



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 6 de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1949 sur la circulation routière

Cohérence entre la Convention de 1949 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

Communication des Gouvernements autrichien, belge, français et italien

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



I. Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949

Article 8

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés marchant isolément doit avoir un conducteur.
2. Les animaux et les bêtes de trait, de charge ou de selle doivent avoir un conducteur et, sauf dans les zones exceptionnelles signalisées à leurs points d'entrée, les bestiaux doivent être accompagnés.
3. Les convois de véhicules ou d'animaux doivent avoir le nombre de conducteurs prévu par la législation nationale.
4. Les convois doivent, le cas échéant, être fractionnés en tronçons de longueur modérée et séparés des suivants par des intervalles suffisamment grands pour assurer la commodité de la circulation. Cette disposition n'est pas applicable dans les régions où ont lieu des migrations de tribus nomades.
5. Les conducteurs doivent constamment avoir le contrôle de leur véhicule ou pouvoir guider leurs animaux. Ils doivent prendre toutes précautions utiles pour la sécurité d'autres usagers lorsqu'ils s'en approchent.

a) **Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule sont réputés conformes à la première phrase du présent paragraphe et au paragraphe 1 de l'article 10 s'ils sont conformes aux conditions de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux concernant les véhicules à roues, les équipements et les 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 conditions susmentionnées de construction, de montage et d'utilisation sont réputés conformes à la première phrase du présent paragraphe et au paragraphe 1 de l'article 10, pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur.**

¹ Les Règlements 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 élaborés 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.

II. Justification

1. Les compétences en matière de conduite sont très variables, mais la défaillance humaine est de loin la cause principale des accidents de la circulation routière.
2. Les systèmes embarqués tels que les systèmes d'aide à la conduite assistent le conducteur. Ils peuvent aussi avoir une incidence sur la façon dont le véhicule est conduit. 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. Les modifications suggérées permettent de dissiper cette inquiétude.
4. Maintenir la prééminence du conducteur constitue un principe directeur de la réglementation routière. À cet égard, la possibilité de neutralisation et la faculté du conducteur de désactiver ces systèmes garantissent que la volonté du conducteur est prépondérante.
5. Il est cependant possible que certains systèmes embarqués ne permettent pas – de manière temporaire ou constante – de neutraliser leurs interventions ou de les désactiver complètement; tel est par exemple le cas des systèmes d'aide au freinage, qui assistent le conducteur dans une situation de freinage en appliquant la décélération maximale de freinage. 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/faisant échouer un freinage d'urgence ou en interrompant/faisant échouer une manœuvre d'urgence anti-embarquée). 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 sur la circulation routière (1968) s'ils satisfont aux conditions de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux concernant les véhicules à roues, les équipements et les 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 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 aller à l'encontre de décisions prises par un conducteur sain d'esprit et responsable.