



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/15
13 avril 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quarante-neuvième session
Genève, 27-30 juin 2006

**RAPPORT DU GROUPE D'EXPERTS JURIDIQUES DU GROUPE DE TRAVAIL
DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (WP.1)
SUR LA RÉUNION QU'IL A TENUE LES 16 ET 17 JANVIER 2006**

I. Participation

1. Le Groupe d'experts juridiques du WP.1 s'est réuni les 16 et 17 janvier 2006 à Genève, sous la présidence de M. G. Hoel (Norvège) et avec la participation de M. G. Heintz (Luxembourg), M. N. Rogers (IMMA) et d'un représentant du secrétariat. M. A. Y. Yakimov (Fédération de Russie) et M. P. Friedli (Suisse), empêchés, n'ont pas pris part à la réunion. Manfred Kohler (Commission européenne) a participé aux débats sur les feux stop clignotants.

II. Avis sollicité par le WP.29

2. Le Groupe d'experts juridiques a étudié les implications des amendements qu'il est proposé d'apporter au Règlement CEE n° 48 (Accord de 1958), lesquels visent à introduire de nouvelles dispositions concernant l'activation automatique d'un signal de détresse et l'indication d'un freinage d'urgence. Ces amendements sont en cours d'examen par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE). À l'heure actuelle, les feux stop clignotants ne sont pas compatibles avec la Convention de Vienne sur la circulation routière (annexe 5, par. 42).

3. Le représentant de la Commission européenne a expliqué que la Commission craignait que l'annexe 5 de la Convention de Vienne n'entrave l'incorporation dans les règlements annexés à l'Accord de 1958 des progrès technologiques réalisés dans le secteur automobile. Les feux stop clignotants n'en étaient qu'un exemple, mais il se pourrait bien qu'il y en ait d'autres à l'avenir, par exemple en rapport avec le freinage.

4. Le Groupe d'experts juridiques est convenu de proposer au WP.1 d'ajouter la phrase ci-après au paragraphe 1 *bis* de l'annexe 5:

«1 *bis*. Les dispositions de la présente annexe sont considérées comme respectées, si, pour le point particulier concerné, le véhicule satisfait aux prescriptions du règlement pertinent annexé à l'Accord de 1958 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.»

5. Même si la phrase ci-dessus devrait permettre à l'annexe 5 de suivre l'évolution technologique, certains ont dit craindre qu'il soit toujours nécessaire de supprimer les dispositions de l'annexe 5 au cas où elles deviendraient universellement obsolètes et contraires aux règlements concernant les véhicules.

6. En outre, la question a été posée de savoir quand la phrase proposée pourrait être ajoutée à l'annexe 5, dans la mesure où les Parties contractantes à la Convention de Vienne avaient déclaré qu'elles ne souhaitaient envisager l'adoption de nouveaux amendements à la Convention que tous les 5 à 10 ans et où la dernière série d'amendements n'entrerait en vigueur qu'en mars 2006.

III. Transport de marchandises dangereuses dans les tunnels

7. Le secrétaire du WP.15, M. O. Kervella, a indiqué au Groupe que le WP.15 tiendrait une session spéciale les 26 et 27 janvier pour décider de la suite à donner aux propositions relatives au transport de marchandises dangereuses dans les tunnels.

8. Le Groupe a examiné le contenu de l'annexe du document INF.11, qui avait été établi pour la session de novembre 2005 du WP.15. Il était proposé dans ledit document d'apporter des modifications supplémentaires au texte du document TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 soumis au WP.1 en septembre 2005.

9. Le Groupe a accepté les modifications qu'il était proposé d'apporter à la résolution d'ensemble R.E.2. Il a également noté que les nouvelles dispositions de l'ADR concernant la circulation des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, si elles étaient adoptées par le WP.15 et acceptées par les Parties contractantes à l'ADR, entreraient seulement en vigueur le 1^{er} janvier 2007, mais seraient accompagnées de mesures transitoires qui permettraient aux Parties contractantes de continuer à limiter la circulation des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, conformément aux dispositions en vigueur de leur législation nationale, pour une période de temps encore non définie. Par conséquent, le Groupe a recommandé que soit

ajoutée aux modifications qu'il était proposé d'apporter à la Résolution d'ensemble R.E.2 une note expliquant la situation, une fois que la période transitoire aura été arrêtée*.

10. Il a aussi recommandé de supprimer, dans le titre du document, l'adverbe «notamment».

IV. Permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949

11. Le Groupe d'experts juridiques a examiné le questionnaire élaboré par la Fédération de Russie et l'IMMA. Il a estimé qu'il convenait d'y ajouter la phrase suivante:

«Si vous souhaitez développer les raisons de votre choix au sujet de la question 1 ou 2, veuillez utiliser une feuille libre.».

12. Le Groupe a également estimé qu'il conviendrait d'ajouter une question concernant la reconnaissance des permis de conduire délivrés conformément à la Convention de 1949 dans le cadre de la Convention de 1968.

13. S'agissant du problème de la reconnaissance des permis, le Groupe s'est interrogé sur des questions d'interprétation. M. Rogers a proposé de contacter M. Yakimov sur ce sujet.

14. Le secrétariat a fait savoir au Groupe qu'il avait trouvé dans ses archives de vieux documents traitant précisément du problème de la reconnaissance des permis dans le cadre des Conventions de 1926 et de 1949. Il a proposé de mettre ces documents à la disposition du WP.1. Le Groupe a demandé au secrétariat d'envoyer les versions russes des documents en question à M. Yakimov avant la quarante-huitième session du WP.1.

V. Définitions des cyclomoteurs et des motocycles

15. Le Groupe d'experts juridiques a examiné un document établi par M. Rogers synthétisant toutes les observations formulées par les membres du Groupe sur la question de ces définitions. Ce document de travail, annoté en rouge et comportant un résumé des débats du Groupe d'experts juridiques sur chacun des points soulevés, pourrait être ajouté à l'ordre du jour d'une réunion prochaine du Groupe.

16. Le Groupe a estimé que l'Union européenne ayant proposé la mise en place d'un permis pour les cyclomoteurs, il était peut-être opportun de demander aux membres du WP.1 s'ils étaient disposés à supprimer la possibilité d'assimiler les cyclomoteurs aux motocycles aux fins de la Convention, comme le permet actuellement l'article 54.2. Une telle décision simplifierait les travaux futurs du Groupe sur la question des définitions.

* Note du secrétariat: Le WP.15 a adopté ces nouvelles dispositions à sa soixante-dix-neuvième session (reprise les 26 et 27 janvier 2006) et fixé la période transitoire pour leur mise en œuvre au 1^{er} janvier 2010. Trois pays (France, Italie, Suisse) ont formulé une réserve quant au délai de mise en œuvre car ils souhaitaient une période transitoire plus longue pour évaluer les risques posés dans les tunnels routiers (voir également le document TRANS/WP.15/185/Add.3).

VI. Questions diverses

17. S'agissant du problème soulevé au sujet de l'article 42.1 a) de la Convention de Vienne sur la circulation routière (concernant la possibilité pour les autorités de conserver le permis de conduire jusqu'à ce que le conducteur quitte le territoire où le document a été retiré), il a été souligné que ce cas de figure, qui s'était posé en Italie, pouvait également se produire dans d'autres pays. Le Groupe d'experts juridiques a estimé que les dispositions actuelles de l'article 42.1 a) n'étaient pas très réalistes. Un de ses membres a fait observer que les Parties contractantes devaient avoir le droit de retirer «le droit de conduire» mais pas le permis en lui-même. Un autre a jugé que le permis pouvait être confisqué, mais devait alors être remis à l'autorité qui l'avait délivré.

18. Le Groupe d'experts juridiques a réalisé qu'il n'avait pas reçu de quelconque mandat du WP.1 sur la question. Le représentant du Luxembourg a offert d'établir une proposition à ce sujet, pour examen par le WP.1 à sa prochaine session.

VII. Prochaine réunion

19. Il a été proposé de tenir la prochaine session du Groupe d'experts juridiques le vendredi 24 mars 2006, à Genève, après la quarante-huitième session du WP.1.
