

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE EUROPÉENNE

DOCUMENTS DE SÉANCE

1962 - 1963

26 MARS 1962

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 6

Rapport

fait au nom de

la commission des transports

sur

l'unification des règles de circulation routière
dans le cadre de la Communauté économique européenne

Rapporteur : M. Jean Drouot L'Hermine

Au cours de ses réunions des 26 septembre et 19 décembre 1961 et 15 mars 1962, la commission des transports a examiné les problèmes de l'unification des règles de circulation routière dans le cadre de la Communauté économique européenne, notamment sur la base d'une proposition de résolution présentée par MM. Brunhes, Kapteyn et Müller-Hermann, renvoyée à elle par l'Assemblée le 20 décembre 1961.

M. J. Drouot L'Hermine a été désigné à l'unanimité comme rapporteur au cours de la réunion du 26 septembre 1961.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité le 15 mars 1962.

Étaient présents : MM. Battistini, président, Kapteyn, vice-président, Brunhes, vice-président, Drouot L'Hermine, rapporteur, Bech, Bousch, suppléant M. Mariotte, Carcaterra, suppléant M. Ferrari, De Gryse, De Kinder, Engelbrecht-Greve, Faller, Posthumus, suppléant M. Seifriz, Rademacher, Weinkamm.

Sommaire

	Page		Page
<i>Introduction</i>	1	<i>Proposition de résolution</i>	7
<i>Chapitre I — La situation actuelle en matière de règles de circulation routière</i>	2	<i>Annexe I — Proposition de résolution présentée par MM. Brunhes, Kapteyn et Müller-Hermann sur l'uniformisation des règles de circulation routière dans le cadre de la C.E.E.</i>	8
<i>Section 1 — Les réglementations nationales existantes</i>	2	<i>Annexe II — Quelques prescriptions concernant les règles générales de vitesse</i>	9
<i>Section 2 — Les tentatives d'unification entreprises depuis 1945</i>	3	<i>Annexe III — Extrait des conclusions du rapport de la C.E.M.T. sur l'éducation des usagers de la route</i>	11
<i>Chapitre II — La nécessité et les possibilités d'une action communautaire</i>	4	<i>Annexe IV — Conclusions adoptées par les ministres des transports de 13 pays concernant les poids et dimensions des véhicules routiers</i>	12
<i>Section 1 — Les points d'impact de l'action communautaire</i>	4		
<i>Section 2 — Les modalités de l'action communautaire</i>	5		

RAPPORT

sur l'unification des règles de circulation routière dans le cadre de la Communauté économique européenne

Rapporteur : M. Jean Drouot L'Hermine

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée a renvoyé, le 20 décembre 1961, une proposition de résolution sur l'unification des règles de circulation routière dans le cadre de la C.E.E., présentée par MM. Brunhes, Kapteyn et Müller-Hermann (doc. n° 120/1961-1962, voir annexe I). A la suite de l'examen des problèmes soulevés par cette proposition de résolution, problèmes dont elle s'était déjà préoccupée, votre commission vous présente le rapport suivant.

INTRODUCTION

1. En vous soumettant ce rapport sur l'unification des règles de circulation routière, votre commission entend contribuer à la réalisation de deux objectifs :

- promouvoir la réalisation du Marché commun par une action communautaire dans un domaine certes particulier, mais extrêmement important pour les échanges tant commerciaux que humains entre les Etats membres ;
- créer, par l'unification des dispositions législatives sur les règles de circulation routière, les conditions d'une communauté européenne qui ne reste pas limitée au seul domaine économique.

2. On pourrait assez facilement céder à la tentation de considérer qu'il s'agit là d'un problème mineur et qu'il est plus urgent de résoudre d'abord les grands problèmes d'édification de la Communauté européenne. Mais un certain nombre de raisons font que l'unification des règles de circulation routière présente un grand intérêt et une grande importance.

Il y a d'abord un *intérêt humain* à unifier les règles de circulation routière : le nombre des

personnes tuées ou blessées dans de tels accidents est en accroissement constant. C'est ainsi que le nombre des tués est passé de 1953 à 1960 de 11.175 à 14.018 en Allemagne, de 7.166 à 8.295 en France, de 4.880 à 7.971 en Italie. Pour les blessés, les chiffres correspondants sont : 302.877 et 436.100, 147.551 et 185.031, 90.281 et 167.798. Le nombre des victimes est fonction de l'intensité croissante de la circulation. Celle-ci continuera très vraisemblablement à augmenter, entraînant des accidents toujours plus nombreux. L'aménagement judicieux des règles de la circulation sur une base communautaire permettra à coup sûr de réduire le nombre des accidents de la circulation.

L'aspect le plus grave des accidents de la circulation est constitué, bien entendu, par les pertes humaines qu'ils entraînent ; mais il ne faut pas oublier leurs conséquences économiques, autrement dit le coût social des accidents : il a été évalué en Belgique à 6 milliards de francs belges pour 1957 et à une moyenne annuelle de 2,5 à 3 milliards de DM en Allemagne fédérale ces dernières années.

3. Il y a en second lieu un *intérêt politique* certain à réaliser l'unification des règles de circulation routière. C'est un problème auquel l'opinion publique est particulièrement sensible. Une solution communautaire contribuera, dans une très large mesure, à sensibiliser les populations européennes à la réalité de l'idée de l'Europe. A ce point de vue, cette unification aura une portée beaucoup plus grande que certains progrès dans la mise en œuvre du traité proprement dit : le grand public ne se rend que peu compte de la réduction des droits de douane. Mais il s'apercevra que la réalisation de l'Europe entraîne des avantages pour lui s'il voit, par exemple, que les règles de circulation sont les mêmes dans tous les pays ou si les tarifs postaux étaient unifiés.

4. Il faut enfin mentionner l'*intérêt économique* considérable qui s'attache à ce problème. L'uni-

fication des règles de circulation routière facilitera l'accroissement des échanges entre les Etats membres. Actuellement, en effet, ces échanges sont souvent entravés par les différences entre les réglementations ; il n'est pour cela que de penser à l'important problème des poids et dimensions des véhicules utilitaires.

5. Lorsqu'on examine les codes de la route présentement en vigueur dans les Etats membres ou que l'on dresse un tableau synoptique de leurs principales dispositions, on constate que ce n'est malheureusement que dans un très petit nombre de cas qu'elles concordent, bien que les principes de base soient les mêmes. Il n'est pas exagéré de dire qu'il y a autant de codes de la route que d'Etats membres. A titre d'exemple, il peut être intéressant de reproduire les dispositions concernant les règles générales de vitesse dans les codes allemand, belge, français et danois (annexe II). De même, les codes belge, français et luxembourgeois contiennent des prescriptions quant à l'accès et la sortie du véhicule, alors que les codes allemand, italien et néerlandais sont muets sur ce point. On pourrait multiplier ces exemples à l'infini.

Ces différences, pour explicables et justifiées qu'elles aient pu être à une époque où l'interpénétration entre les pays n'avait pas encore atteint l'intensité qu'elle connaît actuellement — et qui ira en s'accroissant —, n'ont plus de véritables raisons d'être de nos jours. L'usager de la route, qui autrefois ne franchissait que rarement la frontière, se rend actuellement compte de l'absurdité de cet état de choses. En outre, si les différences sont incompréhensibles pour l'usager, elles sont nuisibles au point de vue économique en ce qu'elles entravent la libre circulation.

6. C'est après 1945 que, dans certains milieux ou certaines institutions, l'on s'est attaché à rechercher une solution au problème que posent les différences entre les règles de circulation routière. Ces tentatives n'ont malheureusement abouti que partiellement jusqu'à présent. Toutefois, les travaux entrepris dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.) sont près de connaître le succès, tout au moins en ce qui concerne une première catégorie — très importante — de mesures d'unification. La Communauté européenne dispose ici d'une excellente occasion de soutenir les travaux de la C.E.M.T. et de contribuer à les traduire rapidement dans la réalité.

Il faut insister davantage sur la situation actuelle en matière de règles de circulation routière (chapitre I) avant de développer la nécessité et la possibilité d'une action communautaire dans ce domaine (chapitre II).

CHAPITRE I

La situation actuelle en matière de règles de circulation routière

Section 1

Les réglementations nationales existantes (1)

7. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué dans l'introduction, les réglementations nationales existantes sont sensiblement différentes. Leurs différences peuvent être regroupées en fonction des points de vue suivants :

- Les codes de la route des Etats membres de la Communauté présentent *des dispositions rédigées différemment, bien qu'elles aient trait aux mêmes problèmes*. En outre, elles sont plus ou moins détaillées : c'est ainsi qu'en ce qui concerne la limitation de vitesse les codes allemand et luxembourgeois contiennent un simple paragraphe, le code belge deux longs articles (art. 29 et 31 bis), le code français un article remarquablement concis (art. 11), le code et les règlements néerlandais 6 articles, le code italien un très long article (2).
- *Certains codes contiennent des dispositions absentes dans d'autres*. Ainsi, le code français ne comporte pas de disposition intitulée « règles générales de prudence ».
- *Certaines dispositions divergent de code à code*. C'est notamment le cas pour les limitations de vitesse : suivant le cas, la vitesse maximale peut aller de 6 kmh à 80 kmh.
- *La réglementation est soumise à de fréquentes modifications*. Le code allemand a subi deux modifications depuis 1956. Aux Pays-Bas, le code a été amendé 5 fois depuis 1935, et le règlement routier 13 fois depuis 1950.

Des remarques analogues pourraient s'appliquer à propos des signaux routiers — le signal « Stop » n'est pas le même à Strasbourg qu'à Kehl — et des règlements gouvernant l'équipement des véhicules ou leurs poids et dimensions.

8. La conséquence principale de cet état plutôt anarchique des règles de circulation routière dans la Communauté est que l'automobiliste qui se rend à l'étranger ne sait absolument pas à quoi s'en tenir et à quelles sanctions il peut s'exposer pour des faits qui, dans son pays d'origine, ne seraient absolument pas répréhensibles. Il a été constaté que, dans certains pays, l'on considère

(1) Cette section a pu être rédigée grâce à un remarquable tableau synoptique établi par l'Automobile-Club allemand (ADAC) de Munich.

(2) Voir un autre exemple à l'annexe II (règles générales de vitesse).

que l'ignorance des codes locaux par les conducteurs étrangers est une cause fréquente d'accidents. L'on mesure dès lors les services appréciables que rendrait l'unification des règles.

Section 2

Les tentatives d'unification entreprises depuis 1945

1) *La convention sur la circulation routière, en date du 19 septembre 1949*

9. Cette convention a été conclue dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (Genève). Elle est entrée en vigueur le 26 mars 1952.

La convention établit les règles fondamentales pour certains problèmes (dépassement, croisement, changement de direction, etc.) et prescrit l'équipement obligatoire pour les véhicules automobiles. Ses annexes contiennent des précisions sur l'équipement, le poids, les dimensions et l'immatriculation des véhicules servant au transport international, ainsi qu'un modèle de permis de conduire.

10. Elle présente le caractère d'un compromis entre les tendances des différentes réglementations nationales. De plus, elle ne poursuit pas le même but que celui dont votre commission entend promouvoir la réalisation, puisque l'alinéa 1 de son article premier dispose que :

« Les Etats contractants, tout en conservant le droit de réglementer l'usage de leurs routes, conviennent que lesdites routes serviront à la circulation internationale ⁽¹⁾ dans les conditions prévues par la présente convention. »

Elle se limite donc au trafic international, et ses dispositions ne pourraient que difficilement constituer un code de la route européen. Il reste que pour toutes les questions techniques, dont la solution sera vraisemblablement plus malaisée que celle du problème de l'unification des règles de circulation proprement dites, les annexes de la convention, en particulier l'annexe 6 — « Conditions techniques relatives à l'équipement des automobiles et des remorques en circulation internationale » —, l'annexe 7 — « Dimensions et poids des véhicules en circulation internationale » — et l'annexe 9 — « Modèle de permis de conduire » — se révéleront extrêmement précieuses.

2) *L'activité déployée par la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.)*

11. La C.E.M.T. a été appelée à s'intéresser à la question de l'unification des règles de circula-

tion routière à la suite d'une initiative des pays du Benelux qui ont élargi le cadre de leurs discussions en invitant la France et l'Allemagne à y participer, puis en y associant également l'Italie. La participation de ce dernier pays impliquait nécessairement celle de la Suisse et de l'Autriche. Plus tard, les pays scandinaves sont venus se joindre à ce groupe restreint, qui poursuit la mise au point d'un code de la route européen.

Il est à noter que la C.E.E. n'est pas représentée en tant que telle à ce groupe restreint. Il faut également relever que l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe en suit très attentivement les travaux ⁽¹⁾.

12. Les experts du groupe restreint se sont réunis en février dernier à Luxembourg pour élaborer un texte à l'intention des ministres. Le projet des experts pose des principes généraux et contient des règles uniformes sur les points suivants :

- le conducteur,
- la place sur la chaussée,
- la priorité,
- le comportement des conducteurs aux passages pour piétons,
- les manœuvres et la mise en marche,
- les colonnes et cortèges,
- le croisement et le dépassement,
- les changements de direction,
- le stationnement,
- la vitesse,
- la circulation des cyclistes et des piétons,
- l'emploi des avertisseurs sonores,
- les marques sur le sol.

Il faut souhaiter que les ministres aboutissent à un accord et qu'ils réussissent à faire tomber toutes les réserves formulées par les experts de certains pays sur l'un ou l'autre point du document. *Il faudra ensuite intégrer dans les différents codes nationaux les textes adoptés par les ministres.*

13. La C.E.M.T. examine également les problèmes généraux de la sécurité routière (éducation des usagers de la route, lutte contre l'alcoolisme chez les usagers, institution d'un fichier des condamnations, etc.) et de l'importante question des poids et dimensions des véhicules routiers. Les annexes III et IV reprennent les conclusions du rapport sur l'éducation des usagers de la route et celles adoptées par les ministres sur les poids et dimensions.

(1) On lira avec un intérêt particulier le rapport présenté à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe par M. K. Czernetz (doc. 1275 de l'Assemblée consultative, du 17 avril 1961).

(1) Souligné par le rapporteur.

14. Il faut également rappeler pour mémoire l'intense activité déployée par une série d'autres organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales en matière de sécurité routière et d'unification des réglementations de la circulation. M. Czernetz en donne une énumération dans l'annexe I de son rapport.

15. Malgré les succès certains remportés par la C.E.M.T., on peut regretter que des négociations conduites dans un cadre trop large exigent trop de compromis sur trop de points et n'aboutissent, de ce fait, que difficilement à des décisions nettes ou unanimes. D'un autre côté, la procédure suivie tant par la Commission économique pour l'Europe que par la C.E.M.T. est lente, étant donné qu'elle se déroule dans un cadre intergouvernemental, les organismes eux-mêmes n'ayant pas pouvoir de décision.

Ces observations ne constituent nullement une critique de l'action de la C.E.M.T. Elles conduisent simplement à se demander si le cadre juridique et institutionnel de la Communauté européenne n'offre pas la possibilité de mettre en œuvre sans délai les conclusions de la C.E.M.T. dans les Etats membres.

CHAPITRE II

La nécessité et les possibilités d'une action communautaire

16. La nécessité d'une action communautaire a déjà été précisée dans l'introduction. Il suffira de rappeler ici que cette action est exigée pour des raisons humaines, économiques et politiques. Il s'y ajoute une raison d'ordre pratique : en effet, il n'est pas interdit de penser que si l'action de la Communauté en matière d'unification des règles de la circulation routière aboutit à la mise en vigueur d'un « code européen de la route », l'exemple donné par la Communauté sera suivi par d'autres pays.

L'utilité d'une action de la Communauté a été soulignée récemment, lors d'un colloque juridique international organisé en septembre 1961 par l'Automobile-Club de Pérouse.

Les participants à ce colloque ont été de l'avis que la structure institutionnelle de la C.E.E. offrait un cadre idéal pour réaliser dans la pratique l'uniformisation des règles de circulation routière qu'exige le Marché commun, où la circulation doit devenir de plus en plus facile et sûre. Une recommandation a été votée tendant à la prise en considération rapide par les gouvernements des Etats membres et les institutions de la C.E.E. du problème de la circulation routière en vue de l'élaboration de textes uniformes ou du rapprochement des législations

existantes. Cette action devrait également s'étendre à des problèmes connexes : la responsabilité civile et pénale, l'assurance, l'assistance judiciaire, etc.

17. Le *fondement juridique* d'une action de la Communauté — qui s'inscrit naturellement dans le cadre de la politique commune des transports prévue par les articles 74 et 75 du traité — est constitué par l'article 100 du traité instituant la C.E.E. (rapprochement des législations), qui dispose que :

« Le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, arrête des directives pour le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres qui ont une incidence directe sur l'établissement ou le fonctionnement du Marché commun.

L'Assemblée et le Comité économique et social sont consultés sur les directives dont l'exécution comporterait, dans un ou plusieurs Etats membres, une modification des dispositions législatives. »

L'opportunité d'une action de la Communauté étant ainsi posée et le cadre dans lequel elle devra se dérouler étant tracé, il y a lieu de se demander d'abord sur quoi cette action devra porter et, ensuite, suivant quelles modalités pratiques elle pourra s'effectuer.

Section 1

Les points d'impact de l'action communautaire

18. L'action de la Communauté en matière de règles de circulation routière doit tendre à améliorer et à faciliter cette circulation. Cela implique évidemment avant tout la mise au point d'un « code européen de la route » ; mais l'action de la Communauté ne pourra pas se limiter à cela, car la situation routière ne pose pas que des problèmes de réglementation juridique : elle comporte des aspects techniques et des aspects éducatifs.

1) *Un « code européen de la route »*

19. L'élaboration d'un « code européen de la route » à partir des travaux de la C.E.M.T. est la tâche la plus urgente. Citons M. Czernetz : « Mais la véritable solution réside dans l'adoption d'un code européen de la route qui soit applicable uniformément dans tous les pays et dont la connaissance serait sanctionnée par un permis de conduire commun. Les stipulations d'un tel code européen de la route devraient inclure des dispositions concernant les règles de circulation, l'équipement des véhicules, les marques sur le sol et les signaux, les sanctions en cas d'infraction aux règles précitées. »

Votre commission estime en outre indispensable que dans ce code soient résolus tous les problèmes de responsabilité pénale et civile, d'assurance et d'assistance judiciaire.

20. Etant donné l'extrême diversité des codes nationaux actuels le futur code européen ne devra pas être le résultat d'une harmonisation des textes actuels, cette dernière paraissant pratiquement impossible à réaliser. Il faudra donc établir un texte entièrement nouveau.

Une fois élaboré, ce code unique devra recevoir la plus large diffusion possible.

2) *L'harmonisation des caractéristiques techniques*

21. La mise au point d'un code de la route unique implique également l'harmonisation des caractéristiques techniques des véhicules (et des routes, dont il sera question plus loin).

Etant donné, toutefois, que les implications économiques de cette harmonisation sont considérables, il y a lieu d'en faire un point distinct. L'harmonisation des caractéristiques techniques porte sur deux séries de problèmes :

- les poids et dimensions des véhicules utilitaires ⁽¹⁾. On se rend aisément compte de l'importance d'une solution à cette question, mais aussi des problèmes multiples qu'elle soulève en ce qui concerne notamment l'amortissement des véhicules en service actuellement et des chaînes de construction, la concurrence entre la route et le rail, l'accès des véhicules au transport international, etc. ;
- un certain nombre d'autres questions qui, lorsqu'on les examine isolément peuvent paraître mineures, mais qui, considérées globalement, présentent une grande importance au point de vue économique.

A titre d'exemple, voici quelques-unes de ces questions :

- Faut-il des phares blancs ou des phares jaunes ?
- Les moteurs des véhicules doivent-ils être antiparasités, ou non ?
- Les véhicules doivent-ils être munis de ceintures de sécurité, ou non ?
- etc.

3) *L'action communautaire en matière de prévention routière et d'éducation du public*

22. La mise au point d'un code de la route unique et la définition de caractéristiques communes

pour les véhicules risquent de rester sans résultats pratiques, notamment en ce qui concerne la réduction du nombre des accidents, si un effort considérable n'est pas déployé en matière de prévention routière, d'une part, et en matière d'éducation du public, d'autre part.

La Communauté offre un excellent cadre à cette action, à laquelle il serait utile d'associer le service commun d'information. Ce service pourrait notamment, en attendant la mise au point du « code européen de la route », éditer une brochure plurilingue qui serait remise aux automobilistes aux points de passage des frontières. Cette brochure devrait souligner les principales règles de circulation en vigueur dans le pays d'entrée ainsi que les sanctions encourues en cas de violation de ces règles. Enfin, elle devrait informer les usagers de la route des travaux d'unification en cours.

23. Il va de soi que toute cette action est étroitement liée à l'effort que la Communauté a commencé à entreprendre en vue d'améliorer l'infrastructure routière et d'en harmoniser les caractéristiques techniques dans la mesure où cela sera possible en pratique. Ce problème déborde évidemment le cadre de ce rapport, mais il n'est pas possible de ne pas le soulever ici.

Section 2

Les modalités de l'action communautaire

24. Il faut avant tout se garder d'ignorer ce qui a été fait à Genève ou par la C.E.M.T. ; on risquerait là un double emploi et un gaspillage d'efforts regrettable.

Bien au contraire, il est indispensable de prendre pour base de départ de l'action de la Communauté la convention de 1949 et surtout les excellents résultats obtenus dans le cadre de la C.E.M.T. Ces travaux fournissent une base idéale par l'établissement d'un code de la route unique et la mise au point de caractéristiques techniques uniformes.

25. Un point particulier doit être souligné, c'est celui de la mise en œuvre effective des décisions qui auront été prises. Si l'entrée en vigueur du code de la route unique ne paraît pas devoir soulever de trop grandes difficultés — encore que, dans certains cas, elle exige l'intervention du législateur —, il est clair que l'on ne pourra pas, du jour de l'entrée en vigueur de l'accord ou de la convention sur les caractéristiques techniques uniformes des véhicules dans la Communauté, interdire de circuler à ceux des véhicules qui ne répondent pas à ces caractéristiques.

(1) Voir annexe IV.

Il faudra au contraire ménager les transitions afin de réduire au minimum les répercussions économiques de l'accord. Cet accord ne devra d'ailleurs pas rendre impossible une solution ultérieure dans un cadre plus large. Il faudra également veiller à ce qu'il ne se traduise pas par des changements trop radicaux, trop coûteux et inutilement perfectionnistes.

26. Quant aux modalités pratiques de l'action dans le cadre de la Communauté, elles appellent les suggestions suivantes :

a) Les gouvernements des Etats membres devraient, dans les meilleurs délais, amender leurs codes de la route en y insérant les règles élaborées jusqu'à présent dans le cadre de la C.E.M.T.

b) Un groupe de travail chargé de dégager une position commune des Etats membres de la C.E.E. sur les problèmes n'ayant pas encore reçu de solution dans le cadre de la C.E.M.T. devrait être institué auprès de la Commission de la C.E.E. ⁽¹⁾.

Ce groupe de travail devrait avoir pour tâche d'élaborer des propositions concrètes tendant à :

- poursuivre en les élargissant les travaux entrepris par la C.E.M.T. en matière d'unification des règles de circulation routière de manière à aboutir rapidement à un code de la route unique et complet pour l'ensemble de la Communauté ;
- réaliser l'harmonisation des caractéristiques techniques des véhicules au sein de la Communauté, notamment en ce qui concerne le problème des poids et dimensions, en tenant compte des impératifs de la politique commune des transports et en veillant à ne pas entraver les transports routiers internationaux à destination ou en provenance de pays non membres ;
- favoriser une action communautaire en matière de prévention routière et d'éducation des usagers, action à laquelle le service commun d'information pourrait prendre une part prépondérante.

Ce groupe de travail devra en outre agir en liaison étroite avec les services de la C.E.E. qui sont plus particulièrement chargés de la modernisation de l'infrastructure routière.

c) Les Etats membres devront adopter une position commune dans les discussions se déroulant sur les problèmes de la sécurité routière dans les différentes institutions gouvernementales compétentes et en particulier au sein de la C.E.M.T. La Commission de la C.E.E. devrait être appelée à participer à ces discussions.

d) Il serait souhaitable de dresser une étude sur le coût social des accidents de la circulation et d'en diffuser largement les résultats dans le cadre de l'action de prévention et d'éducation.

e) De même, il apparaît nécessaire d'entreprendre dès maintenant l'étude des perspectives d'évolution à moyen et à long terme de la circulation routière, notamment en ce qui concerne les mesures à envisager pour résoudre les problèmes que pose l'accroissement continu de la circulation, en particulier dans les régions où la forte densité de la population rend de plus en plus difficile l'adaptation de l'infrastructure à un trafic de plus en plus intense.

f) Il y aura lieu de prendre attentivement en considération les problèmes que posera l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté et les contacts qu'il y aura nécessairement lieu de prendre avec la Suisse et avec l'Autriche, en raison du rôle considérable que jouent ces deux pays dans le trafic intéressant la Communauté.

g) L'Assemblée parlementaire européenne devra être étroitement associée à l'activité du groupe de travail visé sub b, dont elle devra être mise en mesure d'apprécier les réalisations au fur et à mesure de ses travaux.

En conséquence, votre commission vous invite à adopter la proposition de résolution suivante :

⁽¹⁾ Cette solution apparaît comme la meilleure, puisqu'il est probable que les experts que les gouvernements des Etats membres délégueront à ce groupe de travail seront, en fait, les mêmes que ceux qui travaillent déjà dans le cadre du groupe restreint de la C.E.M.T.

Proposition de résolution
sur l'unification des règles de circulation routière dans le cadre de la
Communauté économique européenne

L'Assemblée parlementaire européenne,

- vu l'accroissement considérable de la circulation routière nationale et surtout internationale dans le cadre de la Communauté économique européenne ;
- vu le développement considérable du parc de véhicules tant utilitaires que de tourisme ;
- vu l'accroissement inquiétant du nombre des accidents de la circulation ;
- vu l'établissement progressif de règles communes dans de nombreux domaines économiques et sociaux ;
- vu le rapport présenté par sa commission compétente ;
- considérant les intérêts humains, politiques et économiques qui s'attachent à l'unification des règles de circulation routière ;

prend acte avec satisfaction des progrès déjà réalisés ou sur le point d'être réalisés, en particulier par la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.), en matière d'unification des règles de circulation routière ;

invite les gouvernements des Etats membres à mettre en vigueur dans les meilleurs délais les règles élaborées dans le cadre de la C.E.M.T. ;

est d'avis qu'un groupe de travail devrait être institué auprès de la Commission de la C.E.E. avec le mandat :

- de poursuivre en les élargissant les travaux entrepris par la C.E.M.T. de manière à aboutir rapidement à un code de la route unique et complet pour l'ensemble de la Communauté ;
- de réaliser l'harmonisation des caractéristiques techniques des véhicules au sein de la Communauté, notamment en ce qui concerne le problème des poids et dimensions ;
- de favoriser une action communautaire en matière de prévention routière et d'éducation des usagers, action à laquelle pourrait être associé le service commun d'information ;

juge indispensable que les Etats membres adoptent une position commune dans les différents organismes au sein desquels les problèmes de la sécurité routière sont à l'étude ;

considère que la Commission de la C.E.E. devrait être appelée à participer, dans le cadre de ces organismes, aux discussions relatives aux problèmes de la sécurité routière ;

demande à la Commission de la C.E.E. et aux gouvernements des Etats membres d'intensifier leur action en faveur de la modernisation de l'infrastructure routière ;

est d'avis que l'établissement d'une étude sur le coût social des accidents de la circulation, qui devrait être largement diffusée dans l'opinion publique, présenterait un intérêt considérable ;

estime que les travaux à entreprendre sur le plan communautaire en matière de règles de circulation routière doivent tenir compte des perspectives d'adhésion d'autres Etats à la Communauté et des exigences du trafic de transit par le territoire de pays tiers ;

charge sa commission compétente de suivre attentivement l'évolution de ces problèmes.

Proposition de résolution
présentée par MM. Brunhes, Kapteyn et Müller-Hermann
sur l'uniformisation des règles de circulation routière dans le cadre
de la Communauté économique européenne

L'Assemblée parlementaire européenne,

- vu l'accroissement considérable de la circulation routière nationale et surtout internationale dans le cadre de la Communauté économique européenne ;
- vu le développement considérable du parc de véhicules tant utilitaires que de tourisme ;
- vu l'accroissement inquiétant du nombre des accidents de la circulation ;
- vu l'établissement progressif de règles communes dans de nombreux domaines économiques et sociaux ;

estime indispensable d'uniformiser les règles de circulation routière dans le cadre de la Communauté économique européenne ;

est d'avis qu'après préparation par sa commission compétente, une action de sa part sera de nature, d'une part, à hâter cette uniformisation et, d'autre part, à répondre à des préoccupations qui se font jour avec une intensité croissante dans l'opinion publique.

Quelques prescriptions concernant les règles générales de vitesse

ALLEMAGNE

Art. 9, § 1 :

« Le conducteur doit régler sa vitesse de manière à être à tout moment en mesure de remplir ses obligations au regard de la circulation et à pouvoir, en cas de nécessité, arrêter son véhicule en temps utile.

Cela vaut en particulier aux endroits sans visibilité et aux passages à niveau. »

BELGIQUE

Art. 26, al. 1 :

« Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, le champ de visibilité, l'état de la route et du véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation.

Il doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible. »

DANEMARK

§ 35, al. 1 :

« La vitesse doit en tout temps être adaptée aux circonstances avec un égard particulier à la sécurité d'autrui, et ne doit jamais être trop grande pour que le conducteur puisse garder la maîtrise totale du véhicule. Il faudra ainsi prendre en considération les conditions de la route ; les conditions météorologiques, l'état et le chargement du véhicule lui-même et les autres conditions de la circulation ; lors de la conduite en période d'allumage des feux, il faudra de plus prendre l'éclairage en considération, et en particulier les feux du véhicule lui-même. »

Al. 2 :

« Le conducteur doit en particulier garder une vitesse convenablement basse :

- a) dans les agglomérations,
- b) lorsque la visibilité est diminuée en raison des conditions lumineuses et météorologiques,
- c) aux carrefours,
- d) dans les virages,
- e) à l'approche du sommet des côtes,
- f) lorsque le champ de visibilité est limité d'autre manière,
- g) lorsqu'il y a un risque d'éblouissement,
- h) lors du croisement avec un autre véhicule sur une route ou un point étroit où le passage est difficile, ou lors du transport d'un chargement de dimension particulièrement grande,

- i) sur route glissante,
- j) à l'approche des passages pour piétons,
- k) aux endroits où un tramway ou un autobus sont arrêtés ou en train de s'arrêter à un arrêt,
- l) aux endroits où de jeunes enfants se trouvent au bord de la route,
- m) aux endroits où ont lieu des travaux routiers. »

Al. 3 :

« Par mauvais temps, la vitesse devra être réglée de manière à éviter les éclaboussements. »

FRANCE

Art. 10 :

« Tout conducteur doit constamment rester maître de sa vitesse et mener avec prudence son véhicule ou ses animaux. Il doit régler sa vitesse en fonction des difficultés de la circulation ou des obstacles prévisibles, et réduire celle-ci notamment :

- 1) dans la traversée des agglomérations,
- 2) en dehors des agglomérations :
 - lorsque la route ne lui apparaît pas libre,
 - lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes,
 - dans les virages, les descentes rapides, les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations, aux carrefours et à l'approche du sommet des côtes,
 - lors du croisement ou du dépassement d'une troupe de piétons en marche (civils ou militaires) ou d'un convoi à l'arrêt,
 - lors du croisement ou du dépassement d'animaux de trait, de charge ou de selle, ou de bestiaux. »

**Extrait des conclusions du rapport de la C.E.M.T. sur l'éducation
des usagers de la route**

«

Les pouvoirs publics ne sont pas seuls à s'occuper des problèmes posés par l'éducation routière et la formation des usagers ; on fait appel à l'initiative privée, dont le concours s'est révélé presque partout très efficace. Il est donc important de faire en sorte que le public continue de s'intéresser à ces questions et même, si possible, qu'il participe encore davantage à l'action entreprise.

Pour que les autorités puissent entreprendre l'action nécessaire dans le domaine de l'éducation routière et de la formation des usagers, il faut d'abord que des crédits suffisants soient inscrits aux différents budgets. Une fois cette condition remplie, il sera possible de réaliser les mesures les plus nécessaires et d'exercer, en participant au financement, une coordination rationnelle des initiatives officielles et privées.

Il conviendrait d'intensifier la collaboration internationale dans le domaine de l'éducation routière et de la formation des usagers :

- a) Les échanges d'informations instaurées par la C.E.M.T. ont permis aux pays membres de se communiquer ce que l'expérience leur a enseigné, de formuler des suggestions et d'obtenir des résultats intéressants. Il faudrait veiller à ce que ces échanges au sein du groupe de travail de la sécurité routière soient poursuivis régulièrement ;
- b) Des manifestations concertées au moyen de contacts appropriés entre les organisations nationales compétentes devraient être organisées dans le plus grand nombre de pays, autant que possible avec l'appui des autorités publiques, en vue de promouvoir la connaissance par le public des facteurs essentiels de la sécurité routière ;

..... »

Conclusions

adoptées par les ministres des transports de 13 pays
concernant les poids et dimensions des véhicules routiers

« Les ministres des transports...

— considérant qu'il est nécessaire, pour le bon fonctionnement du trafic international routier de marchandises, d'avoir des poids et dimensions uniformes maximums pour camions, trains routiers et véhicules articulés ;

estiment que, dans la mesure où l'état des différents itinéraires dans chaque pays le permet, les normes maximums suivantes devraient être introduites dans les transports internationaux entre les pays membres :

— charge par essieu simple . . .	<i>maximum load</i>	10 tonnes	(metric tons)
— charge par essieu double . . .	<i>maximum load</i>	16 tonnes	(" ")
— poids total des trains routiers et véhicules articulés . . .		32 tonnes	" "
— longueur des trains routiers	<i>maximum length</i>	16,50 m	meters
— longueur des véhicules articulés . . .	<i>maximum</i>	15 m	meters

et

s'emploieront à ce que :

- les véhicules ayant des dimensions techniques supérieures à celles mentionnées ci-dessus ne soient plus utilisés dans les transports internationaux au delà du 31 décembre 1965 ;
- les mesures nécessaires à l'application des recommandations mentionnées ci-dessus soient prises aussi vite que possible dans leurs pays respectifs. »

*single axle
double axle
total weight
length of trailer*

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE EUROPÉENNE

DOCUMENTS DE SEANCE

1962 - 1963

28 mars 1962 EDITION EN LANGUE FRANÇAISE DOCUMENT 6/1

Amendement n° 1

présenté par

M. Posthumus

au rapport sur l'unification des règles de circulation routière dans le cadre de la Communauté économique européenne (doc. 6)

Après le sixième alinéa de la proposition de résolution, à la suite de l'alinéa qui commence par les mots : "considère que la Commission de la C.E.E. ... aux problèmes de la sécurité routière;"

insérer un nouvel alinéa, de la teneur suivante :

"estime que, pour favoriser la sécurité des transports dans le cadre de l'unification des réglementations en matière de transports routiers, on doit notamment considérer comme urgent de prendre des mesures concernant le régime des temps de transport et de repos, la grandeur des équipes et les aptitudes physiques pour l'exécution de transports professionnels.



