



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés****Quatrième session**Genève, 1^{er} et 2 septembre 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Activités de fond**Historique des conventions relatives à la circulation et à la sécurité routières****Note du secrétariat**

On trouvera dans le présent document un bref historique des conventions relatives à la circulation et à la sécurité routières. Ce résumé s'inspire de l'introduction à la version consolidée de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968, publiée en 2006. Il revient sur le grand nombre de conventions adoptées au fil des ans pour relever les défis liés à la circulation routière et sur la portée géographique de ces conventions, et donne quelques éléments quant à leur teneur et leur contexte. Il illustre le fait que la réglementation de la circulation est souvent allée de pair avec celle de la signalisation routière, et que si les travaux techniques portant sur les véhicules et leur construction ont été dissociés des travaux consacrés aux conventions relatives à la circulation routière, les deux axes de travail ont évolué de façon synchronisée.

Résumé

Le Groupe d'experts trouvera dans le présent document :

- a) Un historique des conventions relatives à la circulation et à la sécurité routières ;
- b) Quelques éléments concernant le contexte dans lequel ces conventions ont été adoptées.



I. Introduction

1. L'histoire de l'automobile commence en 1672, avec l'invention du véhicule à vapeur. Le premier brevet délivré à une voiture est octroyé en 1886, année considérée comme l'année de naissance de la voiture, et les véhicules de série apparaissent en 1887. Au début du XX^e siècle, la voiture se démocratise. À mesure que les véhicules à propulsion mécanique se multiplient, les préoccupations liées à la sécurité, au bruit et à pollution vont elles aussi croissant, et diverses lois nationales sont édictées pour encadrer l'usage de ces véhicules. Puis, lorsque les véhicules commencent à franchir les frontières, il faut adopter des conventions internationales sur la circulation et la sécurité routières.

2. On trouvera dans le présent document un bref historique des conventions relatives à la circulation routière, ainsi que quelques éléments sur les raisons qui ont motivé l'élaboration de chaque nouvelle convention, la manière dont chacune a été rédigée et les difficultés qui ont pu se poser. Cet historique s'inspire essentiellement de celui qui figure dans la version consolidée de la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, publiée en 2006 (https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_FR.pdf).

II. Conventions relatives à la circulation routière

A. Convention internationale relative à la circulation des automobiles, 1909

3. La première pierre de la législation internationale sur la circulation routière est posée à Paris en octobre 1909, avec l'adoption de la Convention internationale relative à la circulation des automobiles, qui vise à faciliter, dans la mesure du possible, la circulation internationale des automobiles.

4. La Convention de 1909 entre en vigueur le 1^{er} mai 1910.

5. Les instruments de sa ratification sont déposés dans les archives du Ministère des affaires étrangères de la République française. Une copie informelle de la Convention est disponible à l'adresse suivante :

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Convention_internationale_relative_%C3%A0_la_Circulation_des_Automobiles%2C_Paris%2C_1909.pdf

B. Conventions internationales relatives à la circulation automobile et à la circulation routière, 1926

6. L'essor de l'automobile après la Première Guerre mondiale incite les États à signer en 1926, à Paris, deux conventions internationales, l'une sur la circulation automobile (<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20108/v108.pdf>, p. 123), portant sur les véhicules à moteur, et l'autre sur la circulation routière (<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2097/v97.pdf>, p. 84), traitant des règles de circulation pour le trafic routier des véhicules à moteur et des bêtes de trait, de charge ou de selle.

7. Ces conventions viennent modifier la Convention de 1909.

8. Elles sont fondées sur plusieurs documents, notamment le projet d'un comité spécial d'étude de la circulation routière de la Société des Nations et des projets des Gouvernements français et suédois.

9. La Convention relative à la circulation automobile entre en vigueur le 24 octobre 1930.

10. Elle sera signée par 41 pays ; ratifiée par 29 pays et 21 pays y adhéreront.

11. La Convention relative à la circulation routière, quant à elle, sera signée par 23 pays, ratifiée par 16 pays et 15 pays y adhéreront.

C. Convention sur l'unification de la signalisation routière, 1931

12. La Convention de 1926 ne portant que partiellement sur la signalisation routière, une Convention sur l'unification de la signalisation routière est adoptée en mars 1931, à Genève, pour combler cette lacune.

13. Cette Convention entre en vigueur le 16 juillet 1934.

14. Le texte de la Convention est disponible en ligne sur le site du Bureau des affaires juridiques : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20150/v150.pdf>, p. 247 (https://treaties.un.org/pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=576&chapter=30&clang=_fr).

15. La Convention de 1931 sera signée par 15 pays, ratifiée par 6 pays et 3 pays y adhéreront.

D. Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, 1943

16. En décembre 1943, les États des deux Amériques, réunis sous les auspices de l'Union panaméricaine, concluent à Washington une convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine.

17. Le texte de la Convention peut être consulté à l'adresse suivante : <https://digitallibrary.un.org/record/1485211>.

18. La Convention de 1943 sera signée par 17 pays et ratifiée par 12 pays, qui déposeront les instruments de ratification.

19. Cette convention régionale ne concerne pas la signalisation.

E. Convention de Genève sur la circulation routière et Protocole relatif à la signalisation routière, 1949

20. En 1948, constatant que les Conventions mondiales de 1926 et de 1931 ne répondent plus aux exigences du moment, le Conseil économique et social des Nations Unies, par sa résolution 147 B (VII), demande la convocation, à Genève, d'une Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

Note : Pour de plus amples informations, voir <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20125/v125.pdf>, p. 3, et https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_147B_VII-E.pdf

21. Cette conférence base ses travaux sur un projet de convention élaboré par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe à l'issue d'une étude qu'il a menée, et sur la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine. Elle aboutit, en 1949, à la conclusion d'une Convention sur la circulation routière et d'un Protocole sur la signalisation routière, destinés à « favoriser le développement de la circulation routière internationale et d'en assurer la sécurité, en établissant des règles uniformes à cet effet ».

Note : De plus amples informations sont disponibles sur le site Web du Bureau des affaires juridiques : https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_fr et https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-3&chapter=11&clang=_fr.

22. La Convention de Genève sur la circulation routière entre en vigueur le 26 mars 1952, conformément à l'article 29, et remplace les Conventions de 1926 et la Convention interaméricaine de 1943, en ce qui concerne les relations entre les Parties contractantes. Les deux instruments prévoient une procédure permettant de les modifier sans qu'il soit nécessaire de réunir une conférence, à condition que les deux tiers des États contractants soient d'accord. Engagée pour la Convention et pour le Protocole, cette procédure

d'amendement ne servira finalement que dans le cas du Protocole, qui sera modifié avec effet au mois d'octobre 1964.

23. La Convention de 1949 sera signée par 20 pays, ratifiée par 17 pays, 58 pays y adhéreront et 27 y deviendront Partie par succession.

F. Convention de Vienne sur la circulation routière, 1968

24. En 1964, le Conseil économique et social constate que la procédure de révision de la Convention de 1949 sans convocation d'une conférence a jusque-là été inopérante. En outre, en raison de cette procédure d'amendement, il n'a pas été possible d'intégrer les amendements au Protocole de 1949 dans la mesure souhaitée.

25. Par sa résolution 1034 (XXXVII), le Conseil décide qu'à titre de travaux préparatoires d'une conférence, des études techniques détaillées doivent être entreprises en vue de l'élaboration, d'une part, d'un projet de convention révisée sur la circulation routière et les prescriptions techniques types des véhicules et, d'autre part, d'un projet d'instrument sur la signalisation et les marques routières. Il est prévu que les commissions économiques régionales, notamment, participent à ces travaux.

26. L'année suivante, après avoir pris acte des projets établis par le Secrétaire général (E/3998 et Add.1, et E/3999 et Add.1), le Conseil économique et social décide d'organiser une conférence à l'effet d'élaborer une nouvelle convention sur la circulation routière, destinée à remplacer la Convention de 1949, et soit une autre convention, soit un protocole facultatif sur la signalisation routière (résolution 1082 (XXXIX)).

27. En juillet 1966, le Conseil économique et social prend les dernières dispositions voulues pour la préparation de la Conférence par la résolution 1129 (XLI) (https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_1129_XLI-F.pdf), modifiée par la résolution 1203 (XLII) (https://treaties.un.org/doc/source/docs/E_RES_1203_XLII-F.pdf). Il décide par ailleurs que deux projets de convention seront élaborés pour servir de base aux travaux de la Conférence (E/CONF.56/1 et Add.1 et Corr.1 ; E/CONF.56/3 et Add.1 et Corr.1) et que ces textes devront être distribués aux gouvernements et aux organisations internationales concernées afin qu'ils puissent proposer les amendements qui leur paraîtraient nécessaires.

28. Le travail préparatoire, en particulier la rédaction des textes, est effectué par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières, prédécesseur de l'actuel Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) de la CEE.

29. La Conférence, tenue du 7 octobre au 8 novembre 1968 à Vienne, s'achève par la cérémonie d'ouverture à la signature des deux textes adoptés, la Convention sur la signalisation routière (E/CONF.56/17/Rev.1) et la Convention sur la circulation routière (E/CONF.56/16/Rev.1).

Note : De plus amples informations sont disponibles sur le site Web du Bureau des affaires juridiques : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_fr et https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_fr.

30. Entrée en vigueur le 21 mai 1977 conformément à l'article 47, la Convention de 1968, conformément à l'article 40, abroge et remplace, à l'égard des Parties contractantes, les conventions antérieures sur la signalisation routière, notamment le Protocole sur la signalisation routière de 1949.

31. À la suite de l'ouverture à la signature de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, le Comité des transports intérieurs, considérant qu'il est nécessaire de parvenir à une plus grande uniformité des règles régissant la signalisation routière en Europe, demande au Groupe d'experts de la sécurité routière d'élaborer un projet d'accord complétant la Convention.

32. Le texte définitif de cet accord (voir document E/ECE/812-E/ECE/TRANS/566) est approuvé par le Comité des transports intérieurs en mai 1971 et ouvert à la signature le jour même. Cet accord est complété en mars 1973 par le Protocole sur les marques routières, qui entre en vigueur le 25 avril 1985.

33. La Convention sur la circulation routière sera signée par 37 pays, ratifiée par 26 pays, 51 pays y adhéreront et 8 y deviendront Parties par succession.
34. La Convention sur la signalisation routière sera signée par 36 pays, ratifiée par 23 pays, 38 pays y adhéreront et 8 y deviendront Parties par succession.

III. Dispositions techniques

35. Les conventions relatives à la circulation routière, y compris la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949, comprennent des dispositions techniques générales (sur le freinage, la direction, l'éclairage, le bruit, etc.) dont il ressort que les caractéristiques techniques des véhicules sont une cause majeure d'accidents de la route, de décès et de blessures. C'est pourquoi le Sous-Comité des transports routiers de la CEE (SC.1) demande, dans sa résolution 45, la création d'un groupe de travail composé d'experts compétents dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux véhicules, qui sera chargé de mettre en œuvre les dispositions techniques générales énoncées dans la Convention.
36. Le Groupe de travail sur la construction des véhicules est créé en juin 1952 sous les auspices du CTI (il deviendra le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, WP.29, en 2000).
37. En 1956, les Gouvernements de la France, de l'Italie, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne signent un accord portant sur l'adoption de prescriptions harmonisées pour les projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique. Cet accord met en lumière la nécessité d'harmoniser les prescriptions, mais également, pour la première fois, les problèmes liés à l'hétérogénéité des réglementations nationales, qui peuvent perturber la fluidité des échanges internationaux.
38. En mars 1958, la République fédérale d'Allemagne propose de conclure, sous les auspices de la CEE, un accord visant à faciliter l'adoption de conditions uniformes pour l'homologation des véhicules à moteur et la reconnaissance réciproque des homologations. Cet accord, communément appelé « Accord de 1958 », entre en vigueur le 20 juin 1959.
39. En 1997, le Forum mondial établit l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.
40. En 1998, le WP.29 élabore 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.
41. Malgré l'Accord de 1958, les conditions techniques concernant les véhicules à moteur sont traitées dans la Convention de Vienne de 1968 (à l'annexe 5, notamment), ce qui illustre le lien qui continue d'exister entre la Convention et les Accords. Par le passé, les dispositions techniques générales énoncées dans les Conventions ont servi de base aux Accords, dans lesquels elles étaient développées plus en détail. Les avancées techniques et la simplification permises par les Accords de 1958 et de 1998 ont conduit à l'adoption rapide de Règlements techniques (traitant par exemple de l'éclairage et de la signalisation lumineuse, des systèmes antiblocage des roues ou encore des systèmes de contrôle électronique de la stabilité), qui ont été intégrés ultérieurement au titre de la Convention.
42. Cette dynamique illustre l'importance de la collaboration et de la coordination entre les différents groupes de travail et groupes d'experts qui s'occupent des véhicules automatisés.