



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/19
5 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

Cinquantième session
Genève, 7-10 novembre 2006
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION
ET LA SIGNALISATION ROUTIÈRES AINSI QUE DES ACCORDS
EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS
CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

Définitions des cyclomoteurs, des motocycles, des tricycles à moteur,
des quadricycles et des quadricycles légers

Rapport de situation du Groupe juridique du WP.1

Questions examinées par le Groupe juridique

Le présent rapport de situation, qui est le dernier document de synthèse examiné par le Groupe juridique, explique les questions d'ordre général à prendre en considération. Un document plus complet sera établi pour examen par le WP.1.

Le Groupe juridique a, à ce jour, examiné plusieurs fois en profondeur la question de savoir comment définir au mieux ces types de véhicules et quels amendements découleraient d'éventuelles modifications.

Pour l'heure, le Groupe juridique n'est pas en mesure de recommander clairement les modifications qui devraient être apportées à la Convention de Vienne et à l'Accord européen la complétant. Il devra être débattu de cette question dès lors que tous les amendements auront été élaborés en détail.

1. Observations d'ordre général

1.1 Objectifs

Le Groupe juridique s'est notamment demandé s'il fallait ou non:

1. Modifier la définition d'un cyclomoteur de manière que sa cylindrée soit inférieure à 50 cc et que sa vitesse soit inférieure à 45 km/h et, dans l'affirmative, s'il fallait le faire dans la Convention ou dans l'Accord européen;
2. Modifier la définition d'un cyclomoteur de manière à inclure d'autres formes de propulsion, par exemple, la propulsion électrique;
3. Distinguer les tricycles à moteur des motocycles (distinction qui a partiellement été faite dans les dernières révisions des permis de conduire);
4. Inclure les quadricycles et les quadricycles légers et, dans l'affirmative, s'il fallait le faire dans la Convention ou dans l'Accord européen.

1.2 Conclusions à ce jour du Groupe juridique concernant les objectifs

1.2.1 Définition du cyclomoteur

La vitesse maximale du cyclomoteur (V_{max}) devrait être provisoirement fixée à [50] km/h – qui est aussi la valeur proposée par la Commission européenne – en attendant que le WP.29 établisse la version définitive du Règlement horizontal de l'Accord de 1958. Si cette valeur était adoptée, cela voudrait dire que l'UE reviendrait, en matière de vitesse, à la définition figurant actuellement dans la Convention.

1.2.2 Autres formes de propulsion

Les définitions devraient être aussi générales que possible, de manière que pour chaque nouveau type de moteur il ne soit pas nécessaire à l'avenir d'apporter continuellement des modifications, et être suffisamment larges pour recouvrir des définitions plus détaillées ou plus restrictives employées aux niveaux national ou régional.

1.2.3 Exclusion des tricycles à moteur de la catégorie des motocycles

Cette mesure devrait être prise pour s'aligner sur ce qui a été fait pour les permis de conduire. Mais, en fonction des décisions finales auxquelles aboutiront les débats sur la Directive de l'UE relative au permis de conduire, il se pourrait qu'un permis de la catégorie A soit exigé pour la conduite des tricycles à moteur.

1.2.4 Inclusion des quadricycles et des quadricycles légers

D'emblée, il faut considérer les quadricycles comme des véhicules à quatre roues et les quadricycles légers comme des cyclomoteurs (voir le 1.3.4 ci-après).

1.3 Conclusions du Groupe juridique concernant d'autres questions d'ordre général

1.3.1 Quadricycles et quadricycles légers non conçus pour la circulation sur route

On ne devrait plus voir de quadricycles et de quadricycles légers tout terrain sur les routes. Cette situation est toutefois due au fait que les autorités nationales leur délivrent des homologations de type et qu'ils ne sont actuellement pas visés par la Convention. Leur inclusion dans la Convention devrait aider les autorités nationales à mieux réglementer leur utilisation. (L'UE examine actuellement comment on pourrait, pour améliorer la situation, limiter la délivrance d'homologations de type à ces véhicules.)

1.3.2 Liaison avec le WP.29

Le WP.1 doit adopter sa propre proposition avant de la transmettre au WP.29, sinon les débats deviendraient trop compliqués. Parallèlement, l'Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA) doit tenir le groupe informé de tout changement majeur.

1.3.3 Reclassement des cyclomoteurs comme véhicules automobiles

La plupart des Parties contractantes, pour ne pas dire toutes, disposent aujourd'hui de règlements techniques sur les cyclomoteurs. Maintenant que l'UE a proposé d'instaurer un permis de conduire pour les cyclomoteurs, ceux-ci peuvent probablement être reclassés comme véhicules automobiles, même si cela devait changer beaucoup de choses et que toutes les Parties contractantes n'y seraient pas favorables.

Si les cyclomoteurs devenaient des véhicules automobiles, il ne serait plus nécessaire de les assimiler aux motocycles. Mais, comme il s'agirait d'un changement majeur, il faudrait obtenir l'approbation du WP.1 avant que le Groupe juridique ne commence à préparer les amendements nécessaires.

1.3.4 Assimilation des quadricycles légers aux cyclomoteurs

Dans la plupart des pays, la réglementation assimile les quadricycles légers à des cyclomoteurs. Par exemple, l'UE traite les quadricycles légers comme des cyclomoteurs à trois roues, et elle propose qu'il en soit de même dans la prochaine Directive relative au permis de conduire.

1.3.5 Masse des tricycles à moteur dans la Convention et dans l'Accord européen

L'actuelle disparité entre ces deux instruments en ce qui concerne la masse des tricycles à moteur devrait disparaître lorsque les tricycles à moteur constitueront une catégorie distincte, notamment parce que leur définition se limiterait à la vitesse maximale, les autres paramètres étant fixés par la législation nationale.

1.3.6 Vitesse minimum dans les définitions

La définition du motocycle, du tricycle à moteur et du quadricycle doit contenir la mention «dépassant (50) km/h», pour éviter un «chevauchement».

Une autre question à examiner est celle de savoir si une vitesse minimum (V_{min}) doit être imposée à tous les véhicules automobiles. Le WP.29 examine la possibilité de fixer une vitesse minimum, principalement pour que les très petits véhicules, tels que les fauteuils roulants ou les bicyclettes électriques, par exemple, ne figurent pas dans tous les règlements. L'inclusion d'une vitesse minimum dans la Convention aurait aussi l'avantage de ne pas rendre nécessaire la mention dans le texte de toutes les exceptions, ce qui serait une autre manière d'en exclure les véhicules spéciaux.

1.3.7 Dérogations aux définitions établies au niveau national

Une phrase de portée générale devrait aussi être ajoutée indiquant que la vitesse maximum des cyclomoteurs et des quadricycles légers, et donc la vitesse minimum des motocycles et des quadricycles, peut être modifiée, si, pour des raisons nationales, une Partie contractante souhaite relever ou abaisser la limite entre ces catégories. Une telle dérogation à la définition générale ne pourrait être autorisée que par la législation nationale, par exemple pour les cyclomoteurs dont la vitesse par construction ne dépasse pas 25 km/h.
