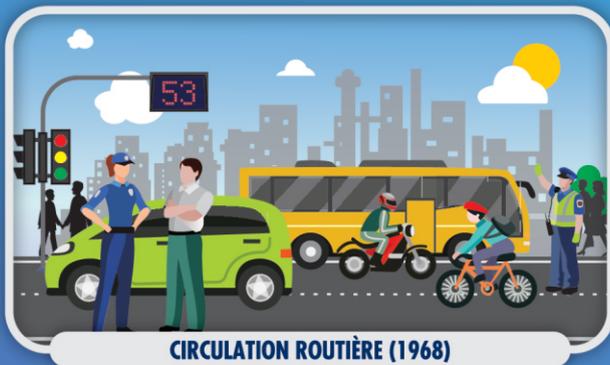
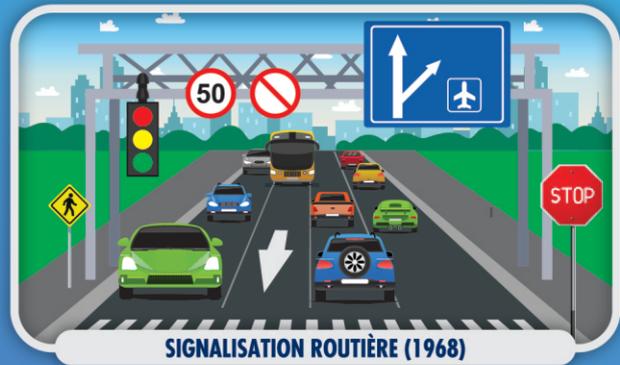




# CONVENTIONS DES NATIONS UNIES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



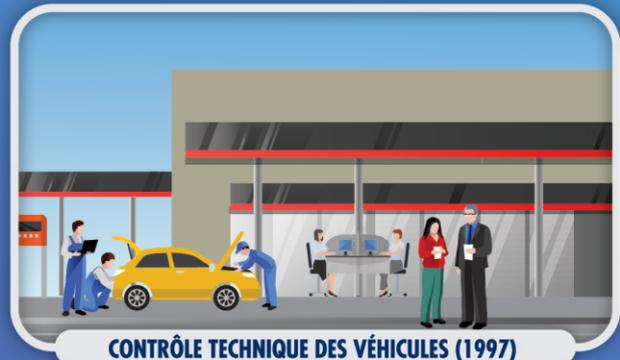
CIRCULATION ROUTIÈRE (1968)



SIGNALISATION ROUTIÈRE (1968)



RÉGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES (1958 and 1998)



CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES (1997)



MARCHANDISES DANGEREUSES (1957)



TRAVAIL DES ÉQUIPAGES (1970)

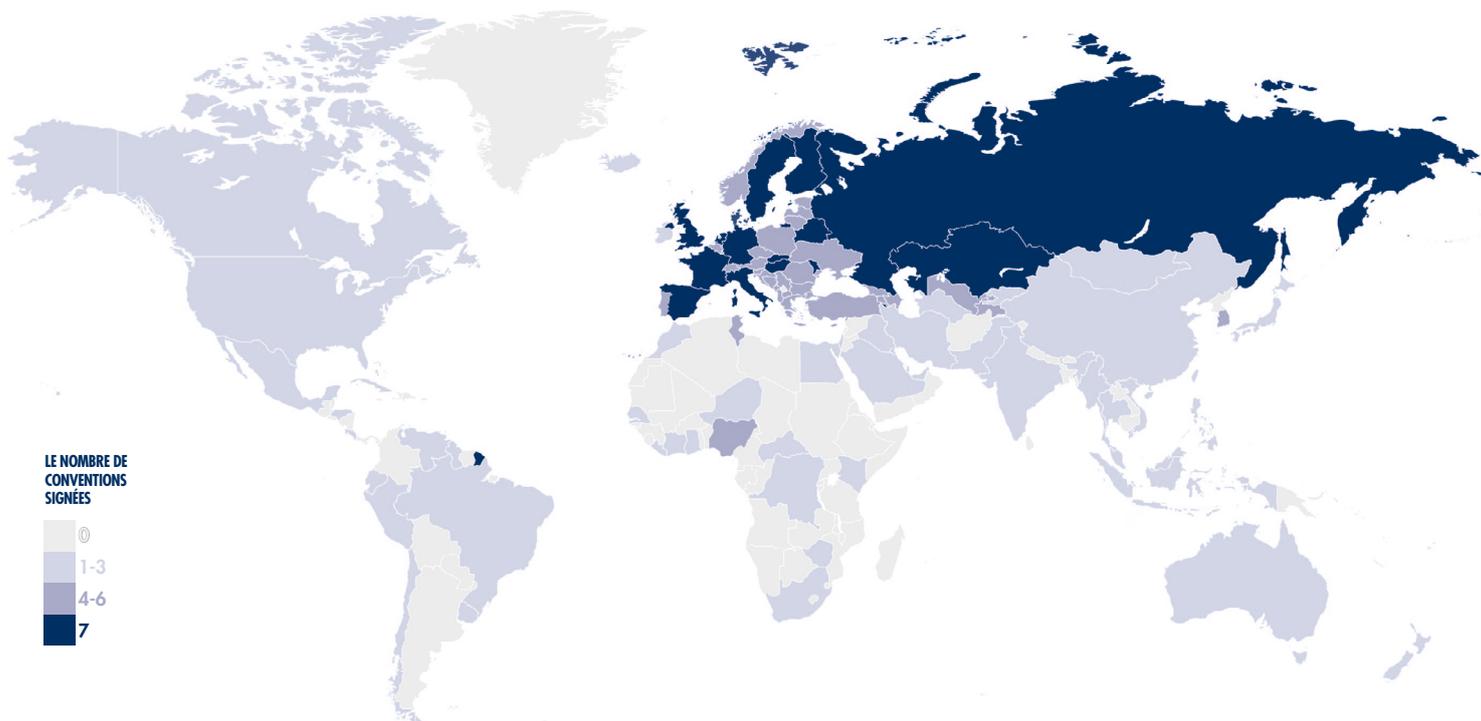
# CONVENTIONS DES NATIONS UNIES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## STATUT DE LA PARTIE CONTRACTANTE

Il existe 59 instruments juridiques onusiens dans le domaine des transports intérieurs qui sont administrés par le Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Parmi les 59 conventions, sept instruments dans le domaine de la sécurité routière sont considérés comme des priorités pour l'adhésion:

- 1 1968 Convention sur la circulation routière
- 2 1968 Convention sur la signalisation routière
- 3 Accord de 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et / ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements
- 4 Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
- 5 Accord de 1998 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
- 6 Accord de 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)
- 7 Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Les conventions servent de base aux états pour la mise en place de cadres juridiques nationaux qui préviennent les décès et les blessures causées par les accidents de la route. La gouvernance de la sécurité routière repose avant tout sur la volonté politique de créer et de mettre en œuvre une stratégie et un programme national. Les résolutions de l'Assemblée Générale des Nations Unies sur « L'amélioration de la sécurité routière mondiale » encouragent tous les États membres à adhérer aux conventions et accords.



# APERÇU: SEPT PRIORITÉS DES CONVENTIONS DES NATIONS UNIES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

---

## 1. Convention sur la circulation routière de 1968

La Convention de 1968 énonce des règles relatives à tous les aspects du trafic routier et de la sécurité et sert de référence à la législation nationale. Elle décrit tous les comportements des usagers de la route, tels que ce que les conducteurs et les piétons doivent faire aux passages à niveau et aux intersections. Elle favorise le comportement des usagers de la route en toute sécurité.

## 2. Convention sur la signalisation routière de 1968

La Convention prévoit plus de 250 panneaux de signalisation, signaux et marquages de route convenus d'un commun accord. Elle classe les panneaux de signalisation en trois classes (avertissements de danger, réglementaires et informatifs), définit chacun d'eux et décrit leur apparence physique afin de garantir visibilité et lisibilité. Elle met l'accent sur des infrastructures sûres qui contribuent à une mobilité plus sûre.

## 3. Accord de 1958 concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et / ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements

L'accord prévoit le cadre juridique nécessaire à l'adoption de règlements uniformes des Nations Unies pour tous les types de véhicules à roues fabriqués, spécifiquement liés à la sécurité et aux aspects environnementaux. Il couvre plus de 140 réglementations de l'ONU (telles que casques, freinage, pneus, ceintures). Les équipements approuvés selon ces exigences de sécurité élevées portent le marquage E, un signe important pour l'industrie et les consommateurs. Il améliore la sécurité et les performances environnementales, facilite la circulation routière et supprime les obstacles techniques au commerce international. Il fait la promotion des véhicules sûrs et écologiques.

## 4. Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles

L'accord fournit le cadre juridique pour l'inspection des véhicules à roues et pour la reconnaissance mutuelle des certificats d'inspection pour l'utilisation transfrontalière de véhicules routiers. Ses règles couvrent le comportement environnemental et la sécurité des véhicules en circulation. L'accord favorise la préservation de l'environnement et de la sécurité des véhicules tout au long de leur vie.

## 5. Accord de 1998 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

Cet accord sert de cadre à l'élaboration de réglementations techniques mondiales pour les véhicules en matière de sécurité et de performances environnementales, y compris le contrôle électronique de la stabilité, choc latéral contre un poteau, et les tests d'émission. De nouveaux règlements sont ajoutés au besoin pour suivre les progrès en matière de sécurité et de technologie.

## 6. Accord de 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)

Cet accord et ses annexes, mis à jour tous les deux ans (dernière version annexes 2019), définissent le niveau de sécurité le plus élevé acceptable pour toutes les Parties contractantes afin d'autoriser le transport de marchandises dangereuses par route sur leurs territoires, en tenant compte des considérations de coûts / sécurité. Il définit les marchandises dangereuses pouvant être transportées sur le plan international - ainsi que les conditions de transport - et établit des exigences pour les opérations, la formation des conducteurs et la construction de véhicules. Avec des équipements de transport et des véhicules testés, certifiés et inspectés périodiquement, des conducteurs bien entraînés et un système efficace et bien établi de communication des dangers pour les interventions d'urgence, nous assurons des opérations de transport routier plus sûres.

## 7. Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

L'accord réglemente les temps de conduite de repos des conducteurs professionnels. Il définit les dispositifs utilisés pour contrôler ces périodes et définit les exigences techniques pour leur construction, leurs tests, leur installation et leur inspection. En outre, l'accord fixe des exigences en matière de contrôle des heures de conduite par les autorités de contrôle. En réglementant les temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs de véhicules utilitaires effectuant des transports internationaux, l'accord contribue à prévenir les accidents de la route causés par des heures de conduite excessives et crée également des conditions de concurrence équitables dans le secteur du transport de marchandises par route en promouvant une « concurrence loyale ».

## NOUS DEVONS ATTEINDRE

---

L'augmentation rapide du nombre de véhicules et d'usagers de la route, l'accroissement du commerce, la mondialisation et l'urbanisation, conjuguées aux taux ahurissants des accidents de la route dans le monde, soulignent la nécessité cruciale de promouvoir activement la sécurité routière partout dans le monde. Jamais auparavant les transports, la mobilité et le développement durables n'avaient été aussi imbriqués et interdépendants, comme en témoignent les objectifs de développement durable 3.6 et 11.2. La durabilité doit aller de pair avec la sécurité, qui dépend de la mise en œuvre de normes internationalement reconnues et de l'harmonisation de la réponse du monde, construire une culture de la sécurité à tous les niveaux et à toutes les frontières, avec une volonté politique accrue et une gouvernance au centre.

La réussite ne consiste pas seulement à réduire le nombre d'accidents de la route, mais à maintenir la valeur de la vie au plus haut niveau. Chaque individu sur notre planète mérite de vivre une vie sûre, saine et prospère.

## DEVENIR PARTIE CONTRACTANTE

Toutes les conventions susmentionnées sont entrées en vigueur mais restent ouvertes à tous les États membres des Nations Unies souhaitant devenir parties contractantes en soumettant « un instrument de ratification ou d'adhésion » au Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies. En règle générale, devenir une partie contractante d'une convention après son entrée en vigueur nécessite l'adhésion, tandis que la ratification est requise pour les États signataires.

Un instrument d'adhésion est un document juridique (voir le modèle d'instrument à la page 4), signé et envoyé au Secrétaire Général des Nations Unies par l'intermédiaire des missions permanentes auprès de l'Organisation des Nations Unies à New York. En pratique, la Section des traités du Bureau des affaires juridiques au siège des Nations Unies (New York) recevra, examinera et acceptera le dépôt de l'instrument d'adhésion. L'instrument d'adhésion ne peut être signé que par le chef de l'État, le chef du Gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères. Devenir Partie contractante aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière n'implique aucune obligation financière ni frais.

Avant qu'un chef d'État, un chef de Gouvernement ou un ministre des Affaires étrangères signe et dépose un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire Général, les procédures constitutionnelles nationales doivent généralement être suivies pour qu'un État puisse prendre la décision formelle de devenir partie contractante à la convention. Cela signifie, dans certains cas, que le Parlement doit accepter ou que la cour constitutionnelle du pays doit examiner le traité en question et fournir une confirmation formelle que l'instrument en question ne contredit pas la Constitution (contrôle juridictionnel). Dans d'autres cas, divers conseils ou autres institutions du gouvernement doivent donner leur accord avant de pouvoir envoyer l'adhésion.

L'expérience montre qu'il est souvent efficace pour les autorités nationales impliquées de:

- a. Traduire l'instrument juridique dans la langue nationale ;
- b. Réaliser et fournir une analyse coûts-avantages, décrivant les ressources (fiscales ou humaines) requises pour la mise en œuvre (par exemple, formation, mise en place d'autorités de certification ou d'agences de contrôle) ;
- c. Établir une liste de toutes les réformes juridiques nationales requises ;
- d. Consulter les représentants de l'industrie et la société civile pour assurer une transparence totale et une sécurité juridique à toutes les personnes concernées par les nouvelles règles.

Une fois que les instruments d'adhésion à ces conventions ont été déposés, ils entrent en vigueur au bout d'un délai déterminé. Par souci de commodité, les deux conventions de 1968 entrent en vigueur douze mois après le dépôt de l'instrument; l'ADR entre en vigueur à peine 30 jours après le dépôt de l'instrument, des délais plus longs étant envisagés pour l'entrée en vigueur des annexes techniques ; les accords de 1958, 1997 et 1998 prévoient chacun soixante jours entre l'adhésion et l'entrée en vigueur. La période entre l'adhésion et l'entrée en vigueur est conçue pour permettre aux gouvernements de se préparer à la mise en œuvre. À moins qu'une convention ne prévoit spécifiquement une mise en œuvre progressive ou des périodes transitoires après l'entrée en vigueur, de manière générale, une fois qu'un traité est entré en vigueur pour un pays, il n'est plus possible d'invoquer le droit national pour justifier sa non-application.

La Section des traités du Bureau des affaires juridiques des Nations Unies, basée au siège des Nations Unies (à New York) assume la responsabilité des fonctions de dépositaire du Secrétaire général. Le Manuel des traités contient de plus amples informations sur les procédures d'adhésion et autres procédures liées au traité et sur les obligations juridiques:

[https://treaties.un.org/Pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1\\_en.xml](https://treaties.un.org/Pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml)

Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), son Forum mondial sur l'harmonisation des réglementations des véhicules (WP. 29), son Groupe de travail de la circulation routière, désormais appelé Forum mondial pour la sécurité de la circulation routière (WP. 1), et son groupe de travail des transports des marchandises dangereuses (WP. 15) peuvent aider à faciliter l'adhésion et la mise en œuvre en fournissant des conseils et un appui en matière d'assistance et de formation.

Pour plus d'information: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

## **ANNEXE 5 - MODÈLE D'INSTRUMENT D'ADHÉSION**

**(A signer par le Chef d'État, le Chef de Gouvernement  
ou le Ministre des affaires étrangères)**

### **ADHÉSION**

---

**CONSIDÉRANT QUE** le/la [titre du traité, de la convention, de l'accord, etc.] a été (conclu(e), adopté(e), ouvert(e) à la signature, etc.) à [lieu], le, [date]

**NOUS**, [Nom et titre du Chef d'Etat, Chef du Gouvernement ou du Ministre des affaires étrangères] déclarons que le Gouvernement de [nom de l'Etat], après avoir examiné [le traité, la convention, l'accord, etc.] adhère [au traité, etc.] et entend sincèrement l'exécuter et en mettre en œuvre les dispositions.

**EN FOI DE QUOI**, nous avons signé l'instrument d'adhésion à [lieu] le [date].

[Signature]

# STATUT D'ADHÉSION

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Afghanistan							
Afrique du Sud	■		■		■		
Albanie	■	■	■	■		■	■
Allemagne	■	■	■	■		■	■
Algérie							
Andorre						■	■
Angola							
Antigua et Barbuda							
Arabie Saoudite	■						
Argentine							
Arménie	■	■	■				■
Australie			■		■		
Autriche	■	■	■	■		■	■
Azerbaïdjan	■	■	■		■	■	■
Bahamas	■						
Bahreïn	■	■					
Bangladesh							
Barbade							
Belgique	■	■	■	■		■	■
Belize							
Bénin							
Bhoutan							
Biélorussie	■	■	■	■	■	■	■
Bolivie							
Bosnie et Herzégovine	■	■	■			■	■
Botswana							

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Brésil	■	■					
Brunei Darussalam							
Bulgarie	■	■	■	■	■	■	■
Burkina Faso							
Burundi							
Cambodge							
Cameroun							
Canada					■		
Chad							
Chili	■	■					
Chine					■		
Colombie							
Congo							
Costa Rica	■	■					
Cote d'Ivoire	■	■					
Croatie	■	■	■			■	■
Cuba	■	■					
Chypre		■	■	■	■	■	■
Danemark	■	■	■	■	■	■	■
Djibouti							
Dominique							
Egypte			■				
El Salvador							
Emirats Arabes Unis	■	■					
Equateur	■	■					
Erythrée							
Espagne	■	■	■	■	■	■	■

■ Ratification, adhésion, signature définitive

■ Signature

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Estonie							
Etats Fédérés de Micronésie							
Etats-Unis d'Amérique							
Ethiopie							
Fédération de Russie							
Fidji							
Finlande							
France							
Gabon							
Gambie							
Géorgie							
Ghana							
Granada							
Grèce							
Guatemala							
Guinée							
Guinée Bissau							
Guinée Equatoriale							
Guyane							
Haïti							
Honduras							
Hongrie							
Iles Comores							
Iles Marshall							
Iles Salomon							

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Inde							
Indonésie							
Iran							
Iraq							
Irlande							
Islande							
Israël							
Italie							
Jamaïque							
Japon							
Jordanie							
Kazakhstan							
Kenya							
Kirghizistan							
Kiribati							
Kuwait							
Lesotho							
Lettonie							
Liban							
Liberia							
Libye							
Liechtenstein							
Lituanie							
Luxembourg							
Madagascar							
Malaisie							
Malawi							
Maldives							

 Ratification, adhésion,  
signature définitive

 Signature

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADRI), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Mali							
Malta							
Maroc							
Maurice							
Mauritanie							
Mexique							
Monaco							
Mongolie							
Monténégro							
Mozambique							
Myanmar							
Namibie							
Nauru							
Népal							
Nicaragua							
Niger							
Nigeria							
Nord de Macédoine							
Norvège							
Nouvelle Zélande							
Oman							
Ouganda							
Ouzbékistan							
Pakistan							
Palau							
Palestine							

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADRI), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Panama							
Papouasie Nouvelle Guinée							
Paraguay							
Pays Bas							
Pérou							
Philippines							
Pologne							
Portugal							
Qatar							
République d'Afrique Centrale							
République de Moldavie							
République Démocratique Populaire Lao							
République Dominicaine							
République du Cap-Vert							
République de Corée							
République Populaire Démocratique de Corée							
République Tchèque							
République Démocratique de Congo							

 Ratification, adhésion,  
signature définitive

 Signature

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
République-Unie de Tanzanie							
Roumanie	■	■	■	■	■	■	■
Royaume-Uni	■	■	■	■	■	■	■
Ruanda							
Saint Vincent et les Grenadines							
Saint-Kitts-et-Nevis							
Saint-Marin	■	■	■	■	■	■	■
Saint-Siège	■	■					
Samoa							
Santa Lucia							
Santo Tomé et Príncipe							
Sénégal	■	■					
Serbie	■	■	■			■	■
Seychelles	■	■					
Sierra Leone							
Singapour							
Slovaquie	■	■	■	■	■	■	■
Slovénie	■	■	■		■	■	■
Somalie							
Soudan							
Soudan du Sud							
Sri Lanka							
Suède	■	■	■	■	■	■	■

	CIRCULATION ROUTIÈRE, 1968	SIGNALISATION ROUTIÈRE, 1968	RÈGLEMENTATION SUR LES VÉHICULES, 1958	CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES, 1997	RÈGLEMENTATION MONDIALE SUR LES VÉHICULES, 1998	MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR), 1957	TRAVAIL DES ÉQUIPAGES, 1970
Suisse	■	■	■	■		■	■
Suriname							
Swaziland							
Syrie							
Tadjikistan	■	■			■	■	■
Thaïlande	■	■	■				
Timor Oriental							
Togo							
Tonga							
Trinité et Tobago							
Tunisie	■	■	■	■	■	■	
Turkménistan	■	■					■
Turquie	■		■		■	■	■
Tuvalu							
Ukraine	■	■	■	■		■	■
Union Européenne			■		■	*	
Uruguay	■						
Vanuatu							
Venezuela	■	■					
Vietnam	■	■					
Yémen							
Zambie							
Zimbabwe	■						

■ Ratification, adhésion, signature définitive

■ Signature

\* L'Union Européenne exige de ses Etats Membres qu'ils appliquent les conditions énoncées dans les annexes A et B de l'accord ADR au trafic national (d.ve 2008/68/CE).

# BENEFICE A LA SITUATION DE LA PARTIE CONTRACTANTE

## ■ ANNEE - CONVENTION/ACCORD



### 1968 CIRCULATION ROUTIÈRE

## ■ BENEFICE SUITE A LA RATIFICATION

*Cette Convention est la base de la sécurité des utilisateurs. Elle établit les règles de la circulation routière à suivre par les conducteurs et les piétons dans les pays du monde entier. Elle veille à ce que les véhicules répondent à des exigences techniques pour être immatriculés. Elle donne des conditions à remplir pour l'admission des véhicules en circulation internationale. Elle définit, pour chaque catégorie spécifique de véhicule, les connaissances et les compétences qu'il est nécessaire de vérifier pour la délivrance des permis de conduire.*

*L'adhésion offre la possibilité d'appliquer les meilleures pratiques et une expérience reconnue, telles que regroupées dans la Convention, pour rendre la circulation routière plus sûre.*

*Les avantages de l'adhésion comprennent également la facilitation du trafic routier international et le renforcement de la sécurité routière par l'adoption de règles de circulation uniformes. L'application de cette convention aide à prévenir efficacement les accidents de la circulation et accroît le commerce et le tourisme internationaux.*

*L'adhésion offre non seulement la possibilité de prendre part à l'élaboration des amendements à la Convention, mais aussi d'être lié au réseau mondial d'experts en la matière.*

## ■ PLATFORME INTERGOUVERNMENTALE

### À propos du WP.1

*Le Forum mondial de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour la sécurité routière (WP.1) est le principal organe de coordination dans le domaine de la sécurité routière, en liaison avec les Conventions sur la sécurité routière et la signalisation routière. En coopération avec d'autres groupes de travail compétents, il élabore et tient à jour les conventions sur la sécurité routière et sur la signalisation routière et d'autres instruments juridiques pertinents. Il offre une plate-forme complète qui permet la coopération ainsi que l'échange d'informations et de bonnes pratiques. Les recommandations sur les « meilleures » pratiques sont ensuite sélectionnées.*

### Participation au WP.1

*Le WP.1 est ouvert à tous les États membres des Nations Unies, aux organisations non gouvernementales (ONG) ayant le statut consultatif du Conseil économique et social (ECOSOC) et aux ONG ayant un statut consultatif non-ECOSOC sur invitation du secrétariat.*

*Le WP.1 se réunit deux fois par an, habituellement en mars et septembre. Toute information supplémentaire sur les procédures de demande d'invitation ou toute demandes de renseignements peut être faite par l'intermédiaire de notre site [1].*

*L'accès aux informations sur les réunions du WP.1 (calendrier, ordre du jour, documentation et rapports) est gratuit et illimité sur le site Web de la CEE.*



### 1968 SIGNALISATION ROUTIÈRE

*La présente Convention engage ses Parties contractantes à accepter son système élaboré de signalisation routière, de signaux lumineux, de symboles et de marques routières. L'application de cette Convention permettra de jouir de signaux de haut niveau et de leurs symboles pour éviter toute mauvaise interprétation et toute distraction de la conduite. Elle assure le placement correct des signes et l'utilisation correcte des inscriptions qui y figurent.*

*L'adhésion à cette Convention apporte les avantages de la facilitation du trafic routier international et améliore la sécurité routière grâce à l'adoption de panneaux routiers, de signaux et de marquages normalisés qui se sont avérés efficaces dans les pays les plus performants en matière de sécurité routière. L'adhésion offre non seulement la possibilité de participer à l'élaboration des amendements à la Convention, mais aussi d'être lié au réseau mondial d'experts en la matière.*

[1] <https://www.unece.org/trans/roadsafe/contactus.html>

## BENEFICE A LA SITUATION DE LA PARTIE CONTRACTANTE

### ■ ANNEE - CONVENTION/ACCORD



## 1970 TRAVAIL DES ÉQUIPAGES

### ■ BENEFICE SUITE A LA RATIFICATION

*Cet accord vise à limiter les temps de conduite des conducteurs et équipages de véhicules utilitaires effectuant des transports routiers internationaux, en réglementant les périodes de travail et de repos des conducteurs de camions, d'autobus et d'autocars. Les avantages de l'adhésion comprennent la participation à un système bien établi où les temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs professionnels sont réglementés et surveillés afin de prévenir les accidents majeurs causés par les camions et les autobus.*

*Cet accord sauve des vies en empêchant les conducteurs professionnels de véhicules utilitaires de conduire pendant des heures excessives et d'être fatigués.*

### ■ PLATFORME INTERGOUVERNEMENTALE

#### **A propos du SC.1**

*Le Groupe de travail de la CEE sur les transports routiers (SC.1) promeut le développement et la facilitation du transport international par route — des marchandises et des passagers — en harmonisant et en simplifiant les règles et les exigences en matière de transport routier par l'élaboration et la mise à jour d'instruments juridiques internationaux, les recommandations non contraignantes et les meilleures pratiques dans le domaine du transport routier international, et la supervision des travaux du Groupe d'experts sur l'AETR.*

#### **Participation au SC.1**

*La participation au SC.1 et au groupe d'experts sur l'AETR est ouverte à tous les États membres de la CEE, aux États membres non membres de la CEE, sur invitation du secrétariat ou à leur demande, et aux ONG ayant le statut consultatif ECOSOC, sur invitation du secrétariat.*

*Le SC.1 se réunit une fois par année en octobre. Le Groupe d'experts sur l'AETR se réunit trois fois par an, généralement en février, juin et octobre.*

*Pour tout renseignement complémentaire ou pour demander une invitation, contactez-nous[2].*

*L'accès à l'information sur les réunions du SC.1 (calendrier, ordre du jour, documentation et rapports) est gratuit et accessible sur le site de la CEE.*

[2] <https://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1who/contact-form.html>



## BENEFICE A LA SITUATION DE LA PARTIE CONTRACTANTE

### ■ ANNEE - CONVENTION/ACCORD



## 1957 MARCHANDISES DANGEREUSES

### ■ BENEFICE SUITE A LA RATIFICATION

*L'ADR offre un niveau élevé de sécurité et de sûreté lors du transport international de marchandises dangereuses. Les dispositions de l'ADR sont élaborées pour prévenir les accidents, parfois tragiques, pendant le chargement, le déchargement et le transport et pour atténuer autant que possible les effets en cas d'incident ou d'accident.*

*L'ADR est un outil important pour faciliter le commerce et le passage des frontières. Il permet aux transporteurs d'un pays partie contractante de transporter des marchandises dangereuses à partir de son pays en passant par tout autre pays partie contractante et à destination de celui-ci, sans que des exigences supplémentaires ne soient imposées par les pays de transit ou de destination.*

*L'ADR facilite également le transport et le commerce des marchandises dangereuses entre les parties contractantes grâce à une reconnaissance mutuelle des certificats d'emballage, d'agrément des véhicules et citernes et de formation des conducteurs.*

### ■ PLATFOME INTERGOUVERNEMENTALE

#### **A propos du WP.15**

*Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE (WP.15) élabore et met à jour l'ADR. Le WP.15 travaille sur la sécurité et la sûreté des transports de marchandises dangereuses.*

#### **Participation au WP.15**

*Tout État membre des Nations Unies peut participer à ses activités. Les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et ONG dotées du statut consultatif par ECOSOC peuvent participer à titre consultatif aux discussions. Les ONG qui ne sont pas dotées du statut consultatif par ECOSOC peuvent également participer aux discussions sous certaines conditions. Le WP.15 se réunit deux fois par an, en mai et novembre. Toute information complémentaire sur la participation aux sessions ou toute demande de renseignements peut être faite par l'intermédiaire de notre site[7]. L'accès aux informations sur les réunions du WP.15 (calendrier, ordre du jour, documentation et rapports) est gratuit et illimité sur le site Web de la CEE[8].*

[7] <http://www.unece.org/trans/danger/who.html>

[8] <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>