



## Conseil économique et social

Distr. générale  
15 juillet 2013  
Français  
Original: anglais

---

### 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 de 1968 sur la circulation routière

**Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière  
et les Règlements techniques concernant les véhicules**

#### Communication de la Fédération de Russie\*

Dans le cadre de la modification de la Convention de 1968 sur la circulation routière en ce qui concerne la capacité du conducteur d'avoir le contrôle de son véhicule, le présent document propose des modifications à l'article 1 et au paragraphe 5 de l'article 8.

---

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

## I. Article 1 Définitions

*Ajouter une nouvelle définition, ainsi conçue:*

«Les termes “systèmes d’aide à la conduite” désignent des composants du véhicule qui renforcent la sécurité de la conduite en optimisant les performances du véhicule et les actions engagées par le conducteur.».

*Article 8 (Conducteurs)*

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

*Paragraphe 5, modifier comme suit:*

«5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.

Les systèmes d’aide à la conduite sont réputés conformes aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article et à la première phrase du présent paragraphe ainsi qu’au premier paragraphe de l’article 13 s’ils peuvent être neutralisés ou désactivés sans compromettre la sécurité routière et si le conducteur peut recevoir des informations précises en retour lui indiquant quand le système contrôle activement le véhicule.».

S’agissant de l’Accord européen, il est proposé de modifier le paragraphe 5 du point 7 de son annexe en ajoutant un alinéa conforme à l’amendement correspondant du paragraphe 5 de l’article 8 de la Convention que complète l’Accord.

*Ce paragraphe est modifié comme suit:*

«Paragraphe 5»

*Ce paragraphe doit être ainsi conçu:*

«5. 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 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.

Les systèmes d’aide à la conduite sont réputés conformes aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article et à la première phrase du présent paragraphe ainsi qu’au premier paragraphe de l’article 13 s’ils peuvent être neutralisés ou désactivés sans compromettre la sécurité routière et si le conducteur peut recevoir des informations précises en retour lui indiquant quand le système contrôle activement le véhicule,

et

ils ont été homologués conformément 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”, fait à Genève le 20 mars 1958.».

## II. Justification

1. Il est possible de réduire encore le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route en intégrant de nouveaux composants intelligents dans les véhicules et les infrastructures de transport. La Convention de Vienne de 1968 ne devrait pas faire obstacle au progrès technique.
  2. Les débats qui ont porté au sein du WP.1 sur la compatibilité de ces systèmes d'aide à la conduite avec l'article 8 de la Convention ont notamment conclu qu'il convenait d'exclure les caractéristiques techniques de ces systèmes des dispositions de la Convention.
  3. Un autre aspect important est l'homologation des systèmes d'aide à la conduite.
  4. La proposition ci-dessus vise à clarifier le projet préparé par le groupe informel. Nous supposons que seules les Parties contractantes à l'Accord sont habilitées à reconnaître les homologations délivrées en vertu de l'Accord de Genève de 1958. Or parmi les Parties contractantes à la Convention de Vienne de 1968 il y a de nombreux pays qui ne sont pas Parties contractantes à l'Accord de Genève. On ne peut donc se référer à cet accord que dans l'Accord européen qui complète la Convention. Il convient également d'exclure toute référence à l'Accord mondial de 1998 car aucune homologation n'est prévue pour le moment.
-