


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
Soixante-huitième session

Genève, 24-26 mars 2014

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité et de
la circulation routières sur sa soixante-huitième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	3
III. Adoption du rapport de la soixante-septième session (point 2 de l'ordre du jour).....	5	3
IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	6–20	3
V. Convention sur la circulation routière (1968) (point 4 de l'ordre du jour).....	21–24	5
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	21–22	5
B. Permis de conduire	23–24	6
VI. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour).....	25	6
VII. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 6 de l'ordre du jour).....	26	6
VIII. Convention sur la signalisation routière (1968) (point 7 de l'ordre du jour).....	27–28	6
A. Groupe d'experts de la signalisation routière	27	6
B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable ...	28	7



IX.	Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 8 de l'ordre du jour).....	29–31	7
A.	Approche pour un système sûr	29	7
B.	Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents.....	30	7
C.	Propositions d'amendements sur le manque d'attention au volant.....	31	7
X.	Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (point 9 de l'ordre du jour).....	32–33	7
A.	Aires de stationnement sécurisées	32	7
B.	Contrôle automatique de la vitesse moyenne	33	7
XI.	Groupe d'experts chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour).....	34	8
XII.	Décennie d'action pour la sécurité routière (point 11 de l'ordre du jour).....	35–36	8
A.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).....	35	8
B.	Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière	36	8
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	37–38	8
XIV.	Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour).....	39	9
XV.	Adoption du rapport de la soixante-huitième session (point 14 de l'ordre du jour).....	40	9
Annexe			
	Amendements aux articles 8 et 39 de la Convention de 1968 sur la circulation routière.....		10

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a tenu sa soixante-huitième session à Genève du 24 au 26 mars 2014, sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Ont participé à la session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Portugal, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie.

2. L'Inde était également représentée en tant qu'État non membre de la CEE.

3. L'Union européenne (UE) et les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Federation of International Motorcycling (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Centre international des politiques en matière d'alcool (ICAP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme (AIT) et Fédération internationale de l'automobile (FIA), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Laser Europe.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le WP.1 a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/144).

III. Adoption du rapport de la soixante-septième session (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-septième session (ECE/TRANS/WP.1/143) avec les modifications suivantes: à la deuxième phrase du paragraphe 20, le membre de phrase «de divers» a été remplacé par le mot «des» et le membre de phrase «notamment ceux concernant» a été remplacé par «eu égard». La phrase, ainsi modifiée, se lit comme suit: «Le WP.1 a été informé par le secrétariat des problèmes juridiques que pourraient entraîner les propositions d'amendements figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2013/9, eu égard au renvoi à d'autres instruments juridiques dans la Convention de 1968 sur la circulation routière».

IV. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe de travail a été informé des derniers faits nouveaux en matière de sécurité routière. Les représentants des pays et des organisations internationales ont eu la possibilité d'exposer leurs activités et initiatives dans ce domaine, aux niveaux national et international, notamment les changements qui ont été récemment apportés à leur réglementation routière ou qui le seront prochainement.

7. La Présidente du WP.1 a fait état de sa participation à la réunion des présidents des organes subsidiaires de la CEE, qui s'est tenue lors de la session de février 2014 du Comité des transports intérieurs. Elle a aussi mis à la disposition des participants un jeu éducatif pour enfants sur la sécurité routière (le jeu en question s'appelle Trip2life-Drive your own life-Stay by the rules), qui a été conçu par les groupes italiens ASTM-SIAS et SINA, spécialisés dans les infrastructures routières. Dans ce jeu, les jeunes joueurs participent à un

trajet routier qui se déroule dans des conditions idéales. Au cours du trajet, ils reçoivent des instructions sur les règles à suivre et les dangers et risques à éviter, aussi bien en tant que piétons qu'en tant que passagers d'un véhicule.

8. Le secrétariat a fait un point sur les questions présentant un intérêt pour le WP.1 qui avaient été examinées à la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs.

9. Le Bélarus a fait état d'une diminution de 50 % des accidents de la route mortels au cours des huit dernières années. Actuellement, la conduite sous l'emprise de l'alcool est passible d'une amende et d'une peine de prison pour les récidivistes.

10. La Belgique a informé le WP.1 de l'organisation, en partenariat avec la CEE, d'une table ronde sur les systèmes de transport intelligents, qui se tiendra les 17 et 18 novembre 2014 à Bruxelles. Les principaux objectifs de cette table ronde sont d'examiner de quelle manière la CEE peut parvenir à une approche harmonisée en ce qui concerne l'élaboration et l'évaluation des systèmes coopératifs et des véhicules autonomes et de débattre du rôle qu'elle pourrait jouer dans l'harmonisation des messages affichés sur les panneaux à message variable.

11. La France a fait savoir au WP.1 qu'elle avait enregistré une diminution d'environ 11 % des accidents de la route mortels entre 2012 et 2013. Le Conseil national de la sécurité routière s'apprête à faire des recommandations au Ministère de l'intérieur concernant les mesures de sécurité routière qui permettraient d'améliorer encore ce bilan. Enfin, le WP.1 a été informé de l'organisation par la France, la Belgique et la province canadienne du Québec d'une conférence sur le thème du manque d'attention au volant (7-8 octobre 2014, Ville de Québec, Canada).

12. La Fédération de Russie a donné au WP.1 des informations actualisées sur ses activités récentes. Il s'agit notamment de l'adoption par le Gouvernement du programme fédéral cible sur la sécurité routière 2013-2020, de l'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes (comme l'introduction dans la législation nationale d'une nouvelle signalisation routière pour les piétons et les cyclistes) et de la construction de nouvelles pistes cyclables à Moscou.

13. L'Espagne a fait état des modifications apportées à sa législation nationale, notamment de l'interdiction d'utiliser des détecteurs de radars (sous peine d'une amende de 200 euros et d'un retrait de trois points de permis) et du durcissement des peines en cas de consommation de stupéfiants. Le port du casque a également été rendu obligatoire pour les cyclistes de moins de 16 ans (dans les zones urbaines).

14. La Suède a signalé que, suite au succès de sa conférence sur le thème «Vision zéro» («Towards Zero Conference») en juin 2013, une autre manifestation similaire était prévue pour juin 2015.

15. La Turquie a fait part du succès de son récent projet «Déflecteur de la route», dont l'objectif est de faire participer et de sensibiliser les écoliers à la sécurité routière. Elle a aussi présenté des vidéoclips montrant comment les médias et la télévision étaient utilisés pour promouvoir le port de la ceinture de sécurité et le respect des règles de circulation. La Turquie a fait savoir au WP.1 que le changement le plus notable de sa délégation concernait le port de la ceinture, car, jusqu'à une époque récente, le Code de la route turc dispensait les policiers, militaires, chauffeurs de taxi et ambulanciers de porter la ceinture de sécurité. Cette exception a toutefois été supprimée en mars 2014, dans le cadre du Plan national d'action sur la circulation 2011-2020, et le port de la ceinture est désormais obligatoire pour tous les conducteurs.

16. Les États-Unis d'Amérique ont informé le WP.1 qu'entre 2008 et 2011, le nombre de décès causés par des accidents de la route avait baissé de manière constante. Une légère hausse a été constatée en 2012, mais pour 2013, le bilan provisoire semble être à la baisse.

Les États-Unis d'Amérique ont également indiqué avoir réalisé des études sur l'impact sur la conduite de la légalisation de la consommation de marijuana (à des fins médicales et récréatives) et annoncé qu'ils s'attachaient à déterminer des seuils d'incapacité à conduire. Ils ont invité les autres membres du WP.1 ayant une expérience dans ce domaine à faire part de leurs suggestions.

17. La Commission européenne a fait état des derniers faits nouveaux concernant les conducteurs professionnels, la législation relative au contrôle technique des véhicules et la Journée européenne de la sécurité routière (le 9 mai 2014, à Athènes), qui aura cette année pour thème les infrastructures sûres et intelligentes.

18. L'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) a indiqué au WP.1 que, compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules à deux et à trois roues dans les pays en développement comme dans les pays développés, elle estime qu'il faudrait promouvoir la prise en compte de ces véhicules dans les politiques de transport aux niveaux local, national et régional. L'IMMA a invité les membres du WP.1 qui participeront au Forum international des transports 2014 (21-23 mai 2014, Leipzig, Allemagne) à prendre part à la manifestation parallèle de l'IMMA sur le thème «Tous ensemble pour la sécurité – une approche mondiale de l'amélioration de la sécurité à moto». Cette manifestation permettra de mieux comprendre les variations observées dans l'utilisation des véhicules à deux et trois roues dans le monde, de mieux cerner les grandes tendances et leurs effets et de souligner qu'il importe d'inclure ces véhicules dans les politiques locales, nationales et régionales, dans une optique d'intégration.

19. La Fédération internationale de l'automobile (FIA) a informé le WP.1 de son projet mondial sur la sécurité routière, conçu en partenariat avec la Fondation FIA (FIA Foundation), et qui est principalement axé sur la sensibilisation et la mobilisation de fonds. Ces prochains mois, la FIA prévoit en outre de réaliser une enquête visant à déterminer comment la sécurité routière pourrait être érigée en priorité dans les pays.

20. M. Baluja (Institute of Road Traffic Education (IRTE)) a fait le bilan de la soixante-septième session du WP.1, tenue à New Delhi en décembre 2013. Le WP.1 a remercié M. Baluja pour la remarquable hospitalité de son pays et a indiqué qu'il allait se pencher sur la meilleure manière de faire connaître les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, en collaboration avec les autres commissions régionales des Nations Unies. Le WP.1 a également invité les gouvernements des États non membres de la CEE à prendre part à ses réunions et il a encouragé ses propres membres à se rendre dans des pays non européens pour y promouvoir les instruments juridiques des Nations Unies relatifs à la sécurité routière.

V. Convention sur la circulation routière (1968) (point 4 de l'ordre du jour)

A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

21. Le WP.1 a adopté les propositions d'amendements aux articles 8 et 39 de la Convention sur la base des informations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.1/2014/1 soumis par les Gouvernements allemand, autrichien, belge, français et italien. Le libellé des paragraphes 5 *bis* de l'article 8 et premier de l'article 39, tel qu'adopté, et l'exposé des justifications sont joints en annexe au présent rapport.

22. Après avoir présenté au WP.1 le document ECE/TRANS/WP.1/2014/2, l'IMMA l'a invité à faire part de ses observations avant la prochaine session. Le WP.1 a décidé de

remettre à la session suivante l'examen approfondi du document ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3 et a demandé à la Présidente et au secrétariat de se concentrer sur l'examen complet des propositions d'amendements de l'ordre du jour de la prochaine session.

B. Permis de conduire

23. Le Groupe de travail a été informé par la France, qui intervenait au nom du groupe informel d'experts composé de représentants du Luxembourg, de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), que le groupe d'experts continuait à chercher des solutions adaptées pour la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Le groupe d'experts soumettra un document officiel sur la question à la prochaine session (le document informel n° 1 n'a pas été soumis).

24. Le secrétariat a fait le point sur les réponses transmises à ce jour par les Parties contractantes aux Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière en ce qui concerne la communication relative à la traduction du texte des permis de conduire internationaux (voir annexe 10 de la Convention de 1949 sur la circulation routière et paragraphe 4 de l'annexe 7 de la Convention de 1968 sur la circulation routière). Le secrétariat a également informé le WP.1 de la possibilité de modifier ces textes et d'établir un inventaire des permis de conduire internationaux et a évoqué d'autres questions relatives à la mise en œuvre des dispositions se rapportant aux permis de conduire internationaux prévues par les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière. À l'issue d'un débat, le WP.1 a prié le secrétariat de fournir, à la session suivante, un plan de travail exposant les diverses manières de procéder.

VI. Accord européen de 1971 complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (point 5 de l'ordre du jour)

25. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/3 à la session suivante.

VII. Convention de 1949 sur la circulation routière (point 6 de l'ordre du jour)

26. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/4 à la session suivante.

VIII. Convention sur la signalisation routière (1968) (point 7 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts de la signalisation routière

27. Le secrétariat a fait savoir que la première session du nouveau Groupe d'experts de la signalisation routière se tiendrait le 27 mars 2014.

B. Propositions d'amendements concernant les panneaux à message variable

28. Le Groupe de travail a repris l'examen de la proposition du groupe informel d'experts des panneaux à message variable tendant à modifier la Convention de 1968 sur la signalisation routière pour y inclure les panneaux à message variable (ECE/TRANS/WP.1/2014/5). Le secrétariat fournira son assistance au groupe d'experts pour la révision du document ECE/TRANS/WP.1/2014/5 en vue de sa soumission à la prochaine session.

**IX. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)
(point 8 de l'ordre du jour)****A. Approche pour un système sûr**

29. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen de cette question à la session suivante.

B. Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents

30. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen de cette question à la session suivante.

C. Propositions d'amendements sur le manque d'attention au volant

31. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen de cette question à la session suivante (le document informel n° 2 n'a pas été soumis).

**X. Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)
(point 9 de l'ordre du jour)****A. Aires de stationnement sécurisées**

32. La Belgique a fait savoir que les questions abordées dans le document ECE/TRANS/2012/9 restaient d'actualité et qu'il n'y avait pas lieu de les revoir. Ces questions étant toujours pertinentes, la Belgique a demandé à ce que ce point reste inscrit à l'ordre du jour de la prochaine session. La Belgique cherchera un accord régional qui soit conforme à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

B. Contrôle automatique de la vitesse moyenne

33. Le secrétariat a informé le WP.1 de l'état d'avancement de l'enquête sur les panneaux de signalisation avertissant les usagers qu'ils vont aborder un tronçon de route sur lequel leur vitesse moyenne sera calculée. Il a indiqué avoir reçu une quinzaine de réponses, mais estime qu'il faudrait attendre d'en recevoir d'autres avant de faire une analyse préliminaire. Il tiendra le WP.1 au courant de la question à la prochaine session.

XI. Groupe d'experts chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 10 de l'ordre du jour)

34. Le secrétariat a rendu compte au WP.1 de la première session du Groupe d'experts chargé du renforcement de la sécurité aux passages à niveau, tenue le 20 janvier 2014. Le Groupe d'experts a élu un président et un vice-président et a discuté des activités qui lui ont été confiées dans le cadre de son mandat. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a invité les membres du WP.1 à encourager leurs collègues à améliorer la sécurité aux interfaces route/rail et les a informés qu'en 2014 la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau se tiendrait à Lisbonne (Portugal), le 3 juin. L'Inde a indiqué qu'elle enverrait une délégation pour participer à la deuxième session du Groupe d'experts les 12 et 13 mai 2014.

XII. Décennie d'action pour la sécurité routière (point 11 de l'ordre du jour)

A. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

35. Le document informel n° 3 n'a pas été soumis, le secrétariat ayant besoin d'un délai supplémentaire pour réexaminer le projet de texte et pour faire le point sur les changements découlant des conclusions de la réunion du Comité des transports intérieurs consacrée à la participation des pays non membres de la CEE aux réunions. Cette question sera examinée à la prochaine session.

B. Le WP.1 et la Décennie d'action pour la sécurité routière

36. Le WP.1 a décidé de remettre l'examen de cette question à une date ultérieure.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

37. La Belgique a sollicité les vues du WP.1 relativement à la mise en œuvre du premier paragraphe de l'annexe 2 de la Convention de 1968 sur la circulation routière pour ce qui touche aux plaques d'immatriculation personnalisées. Le WP.1 a noté que plusieurs Parties contractantes ne respectaient pas les dispositions du paragraphe en question, qui prévoient que la plaque d'immatriculation doit comporter au moins un chiffre. La Belgique établira un document sur le sujet pour examen à la prochaine session.

38. L'expérience de la coopération avec les pays émergents lors de la soixante-septième session tenue à New Delhi ayant été positive, le WP.1 a décidé d'étudier la possibilité d'organiser une table ronde sur les meilleures pratiques recensées à l'échelle mondiale en matière de sécurité routière. Un groupe informel, chargé de préparer cette table ronde, va établir le programme provisoire de cette manifestation, qui aura lieu dans le cadre de la soixante-dixième session du WP.1 en mars 2015. Le groupe informel soumettra une proposition pour examen par les délégués durant la soixante-neuvième session en septembre 2014.

XIV. Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

39. La prochaine session se tiendra à Genève, du 22 au 24 septembre 2014.

**XV. Adoption du rapport de la soixante-huitième session
(point 14 de l'ordre du jour)**

40. Le WP.1 a adopté le rapport de la soixante-huitième session.

Annexe

Amendements aux articles 8 et 39 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

Amendement à l'article 8

Un nouveau paragraphe (le paragraphe 5 *bis*) va être ajouté à l'article 8. Ce paragraphe 5 *bis* se lira comme suit:

«5 *bis*: Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule sont réputés conformes au paragraphe 5 du présent article et au premier paragraphe de l'article 13 s'ils sont conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux relatifs aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues*;

Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule qui ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation susmentionnées sont réputés conformes au paragraphe 5 du présent article et au premier paragraphe de l'article 13 pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur».

Amendement à l'article 39

Le premier paragraphe de l'article 39, qui se lit actuellement comme suit:

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

doit être complété comme suit:

Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes, de pièces et d'équipements qui sont conformes aux prescriptions techniques de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux visés au paragraphe 5 *bis* de l'article 8 de la présente Convention, ils sont réputés conformes à l'annexe 5.

* Les Règlements de l'ONU 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, fait à Genève, le 20 mars 1958.

Les Règlements techniques mondiaux de l'ONU élaborés dans le cadre de 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, fait à Genève, le 25 juin 1998.

Le paragraphe premier modifié de l'article 39 se lira donc comme suit:

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche. Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes, de pièces ou d'équipements qui sont conformes aux prescriptions techniques de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux visés au paragraphe 5 *bis* de l'article 8 de la présente Convention, ils sont réputés conformes à l'annexe 5.

Justification des Gouvernements allemand, autrichien, belge, français et italien

1. Les compétences en matière de conduite sont très variables, mais la défaillance humaine est de loin la cause principale des accidents de la circulation routière.
2. Les systèmes embarqués tels que les systèmes d'aide à la conduite assistent le conducteur. Ils peuvent aussi avoir une incidence sur la façon dont le véhicule est conduit. Ainsi, ils peuvent avoir des effets bénéfiques immédiats sur la sécurité routière, soit directement soit en facilitant la tâche du conducteur.
3. Pourtant, dans un passé récent, les progrès techniques ont suscité des doutes et des incertitudes quant à la conformité de tous les systèmes embarqués disponibles actuellement avec la réglementation routière. Les amendements suggérés permettent de dissiper cette inquiétude.
4. Maintenir la prééminence du conducteur constitue un principe directeur de la réglementation routière. À cet égard, la possibilité de neutralisation et la faculté du conducteur de désactiver ces systèmes garantissent que la volonté du conducteur est prépondérante.
5. Cependant, certains systèmes embarqués ne permettent pas – de manière temporaire ou constante – de neutraliser leurs interventions à tout moment ou de les désactiver complètement; tel est par exemple le cas des systèmes d'aide au freinage, qui assistent le conducteur dans une situation de freinage d'urgence en appliquant la force de décélération maximale. Ils peuvent être conçus en tenant compte du fait que le conducteur pourrait agir ou réagir de manière inappropriée dans une situation de conduite potentiellement dangereuse, ce qui aurait pour effet d'empêcher le système embarqué de déployer tous ses effets bénéfiques pour la sécurité routière. De plus, on peut imaginer des situations de conduite dangereuses que le conducteur risquerait même d'aggraver en tentant de neutraliser une intervention du système embarqué (par exemple en interrompant/faisant échouer un freinage d'urgence ou en interrompant/faisant échouer une manœuvre d'urgence anti-embardée). De tels systèmes embarqués – même dans le cas où ils ne peuvent pas être neutralisés à tout moment ni désactivés complètement – peuvent aider le conducteur à garder le contrôle du véhicule dans des situations de conduite dangereuses. Les systèmes embarqués sont donc considérés comme conformes aux principes énoncés au paragraphe 5 de l'article 8 et au premier paragraphe de l'article 13 de la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968) s'ils satisfont aux conditions de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues, en particulier les Règlements annexés aux Accords de Genève de 1958 et 1998.
6. L'obligation qu'a le conducteur de surveiller et de maîtriser le fonctionnement d'un système embarqué est prise en compte dans le principe directeur qui sous-tend toute la réglementation routière. Les systèmes embarqués ne sont pas conçus pour aller à l'encontre de décisions prises par un conducteur sain d'esprit et responsable.