élaboré par le Groupe restreint chargé des problèmes liés aux dépassements (TRANS/WP.1/2005/3), et a proposé des amendements au texte, qui figurent dans la version envoyée aux membres du WP.1.

26. Le Groupe d'experts juridiques a également examiné l'article premier («Participation») du projet de règlement intérieur du WP.1 (TRANS/WP.1/2004/8/Rev.1), compte tenu de la décision adoptée par la CEE à sa soixante-huitième session tenue en février 2005. Dans cette décision, la CEE encourage les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes aux Conventions de Vienne à participer aux travaux du WP.1, mais ne leur accorde pas le droit de vote. Le secrétariat établira, en vue de la quarante-septième session du WP.1, une nouvelle version du document tenant compte de la position de la CEE et reprenant les modifications proposées par le Groupe d'experts juridiques.

Annexe 1**Signaux routiers pour le transport de marchandises dangereuses, en particulier dans les tunnels****Signal C, 3^h****C, 3^h**

«ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LESQUELLES UNE SIGNALISATION SPÉCIALE EST PRESCRITE»

Ce signal ~~devrait~~ **peut** être utilisé sans panneau additionnel pour interdire l'accès aux véhicules définis à l'article 1 a) de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'article 1 b) de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR relative à la signalisation orange des véhicules doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les interdictions portant sur des marchandises dangereuses particulières, les interdictions relatives à certaines périodes (heures de pointe) ou les interdictions limitées au trafic de transit, le signal devrait être accompagné d'un panneau additionnel précisant cette interdiction.

Dans les tunnels, les interdictions concernant des marchandises dangereuses spécifiques devraient être indiquées comme suit: ~~Pour les interdictions limitant la circulation des marchandises dangereuses dans les tunnels, le signal devrait être utilisé comme suit:~~

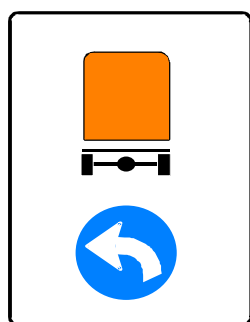
- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre B: Accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion très important (groupe B, codes-tunnel B, B1000 ou B1, conformément au 2.4 de l'annexe A de l'ADR), pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR sont exigés;
- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre C: Accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion très important ou important ou un risque de fuite de matière toxique important (groupes B et C, codes-tunnel B, B1000, B1, C, C5000 ou C1,

conformément au 2.4 de l'annexe A de l'ADR), pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR sont exigés;

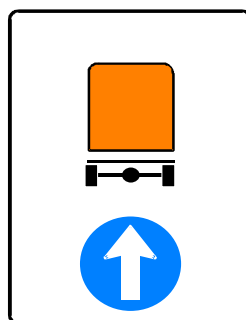
- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre D: Accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion très important ou important ou un risque de fuite de matière toxique important ou un risque d'incendie important (groupes B, C et D, codes-tunnel B, B1000, B1, C, C5000, C1, D ou D1, conformément au 2.4 de l'annexe A de l'ADR), pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR sont exigés;
- **Signal C, 3h** sans panneau additionnel: Accès interdit aux véhicules qui transportent tout type de marchandises dangereuses, à l'exception de la classe 6.2, numéro ONU 3291, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR sont exigés.

* * *

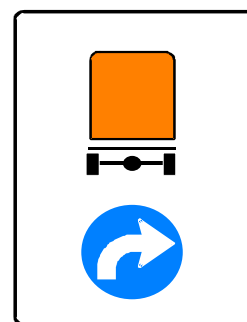
Signaux D, 10^{a, b} et ^c



D,10^a



D,10^b



D,10^c

«DIRECTIONS QUE DOIVENT SUIVRE LES VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES»

Ce signal ~~peut~~ **devrait** être utilisé sans panneau additionnel pour ~~prescrire~~ **indiquer** une direction **obligatoire à tous les** ~~aux~~ véhicules définis à l'article 1 a) de l'ADR, qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'article 1 b) de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe B de l'ADR doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les directions qu'il est obligatoire de suivre pour le transport de marchandises dangereuses particulières, lors de certaines périodes (heures de pointe) ou pour le trafic de transit, le signal devrait être utilisé accompagné d'un panneau additionnel spécifiant cette obligation de la même manière que sont spécifiées les interdictions en cas d'utilisation du signal C, 3 h.

Annexe 2

Remarques et propositions concernant le document TRANS/WP.1/2005/11, transmises au Groupe d'experts juridiques par l'expert de la Fédération de Russie

Point 1.2: Indication d'un freinage d'urgence

La proposition du WP.29 d'utiliser le signal d'arrêt d'urgence sous la forme de feux-stop activés dans certaines conditions (la vitesse du véhicule est supérieure à 50 km/h, la décélération est supérieure à 7 m/s² ou l'ABS est activé) est globalement acceptable. Mais il semble souhaitable d'expérimenter le système et de prendre une décision définitive sur la base des résultats de cette expérimentation.

En cas de décision positive, il serait nécessaire de modifier en conséquence le paragraphe 42 du chapitre II de l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière.

Point 1.3: Signal de détresse

Cette proposition prévoit les conditions de l'activation automatique du signal de détresse. Toutefois, on ne voit pas très bien ce que signifie le membre de phrase «... les conditions d'activation du signal d'arrêt d'urgence ont été réunies». Il convient de préciser ces conditions.

Parallèlement, il conviendrait, au paragraphe 13 de l'article 32 de la Convention sur la circulation routière, de définir les conditions dans lesquelles le signal de détresse «peut être activé».

Point 2: Système de dégradation des fonctions d'un véhicule (SDV)

Les propositions sont acceptables, mais cette mesure peut être considérée comme une disposition facultative dans le cadre du Règlement n° 97 de la CEE.

Il est recommandé de rendre les propositions du point 2 plus concrètes (concernant des véhicules équipés de types de moteur différents). L'application des dispositions pour les véhicules équipés d'un moteur à carburateur serait problématique.

Parallèlement, il serait souhaitable d'étudier la possibilité de modifier le paragraphe 5 de l'article 8 de la Convention sur la circulation routière en excluant la règle générale que contient ce paragraphe dans son libellé actuel.
