



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 5 de l'ordre du jour provisoire

**Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968
sur la circulation routière**

Cohérence entre l'Accord européen de 1971 complétant 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. Le présent document contient des propositions d'amendements (indiquées en gras) à l'annexe de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière, visant à y inclure les systèmes qui ont une incidence sur la conduite des véhicules et à tenir compte des évolutions techniques récentes.
2. Des propositions équivalentes d'amendement aux Conventions de 1949 et de 1968 sur la circulation routière sont présentées dans des documents distincts.

GE.14-20130 (F) 140314 140314



* 1 4 2 0 1 3 0 *

Merci de recycler



I. Annexe de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière

Ad Article 8 de la Convention (Conducteurs)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit:

«Les législations nationales doivent prévoir que les bêtes de charge, les bêtes de trait ou de selle et, sauf éventuellement dans les zones spécialement signalées à l'entrée, le bétail isolé ou en troupeaux doivent avoir un conducteur en mesure de guider constamment ces animaux.».

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit:

«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 de 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 drogue.

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 relatifs aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues¹;**

b) **Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un 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 désactivés par le conducteur.».**

Paragraphe à ajouter immédiatement après le paragraphe 5 de cet article

Ce paragraphe se lira comme suit:

«Les législations nationales doivent prévoir des dispositions spécifiques concernant la conduite sous l'emprise de l'alcool et déterminer un taux légal d'alcool dans le sang et, le cas échéant, dans l'air expiré, incompatible avec la conduite d'un véhicule. En tout état de cause, le taux d'alcoolémie maximal ne pourra, dans la législation nationale, excéder 0,50 g par litre d'alcool pur dans le sang ou 0,25 mg par litre dans l'air expiré.».

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.

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.
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.