



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-quatrième session**

Genève, 24-27 septembre 2012

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Convention de 1968 sur la circulation routière:****Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière  
et les Règlements techniques concernant les véhicules****Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation  
routière et les Règlements techniques concernant  
les véhicules****Communication du groupe de travail informel chargé de la cohérence\***

1. À sa soixante-douzième session, le Comité des transports intérieurs a recommandé au WP.1 de continuer à maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les règlements élaborés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de donner la priorité à cette question.
2. Les amendements aux Règlements techniques concernant les véhicules sont apportés assez rapidement et très souvent, tandis que les amendements à la Convention de 1968 sur la circulation routière demandent du temps et sont peu fréquents. Cette différence s'explique principalement par le fait que les règlements sont souvent adaptés aux évolutions techniques, alors que la Convention est un texte juridique soumis à des procédures d'amendement rigoureuses.
3. À sa cinquante-neuvième session, le WP.1 a constitué un petit groupe (virtuel) d'experts chargé d'élaborer une proposition d'amendement à la Convention, laquelle a été soumise pour examen à la soixantième session du WP.1.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9, module 4, p. 9), le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) examine les questions pertinentes et adopte des mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité de la circulation routière. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

4. On trouvera ci-après pour examen et décisions éventuelles un exposé des travaux menés par le petit groupe d'experts.

## **Première partie: Différences d'ordre général**

### *Article 8 (Conducteurs)*

Aucune modification n'est proposée pour les paragraphes 1, 2, 3 et 4.

Il est proposé de modifier le paragraphe 5 comme suit:

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

Les systèmes d'aide à la conduite ayant une incidence sur la façon dont le véhicule est conduit ne doivent pas être considérés comme préjudiciables aux principes énoncés aux alinéas 1 et 5 du présent article et à l'alinéa 1 de l'article 13 dans la mesure où:

- a) Ils ne font qu'optimiser sur le plan technique certaines fonctions commandées par le seul conducteur; ou
- b) Ils fonctionnent dans les situations d'urgence, lorsque le conducteur a perdu ou est sur le point de perdre le contrôle du véhicule; ou
- c) Leur mode de fonctionnement est identique au mode de fonctionnement normal des véhicules automobiles; ou
- d) Le conducteur peut à tout moment reprendre la maîtrise du véhicule ou les désactiver.

Il ne doit cependant pas être possible pour le conducteur de reprendre la maîtrise du véhicule ou de désactiver le système d'aide à la conduite dans le cas où cela compromettrait la sécurité routière.».

S'agissant de l'Accord européen,

**Il est proposé de modifier le point 7, paragraphe 5, en ajoutant un paragraphe conforme à l'amendement correspondant du paragraphe 5 de l'article 8 de la Convention, auquel il est fait référence dans l'Accord et les annexes de l'Accord:**

### **Paragraphe 5**

Ce paragraphe se lira comme suit:

5. «Tout conducteur doit rester maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer en toutes circonstances aux exigences de la prudence. Il doit être informé des prescriptions relatives à la circulation routière et à la sécurité et être conscient des facteurs pouvant affecter son comportement tels que la fatigue, la prise de médicaments et la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues.

5 a) (Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.)

Les systèmes d'aide à la conduite ayant une incidence sur la façon dont le véhicule est conduit ne doivent pas être considérés comme préjudiciables aux principes énoncés aux alinéas 1 et 5 de l'article 8 et à l'alinéa 1 de l'article 13 de la Convention dans la mesure où:

- a) Ils ne font qu'optimiser sur le plan technique certaines fonctions commandées par le seul conducteur; ou
- b) Ils fonctionnent dans les situations d'urgence, lorsque le conducteur a perdu ou est sur le point de perdre le contrôle du véhicule; ou
- c) Leur mode de fonctionnement est identique au mode de fonctionnement normal des véhicules automobiles; ou
- d) Le conducteur peut à tout moment reprendre la maîtrise du véhicule ou les désactiver.

Il ne doit cependant pas être possible pour le conducteur de reprendre la maîtrise du véhicule ou de désactiver le système d'aide à la conduite dans le cas où cela compromettrait la sécurité routière.».

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

Il est proposé d'ajouter à l'annexe 5 l'alinéa 1 a), libellé comme suit:

«1 a) Les véhicules, systèmes, pièces et équipements qui sont 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 aux amendements, sont réputés conformes à l'annexe, pour autant que les Règlements susmentionnés n'aillent pas à l'encontre des principes énoncés aux paragraphes 3 et 5 de l'article 8 de la Convention.».

## **Deuxième partie: Points de détail**

### **Article premier (Définitions)**

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

«Le terme "véhicule articulé" désigne:

- a) Un ensemble de véhicules constitué par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile, 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.».

### **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;».

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

### **Chapitre premier, section D**

*Chapitre premier, section D (Freinage des motocycles), paragraphe 18*, ajouter un nouvel alinéa *b* libellé comme suit:

«b) Au lieu des dispositifs prévus 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, conçu 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*.

### **Chapitre III**

*Chapitre III (Autres prescriptions), paragraphe 47*, modifier comme suit:

«47. Toute automobile doit être munie 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.».

---