



## Conseil économique et social

Distr. générale  
19 juillet 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

##### Soixantième session

Genève, 27-30 septembre 2010

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

##### Convention de 1968 sur la circulation routière

**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

#### Note du secrétariat

1. À sa soixante-douzième session, le Comité des transports intérieurs a recommandé au WP.1 de poursuivre ses travaux visant à maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les règlements élaborés par le WP.29 et de donner la priorité à cette question.
2. À sa cinquante-neuvième session, le WP.1 a créé un petit groupe (virtuel) d'experts composé de représentants de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Fédération de Russie et de la France, qu'il a chargé d'élaborer une proposition d'amendement à la Convention, à soumettre à sa soixantième session.
3. Le présent document est le résultat du travail de ce petit groupe d'experts et il est soumis au Groupe de travail pour examen et décision éventuelle. Aux fins du présent document, les termes «règlements techniques concernant les véhicules», «règlements», «règlements concernant les véhicules» ou «règlements techniques» s'entendent des 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 les amendements à cet accord entrés en vigueur le 16 octobre 1995.

## I. Exposé du problème

4. Il existe une différence entre, d'une part, les règlements techniques concernant les véhicules, qui sont modifiés fréquemment et assez rapidement et, d'autre part, la Convention de 1968 sur la circulation routière qui n'est modifiée que rarement et avec lenteur. Cette différence tient essentiellement à ce que les règlements, qui sont de caractère technique, suivent l'avancée technologique et tiennent compte des techniques modernes tandis que la Convention est un instrument juridique obéissant à des procédures de modification strictes; la différence tient aussi à ce que les deux instances qui administrent ces instruments n'ont pas les mêmes méthodes de travail.

5. Ceci explique que les dispositions techniques applicables aux véhicules, telles que l'annexe 5 à la Convention, soient souvent dépassées, et il est arrivé que des conducteurs en circulation internationale soient verbalisés alors qu'ils conduisaient des véhicules parfaitement conformes aux règlements techniques mais pas (ou plus) à la Convention.

6. Il convient de ne pas oublier que toutes les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière ne sont pas nécessairement parties à l'«Accord concernant l'adoption des 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. Cela signifie que toute modification de la Convention devra être apportée d'une manière qui soit acceptable par tous.

## II. Propositions d'amendement

7. Article premier (Définitions)

a) Modifier l'alinéa *u* comme suit:

«Le terme "véhicule articulé" désigne:

- i) L'ensemble de véhicules constitué soit par une automobile et une semi-remorque attelée à cette automobile, à condition que la semi-remorque ne serve pas au transport de voyageurs,
- ii) Soit par une automobile constituée d'au moins deux sections rigides articulées entre elles, lesquelles permettent la libre circulation des voyageurs.».

8. Autre proposition ajoutée par la Fédération de Russie pour satisfaire à la Résolution spéciale n° 1 du 15 septembre 2005 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (TRANS/WP.29/1045):

Par «véhicule articulé», on entend tout véhicule composé d'au moins deux segments rigides qui s'articulent entre eux; les compartiments voyageurs de chaque segment 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;

b) Ajouter un nouvel alinéa comme suit:

bb) Par «système d'aide à la conduite», on entend un système capable de détecter automatiquement une situation d'urgence et d'activer les commandes et les systèmes du véhicule qui permettent de ralentir sa vitesse afin d'éviter une collision ou d'en atténuer les conséquences,

ou l'autre définition suivante:

bb) Par «système d'aide à la conduite», on entend un système qui comporte des fonctions automatiques d'«avertisseur de collision» et de «préparation aux chocs» pour éviter les collisions par l'avant qui avertit le conducteur d'un franchissement intempestif de la ligne ainsi qu'une fonction d'amélioration de la stabilité directionnelle du véhicule et une fonction de commande de freinage destinée à atténuer les conséquences d'une collision par l'avant lorsqu'une telle collision paraît imminente ou inévitable.

9. Afin d'accroître l'importance de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, de 1997, et d'encourager l'harmonisation des prescriptions techniques concernant les véhicules en service, la Fédération de Russie propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention tel qu'amendé par l'Accord européen de 1971. Cette modification devrait rendre obligatoire la possession d'un certificat international de contrôle technique pour tous les véhicules enregistrés dans les pays qui sont Parties contractantes à l'Accord européen de 1971. Ce paragraphe deviendrait:

«Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe 1 de la présente Convention, les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente convention tel qu'amendé par le présent accord et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues aussi de reconnaître les certificats d'immatriculation et les certificats internationaux de contrôle technique, ~~le cas échéant~~, délivrés conformément aux dispositions du chapitre III tel qu'amendé par le présent accord...».

10. Article 13 (Vitesse et distance entre véhicules)

Ajouter un nouveau paragraphe 1.a comme suit:

«1.a Les systèmes d'aide à la conduite qui influent sur la manière dont le véhicule est conduit, afin d'améliorer la tenue de route ou le respect d'une distance de sécurité entre les véhicules, ne seront pas considérés comme contraires aux principes mentionnés aux paragraphes 1 et 5 du présent article et au paragraphe 5 de l'article 8, à condition:

- i) Que ces systèmes puissent être désactivés à n'importe quel moment,
- ii) Ou qu'ils se limitent à optimiser au niveau technique certaines fonctions qui restent sous le contrôle du conducteur,
- iii) Ou encore qu'ils fonctionnent en cas d'urgence quand le conducteur a perdu le contrôle du véhicule ou qu'il est sur le point de le perdre.».

11. La Fédération de Russie préférerait que le paragraphe 1.a commence comme suit: «Les systèmes d'aide à la conduite ~~qui influent sur la manière dont le véhicule est conduit, afin d'améliorer la tenue de route ou le respect d'une distance de sécurité entre les véhicules~~, ne seront pas considérés [...]».

12. L'Allemagne a soumis une autre proposition concernant les systèmes d'aide à la conduite, qui consiste à les inclure dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) ou à approuver une résolution séparée sur ce sujet comme suit:

## Partie 1, chapitre 1

Ajouter un nouveau paragraphe 1.10:

### 1.10 Système d'aide à la conduite avec intervention

#### 1.10.1 Contexte

Plusieurs études montrent que les systèmes d'aide à la conduite pourraient représenter une aide considérable pour améliorer la sécurité routière et faciliter les prises de décisions environnementales et économiques concernant le transport routier. Il s'agit de systèmes embarqués qui aident le conducteur à exécuter les tâches qui lui incombent. Certains, appelés systèmes avec intervention, contrôlent automatiquement pour le conducteur par exemple la distance entre les véhicules ou la vitesse du véhicule. Dans certains cas, leur conception peut soulever un problème de conformité avec les principes de la Convention sur la circulation routière, en particulier avec le principe selon lequel tout conducteur doit rester maître de son véhicule. En même temps, les systèmes d'aide à la conduite ont fait l'objet de 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 (Règlements de la CEE). Cela risque d'aboutir à ce que les systèmes homologués ne soient plus conformes aux principes de la Convention sur la circulation routière.

#### 1.10.2 Base juridique

L'un des principes de la Convention sur la circulation routière est que le conducteur doit rester maître de son véhicule. Ce principe est énoncé dans les dispositions ci-après:

a) Article 8 1): «Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.» (et pas deux conducteurs: le système et le conducteur);

b) Article 8 5): «Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule...»;

c) Article 13 1) première phrase: «Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent.»;

d) Article premier n° 5: «Le terme "conducteur" désigne toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre...» (cette phrase désigne une personne, pas un système).

13. Considérant que la relation entre la Convention sur la circulation routière et les règlements de la CEE est indiquée au paragraphe 1 a) de l'annexe 5 à la Convention: les véhicules qui ont été homologués en vertu des Règlements de la CEE sont considérés comme conformes à la présente annexe, à condition que les règlements susmentionnés ne soient pas en contradiction avec les principes définis au point v de l'article premier, aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention. La question se pose donc de savoir quelles conditions doivent remplir les systèmes d'aide à la conduite pour éviter d'être en contradiction avec les dispositions mentionnées.

14. Les groupes de systèmes d'aide à la conduite suivants sont considérés comme conformes aux principes susmentionnés du point de vue de leur degré d'intervention:

- a) Les systèmes destinés à optimiser les processus fonctionnels de l'automobile activés par le conducteur, par exemple le système antiblocage;
- b) Les systèmes qui se limitent à fournir au conducteur des informations (visuelles, auditives ou tactiles) et le laissent décider de la mesure dans laquelle il utilisera cette information pour la conduite de son véhicule; par exemple les systèmes d'information embarqués concernant les dangers ou la vitesse maximale autorisée;
- c) Les systèmes intervenant dans des situations où le conducteur peut ne pas être en mesure d'exécuter correctement sa tâche et où l'intervention tient compte des désirs du conducteur; par exemple le système de contrôle de stabilité (ESC) ou le système automatique de freinage d'urgence;
- d) Les systèmes qui permettent au conducteur d'intervenir prioritairement, fonction qui peut aussi comporter la désactivation du système; par exemple régulateur de vitesse, système automatique de freinage d'urgence;
- e) Les systèmes sur lesquels le conducteur ne peut agir prioritairement mais dont l'intervention est identique à celle de l'équipement habituel d'une automobile (et/ou à ses limites fonctionnelles); par exemple dispositif de limitation de la vitesse.

Les systèmes susceptibles d'intervenir au-delà des limites mentionnées, ce qui signifie que le conducteur ne peut agir de manière prioritaire et ne peut intervenir lui-même, ne sont pas considérés comme acceptables.

### 1.11.3 Recommandations

Pour éviter d'être en contradiction avec les principes définis au point v de l'article premier, aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention sur la circulation routière, les systèmes d'aide à la conduite avec intervention doivent être conçus de telle manière:

- a) Qu'ils puissent être désactivés à n'importe quel moment;
- b) Ou qu'ils se limitent à optimiser au niveau technique certaines fonctions qui dépendent exclusivement du conducteur;
- c) Ou encore qu'ils fonctionnent en cas d'urgence quand le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule, ou qu'il est sur le point de le perdre.

15. Article 32 «Règles d'utilisation des feux» [l'Allemagne analyse encore cette proposition]

- a) Corriger (dans la version anglaise seulement) la faute de frappe du point 4 où le terme «front fog maps» doit être remplacé par «front fog lamps»;
- b) Modifier comme suit la deuxième phrase du point 4: «Les feux-position arrière ~~doivent~~ **peuvent** être utilisés en même temps que les feux avant»;
- c) Modifier le point 12 comme suit: «Les feux-marche arrière ne peuvent être utilisés que lorsque le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière; **les feux-marche arrière supplémentaires facultatifs peuvent rester alignés lors des manœuvres lentes réalisées en marche avant.**».

16. Annexe 1 [l'Allemagne analyse encore cette proposition]

Modifier le point 2 comme suit:

- a) Dans la version anglaise uniquement, le terme «indicators» est remplacé par **gauges**;

c) Des ~~miroirs~~ rétroviseurs/ **systèmes de vision indirecte**  construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder  ~~dans les deux sens vers l'arrière~~  de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;

d) Des indicateurs de direction latéraux, des feux d'encombrement,  **des feux de position et des feux de stationnement**   ~~à condition que la saillie en cause ne dépasse pas quelques centimètres;~~

f)  **De l'éclairage de la porte de service;**

g)  **Du feu d'éclairage périphérique.**

17. Annexe 5 (Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques)  
[l'Allemagne analyse encore certaines parties de la proposition]

Ajouter un nouveau paragraphe 1.a comme suit:

«1.a Les véhicules, leurs systèmes, pièces ou équipements qui ont été homologués en vertu des 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 et/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 les amendements à l'Accord, sont considérés conformes à la présente annexe, à condition que les règlements susmentionnés ne soient pas en contradiction avec les principes définis au point v de l'article premier, aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention.»

- Ajouter un nouvel alinéa *b* au point 18 du chapitre I, D (Freinage des motocycles) et modifier la numérotation en conséquence comme suit:

**b) Au lieu des dispositifs prévus à l'alinéa *a* du présent paragraphe, le motocycle peut être équipé d'un système de freinage qui actionne les freins sur toutes les roues et qui est composé de deux ou plus de deux circuits partiels actionnés par une commande unique, conçu pour qu'une défaillance unique d'un circuit partiel quelconque (telle que la défaillance par fuite d'un circuit partiel hydraulique) n'empêche pas le fonctionnement de tout autre circuit partiel.**

c) Outre les dispositions [...].

- Modifier les points 40, 42 et 42 *quinquies* du chapitre II (Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules) comme suit:

«40. Si des feux-brouillard avant sont installés sur une automobile, ils doivent émettre une lumière blanche ou jaune sélectif, être au nombre de deux ou, s'il s'agit d'un motocycle, d'un ~~seul~~ **ou deux**, et être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des feux-croisement.»

«42. Aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction, **les feux d'arrêt d'urgence** et les feux spéciaux, ne doit émettre de lumière clignotante ou à éclats. Les feux latéraux peuvent clignoter en même temps que les feux-indicateurs de direction.»

«42 *quinquies*. Toute automobile et remorque de longueur supérieure à 6 mètres doivent être équipées de rétroréfecteurs latéraux jaune-auto. **Le catadioptré latéral le plus en arrière peut être rouge s'il est groupé avec un autre feu de position arrière.**»

- Modifier le titre du chapitre III (Autres prescriptions) qui devient «Miroir rétroviseur/ **systèmes de vision indirecte**».
- Modifier comme suit le point 47:  
«47. Toute automobile doit être munie d'un ou de plusieurs miroirs rétroviseurs/ **systèmes de vision indirecte**; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.».
- Modifier l'appendice à l'annexe 5 de manière à ce qu'il concorde avec les dispositions de l'annexe I au présent document.

18. Partie III «Liste des signes distinctifs utilisés sur les véhicules en circulation internationale»

- Modifier le titre comme suit «Situation ~~au 1<sup>er</sup> février 2007~~ **à la date à laquelle l'amendement a été adopté**».
- Ajouter un signe distinctif pour le Burkina Faso (BF).

## Annexe I

### Définition des limites chromatiques permettant d'obtenir les couleurs mentionnées dans la présente annexe (coordonnées trichromatiques<sub>1</sub>)

Par «rouge», on entend les coordonnées chromatiques  $(x, y)$ \*/ de la lumière émise comprises dans les zones de chromaticité définies par les limites suivantes:

<b>R<sub>12</sub></b>	limite vers le jaune:	<b><math>y = 0,335</math></b>
<b>R<sub>23</sub></b>	lieu spectral	
<b>R<sub>34</sub></b>	ligne violette	(extension linéaire dans la gamme des violets entre les extrémités rouge et bleue du lieu spectral)
<b>R<sub>41</sub></b>	limite vers le violet:	<b><math>y = 0,980 - x</math></b>

points d'intersection:

	x	y
<b>R<sub>1</sub>:</b>	<b>0,645</b>	<b>0,335</b>
<b>R<sub>2</sub>:</b>	<b>0,665</b>	<b>0,335</b>
<b>R<sub>3</sub>:</b>	<b>0,735</b>	<b>0,265</b>
<b>R<sub>4</sub>:</b>	<b>0,721</b>	<b>0,259</b>

Par «blanc», on entend les coordonnées chromatiques  $(x, y)$ \*/ de la lumière émise comprises dans les zones de chromaticité définies par les limites suivantes:

<b>W<sub>12</sub></b>	limite vers le vert:	<b><math>y = 0,150 + 0,640 x</math></b>
<b>W<sub>23</sub></b>	limite vers le jaune-vert:	<b><math>y = 0,440</math></b>
<b>W<sub>34</sub></b>	limite vers le jaune:	<b><math>x = 0,500</math></b>
<b>W<sub>45</sub></b>	limite vers le rouge-violet:	<b><math>y = 0,382</math></b>
<b>W<sub>56</sub></b>	limite vers le violet:	<b><math>y = 0,050 + 0,750 x</math></b>
<b>W<sub>61</sub></b>	limite vers le bleu:	<b><math>x = 0,310</math></b>

points d'intersection:

	x	y
<b>W<sub>1</sub>:</b>	<b>0,310</b>	<b>0,348</b>
<b>W<sub>2</sub>:</b>	<b>0,453</b>	<b>0,440</b>
<b>W<sub>3</sub>:</b>	<b>0,500</b>	<b>0,440</b>
<b>W<sub>4</sub>:</b>	<b>0,500</b>	<b>0,382</b>
<b>W<sub>5</sub>:</b>	<b>0,443</b>	<b>0,382</b>
<b>W<sub>6</sub>:</b>	<b>0,310</b>	<b>0,283</b>

Par «**jaune-auto**»2/, on entend les coordonnées chromatiques  $(x, y)$ \* de la lumière émise comprises dans les zones de chromaticité définies par les limites suivantes:

<b>A<sub>12</sub></b>	limite vers le vert:	$y = x - 0,120$
<b>A<sub>23</sub></b>	lieu spectral	
<b>A<sub>34</sub></b>	limite vers le rouge:	$y = 0,390$
<b>A<sub>41</sub></b>	limite vers le blanc:	$y = 0,790 - 0,670 x$

points d'intersection:

	x	y
<b>A<sub>1</sub>:</b>	<b>0,545</b>	<b>0,425</b>
<b>A<sub>2</sub>:</b>	<b>0,557</b>	<b>0,442</b>
<b>A<sub>3</sub>:</b>	<b>0,609</b>	<b>0,390</b>
<b>A<sub>4</sub>:</b>	<b>0,597</b>	<b>0,390</b>

Par «**jaune sélectif**»3/, on entend les coordonnées chromatiques  $(x, y)$ \* de la lumière émise comprises dans les zones de chromaticité définies par les limites suivantes:

<b>SY<sub>12</sub></b>	limite vers le vert:	$y = 1,290 x - 0,100$
<b>SY<sub>23</sub></b>	lieu spectral	
<b>SY<sub>34</sub></b>	limite vers le rouge:	$y = 0,138 + 0,580 x$
<b>SY<sub>45</sub></b>	limite vers le blanc jaunâtre:	$y = 0,440$
<b>SY<sub>51</sub></b>	limite vers le blanc:	$y = 0,940 - x$

points d'intersection:

	x	y
<b>SY<sub>1</sub>:</b>	<b>0,454</b>	<b>0,486</b>
<b>SY<sub>2</sub>:</b>	<b>0,480</b>	<b>0,519</b>
<b>SY<sub>3</sub>:</b>	<b>0,545</b>	<b>0,454</b>
<b>SY<sub>4</sub>:</b>	<b>0,521</b>	<b>0,440</b>
<b>SY<sub>5</sub>:</b>	<b>0,500</b>	<b>0,440</b>

Par «**bleu**», on entend les coordonnées chromatiques  $(x, y)$ \* de la lumière émise comprises dans les zones de chromaticité définies par les limites suivantes:

<b>B<sub>12</sub></b>	limite vers le vert:	$y = 0,805 x + 0,065$
<b>B<sub>23</sub></b>	limite vers le blanc:	$y = -x + 0,400$
<b>B<sub>34</sub></b>	limite vers le violet:	$y = 1,670 x - 0,222$
<b>B<sub>41</sub></b>	lieu spectral	

**points d'intersection:**

	x	y
<b>B<sub>1</sub>:</b>	<b>0,090</b>	<b>0,137</b>
<b>B<sub>2</sub>:</b>	<b>0,186</b>	<b>0,214</b>
<b>B<sub>3</sub>:</b>	<b>0,233</b>	<b>0,167</b>
<b>B<sub>4</sub>:</b>	<b>0,148</b>	<b>0,025</b>

Pour vérifier les caractéristiques colorimétriques de la lumière émise:

on utilise une source de lumière blanche dont la température de couleur est de 2854E K (correspondant à l'éclairage A de la Commission internationale de l'éclairage [CIE]) **pour les lampes à incandescence remplaçables;**

**dans tous les autres cas, on applique aux bornes de la lampe (fonction) la tension d'essai indiquée pour ladite lampe (fonction).**

Ces dispositions s'appliquent aux **projecteurs** à décharge à haute intensité et aux modules à diode électroluminescente (DEL).

---

\*/ Publication 15.2 de la CIE, 1986, colorimétrie, observateur de référence colorimétrique 1931.

1/ Dans ces cas, différentes limites parmi celles recommandées par la norme CIE S 004/E-2001 ont été adoptées.

2/ Correspond au «jaune» spécifique, en l'occurrence une partie bien déterminée de la zone «jaune» du triangle des couleurs de la CIE.

3/ Ne s'applique qu'au cas particulier des feux de brouillard avant.