



Conseil économique et social

Distr. générale
11 janvier 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-neuvième session

Genève, 22-24 mars 2010

Point 4 a) 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

Document communiqué par les Gouvernements allemand et français

1. À sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a eu un long échange de vues sur la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules.
2. Le WP.1 a demandé aux représentants d'offrir leur aide au secrétariat pour trouver une définition convenable susceptible de permettre la modification du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention et de communiquer des documents supplémentaires sur la question en vue de leur examen à la prochaine session du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/125, par. 43 et 44).
3. Les délégations de l'Allemagne et de la France ont par la suite communiqué la présente note d'information, reproduite avec un minimum de modifications d'ordre rédactionnel, sur le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2 concernant la corrélation entre la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 et les Règlements techniques concernant les véhicules en s'appuyant sur 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 réciproques des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Le Groupe de travail devrait se pencher – et éventuellement se prononcer – sur les prochaines dispositions à prendre en vue d'assurer la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules.

Introduction

1. L'objet de la présente note d'information est de suggérer une proposition sur la façon d'assurer la cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules (Règlements CEE). Ainsi que cela a été dit à la dernière session du WP.1, tenue à Genève en septembre 2009, et ainsi que l'indique le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2, il existe des discordances entre les Règlements techniques adoptés par le WP.29 et la Convention de Vienne sur la circulation routière administrée par le WP.1.

2. Lors de la dernière session du WP.1, ce sont essentiellement les deux propositions ci-dessous qui ont été examinées pour régler ce problème:

a) Les passages de la Convention sur la circulation routière qui ne sont plus conformes aux Règlements CEE devraient être adaptés quant à leur contenu;

b) Pour l'avenir, une clause d'ajustement automatique a été proposée. Dans le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2, il a été suggéré de modifier l'article 3 de la Convention. L'amendement devrait disposer que les véhicules qui ont reçu l'homologation de type conformément aux Règlements annexés à l'Accord du 20 mars 1958 sont réputés conformes à l'objet de la Convention de Vienne sur la circulation routière.

3. Toutes les délégations ont appuyé la proposition a), mais pour ce qui est de la proposition b), certaines délégations (celles de l'Allemagne et de la France) ont déclaré avec préoccupation qu'une telle règle générale (clause d'ajustement automatique) irait trop loin et ne serait donc pas acceptable parce qu'elle contreviendrait aux principes énoncés à l'article 8 de la Convention: «Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur» et «Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule».

4. L'approbation de cette règle générale proposée durant la session du WP.1 pourrait conduire à des situations anormales telles que la suivante: si une homologation de type était octroyée pour des systèmes d'assistance à la conduite par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et si l'action exercée par ces systèmes prévalait sur l'action exercée par le conducteur, ces systèmes seraient quand même jugés conformes à la Convention de Vienne, ce qui serait inacceptable.

I. Systèmes d'assistance à la conduite et contrôle du véhicule par le conducteur

5. Par suite des articles 8 et 13 de la Convention sur la circulation routière, les systèmes d'assistance à la conduite doivent être conçus de manière à ce que le conducteur puisse pleinement contrôler le véhicule. Il existe divers moyens utilisables à cet effet:

a) Certains systèmes ont pour seule tâche d'optimiser les processus fonctionnels, mais c'est le conducteur qui lance les processus (système antiblocage de sécurité (ABS) par exemple);

b) Certains systèmes donnent au conducteur, visuellement par exemple, seulement des informations (entre autres sur les dangers et les excès de vitesse), et c'est alors à lui de les exploiter pour conduire le véhicule;

c) Certains systèmes interviennent dans la conduite, mais le conducteur peut à tout moment exercer une action prévalant sur la leur (il peut même les désactiver dans le cas par exemple du régulateur de vitesse ou du système d'alerte sortie de voie);

d) Certains systèmes ne peuvent pas être neutralisés, mais une partie d'entre eux n'empêchent pas le conducteur d'exercer une action prévalant sur la leur, en tout cas pas plus que les limites fonctionnelles du moteur (limiteur de vitesse par exemple);

e) Certains systèmes interviennent réellement et peuvent être considérés comme exerçant une action prévalant sur celle du conducteur (système de contrôle de stabilité (ESC) et antiblocage de sécurité (ABS) par exemple). Ces systèmes ont pour fonction de contrôler le véhicule dans les situations d'urgence dans lesquelles le conducteur n'est plus en mesure de s'acquitter de sa tâche parce qu'il ne pourrait pas agir aussi rapidement et de manière aussi appropriée qu'il le faudrait. Ces systèmes peuvent être acceptés sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:

i) Ils exercent une action conforme au souhait du conducteur;

ii) Ils interviennent en tout dernier recours, lorsque le conducteur n'est plus en mesure de s'acquitter de sa tâche.

6. Dans les cas visés aux alinéas *a* et *b*, le conducteur contrôle pleinement le véhicule. Dans les cas visés aux alinéas *c* et *d*, le conducteur peut exercer une action prévalant sur celle des systèmes et ceux-ci peuvent être comparés aux limites fonctionnelles du véhicule lui-même; ceux-ci ne portent pas sensiblement atteinte au principe du maintien du contrôle du véhicule par le conducteur. Dans le cas visé à l'alinéa *e*, certains systèmes peuvent empêcher le conducteur de contrôler son véhicule s'ils sont conçus pour intervenir à un stade trop précoce.

II. Conclusions

7. Aujourd'hui, tous les systèmes pris en compte pour l'homologation de type sont conformes au principe de maintien du contrôle. En outre, il semble qu'à l'avenir les systèmes d'assistance à la conduite qui pourront susciter des inquiétudes quant au maintien du contrôle du véhicule par le conducteur seront rares. On estime que presque tous les futurs règlements techniques qui s'inscriront dans le cadre de ceux de la CEE seront conformes aux principes de la Convention de Vienne relatifs au maintien du contrôle du véhicule par le conducteur.

8. Cependant, quelques-uns de ces systèmes pourront susciter de telles inquiétudes, devront être connus du WP.1 et devront être évalués à la lumière des articles 8 et 13 de la Convention de Vienne.

9. Il faut pour cela que le WP.29 et le WP.1 mettent en commun leurs informations sur les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite aussi tôt que possible, c'est-à-dire au début des débats lors des sessions du WP.29 et non à la fin, lorsque les systèmes auront déjà fait l'objet de nouveaux Règlements techniques de la CEE.

10. Enfin, il appartiendra aux membres du WP.1 d'informer le WP.29, au cas par cas, sur les conditions nécessaires pour assurer le respect du principe de maintien du contrôle. Tant qu'aucune objection de principe n'aura été formulée, il est suggéré de modifier la Convention de Vienne aussi souvent que nécessaire en fonction de l'évolution des règlements techniques.

III. Suggestions

11. Les passages de la Convention sur la circulation routière qui ne sont plus conformes aux Règlements de la CEE devraient être adaptés quant à leur contenu (comme proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2, ajouté par le WP.29).

12. Il faudrait actualiser régulièrement les dispositions techniques détaillées (tout particulièrement l'annexe V) de la Convention sur la circulation routière s'il apparaît une contradiction avec un règlement de la CEE nouveau ou modifié.
 13. Il faudrait engager une étroite coopération entre le WP.1 et le WP.29 dans le cas où ce dernier commencerait des débats sur un système qui pourrait susciter des inquiétudes quant au maintien du contrôle du véhicule (en particulier les systèmes d'assistance à la conduite intervenant à un stade précoce).
 14. Il ne faudrait pas modifier l'article 3 de la Convention sur la circulation routière comme cela a été proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2009/2.
-