



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1
5 septembre 2007

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-troisième session
Genève, 19-22 novembre 2007
Point 3 (e) de l'ordre du jour provisoire

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

Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

Note du secrétariat

1. Le présent document est soumis en conformité avec le mandat du groupe de travail (WP.1) tel que défini dans le document TRANS/WP.1/100/Add.1 (point c) qui vise à développer, mettre à jour et diffuser les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2, ainsi qu'avec le programme de travail pour 2006-2010 du Comité des transports intérieurs, adopté lors de sa 68^{ème} session en 2006 (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.3 b).
2. Les membres du groupe de travail (WP.1) trouveront ci-après un projet de recommandation sur les règles générales concernant les véhicules et leur équipement, révisé par le secrétariat sur la base des premières discussions lors de sa 52^{ème} session. Il constituera le nouveau chapitre 5 de la Résolution d'ensemble R.E.1.

R.E. 1

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/23 apparaissent en gras.

PARTIE II **RÈGLES RELATIVES AUX VÉHICULES ET À LEUR UTILISATION**

Le véhicule étant l'une des trois composantes de la sécurité routière avec le conducteur et l'infrastructure, domaines qui sont abordés dans les parties I et III de la présente Résolution, il est primordial de veiller également et en permanence à son bon niveau de sécurité. La Convention sur la circulation routière de 1968 impose des règles minimales pour qu'un véhicule puisse être admis en circulation internationale. En sus de ces exigences, la présente Partie décrit les mesures supplémentaires permettant d'atteindre un plus haut niveau de sécurité et de faciliter la circulation des véhicules.

Chapitre 5 **Règles générales concernant les véhicules et leur équipement**

Le présent chapitre aborde d'une part les moyens qui permettent de veiller au maintien d'un bon niveau de sécurité des véhicules en circulation par le biais notamment d'une vérification périodique de leur état, d'autre part, les équipements dont la présence peut être exigée à bord afin de mieux sécuriser les véhicules et celle de leurs occupants sur la route. Il aborde également certaines règles à caractère administratif relatives à l'immatriculation des véhicules qui permettent de faciliter leur circulation.

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

5.1.1 **Contexte**

Le contrôle technique périodique constitue une assurance fiable du bon fonctionnement et de la sécurité des véhicules. Il est aussi une composante essentielle de la protection de l'environnement contre diverses formes de pollution.

Dans ce domaine, la Convention sur la circulation routière de 1968 (Article 39, paragraphe 2), fixe seulement le principe de soumettre à un contrôle technique obligatoire les véhicules affectés au transport en commun de personnes et les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de marchandises ainsi que leurs remorques sans donner d'autres indications quant aux modalités à mettre en oeuvre. L'Accord européen de 1971 complétant la Convention (Ad Article 39, paragraphe 4) va, sur ce point, plus loin en fixant des règles à respecter en ce qui concerne le bruit et les émissions de polluants et en imposant la délivrance d'un certificat international de contrôle technique.

En sus des dispositions précitées, le contrôle technique périodique fait l'objet d'un Accord international particulier¹ en date du 13 novembre 1997 qui vise à parvenir à une plus grande uniformité et harmonisation dans l'application des

¹ Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.

prescriptions en la matière. À cet effet, il sera complété, au fur et à mesure de leur adoption, par des Règles techniques minimales à mettre en oeuvre. La première de ces Règles, entrée en vigueur le 15 février 2007, fixe les prescriptions uniformes à appliquer en ce qui concerne la protection de l'environnement. L'Accord de 1997 définit également le modèle du certificat international de contrôle technique évoqué dans l'Accord européen précité complétant la Convention.

En l'absence actuellement de prescriptions internationales fixant la liste des organes ou éléments à contrôler se rapportant à la sécurité des véhicules ainsi que les méthodes de contrôle à employer lors des visites périodiques, les recommandations ci-après visent à donner des orientations en la matière.

5.1.2 Recommandations

De manière à maintenir un parc de véhicules en bon état et respectueux de l'environnement et assurer un niveau de sécurité permanent, les pays devraient appliquer les prescriptions minimales de contrôle énoncées dans l'Accord de 1997 susvisé ainsi que les recommandations ci-après:

a) Les véhicules visés au paragraphe 5.1.1 devraient être soumis, un an après leur mise en circulation et ensuite chaque année, à un contrôle technique afin de vérifier qu'ils satisfont aux prescriptions imposées, notamment en ce qui concerne les règles essentielles de sécurité pour la circulation et la protection de l'environnement. Les mêmes règles devraient être étendues aux taxis et aux ambulances.

La périodicité ci-dessus devrait être abaissée à 6 mois pour les véhicules nécessitant une surveillance accrue comme les véhicules affectés au transport en commun de personnes et les véhicules de transport de marchandises dangereuses.

b) Les pays devraient également, ainsi qu'il est recommandé au paragraphe 3 de l'article 39 de la Convention sur la circulation routière, étendre le contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules, tels que les voitures, les véhicules de transport de marchandises d'une masse égale ou inférieure à 3,5 tonnes et les motocycles. Les périodicités de contrôle imposées par les pays sur ces véhicules sont en général plus espacées que celles énoncées à l'alinéa a). En sus de ce contrôle périodique, il serait souhaitable également que les véhicules légers, comme le pratiquent déjà de nombreux pays, soient soumis à un contrôle technique à l'occasion d'un changement de propriétaire.

c) Les contrôles techniques devraient être effectués, sous la supervision des autorités compétentes, par des organismes désignés ou des établissements agréés.

d) Les vérifications, lors du contrôle, devraient porter sur les organes ou éléments dont la liste figure à l'annexe 2 de la présente Résolution d'ensemble.

e) Des vérifications plus poussées devraient être prescrites pour les véhicules qui ont été impliqués dans des accidents.

f) Lors de contrôles inopinés sur la route, il conviendrait également de vérifier que les véhicules sont en règle au regard des visites techniques périodiques obligatoires.

5.2 Méthodes de chargement et d'arrimage (2.8 et annexe 3)

L'article 30 de la Convention de Vienne sur la circulation routière définit les règles générales qui **devraient** être appliqués pour le chargement des véhicules. Compte tenu de l'importance de bien arrimer les chargements des véhicules qui sont à l'origine de nombreux accidents, ces règles sont développées à l'annexe 3 de la présente Résolution d'ensemble. Les gouvernements devraient donner une certaine publicité aux méthodes et règles définies dans cette annexe et encourager **leur** diffusion.

5.3 Equipements pouvant être exigés à bord des véhicules

La présente section décrit les principaux équipements dont la présence peut être exigée à bord des véhicules par les pays afin d'accroître la sécurité des usagers **sur la route**. Certains de ces dispositifs peuvent être imposés aux ressortissants étrangers lorsqu'ils se rendent dans **les pays** en question. [...]

5.3.1 **Utilisation de dispositifs de sécurité en cas d'immobilisation d'un véhicule sur la chaussée**

Ces dispositifs concernent le triangle de présignalisation et les gilets de sécurité.

5.3.1.1 Triangle de présignalisation (1.8)

a) Règles d'utilisation

Lorsqu'un triangle de présignalisation est utilisé pour signaler l'immobilisation sur la chaussée d'un véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car, cette utilisation devrait se faire conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 23 de la Convention de 1968 sur la circulation routière complétée par l'Accord européen de 1971. **Il est recommandé de l'utiliser de la manière suivante:**

- i) Hors agglomération, le triangle devrait 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 **où** s'approchent les véhicules de telle manière qu'il puisse être aperçu à temps par les conducteurs desdits véhicules. Cette distance **devrait** être de 100 m au moins sur les autoroutes et routes **de caractère similaire**.
- ii) En agglomération, le triangle de présignalisation devrait, si possible, être placé dans la même configuration que celle décrite ci-dessus, mais à une distance qui peut être inférieure à 30 m.

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

b) Caractéristiques techniques

Le triangle de présignalisation devrait satisfaire aux prescriptions du Règlement No 27² annexé à l'Accord de 1958 **concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces**

² Règlement N°27: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation

susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

5.3.1.2 Gilets de sécurité (3.9)

a) *Règles d'utilisation*

Lorsque, à la suite d'une panne, d'une crevaison ou de tout autre incident nécessitant l'arrêt du véhicule sur le bord de la route, le conducteur et les occupants du véhicule ainsi immobilisé attendent de l'aide ou effectuent une réparation sur le bas-côté de la route ou sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute ou route de caractère similaire, il est crucial, pour leur sécurité, de jour et encore plus la nuit, qu'ils soient bien vus des autres conducteurs, nonobstant la présence d'un triangle de présignalisation. C'est pourquoi, dans ce genre de situation, le port de vêtements ou d'accessoires de sécurité, type gilets de sécurité, devrait être fortement recommandé.

À cet égard, les pays sont de plus en plus nombreux à imposer le port de ces gilets de sécurité. Pour ce faire, ils exigent, à bord des véhicules (ou de certaines catégories de véhicules) immatriculés sur leur territoire, d'un ou plusieurs gilet(s). La plupart de ces pays soumettent également à cette obligation les véhicules immatriculés à l'étranger circulant sur leur territoire, ce qui peut créer des incompréhensions en cas de contrôle si les véhicules viennent d'un pays où une telle obligation n'existe pas et que leurs conducteurs n'ont pas eu connaissance de cette exigence. Il est donc important que les conducteurs se rendant dans un autre pays s'informent avant leur départ des règles de comportement qu'ils devront respecter sur le territoire de ce pays (voir à ce sujet le paragraphe 2.3.1 b) de la présente Résolution (ECE/TRANS/WP.1/2006/25)).

Cela étant, les pays qui imposent cette règle devraient accepter, en circulation internationale, les gilets de sécurité qui se trouveraient à bord d'un véhicule immatriculé dans un autre pays, même si leur couleur est différente de celle exigée par leur réglementation nationale, dès lors que ces gilets sont conformes à une norme internationale ou à la norme nationale du pays d'origine.

b) *Caractéristiques techniques*

Les gilets de sécurité devraient être constitués de matières fluorescentes **jaune, orange ou autre**, et porter des bandes rétroréfléchissantes blanches **ou grises** de façon à être nettement visibles dans toutes les conditions et sous tous les angles. **Ils devraient répondre à des critères performants comme ceux correspondants à la classe 2 de la norme européenne EN 471 ou à une norme équivalente au niveau national.** (Voir également le paragraphe 14.2 de la présente Résolution).

5.3.2 **Trousse de premier secours** (voir document ECE/TRANS/WP.1/110, annexe 2)

5.3.3 **Extincteurs**

Certaines catégories de véhicules sont soumises, par **les législations nationales** ou par une réglementation internationale, à **l'obligation** d'avoir à bord un ou plusieurs moyen(s) d'extinction d'incendie. Les catégories les plus concernées sont généralement **les véhicules lourds et les véhicules de transport de marchandises dangereuses**, mais

certaines pays ont rendu obligatoire la présence d'un extincteur portatif **également** à bord des véhicules légers à quatre roues.

En ce qui concerne les véhicules de transport de marchandises dangereuses, les règles sont définies dans l'Accord **européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route** (ADR) qui précise les règles auxquelles doivent répondre le (les) moyen(s) d'extinction d'incendie exigé(s) à bord en fonction des marchandises transportées, et notamment la capacité de l'extincteur, les classes d'inflammabilité concernées, le type d'agent extincteur à utiliser (poudre essentiellement), la norme à laquelle ils doivent répondre (**norme européenne EN 3**), etc.

D'une manière générale, quelle que soit la catégorie de véhicules concernée, les extincteurs devraient être conformes aux prescriptions définies **au plan international (norme EN 3 précitée) ou dans la réglementation nationale**. Ils devraient également être munis d'un plombage **afin** de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés et porter une marque de conformité à **la** norme reconnue par **les autorités compétentes** ainsi qu'une inscription indiquant au moins la date limite d'utilisation ou la date (mois, année) de la prochaine inspection périodique.

Certains véhicules lourds sont par ailleurs équipés d'un dispositif fixe, pour lutter contre l'incendie du moteur. Ces dispositifs sont en général automatiques ou faciles à déclencher. Les agents extincteurs contenus dans ces dispositifs devraient être tels qu'ils ne soient susceptibles de dégager des gaz toxiques, ni dans la cabine de conduite, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

Les extincteurs d'incendie devraient être installés de manière à ce qu'ils soient facilement accessibles pour le conducteur, notamment lorsqu'il s'agit des véhicules lourds.

5.3.4 Autres dispositifs de sécurité

En sus des équipements décrits **aux paragraphes 5.3.1 à 5.3.3 ci-dessus**, il est possible que la réglementation nationale ou internationale impose la présence d'autres dispositifs comme par exemple des ampoules de rechange, une cale, etc. Lorsqu'il s'agit d'une disposition d'ordre national, les pays devraient fournir **toutes** les informations nécessaires aux ressortissants étrangers au cas où ils seraient soumis également à ces obligations (**voir notamment le paragraphe 5.1.3 b) ci-dessus**). Dans le cas où il s'agit d'une réglementation internationale, celle-ci s'impose automatiquement aux véhicules étrangers. Par exemple, l'Accord ADR impose notamment une cale au moins par véhicule, de dimensions appropriées **à la masse** du véhicule et au diamètre des roues ainsi qu'une lampe de poche pour chaque membre de l'équipage du véhicule;

5.4 Immatriculation des véhicules

La Convention sur la circulation routière de 1968 (article 35) définit les conditions générales **d'immatriculation** des véhicules pour être admis en circulation internationale. Les présentes recommandations visent des situations particulières **qui concernent les véhicules pouvant bénéficier d'une** immatriculation provisoire **et** les véhicules pris en location.

5.4.1 **Immatriculation provisoire (2.4)**

a) Véhicules concernés

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 **et/ou** fiscales, **devraient seulement recevoir** une immatriculation provisoire. **Cette possibilité concerne principalement les véhicules achetés pour l'exportation.**

b) Conditions de délivrance

- i) La durée de validité de ces immatriculations devrait être limitée par la législation nationale;**
- ii) De telles immatriculations ne devraient être délivrées, si le véhicule ne se trouve pas dans le pays, que dans des cas exceptionnels et dûment justifiés;**
- iii) Une nouvelle immatriculation provisoire ne devrait 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;**
- iv) Le certificat d'immatriculation de ces véhicules [...] devrait 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;**
- v) Pour les véhicules ainsi immatriculés, la plaque d'immatriculation devrait 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).**

5.4.2 **Certificat d'immatriculation des véhicules pris en location (2.5)**

Afin de faciliter la circulation internationale des véhicules pris en location, les dispositions suivantes sont recommandées:

a) Lorsque la délivrance des certificats d'immatriculation aux locataires de véhicules pris 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, **si possible**, être délivrés par les autorités compétentes ou par une association habilitée à cet effet [...]. **Les pays qui utilisent cette procédure devraient également autoriser la délivrance** d'une photocopie du certificat, certifiée conforme par une autorité habilitée, **en remplacement de** la copie proprement dite ou **de** l'extrait mentionné ci-dessus. **Dans le cadre de ces procédures:**

- i) 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;
- ii) Les copies, extraits ou photocopies devraient porter la mention "Véhicule en location - Copie/extrait/photocopie établi(e) pour être utilisé(e) par le locataire".

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

...

- - - - -