



Conseil économique  
et social

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2009/2  
13 juillet 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-huitième session  
Genève, 22-25 septembre 2009  
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

COHÉRENCE ENTRE LA CONVENTION DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
ET LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES CONCERNANT LES VÉHICULES

Note du secrétariat

1. À sa soixante et onzième session, le Comité des transports intérieurs «**a demandé** au WP.1 de donner la priorité à la recherche d'une solution qui tienne compte des propositions du WP.29, afin de maintenir la concordance et la cohérence entre la Convention sur la circulation routière (1968) et les Règlements élaborés par le WP.29» (ECE/TRANS/206, par. 82).
2. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a eu un échange de vues approfondi sur les contradictions existant entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et les règlements techniques concernant les véhicules élaborés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et reconnu que celles-ci pouvaient poser de réels problèmes aux conducteurs de véhicules modernes en trafic international.
3. Afin de sauvegarder l'intérêt que présente la Convention pour les véhicules et de préserver l'une de ses raisons d'être, à savoir faciliter le transport international par route, le WP.1 a demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec un petit groupe de volontaires (Allemagne, France, Turquie, Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Laser Europe) et le secrétariat du WP.29, et de lui soumettre à sa cinquante-huitième session, une liste des contradictions actuelles ainsi qu'un document officiel proposant des solutions permettant d'assurer en temps utile la cohérence entre la Convention de 1968 sur la

circulation routière et les règlements techniques du WP.29 concernant les véhicules, de façon à ne pas avoir à modifier trop fréquemment la Convention (ECE/TRANS/WP.1/122, par. 42 à 46).

4. Le présent document, fondé sur une analyse élaborée principalement par l'IMMA, vise à faciliter l'examen de la question et à contribuer à la recherche d'une solution au problème posé par la mise à jour à plus ou moins longue échéance de la Convention. Aux fins du présent document, «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 l'Accord entrés en vigueur le 16 octobre 1995.

## **I. Le fond du problème**

5. Il existe une différence entre d'une part les règlements techniques concernant les véhicules qui sont modifiés plutôt rapidement et fréquemment, et d'autre part la Convention de 1968 sur la circulation routière, qui n'est modifiée que lentement et peu souvent. Cette différence tient essentiellement à la nature des règlements, techniques, qui suivent l'avancée de la technologie et tiennent compte des techniques modernes, et de la Convention, qui est un instrument juridique répondant à des procédures de modification strictes, mais aussi aux méthodes de travail des deux instances qui administrent l'un et l'autre type d'instruments.

6. Du fait de cette différence, les dispositions techniques relatives aux véhicules, telles que l'annexe 5 à la Convention, sont souvent caduques, situation qui a conduit les conducteurs en trafic international à se faire parfois verbaliser alors qu'ils conduisaient des véhicules parfaitement conformes aux règlements techniques, mais pas (ou plus) à la Convention.

7. Il convient de ne pas oublier que toutes les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière ne sont pas systématiquement parties aussi 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. Aussi, toute modification devra être prise en compte dans la Convention d'une manière qui soit généralement acceptable.

8. Le Groupe d'experts juridiques du WP.1 ainsi que d'autres experts étudient depuis des années différentes possibilités de mettre en place un mécanisme approprié qui permettrait de concilier les exigences de la Convention et celles des règlements techniques concernant les véhicules, afin de garantir en tout temps la concordance et la cohérence des deux types d'instruments. La solution qui est apparue la plus réaliste était d'introduire dans le ou les articles/annexes concernés de la Convention une clause générale reconnaissant les règlements techniques concernant les véhicules comme équivalents aux dispositions correspondantes de la Convention.

## II. Exemples d'incohérences

9. Compte tenu des modifications qui ont été apportées aux règlements et des travaux en cours au sein du WP.29, il est très difficile de dresser un inventaire complet des incohérences. Cependant, il est possible de relever quelques exemples parlants, notamment les suivants.

10. La définition du terme «motocycle» donnée à l'alinéa *n* de l'article premier («Définitions») de la Convention ne concorde pas avec celle que donne la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des véhicules de la catégorie L5, dans laquelle il n'est pas fait mention de limite de poids. La définition du terme «véhicule articulé» donnée à l'alinéa *u* ne concorde pas avec celle de l'autobus articulé figurant dans le Règlement n° 107 concernant les «véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>» (ci-après dénommé Règlement n° 107) et devrait donc être modifiée comme suit:

«u) Le terme “véhicule articulé” désigne l'ensemble de véhicules constitué **soit** par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile **soit, dans le cas d'un véhicule de transport de voyageurs, d'au moins deux sections rigides articulées l'une à l'autre.**».

11. S'agissant des parties intitulées «Définitions», il est important de noter que le WP.29 étudie actuellement comment regrouper et actualiser au mieux tous les éléments communs des règlements techniques concernant les véhicules, en l'occurrence les définitions. Ce projet, désormais connu sous le nom de «Projet de règlement horizontal», pourrait en fait engendrer des modifications dans la Résolution R.E.3. Retardé pour cause de complications intervenues au niveau de l'Union européenne, le projet, une fois qu'il aura abouti, pourrait conduire à la nécessité d'apporter un certain nombre d'amendements à la Convention. En attendant, les définitions de la Convention sont globalement jugées efficaces pour répondre à l'évolution de la technique; cela restera toutefois à vérifier dans le contexte de la prochaine mise à jour des prescriptions techniques de la Convention. Il est également important de noter que toute modification des définitions figurant dans la Convention sur la circulation routière de 1968 pourrait imposer de modifier les définitions figurant dans la Convention sur la signalisation routière (1968).

12. L'article 32 de la Convention, intitulé «Règles d'utilisation des feux», comporte, dans sa version anglaise, une faute de frappe qu'il convient de corriger et plusieurs de ses dispositions sont en contradiction avec le Règlement n° 48 concernant «l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse» (ci-après dénommé Règlement n° 48).

13. La faute de frappe concerne le point 4 de la version anglaise, où le terme «front fog maps» doit être remplacé par «front fog lamps».

14. Pour supprimer les contradictions, il conviendrait de rédiger le point 7 comme suit: «La législation nationale peut rendre obligatoire pour les conducteurs de véhicules à moteur l'utilisation pendant le jour des feux-croisement ou des feux de jour. Dans ce cas, les feux-position arrière ~~doivent~~ **peuvent** être utilisés en même temps que les feux avant.». La modification proposée se justifie par le fait que les règlements en matière d'éclairage tiennent désormais compte de la consommation de carburant due à l'utilisation des feux. Aujourd'hui,

on estime inutile d'allumer les feux arrière de jour, dans la mesure où ils ne sont pas assez puissants pour être vus et n'améliorent pas la visibilité du véhicule.

15. Le Règlement n° 48 autorise l'allumage des feux de marche arrière supplémentaires facultatifs lors des manœuvres lentes réalisées en marche avant; le point 12 devrait donc être rédigé 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 allumés lors des manœuvres lentes réalisées en marche avant.**».

16. Il conviendrait, pour aligner les dispositions de la Convention sur celles de plusieurs règlements, de modifier le point 2 de l'annexe 1 comme suit:

«2. Pour l'application du paragraphe 1 de la présente annexe, ne sera pas considérée comme dépassement de la largeur maximale autorisée la saillie:

a) Dans la version anglaise uniquement, le terme "indicator" est remplacé par "gauges"; – aux fins d'un alignement sur les dispositions du Règlement n° 26 concernant les "saillies extérieures" (ci-après dénommé Règlement n° 26);

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; – conformément au Règlement n° 46 concernant les rétroviseurs (ci-après dénommé Règlement n° 46), le rétroviseur doit se replier lorsqu'il est percuté par un pendule. Certains véhicules, notamment les gros autobus et gros camions, sont aujourd'hui équipés de caméras embarquées, d'où la nécessité du terme "systèmes de vision indirecte";

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~~; – aux fins d'un alignement sur les dispositions du Règlement n° 26;

e) Des scellements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scellements;

f) **De l'éclairage de la porte de service**; – aux fins d'un alignement sur les dispositions du Règlement n° 107;

g) **Du feu de courtoisie extérieur.** – aux fins d'un alignement sur les dispositions du Règlement n° 48.».

17. À l'annexe 5, chapitre I, D (Freinage des motocycles), le point 18 devrait tenir compte de la nouvelle possibilité qui figure désormais dans le Règlement technique mondial concernant les systèmes de freinage des motocycles et donc être libellé comme suit:

«18. a) Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage, agissant l'un au moins sur la ou les roues arrière, et l'autre au moins sur la ou les roues avant; si un side-car est adjoint à un motocycle, le freinage de la roue du side-car n'est pas exigé. Ces dispositifs de freinage doivent permettre de ralentir le motocycle et de l'arrêter d'une

façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la route sur laquelle il circule.

**b) Au lieu des dispositifs prévus à l'alinéa a du présent paragraphe, le motorcycle 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 dispositifs prévus à l'alinéa a du présent paragraphe, les motocycles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule doivent être munis d'un frein de stationnement répondant aux conditions énoncées à l'alinéa b du paragraphe 5 de la présente annexe.».

18. À l'annexe 5, chapitre II (Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules), il conviendrait d'aligner les points 40, 42 et 42 *quinquies* sur les dispositions respectives du Règlement n° 53 concernant l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules de la catégorie L3 et du Règlement n° 48. Les points concernés seraient donc rédigés 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 motorcycle, 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 m doivent être équipées de rétroreflecteurs latéraux jaune-auto.» – cette prescription est contraire à celles du Règlement n° 48, qui autorise la couleur rouge pour le rétroreflecteur latéral le plus en arrière si celui-ci est groupé à un autre feu arrière. Jusqu'à présent, ce cas de figure relevait de la dérogation prévue à l'alinéa d du paragraphe 61, qui autorise l'émission de lumière rouge vers l'avant pour les rétroreflecteurs latéraux, mais un processus de modification serait l'occasion de rendre le texte plus précis, au cas où les prescriptions de la Convention poseraient question.

19. Aux fins d'un alignement sur les dispositions du Règlement n° 46, le chapitre III (Autres prescriptions) de l'annexe 5 devrait être intitulé «Miroir rétroviseur/**systèmes de vision indirecte**» et le point 47 libellé comme suit:

«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.».

20. L'appendice de l'annexe 5 devrait concorder avec les dispositions du Règlement n° 48 et être libellé comme dans l'annexe du présent document.

### III. Solution

21. L'objectif de cet exercice est de trouver extrêmement rapidement un moyen d'éviter que la Convention sur la circulation routière de 1968 ne perde tout intérêt en tant qu'instrument de facilitation. Il est évident que le processus approfondi de modification sera long et difficile et nécessitera que le WP.1 et le WP.29 et leurs secrétariats respectifs travaillent ensemble au niveau international, et que les experts techniques et juridiques en fassent de même au niveau national.

22. Compte tenu du fait que:

a) L'article 3 de la Convention comprend plusieurs points prévoyant des dispositions autorisant la circulation de véhicules ne répondant pas totalement aux prescriptions de la Convention, mais néanmoins acceptables puisque estimés «conformes à l'objet de la présente Convention»;

b) En pratique, cela dispense ces véhicules de répondre exactement aux prescriptions du chapitre III (et donc de l'annexe 5), ce qui se justifie dans la mesure où même si les prescriptions sont différentes, elles représentent le niveau de réglementation le plus élevé possible;

c) Pour les anciens véhicules, il est possible de décider s'ils doivent répondre aux prescriptions figurant dans l'ancienne version des règlements de la CEE (en vigueur au moment de leur immatriculation) ou celles du chapitre III;

d) L'Accord de 1958 peut être considéré comme un accord multilatéral harmonisant les spécifications des nouveaux véhicules admis à la circulation internationale au plus haut point; et que par conséquent on peut estimer que les véhicules satisfaisant aux prescriptions de ces règlements «sont conformes à l'objet de la Convention»,

la solution proposée consiste à modifier l'article 3.3 de la Convention comme suit:

«Article 3

#### Obligations des Parties contractantes

[...]

3. 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 et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III. **Les véhicules qui ont été homologués en vertu des Règlements annexes 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 l'Accord entrés en vigueur le 16 octobre 1995, sont considérés conformes à l'objet de la présente Convention.**

[...]».

23. Compte tenu du fait que l'analyse précédente de la question remonte à deux ans et que, depuis, les règlements ont changé et/ou de nouveaux ont été adoptés, il est également proposé au WP.1 de demander au WP.29 de bien vouloir vérifier et éventuellement revoir la liste des incohérences techniques entre les règlements techniques concernant les véhicules et les dispositions de la Convention sur la circulation routière de 1968 élaborée par le WP.1.

Annexe

DÉFINITION DES **LIMITES CHROMATIQUES** PERMETTANT D'OBTENIR LES COULEURS MENTIONNÉES DANS LA PRÉSENTE ANNEXE (COORDONNÉES TRICHROMATIQUES 1/)

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

points d'intersection:

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



**points d'intersection:**

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

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:

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

**points d'intersection:**

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

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:

**SY<sub>12</sub>** limite vers le vert:  $y = 1,290 x - 0,100$

**SY<sub>23</sub>** lieu spectral

**SY<sub>34</sub>** limite vers le rouge:  $y = 0,138 + 0,580 x$

**SY<sub>45</sub>** limite vers le blanc  
jaunâtre:  $y = 0,440$

**SY<sub>51</sub>** 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<sub>12</sub>** limite vers le vers:  $y = 0,805 x + 0,065$

**B<sub>23</sub>** limite vers le blanc:  $y = -x + 0,400$

**B<sub>34</sub>** limite vers le violet:  $y = 1,670 x - 0,222$

**B<sub>41</sub>** 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 ces filtres **la lumière émise:**

a) On utilise une source de lumière blanche à une température 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;**

**b) dans tous les autres cas, on appliqué 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.**

-----