



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/1999/18
19 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité de la circulation
(trente-troisième session, 28 septembre - 1er octobre 1999,
point 2 a) de l'ordre du jour)

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

**Réponses au questionnaire sur l'application des Conventions de Vienne
et des Accords européens de 1971 les complétant**

Note du secrétariat

1. À sa trente-deuxième session (13-16 avril 1999), le Groupe de travail de la sécurité de la circulation (WP.1) a adopté le questionnaire sur l'application des Conventions de Vienne et des Accords européens de 1971 les complétant (TRANS/WP.1/65) et prié le secrétariat de le distribuer aux gouvernements.

2. Est reproduit ci-après le texte du questionnaire qui a été distribué aux gouvernements, suivi, dans l'ordre chronologique, des réponses reçues au 10 juillet 1999. Les pays qui n'ont pas encore répondu au questionnaire sont priés de le faire le plus tôt possible.

**QUESTIONNAIRE SUR L'APPLICATION DES CONVENTIONS DE VIENNE
ET DES ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT**

I. Dans votre pays, les Conventions de Vienne et les Accords européens de 1971 les complétant servent-ils de fondement à l'élaboration de règles et de règlements nationaux ? Veuillez entourer d'un cercle l'une des réponses suivantes :

Oui, toujours Oui, la plupart du temps

Oui, dans une certaine mesure Non

II. Existe-t-il des différences importantes entre vos règles et règlements nationaux et les dispositions des Conventions et des Accords de 1971 ?

Oui Non

III. Quelle est selon vous la raison qui explique ces différences ?

.
.
.
.

IV. Combien de temps prend normalement la mise en oeuvre d'amendements ou d'adjonctions aux Conventions ou aux Accords ?

.
.

V. Indiquez les problèmes que vous avez rencontrés dans la mise en oeuvre des Conventions ou des Accords

.
.
.
.
.

VI. Selon vous, faudrait-il entreprendre de nouveaux travaux sur les amendements ou les adjonctions aux Conventions ou aux Accords ou l'élaboration d'une nouvelle Convention ?

Oui (dans quels domaines ?) Non

.
.

VII. Pensez-vous qu'il faille modifier le processus de prise de décisions dans la CEE, en ce qui concerne les amendements ou les adjonctions aux Conventions ou aux Accords ? Vous voudrez bien répondre aux questions ci-dessous en utilisant l'échelle de valeur indiquée (qui va de 1 à 5) :

1. Faut-il améliorer la qualité du produit final ?

1 (non, pas du tout) 5 (oui, considérablement)

2. Faut-il accélérer le processus de prise de décisions ?

1 (non, pas du tout) 5 (oui, considérablement)

3. Faut-il améliorer l'utilité du produit final ?

1 (non, pas du tout) 5 (oui, considérablement)

4. Seriez-vous en faveur de la création d'un groupe de travail permanent qui serait chargé de procéder à une analyse approfondie de la question ?

1 (non, pas du tout) 5 (oui, vivement)

VIII. Si vous estimez qu'il faut modifier le processus de prise de décisions, avez-vous des propositions à faire à ce sujet, et lesquelles ?

.
.
.
.

IX. Selon vous, selon quelle fréquence les Conventions et les Accords devraient-ils être amendés ? Veuillez entourer d'un cercle la réponse choisie :

Chaque année

Tous les 5 ans

Tous les 10 ans

Autres

République tchèque

- I. Oui, toujours.
- II. Non.
- III. Il n'y a pas de différences.
- IV. Cela dépend des révisions à apporter à la législation nationale.
- V. Aucun.
- VI. Oui. Permis de conduire internationaux et nationaux.
- VII. 1, 3, 1, 5.
- VIII. -
- IX. Tous les cinq ans.

Luxembourg

- I. Oui, la plupart du temps.
- II. Non, quelques petites différences occasionnelles seulement.
- III. Manque de synchronisation entre les résultats de la procédure internationale d'harmonisation et la gestion des problèmes concrets de circulation routière qui est en évolution constante.
- IV. De 12 à 18 mois.
- V. La mise en conformité des dispositions législatives en vigueur au niveau national qui ne relèvent pas directement de la compétence du Ministère des transports.
- VI. Oui, pour restructurer les Conventions et Accords, et rendre plus cohérente la terminologie en vigueur.
- VII. 2, 5, 2, 3.
- VIII. -
- IX. Tous les cinq ans.

Danemark

- I. Oui, toujours.
- II. Non.
- III. -
- IV. Cela dépend de l'importance de l'amendement proposé et du travail exigé par la révision des règles en général.

- V. -
- VI. Non, de nouveaux travaux seraient trop rapprochés dans le temps de la révision précédente.
- VII. 2, 3, 2, 3.
- VIII. -
- IX. Tous les dix ans.

Suède

- I. Oui, toujours.
- II. Non.
- III. -
- IV. Cela varie beaucoup d'une fois à l'autre. Le temps requis varie selon que le règlement considéré répond ou non à un besoin et qu'une révision d'ensemble de la législation est possible ou non au moment de l'adoption des amendements ou des adjonctions.
- V. Normalement, la mise en oeuvre ne soulève pas de problèmes.
- VI. Oui. Certaines parties des Conventions de Vienne et des Accords européens risquent de devenir obsolètes. En conséquence, il serait peut-être utile d'entreprendre une révision d'ensemble de ces instruments juridiques. Au cours de cette opération, il serait nécessaire d'étudier, entre autres choses, la façon d'adapter les instruments en question en fonction des progrès techniques enregistrés dans le domaine des transports.
- VII. 3, 4, 3, 4.
- VIII. Aujourd'hui, il est difficile de savoir à quel stade du processus de prise de décisions se trouve une proposition d'amendement. Il serait donc utile de rendre ce processus plus clair.
- IX. Tous les cinq ans.

Hongrie

- I. Oui, la plupart du temps.
- II. Non.
- III. -
- IV. Il faut plusieurs années pour modifier les règlements nationaux.
- V. -

VI. Oui. Panneaux à message variable, agressions délibérées, éducation, application effective.

VII. 2, 5, 2, 4.

VIII. Si une réponse n'a pas été fournie avant une date limite, l'accord de l'intéressé devrait être considéré comme acquis.

IX. Tous les cinq ans.

Portugal

I. Oui, toujours.

II. Non.

III. -

IV. Cela dépend des amendements. Deux ans.

V. Il n'y a pas de problèmes particuliers étant donné que la mise en oeuvre de la législation nationale au Portugal a toujours été conforme aux Conventions et Accords.

VI. Oui. Dans les domaines de la limitation de la vitesse et du graphisme de la signalisation, en particulier celui des panneaux à message variable.

VII. 2, 5, 2, 4.

VIII. Il semble nécessaire d'accélérer le processus d'approbation des documents au sein du Groupe de travail de la sécurité de la circulation (WP.1) afin d'améliorer l'efficacité dans ce domaine.

IX. Tous les dix ans.

France

I. Oui, la plupart du temps.

II. Non.

III. -

IV. Plusieurs années. Les Conventions de 1968 ont été publiées en France en 1977.

V. Certaines dispositions suscitent une certaine "hostilité" dans l'Administration.

VI. Non.

VII. 3, 4, 4, 5.

VIII. Voir la proposition No 4 ci-dessus de créer un groupe de travail permanent.

IX. Tous les cinq ans.

Suisse

I. Oui, la plupart du temps.

II. Non.

III. -

IV. Au moins trois ans s'il s'agit d'une loi relative à la circulation routière. Un ou deux ans s'il s'agit d'un règlement (ordonnance).

V. Aucun problème.

VI. Il faudrait examiner les critères administratifs auxquels les véhicules et leurs conducteurs doivent satisfaire pour être admis en circulation internationale.

VII. Le WP.1 doit continuer à fournir un travail de grande qualité, 3, 3, 5.

VIII. -

IX. Tous les cinq ans.

Fédération de Russie

I. Oui, la plupart du temps.

II. Non.

III. Il n'existe pas de différences importantes.

IV. Un ou deux ans.

V. Dans la Fédération de Russie, les principales dispositions des Conventions et des Accords sont mises en oeuvre par le biais de la loi fédérale sur la sécurité de la circulation routière, des règlements sur la circulation routière, des normes nationales et des autres dispositions normatives en vigueur à différents niveaux. En conséquence, les problèmes que pose la mise en oeuvre des Conventions et des Accords dans l'ordre juridique de la Fédération de Russie sont liés à la difficulté d'obtenir l'accord des différents ministères concernés par les amendements.

VI. 3, 3, 3, 5.

VII. Non.

VIII. Autres. La fréquence des amendements devrait être déterminée en fonction des tâches spécifiques requises au cours des activités nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation routière.

Union internationale des transports routiers (IRU)

L'IRU estime que seuls les gouvernements sont en mesure de répondre aux questions I à V; néanmoins, elle est fermement convaincue qu'il faut au niveau national éviter le plus possible les écarts par rapport aux principes et pratiques énoncés dans les conventions. Vu l'accroissement considérable de la circulation routière internationale en Europe, le fait que des panneaux de signalisation diffèrent des panneaux normalisés augmente sensiblement les risques d'accidents.

VI. Des travaux sont nécessaires en vue d'améliorer les normes de sécurité des tunnels routiers, des ponts, etc.

VII. 3, 3, 3, -

VIII. Il serait souhaitable d'examiner le processus de prise de décisions. Cependant, l'IRU n'a pas pour l'instant de propositions concrètes à formuler à cet égard.

IX. Tous les cinq ans.
