

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières**

**Soixante et unième session**

Genève, 21-23 mars 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Ce document est soumis par un groupe informel d'experts de la France, de l'Allemagne, de la Fédération de Russie et de l'Espagne en vue de permettre la cohérence constante entre la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques sur les véhicules, développés par le Forum mondial pour l'harmonisation des règlements techniques des véhicules (WP 29). Le groupe a examiné les documents ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1/Corr.1. Le présent document informel tient compte de différentes opinions posées dans ces deux documents et suggère des solutions.**

**Proposition de modification de la Convention de Vienne en ce qui concerne  
les discordances entre la Convention et les Règlements techniques  
sur les véhicules**

Cette document est le résultat des inflexions d'experts de la France, de l'Allemagne, de la Fédération de Russie et de l'Espagne en vue de garantir une cohérence constante entre la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et les règlements techniques sur les véhicules, développés par le Forum mondial pour l'harmonisation des règlements techniques des véhicules (WP 29). Le groupe a examiné les documents ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1/Corr.1. Le présent document constitue un compromis qui tient compte des différents avis contenus dans ces documents et des commentaires des experts.

La première partie du présent document traite de l'idée d'inclure une définition des « Systèmes d'aide à la conduite » dans la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation et de décrire les types d'aides à la conduite qui sont conformes aux principes correspondants e la Convention de Vienne. La définition proposée met l'accent sur le fait que le système d'aide à la conduite doit aider le conducteur et ne pas se substituer à lui. De plus, il souligne un aspect important, à savoir que le système d'aide à la conduite peut avoir un effet en faveur de la prévention des accidents de la route. L'amendement principal de l'amendement est celui de l'annexe 5. Il garantira qu'à l'avenir, il n'y aura pas de désaccord sur la question de savoir si un système d'aide à la conduite homologué est en conformité ou non avec les principes de la Convention. Selon la présente proposition, la règle sera la suivante : une fois qu'un système d'aide à la conduite aura été homologué en conformité avec un règlement de la CEE-ONU, il est accepté aussi au titre de la Convention. En parallèle, l'article 13 (§ 1a) tel que proposé établira des critères garantissant que le conducteur aura le contrôle plein et entier du véhicule. Ces critères doivent être pris en compte quand il s'agit d'établir des règles en matière de conception d'un système d'aide à la conduite donné.

La deuxième partie du présent document traite d'amendements de Règlements techniques détaillés dans la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation (ex. : le freinage). Là, l'incohérence était évidente.

Ce document ne traite pas des nombreux amendements détaillés en matière d'éclairage et de signalisation des véhicules, proposés dans le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2/Rev.1. Les exigences techniques dans le document mentionné ci-dessus concernant l'éclairage des véhicules ont été revus par un groupe de travail du

WP 29 et peuvent être trouvés dans le document ECE/TRANS/WP.29/2011/47. Cette proposition est inscrite à l'ordre du jour du WP 29 de mars 2011. Les décisions du WP 29 seront transférées au WP 1.

## **1ère Partie : Incohérences en général**

### **Article 1 (Définitions)**

Un nouveau sous-paragraphe (bb) est ajouté. Sa teneur en est la suivante :

“(bb) Un “Système d'assistance à la conduite » est un système intégré au véhicule visant à aider le conducteur dans sa tâche de conduite et qui a une influence sur la façon dont le véhicule est conduit et avec l'objectif spécifique d'éviter les accidents de la route.”

### **Article 13 (vitesse et distance entre véhicules)**

*Un nouveau paragraphe 1a est ajouté; sa teneur en est la suivante :*

“1a. Les systèmes d'assistance à la conduite ne doivent pas être considérés comme contraires aux principes énoncés au paragraphe 1 de cet article, ainsi qu'à ceux mentionnés aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8, à condition que :

- soit ces systèmes sont débrayables à tout moment ou peuvent être neutralisés,
- soit ils se limitent à optimiser au niveau technique certaines fonctions dont la mise en oeuvre dépend seulement du conducteur,
- soit ils agissent en cas d'urgence quand le conducteur a perdu ou est sur le point de perdre le contrôle du véhicule,
- soit l'intervention de ces systèmes est identique aux caractéristiques habituelles d'un véhicule à moteur (ex. : limiteur de vitesse)”.

### **Annexe 5 (caractéristiques techniques concernant les véhicules et les remorques)**

*L'annexe 5 est complétée par le paragraphe 1.a suivant :*

« 1a. Les véhicules, leurs systèmes, éléments et équipements qui ont été homologués conformément aux Règlements annexés à « l'Accord relatif à l'adoption de prescriptions techniques harmonisées pour les véhicules terrestres à moteur, leurs équipements et les éléments qui peuvent être intégrés et/ou utilisés sur des véhicules terrestres à moteur et aux conditions de reconnaissance réciproque d'homologations accordées sur la base de ces prescriptions”, fait à Genève le 20 mars 1958, incluant les Amendements, sont considérés comme étant en conformité avec l'annexe, à condition que les Règlements mentionnés ci-dessus

ne soient pas contraires aux principes définis au paragraphe 1a de l'article 13 de la Convention».

## **2ème Partie : Incohérences détaillées**

### **Article 1 (Définitions)**

*L'alinéa (u) est modifié ainsi qu'il suit :*

“Un véhicule articulé” signifie :

- Une combinaison de véhicules comprenant soit un véhicule tracteur et une semi-remorque couplé à ce véhicule tracteur, à condition que la semi-remorque ne soit pas utilisée pour le transport de personnes,
- ou un véhicule qui se compose de deux sections rigides ou plus qui sont articulées entre elles ; les compartiments passagers de chaque section communiquent entre elles de telle manière que les passagers peuvent se déplacer librement de l'une à l'autre ; les sections rigides sont reliées en permanence de façon à ce qu'elles ne puissent être séparées que par une action impliquant des équipements qu'on ne peut normalement trouver que dans un atelier.».

### **Annexe 1 à la Convention**

#### Paragraphe 2

- Dans l'alinéa (a) le mot “indicateurs” doit être remplacé par le mot « systèmes de surveillance ».
- L'alinéa (c) est modifié ainsi qu'il suit :
  - « (c) Miroirs rétroviseurs / dispositifs de vision indirecte construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée».

### **Annexe 5 (Caractéristiques techniques relatives aux véhicules et aux remorques)**

#### **Chapitre I, Section D**

- Dans le chapitre I, D (Freinage des motocyclettes), paragraphe 18, un nouvel alinéa (b) est ajouté :
  - (b) à titre d'alternative aux dispositions de l'alinéa (a) de ce paragraphe, une motocyclette peut être équipée d'un système de freinage qui agit sur toutes les roues, consistant en deux circuits ou plus actionnés par une seule commande

**construits de telle façon que toute défaillance d'un circuit (comme une fuite d'un circuit hydraulique) n'empêche un autre circuit de fonctionner.**

*L'ancien alinéa (b) devient l'alinéa (c).*

### **Chapitre III**

- *Chapitre III (Autres prescriptions), le paragraphe 47 est modifié ainsi qu'il suit :*

47. Tout véhicule à moteur doit être muni d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs ou d'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.

-----