



Conseil économique et social

Distr. générale
30 juin 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité
et de la circulation routières

Soixante-dixième session
Genève, 23-26 mars 2015

Rapport de la soixante-dixième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Additif

Amendements aux articles 8 et 22 de la Convention de 1949
sur la circulation routière

Note du secrétariat

Le présent document contient deux propositions d'amendements à la Convention de 1949 sur la circulation routière. La première vise à modifier les articles 8 et 22 (en ce qui concerne les évolutions techniques et la capacité du conducteur de rester maître de son véhicule en toutes circonstances), tandis que la seconde vise à modifier le paragraphe 1 de l'annexe 3 (en ce qui concerne l'utilisation de lettres sur les plaques d'immatriculation).



Annexe I

Amendements aux articles 8 et 22 de la Convention de 1949 sur la circulation routière

I. Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949

A. Proposition d'amendements à l'article 8

Un nouveau paragraphe (par. 6) est ajouté dans l'article 8. Il se lit comme indiqué ci-dessous (en caractères gras) :

« **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 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.
6. **Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule sont réputés conformes au paragraphe 5 et à 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 roues*.**

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 au paragraphe 5 et à l'article 10, pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur. ».

* 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.
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.

L'article 8 ainsi modifié se lit comme suit :

« **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 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.
6. Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule sont réputés conformes au paragraphe 5 et à 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 roues*.

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 au paragraphe 5 et à l'article 10, pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur. ».

B. Proposition d'amendements à l'article 22

Il est proposé que le paragraphe 2 de l'article 22, actuellement libellé comme suit :

« 2. En outre, les automobiles et les remorques et leur équipement doivent répondre aux conditions prévues à l'annexe 6 et leurs conducteurs doivent observer les prescriptions de cette annexe. ».

soit complété comme suit :

« Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes, de pièces et d'équipements qui sont conformes aux prescriptions techniques de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux visés au paragraphe 6 de l'article 8 de la présente Convention, ils sont réputés conformes à l'annexe 6. ».

* 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.

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.

Le paragraphe 2 de l'article 22 ainsi modifié se lit comme suit :

« 2. En outre, les automobiles et les remorques et leur équipement doivent répondre aux conditions prévues à l'annexe 6 et leurs conducteurs doivent observer les prescriptions de cette annexe. Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes, de pièces et d'équipements qui sont conformes aux prescriptions techniques de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux visés au paragraphe 6 de l'article 8 de la présente Convention, ils sont réputés conformes à l'annexe 6. ».

II. Note explicative des gouvernements autrichien, belge, français et italien

Article 8, paragraphe 6

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. 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. Pourtant, dans un passé récent, les progrès techniques ont suscité des doutes et des incertitudes quant à la conformité/concordance de tous les systèmes embarqués avec la réglementation routière. Les modifications suggérées ci-dessus permettent de dissiper cette inquiétude.

2. 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. 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 d'urgence 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 qui pourrait même encore s'aggraver s'il tentait 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 antiembardée). 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.

3. Les systèmes embarqués doivent donc être considérés comme conformes aux principes énoncés au paragraphe 5 de l'article 8 et à l'article 10 de la Convention de 1949 sur la circulation routière 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 1958 et 1998 (règlements indiqués dans la note de bas de page du nouveau paragraphe 6 de l'article 8 de la Convention).

4. 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.

Article 22, paragraphe 2

Les prescriptions techniques énoncées dans l'annexe 6 de la Convention sur la circulation routière n'ont jamais été modifiées pour tenir compte des nombreuses évolutions techniques qui sont intervenues.

L'objet des amendements est donc de faire en sorte que l'on puisse considérer que les véhicules qui sont conformes aux prescriptions énoncées :

- Soit dans 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;
- Soit dans 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;

sont conformes aux dispositions de l'annexe 6.

Annexe II

Amendement au paragraphe 1 de l'annexe 3 de la Convention de 1949 sur la circulation routière

I. Proposition d'amendement

Le paragraphe 1 se lit actuellement comme suit :

« 1. Le numéro d'immatriculation de tout véhicule doit être composé, soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes, tels qu'ils sont en usage dans les documents des Nations Unies; les lettres doivent être en caractères latins. Il est toutefois permis d'employer d'autres chiffres et caractères, mais en pareil cas, les mentions doivent être répétées dans les chiffres et les caractères visés ci-dessus. ».

Modifier le paragraphe 1 comme suit (les ajouts sont indiqués en caractères gras) :

« 1. Le numéro d'immatriculation de tout véhicule doit être composé, soit de chiffres, **soit de lettres**, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes, tels qu'ils sont en usage dans les documents des Nations Unies; les lettres doivent être en caractères latins. Il est toutefois permis d'employer d'autres chiffres et caractères, mais en pareil cas, les mentions doivent être répétées dans les chiffres et les caractères visés ci-dessus. ».

Le paragraphe 1 ainsi modifié se lit comme suit :

« 1. Le numéro d'immatriculation de tout véhicule doit être composé, soit de chiffres, soit de lettres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes, tels qu'ils sont en usage dans les documents des Nations Unies; les lettres doivent être en caractères latins. Il est toutefois permis d'employer d'autres chiffres et caractères, mais en pareil cas, les mentions doivent être répétées dans les chiffres et les caractères visés ci-dessus. ».

II. Note explicative du Gouvernement belge

1. La proposition d'amendement ci-dessus vise à autoriser – en circulation internationale – les plaques d'immatriculation composées uniquement de lettres, comme c'est déjà le cas en ce qui concerne les chiffres. Dans la version actuelle du paragraphe 1 de l'annexe 3, un véhicule ayant une plaque d'immatriculation composée uniquement de lettres ne serait pas autorisé en circulation internationale.

2. Si la plaque d'immatriculation ne comporte que des chiffres, que des lettres, ou une combinaison de chiffres et de lettres, il s'avère que son efficacité aux fins de l'application de la loi, à l'aide de radars de contrôle de la vitesse par exemple, est la même, pour autant que la combinaison soit unique et permette ainsi d'identifier le propriétaire du véhicule.