



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/23  
25 août 2006

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session  
Genève, 7-10 novembre 2006  
Point 4 (s) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA  
RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Règles générales concernant les véhicules et leur équipement

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet de recommandation concernant les règles générales concernant les véhicules et leur équipement, préparé par le groupe restreint « restructuration » composé de la France et du secrétariat. Ce texte a été rédigé en tenant compte de la structure telle qu'elle apparaît dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3. La plupart des propositions présentées sont nouvelles sauf celles qui sont accompagnées d'un numéro, lesquelles sont reprises du document TRANS/SC.1/294/Rev.5. Elles peuvent également être trouvées mais sous une cote différente dans le TRANS/WP.1/2004/10. Les modifications apportées aux dispositions existantes apparaissent en gras.

**R.E. 1****Partie II Règles relatives aux véhicules et à leur utilisation**

Le véhicule étant l'une des trois composantes de la sécurité routière avec le conducteur et l'infrastructure, domaines qui sont abordés dans les parties I et III de la présente Résolution, il est primordial de veiller également et en permanence à son bon niveau de sécurité. La Convention sur la circulation routière de 1968 impose des règles minimales pour qu'un véhicule puisse être admis en circulation internationale. En sus de ces exigences, la présente Partie décrit les mesures supplémentaires permettant d'atteindre un plus haut niveau de sécurité et de faciliter la circulation des véhicules.

**Chapitre 5. Règles générales concernant les véhicules et leur équipement****5.1 Contrôle technique des véhicules (2.6 et annexe 2 (TRANS/WP.1/2001/25 et Corr.1))****5.1.1 *Contexte***

**Le contrôle technique périodique permet d'assurer un niveau permanent de la sécurité des véhicules. La Convention sur la circulation routière de 1968 exige, en son article 39.2, que les automobiles, lesquelles englobent tous les véhicules à moteur, sauf les cyclomoteurs, soient soumises à un contrôle technique périodique sans en définir les modalités. Les présentes recommandations visent précisément à la compléter sur ce point.**

**5.1.2 *Recommandations***

Tous les pays devraient mettre en application les mesures suivantes :

- a) **La législation nationale devrait rendre obligatoire le contrôle technique périodique des automobiles par des services agréés ;**
- b) **La législation nationale devrait prévoir le contrôle inopiné des véhicules en circulation pour s'assurer que ces derniers sont en règle notamment en ce qui concerne le contrôle technique;**
- c) Après leur mise en circulation, les véhicules **désignés** ci-après devraient être soumis au moins une fois par an à un contrôle technique **afin de** vérifier que le véhicule satisfait aux prescriptions imposées, notamment en ce qui concerne **les règles essentielles de sécurité pour** la circulation et la protection de l'environnement:
  - i) Les véhicules automobiles et les remorques affectés au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;
  - ii) Les véhicules automobiles affectés au transport des marchandises et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t, ainsi que les remorques attelées à de tels véhicules;

- iii) Les taxis.
- d) **La législation nationale devrait également soumettre les autres véhicules automobiles à un contrôle technique selon des périodicités qui peuvent être différentes. Un contrôle technique à l'occasion d'un changement de propriétaire peut également être prévu pour les véhicules légers.**
- e) **La réglementation sur les contrôles techniques devrait porter sur les organes ou éléments à contrôler sur les véhicules dont la liste figure à l'annexe 2 de la présente Résolution d'ensemble;**
- f) La législation **nationale** peut prescrire des règles plus sévères pour les véhicules qui ont été impliqués dans des accidents [...].

## 5.2 Méthodes de chargement et d'arrimage (2.8 et annexe 3)

**L'article 30 de la Convention de Vienne sur la circulation routière définit les règles générales qui doivent être appliqués pour le chargement des véhicules. Compte tenu de l'importance de bien arrimer les chargements des véhicules qui sont à l'origine de nombreux accidents, ces règles sont développées à l'annexe 3 de la présente Résolution d'ensemble.** Les gouvernements devraient donner une certaine publicité aux méthodes et règles définies dans cette **annexe**, et en encourager la diffusion.

## 5.3 Equipements pouvant être exigés à bord des véhicules

La présente section décrit les principaux équipements dont la présence peut être exigée à bord des véhicules par les pays afin d'accroître la sécurité des usagers en circulation. Certains de ces dispositifs peuvent être imposés aux ressortissants étrangers lorsqu'ils se rendent dans le pays en question. Voir à ce sujet, le paragraphe 2.3.1 de la présente Résolution.

### 5.3.1 **Utilisation de dispositifs de sécurité en cas d'immobilisation d'un véhicule sur la chaussée**

**Ces dispositifs concernent le triangle de présignalisation et les gilets de sécurité.**

#### 5.3.1.1 Triangle de présignalisation (1.8)

a) **Lorsqu'un triangle de présignalisation est utilisé pour signaler l'immobilisation sur la chaussée d'un véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou d'un motocycle à deux roues sans side-car, cette utilisation devrait se faire conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 23 de la Convention de 1968 sur la circulation routière complétée par l'Accord européen de 1971. Ses conditions d'utilisation sont développées ci-après:**

- i) Hors agglomération, le triangle **devrait** être placé près du bord de la chaussée ou sur la voie occupée par le véhicule immobilisé, perpendiculairement à l'axe de la voie et à 30 m au moins du véhicule immobilisé, du côté dont s'approchent les véhicules de telle manière qu'il puisse être aperçu à temps par les conducteurs desdits véhicules. Cette distance doit être de 100 m au moins sur les **autoroutes et routes express.**

- ii) **En agglomération, le triangle de présignalisation devrait, si possible, être placé dans la même configuration que celle décrite ci-dessus, mais à une distance qui peut être inférieure à 30 m.**
- iii) Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux dispositifs indépendants autres que les triangles, s'ils sont prescrits par la législation nationale.

b) Le triangle de présignalisation **devrait** satisfaire aux prescriptions du Règlement No 27 annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.

#### 5.3.1.2 Gilets de sécurité (3.9)

Afin d'éviter que les conducteurs et les autres occupants de véhicules en panne sur le bas-côté de la route et sur les accotements des autoroutes ne soient heurtés par d'autres véhicules alors qu'ils attendent de l'aide ou pendant une réparation, il est **fortement** recommandé, **en sus de l'utilisation d'un dispositif de présignalisation de danger, de porter des vêtements, par exemple des gilets de sécurité**, ou des accessoires de sécurité les rendant très visibles de jour comme de nuit. Ces dispositifs de sécurité **devraient** être constitués de matières fluorescentes et porter des bandes rétro réfléchissantes **blanches** de façon à être nettement visibles dans toutes les conditions et sous tous les angles.

**Les pays sont de plus en plus en plus nombreux à exiger la présence d'un ou plusieurs gilet(s) de sécurité à bord des véhicules immatriculés sur leur territoire. Mais cette obligation est souvent imposée également aux ressortissants étrangers se rendant sur leur territoire, ce qui peut poser des problèmes si ces personnes ne sont pas suffisamment informées des règles de comportement qu'ils doivent respecter (voir à ce sujet le paragraphe 2.3.1 b) de la présente Résolution).**

**Ces gilets, qui peuvent être de couleur jaune, orange ou autre, devraient être conformes à une norme internationale ou à la norme nationale définie. Aussi, ces gilets, quelle que soit la couleur prescrite par un pays, devraient en circulation internationale être acceptés par les autres pays dès lors qu'ils sont conformes à une norme internationale ou à la norme nationale du pays d'origine.**

#### 5.3.1.3 Trousse de premier secours (voir document ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1)

#### 5.3.1.4 Extincteurs

Certaines catégories de véhicules sont soumises à l'obligation, par les pays ou par une réglementation internationale, d'avoir à bord un ou plusieurs moyen(s) d'extinction d'incendie. Les catégories les plus concernées sont généralement des véhicules lourds et les véhicules de transport de marchandises dangereuses, mais certains pays ont rendu obligatoire la présence d'un extincteur portatif à bord des véhicules légers à quatre roues. Pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses, les règles sont définies dans l'Accord ADR qui précise les règles auxquelles doivent répondre le (les) moyen(s) d'extinction d'incendie exigé(s) à bord en fonction des marchandises transportées, et notamment la capacité de l'extincteur, les classes d'inflammabilité concernées, le type d'agent

extincteur à utiliser (poudre essentiellement), la norme à laquelle ils doivent répondre, etc.

D'une manière générale, quelle que soit la catégorie de véhicules concernée, les extincteurs devraient être conformes aux prescriptions définies par le pays. Ils devraient également être munis d'un plombage qui permette de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés et porter une marque de conformité à une norme reconnue par une autorité compétente ainsi qu'une inscription indiquant au moins la date limite d'utilisation ou la date (mois, année) de la prochaine inspection périodique.

Certains véhicules lourds sont par ailleurs équipés d'un dispositif fixe, pour lutter contre l'incendie du moteur. Ces dispositifs sont en général automatiques ou faciles à déclencher. Les agents extincteurs contenus dans ces dispositifs devraient être tels qu'ils ne soient susceptibles de dégager des gaz toxiques, ni dans la cabine de conduite, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

Les extincteurs d'incendie devraient être installés de manière à ce qu'ils soient facilement accessibles pour le conducteur, notamment lorsqu'il s'agit des véhicules lourds.

#### **5.3.1.5** Autres dispositifs de sécurité

En sus des équipements décrits ci-dessus, il est possible que la réglementation nationale ou internationale impose la présence d'autres dispositifs comme par exemple des ampoules de rechange, une cale, etc. Lorsqu'il s'agit d'une disposition d'ordre national, les pays devraient fournir les informations nécessaires aux ressortissants étrangers au cas où ils seraient soumis également à ces obligations (voir 5.1.3). Dans le cas où il s'agit d'une réglementation internationale, celle-ci s'impose automatiquement aux véhicules étrangers. Par exemple, l'Accord ADR impose notamment une cale au moins par véhicule, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues ainsi qu'une lampe de poche pour chaque membre de l'équipage du véhicule;

### **5.4** Immatriculation des véhicules

La Convention sur la circulation routière de 1968 (article 35) définit les conditions générales relatives à l'immatriculation des véhicules pour être admis en circulation internationale. Les présentes recommandations visent des situations particulières telles les véhicules sous immatriculation provisoire ou les véhicules pris en location.

#### **5.4.1** Immatriculation provisoire (2.4)

a) Les véhicules dont l'immatriculation est demandée au nom de personnes qui déclarent être seulement de passage dans le pays et obtiennent, à ce titre, le bénéfice d'exemptions douanières ou fiscales (véhicules appartenant à des touristes et qui ne sont pas immatriculés ou dont l'immatriculation n'est pas reconnue, véhicules achetés pour être exportés) **devraient uniquement recevoir** une immatriculation provisoire, dont la durée de validité **est à définir par** la législation **nationale**.

- b)** De telles immatriculations ne **devraient** être délivrées, si le véhicule n'est pas dans le pays, que dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.
- c)** Pour les véhicules ainsi immatriculés, la plaque d'immatriculation **devrait** avoir sensiblement les mêmes dimensions que les plaques normales, mais porter, inscrits l'un au-dessous de l'autre, les deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité de l'immatriculation provisoire délivrée, ces chiffres étant de préférence inscrits en blanc sur une barre verticale de couleur rouge (ou en rouge sur une barre de couleur blanche, si le fond de la plaque est rouge).
- d)** Une nouvelle immatriculation provisoire ne **devrait** pouvoir être accordée à un véhicule qui a déjà fait l'objet d'une telle immatriculation que si le service intéressé a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter des abus.
- e)** Le certificat d'immatriculation des véhicules visés à l'alinéa a) ci-dessus **devrait** indiquer la résidence habituelle déclarée par l'intéressé en dehors du pays où il a demandé l'immatriculation provisoire (sans que cela implique l'obligation de faire une enquête approfondie sur la déclaration du titulaire du certificat d'immatriculation quant à sa résidence habituelle) et comporter une indication de la date à laquelle expire la validité de l'immatriculation provisoire demandée.

#### 5.4.2 **Certificat d'immatriculation des véhicules *pris en location* (2.5)**

**Afin de faciliter la circulation internationale des véhicules pris en location, les dispositions suivantes sont recommandées:**

a) Lorsque la délivrance des certificats d'immatriculation aux locataires de véhicules **pris** en location donne lieu à des difficultés, des extraits ou des copies du certificat d'immatriculation, contenant au moins toutes les mentions exigées par le paragraphe 1 de l'article 35 de la Convention sur la circulation routière (1968), devraient pouvoir être délivrés **par les autorités compétentes [...]** ou par une association habilitée à cet effet par cette autorité. **Dans ce cas, :**

- i)** Une photocopie du certificat, certifiée conforme par **une autorité habilitée, devrait pouvoir** remplacer la copie proprement dite ou l'extrait mentionné ci-dessus ;
  - ii)** Il appartient à l'autorité qui a délivré la copie ou l'extrait, ou certifié conforme la photocopie, d'exiger ou non le dépôt de l'original du certificat d'immatriculation;
  - iii)** Les copies, extraits ou photocopies **devraient porter** la mention "Véhicule en location - Copie/extrait/photocopie établi(e) pour être utilisé(e) par le locataire".
- b)** Les copies, extraits ou photocopies délivrés conformément aux prescriptions ci-dessus à des véhicules en location immatriculés à l'étranger **devraient** être acceptés en lieu et place du certificat d'immatriculation.