



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-sixième session**

Genève, 23-26 septembre 2013

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****Convention sur la circulation routière (1968)****Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière
et les Règlements techniques concernant les véhicules****Communication des Gouvernements de la Belgique, des États-Unis
d'Amérique, de la France, de l'Italie et de la Suède***

Le présent document a été établi pour proposer des modifications de la Convention de 1968 sur la circulation routière (art. 1 et art. 8, annexes 1 et 5) et de l'Accord européen la complétant (point 7, par. 5).

1. À sa soixante-douzième session, le Comité des transports intérieurs a instamment prié le WP.1 d'étudier la façon de continuer à maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les règlements élaborés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de donner la priorité à cette question.
2. De fait, nombreuses étaient les discordances et disparités pertinentes qui existaient entre ces outils réglementaires, essentiellement parce que le rythme très rapide des progrès techniques nécessitait des modifications fréquentes des Règlements techniques concernant les véhicules, tandis que les modifications de la Convention de 1968 sur la circulation routière demandaient du temps et étaient peu fréquentes. Cette différence s'explique principalement par la nature même des règlements qui doivent souvent être adaptés aux évolutions techniques, alors que la Convention est un texte juridique soumis à des procédures d'amendement rigoureuses.

* Le texte faisant l'objet du présent document est soumis tel qu'il a été reçu des Gouvernements.

3. Les mêmes discordances et disparités sont évidentes dans la Convention de 1949 sur la circulation routière.
4. Depuis, plusieurs membres du WP.1 ont étudié la meilleure approche à adopter afin de proposer des amendements cohérents et bien conçus pour façonner l’outil juridique de la Convention de manière à le rendre apte à réglementer la circulation routière moderne. La technologie numérique est de plus en plus présente, tant sur les véhicules que dans les infrastructures, ce qui préfigure sans aucun doute la mobilité du futur.
5. Dans cette optique, le groupe d’experts des Gouvernements précités a élaboré la présente proposition d’amendement à la Convention, qui doit être examinée à la soixante-sixième session du WP.1.
6. Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9, module 4, p. 9), le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière (WP.1) examine les questions pertinentes et adopte les mesures appropriées en vue d’améliorer la sécurité de la circulation routière.
7. Le présent document est soumis conformément à ce mandat.

I. Première partie: Différences d’ordre général

Article 8 Conducteurs

Aucune modification n’est proposée pour les paragraphes 1, 2, 3 et 4.

Il est proposé de modifier le paragraphe 5 comme suit:

8. «5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule et être informé des systèmes d’aide à la conduite de façon à pouvoir se conformer en toutes circonstances aux exigences de la prudence.».
9. Ces systèmes ne doivent pas être considérés comme préjudiciables aux principes énoncés aux alinéas 1 et 5 du présent article et à l’alinéa 1 de l’article 13 dans la mesure où:
 - a) Ils ont été jugés conformes aux 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions», adopté à Genève le 20 mars 1958; et/ou
 - b) Ils sont conformes aux prescriptions techniques des 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 susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues, adopté à Genève le 25 juin 1998; et/ou
 - c) Ils vont dans le sens des principes de conduite sûre; et/ou
 - d) Ils visent à promouvoir des politiques de sécurité routière.
- 5 a) Tout conducteur doit constamment pouvoir guider ses animaux.
10. S’agissant de l’Accord européen, il est proposé de modifier le point 7, paragraphe 5, en ajoutant un paragraphe conforme à l’amendement correspondant du paragraphe 5 de l’article 8 de la Convention, auquel il est fait référence dans l’Accord et les annexes de l’Accord.

*Paragraphe 5**Ce paragraphe se lira comme suit:*

11. «5. Tout conducteur doit rester maître de son véhicule et être informé des systèmes d'aide à la conduite de façon à pouvoir se conformer en toutes circonstances aux exigences de la prudence.

12. Ces systèmes ne doivent pas être considérés comme préjudiciables aux principes énoncés aux alinéas 1 et 5 du présent article et à l'alinéa 1 de l'article 13 dans la mesure où:

a) Ils ont été jugés conformes aux 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions», adopté à Genève le 20 mars 1958; et/ou

b) Ils sont conformes aux prescriptions techniques des 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 susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues, adopté à Genève le 25 juin 1998; et/ou

c) Ils vont dans le sens des principes de conduite sûre; et/ou

d) Ils visent à promouvoir des politiques de sécurité routière.

13. Il doit être informé des 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 drogues.».

II. Annexe 5 (Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques)

Il est proposé d'ajouter à l'annexe 5 l'alinéa 1 a), libellé comme suit:

14. «1 a) Les véhicules, systèmes, pièces et équipements qui sont conformes aux Règlements 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions», adopté à Genève le 20 mars 1958, y compris aux amendements à ces Règlements, ainsi que les véhicules, systèmes, pièces et équipements qui sont conformes aux règlements de l'«Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues», adopté à Genève le 25 juin 1998, y compris aux amendements à ces règlements, sont réputés conformes à cette annexe.».

III. Deuxième partie: Différences sur des points de détail

Article premier

Définitions

Il est proposé de modifier l'alinéa u comme suit:

«L'expression "véhicule articulé" désigne:

a) Un ensemble de véhicules constitué d'un véhicule automobile et d'une semi-remorque accouplée à ce véhicule automobile, sous réserve que la semi-remorque ne serve pas au transport de personnes; ou

b) Tout véhicule composé d'au moins deux segments rigides qui s'articulent entre eux; les compartiments voyageurs des segments communiquent entre eux de manière à permettre la libre circulation des voyageurs; les segments rigides sont reliés de façon permanente et ne peuvent être disjoints que par une opération nécessitant des installations que l'on ne trouve normalement que dans un atelier.».

Annexe 1 à la Convention

Paragraphe 2

À l'alinéa a, remplacer les mots «indicateurs de pression» par les mots «**dispositifs de surveillance de la pression**».

Alinéa c, modifier comme suit:

«c) Des **retroviseurs/dispositifs de vision indirecte** construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder **vers l'arrière** de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;».
