



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/1999/2/Add.1
27 janvier 1999

FRANÇAIS
Original : RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité
de la circulation

(Trente-deuxième session,
13-16 avril 1999,
point 2 a) de l'ordre du jour)

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

Additif 1

Transmis par le Gouvernement de la Fédération de Russie

**Propositions à inclure dans le questionnaire sur l'application
des Conventions de Vienne de 1968 et des Accords
européens de 1971 les complétant**

Compte tenu du document TRANS/WP.1/1998/12, établi par le Groupe d'experts composé d'Israël, des Pays-Bas et du Portugal, et au vu des résultats de l'examen de la question des Conventions de Vienne et des Accords européens les complétant, la délégation de la Fédération de Russie a entrepris une analyse préliminaire des règles nationales relatives à la circulation routière et de certains instruments normatifs, qui se fondent sur les dispositions des documents internationaux susmentionnés.

Considérations générales

De l'avis des experts russes, la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière sont entièrement justifiées en tant que réglementations internationales relatives à la circulation routière. Depuis la Convention de Paris de 1909, à l'élaboration de laquelle la Russie a participé, toutes les conventions et tous les accords qui ont suivi dans ce domaine ont été ratifiés par notre Gouvernement, qui en applique effectivement les dispositions à l'organisation de la circulation routière.

Le document fondamental contenant les dispositions des Conventions de Vienne et des Accords européens les complétant est constitué par les Règles de la circulation routière approuvées par le Gouvernement de la Fédération de Russie et entrées en vigueur le 1er juillet 1994.

En plus de ces Règles de la circulation routière, les dispositions des Conventions et Accords internationaux susmentionnés sont reprises dans de nombreuses normes nationales (sur la signalisation routière, les feux de circulation, les marquages, les signes d'immatriculation des véhicules, etc.), ainsi que dans les textes réglementaires fixant le régime de délivrance des permis de conduire, les conditions d'admission aux examens de conduite et le régime de contrôle de l'état technique des véhicules, etc.

Une première analyse montre que les prescriptions contenues dans les textes réglementaires nationaux susdits ne contredisent pas les dispositions analogues contenues dans les Conventions et Accords actuellement examinés. En outre, dans plusieurs cas, les prescriptions nationales énoncent de manière plus détaillée telle ou telle disposition des documents internationaux; la liste des signaux de la circulation routière et des panneaux additionnels est plus étendue que dans les conventions; les Règles russes de la circulation routière contiennent aussi des dispositions que l'on ne trouve pas dans les conventions internationales. Pour cette raison, il est évident que la Fédération de Russie s'intéresse de près à l'examen plus approfondi auquel on se propose de soumettre, sur la base du questionnaire, l'ensemble du problème.

Questions proposées pour examen

1. Dans quels instruments normatifs nationaux trouve-t-on les dispositions fondamentales des Conventions de 1968 et des Accords européens de 1971 les complétant ?

Explication. Il convient de se faire une idée plus complète des pratiques suivies dans les États membres de la CEE/ONU en matière de réglementations, ainsi que de l'état d'avancement de l'application des instruments nationaux qui reprennent telle ou telle disposition des textes internationaux susdits. En outre, il n'est pas sans intérêt de connaître la position des États à structure fédérative lorsque les délégations de pouvoir au sujet d'une fédération s'écartent des dispositions contenues dans les Conventions.

2. Indiquez les dispositions de la législation nationale qui contredisent des dispositions des Conventions et des Accords européens et qui, selon la procédure en vigueur, ont fait l'objet de réserves officielles.

3. Indiquez les dispositions de la législation nationale qui ne sont pas comprises dans les Conventions et les Accords européens et qui ne sont pas en opposition avec ces textes.

Explication. L'analyse des réponses aux questions 2 et 3 permettra de constater si les dispositions des accords internationaux susmentionnés en matière de circulation routière sont pleinement prises en compte dans les instruments normatifs nationaux des différents pays, et de juger ainsi de l'efficacité des Conventions et des Accords européens eux-mêmes.

4. Serait-il utile de mettre au point pour tous les signaux des symboles uniformes (représentation des personnes, des véhicules, des flèches, etc.) ?

Explication. La Convention sur la signalisation routière et les Accords européens la complétant comprennent des signaux conçus de différentes façons. Jusqu'à présent, chaque pays dans le cadre de ses normes nationales adopte ses propres règles pour la configuration des symboles utilisés aux fins de la signalisation routière. Il arrive souvent que les mêmes signaux soient conçus de manière très différente extérieurement, ce qui en complique la perception par les usagers de la route.

5. Les signaux établis par la Convention sur la signalisation routière et les Accords européens correspondants sont-ils utilisés d'une façon autre que celle qui est définie dans ces textes ?

Explication. Dans certains pays les instruments normatifs nationaux admettent que l'on s'écarte de la conception de base et des conditions d'utilisation de divers signaux, ce qui pose des problèmes particuliers pour les conducteurs faisant partie de la circulation internationale.

6. L'on sait que dans certains pays les règles de la circulation routière prévoient des exceptions applicables à certaines catégories de véhicules et de conducteurs circulant dans des zones délimitées par des signaux, par exemple, l'autorisation d'accéder au lieu de résidence, des dérogations accordées aux conducteurs invalides, etc. Cette approche doit-elle être prise en compte dans la Convention sur la signalisation routière et les accords européens qui la complètent ?

Explication. Dans certains pays les règles de la circulation routière permettent exceptionnellement, dans certaines conditions, de déroger aux obligations imposées par certains signaux routiers. Par exemple, les Règles de la circulation routière de la Fédération de Russie n'empêchent pas les invalides des deuxième et troisième catégories de garer leur voiture dans une zone délimitée par le signal C,18. Les signaux C,1^a, C,2 et C,3^a ne s'appliquent pas aux véhicules à trajet déterminé tels que les trolleybus et les autobus. Il conviendrait d'étudier le problème et, si nécessaire, de décider de modifier en conséquence la Convention sur la signalisation routière.

7. Considérez-vous nécessaire de mettre au point une définition du terme "dépassement" ou d'en proposer une définition dans le cas où elle est déjà comprise dans la législation nationale ?

Explication. Comme ce terme ne figure pas dans les Conventions, les règles de la circulation routière de divers pays établissent dans la partie de la réglementation relative aux dépassements des distinctions particulières qui pourraient amener les conducteurs en circulation internationale à commettre des erreurs involontaires et à en subir les conséquences juridiques.

8. Vous semble-t-il utile de compléter l'article 32 de la Convention sur la circulation routière par une disposition permettant d'utiliser à la fois un feu clignotant de couleur bleue et un feu clignotant de couleur rouge ?

Explication. Selon le paragraphe 14 de l'article 32 de la Convention sur la circulation routière la législation nationale peut autoriser, en même temps qu'un feu clignotant de couleur bleue ou jaune-rouge, l'utilisation d'un feu d'une autre couleur. Dans les pratiques suivies par certains pays, les feux clignotants de couleur rouge sont autorisés. Il semblerait utile d'étudier l'opinion à ce sujet des États membres signataires des Conventions et de décider d'une modification éventuelle de l'article 32 de la Convention sur la circulation routière.

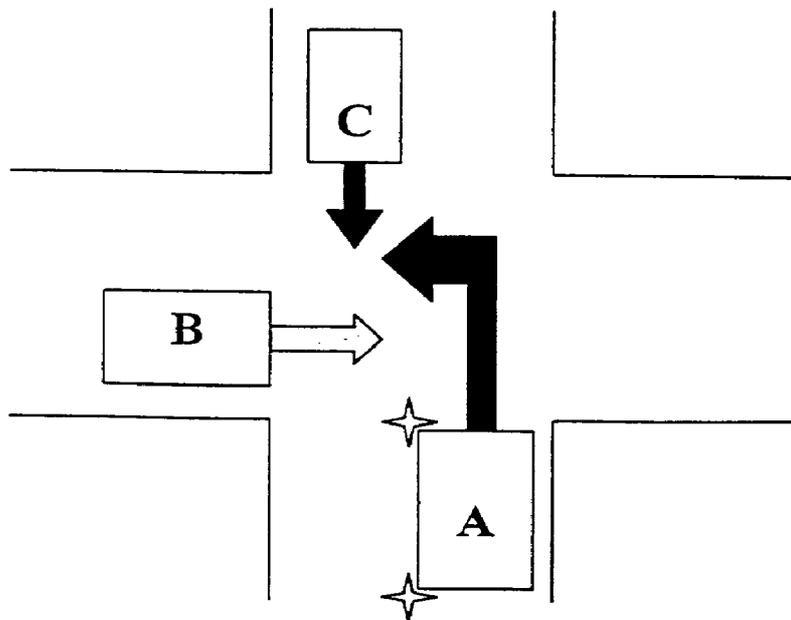
9. Faut-il réglementer dans la Convention ou dans l'Accord européen les gabarits, les charges à l'essieu et la masse globale des véhicules autorisés à circuler sur des voies internationales en suivant un réseau de routes déterminé ?

Explication. Les différences de gabarit autorisées pour les véhicules, les différences de masse et de charge à l'essieu, fixées par la législation de divers pays, compliquent le transport automobile international et obligent à adopter des formalités supplémentaires pour harmoniser ce mode de transport ainsi que les contrôles aux frontières. La Convention sur la circulation routière de 1949 comprenait une réglementation de ce genre (annexe 7 de la Convention).

10. Faut-il réglementer de manière plus précise que ne le fait le paragraphe 4 de l'article 18 de la Convention sur la circulation routière le franchissement des intersections de routes équivalentes à circulation non canalisée ?

Explication. Le schéma ci-joint illustre une situation où des indications complémentaires seraient nécessaires pour éviter de la part des conducteurs des manoeuvres non coordonnées. D'après les dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 de la Convention, dans le présent cas seul le conducteur du véhicule A peut amorcer une manoeuvre dans la direction indiquée à condition qu'il n'y ait aucun véhicule en mouvement sur sa droite. Toutefois, conformément au paragraphe 2 de l'article 16, le conducteur du véhicule A doit céder le passage au véhicule C. Sur une chaussée étroite ou avec des véhicules de grand gabarit, cette manoeuvre est impossible et aurait pour effet de bloquer l'intersection.

La Convention et l'Accord européen qui la complète ne donnent pas de solution permettant de régler définitivement cette question. On peut envisager deux variantes. La première consisterait à ne rien changer, en supposant que dans les cas difficiles l'intersection serait pourvue de signaux indiquant la priorité. La deuxième consisterait à donner au conducteur du véhicule A le droit de finir le premier sa manoeuvre, après quoi l'intersection, conformément au paragraphe 4 de l'article 18 de la Convention, pourrait être franchie par le conducteur du véhicule B puis, en dernier lieu, par le conducteur du véhicule C.



11. Faut-il préciser davantage les conditions de franchissement d'une intersection à circulation non canalisée en présence d'un tramway (par. 7 de l'article 18 et article 29 de la Convention sur la circulation routière et dispositions correspondantes de l'Accord européen) ?

Explication. Les articles susdits donnent la priorité au tramway. Toutefois, ils n'indiquent pas clairement si un tramway qui ne circule pas sur une voie principale conserve la priorité sur des intersections à circulation non canalisée.
