



Conseil économique et social

Distr. générale
10 janvier 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Soixante-huitième session

Genève, 24-26 mars 2014

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**

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

Communication des Gouvernements allemand, autrichien, belge, français et italien

1. Dans le présent document sont présentées des propositions d'amendements (indiquées en gras) à l'article 8 et à l'annexe V de la Convention de 1968 sur la circulation routière, visant à y inclure des systèmes qui ont une incidence sur la conduite des véhicules et à tenir compte des évolutions techniques récentes.
2. Des amendements analogues à la Convention de 1949 sur la circulation routière et à l'annexe de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière sont proposés dans des documents distincts.



Article 8

Conducteurs

1. Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.
2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les bêtes de charge, les bêtes de trait ou de selle et, sauf éventuellement dans les zones spécialement signalées à l'entrée, les bestiaux isolés ou en troupeaux doivent avoir un conducteur⁸.
3. Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire.
4. Tout conducteur de véhicule à moteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite du véhicule; cette disposition ne fait pas obstacle, toutefois, à l'apprentissage guidé de la conduite selon la législation nationale.
5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux⁹.

¹⁰ Voir note de bas de page.

a) Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule sont réputés conformes à la première phrase du présent paragraphe et au premier paragraphe de l'article 13 s'ils sont conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues¹¹.

b) Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule qui ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation susmentionnées sont réputés conformes à la première phrase du présent paragraphe et au premier paragraphe de l'article 13, pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou être désactivés par le conducteur.

6. Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation des téléphones par les conducteurs de véhicules. En tout cas, la législation doit interdire l'utilisation par le conducteur d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement.

⁸ Voir également le point 7 de l'annexe à l'Accord européen.

⁹ Voir également le point 7 de l'annexe à l'Accord européen.

¹⁰ Paragraphe additionnel introduit dans l'annexe à l'Accord européen (voir point 7).

¹¹ **Les Règlements de l'ONU 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 et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, fait à Genève, le 20 mars 1958.**
Les Règlements techniques mondiaux de l'ONU établis dans le cadre 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, fait à Genève, le 25 juin 1998.

Annexe 5

I. Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 a) de l'article 3 et du paragraphe 1 de l'article 39 de la présente Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci. Tout véhicule en circulation internationale doit satisfaire aux prescriptions techniques en vigueur dans son pays d'immatriculation lors de sa première mise en service.

2. Les véhicules peuvent être équipés de systèmes, de pièces et d'équipements qui sont conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues¹. Les véhicules conformes aux prescriptions susmentionnées sont réputés conformes à la présente annexe.

2.3. Au sens de la présente annexe, le terme «remorque» ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.

3.4. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa *n* de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

II. Justification

1. Les aptitudes à la conduite diffèrent grandement d'un conducteur à l'autre; l'erreur humaine est de loin la cause la plus importante d'accidents de la circulation routière.

2. Les systèmes embarqués, par exemple les systèmes d'aide à la conduite, assistent le conducteur dans sa tâche. Ils peuvent également avoir une incidence sur la conduite des véhicules. De ce fait, ils peuvent avoir des effets bénéfiques sur la sécurité routière, soit directement soit en facilitant la tâche du conducteur.

3. 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. L'amendement proposé résout ce problème.

¹ Les Règlements de l'ONU 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 et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, fait à Genève, le 20 mars 1958.
Les Règlements techniques mondiaux de l'ONU établis dans le cadre 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, fait à Genève, le 25 juin 1998.

4. Maintenir la prééminence du conducteur constitue un principe directeur de la réglementation routière. À cet égard, la possibilité de neutraliser ces systèmes et la faculté laissée au conducteur de les désactiver garantissent la prépondérance de la volonté du conducteur.

5. Il est cependant possible que certains systèmes embarqués ne permettent pas – de manière temporaire ou permanente – la neutralisation de leurs interventions ou leur désactivation complète; tel est par exemple le cas des systèmes d'aide au freinage, qui assistent le conducteur dans les situations de freinage d'urgence en appliquant la décélération maximale. 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 un freinage d'urgence ou une manœuvre d'évitement d'urgence). 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 au[x] paragraphe[s] 1 et] 5 de l'article 8 et au premier paragraphe de l'article 13 de la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière s'ils sont conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues, en particulier les Règlements annexés aux Accords de Genève de 1958 et de 1998.

6. L'obligation qu'a le conducteur de surveiller et de contrôler le fonctionnement d'un système embarqué est prise en compte par le principe directeur qui sous-tend toute la réglementation routière. Les systèmes embarqués ne sont pas conçus pour prévaloir sur les décisions prises par un conducteur sain d'esprit et responsable.
