

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

31 OKTOBER 1984

31 OCTOBRE 1984

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 15 november 1975

Projet de loi portant approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international et des Annexes, faits à Genève le 15 novembre 1975

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HUMBLET**

**RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. HUMBLET**

In het kader van de Commissie voor het wegvervoer van de Economische Raad voor Europa van de Verenigde Naties, welke Raad gevestigd is in Genève, werd op 15 november 1975 de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen ondertekend door de Bondsrepubliek Duitsland, Oostenrijk, Bulgarije, Luxemburg, Polen, de Duitse Democratische Republiek, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

Deze Overeenkomst heeft ten doel om aan de hand van bestaande of van aan te leggen wegen een net van internationaal belang tot stand te brengen dat voldoet aan de eisen van het toekomstige verkeer.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Van der Elst, voorzitter; Chabert, Close, Coppens, de Bruyne, T. Declercq, du Monceau, Geldolf, Gijs, Mevr. Hanquet, de heren Lahaye, Marmenout, Noerens, Uyttendaele, Van Herck en Humblet, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Clerdent, Deprez, Mevr. Staels-Dompas, de heren Van den Broeck en Vanhaverbeke.

R. A 13012

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

691 (1983-1984) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Dans le cadre de la Commission des transports routiers du Conseil économique pour l'Europe des Nations Unies, Conseil dont le siège est à Genève, a été signé, le 15 novembre 1975, par la R.F.A., l'Autriche, la Bulgarie, le Luxembourg, la Pologne, la R.D.A., le Royaume-Uni et la Suisse, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

Cet Accord vise à constituer, par les routes existantes ou à construire, un réseau d'intérêt international satisfaisant aux exigences de la circulation future.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Van der Elst, président; Chabert, Close, Coppens, de Bruyne, T. Declercq, du Monceau, Geldolf, Gijs, Mme Hanquet, MM. Lahaye, Marmenout, Noerens, Uyttendaele, Van Herck et Humblet, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Clerdent, Deprez, Mme Staels-Dompas, MM. Van den Broeck et Vanhaverbeke.

R. A 13012

Voir :

Document du Sénat :

691 (1983-1984) : N° 1 : Projet de loi.

De reiswegen (Bijlage I) werden getraceerd in functie van een geruite structuur, met een algemene richting N.-Z. en O.-W. (art. 2).

De wegen moeten beantwoorden aan de normen die het voorwerp uitmaken van de Bijlage II van de Overeenkomst (art. 3).

Zij worden of zullen worden geïdentificeerd door een rechthoekig bord, met de letter « E » en het nummer van de reisweg, in het wit, op een groen veld (art. 4 van de Bijlage III).

Artikel 4 voorziet in de verwijdering van de niet met de Overeenkomst overeenstemmende borden binnen drie jaar na het van kracht worden van de Overeenkomst en de plaatsing van nieuwe borden binnen vier jaar na het van kracht worden.

Artikel 5 somt de formaliteiten op waaraan een Staat moet voldoen om van de Overeenkomst deel uit te maken :

a) Ondertekening, zonder voorbehoud;

b) Ondertekening, onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of toetreding met neergelegging van een oorkonde *ad hoc* bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Aangezien België de Overeenkomst niet heeft ondertekend vóór 31 december 1976, moet voor ons land de toetredingsproceduur worden gevolgd ten einde tot deze nieuwe Overeenkomst te worden toegelaten.

De Overeenkomst zal, bij zijn inwerkingtreding, in de betrekkingen tussen de Contracterende Partijen, de Verklaring over de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen, ondertekend te Genève op 16 september 1950 opheffen en vervangen.

De inwerkingtreding is onderworpen aan twee voorwaarden (art. 6), namelijk :

a) De ondertekening door 8 Staten van de Overeenkomst, zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of de neerlegging van een bekrachtigings-, aanvaardings- of goedkeuringsoorkonde;

b) De continuïteit van één of meer wegen van het E-net op het grondgebied van ten minste 4 Staten die een bekrachtigingsoorkonde, overeenkomstig punt a), hebben ondertekend of neergelegd.

De inwerkingtreding gebeurt 90 dagen na het vervullen van de bovengenoemde voorwaarden en later voor een Staat 90 dagen na het neerleggen van zijn bekrachtigings-, goedkeurings- of toetredingsoorkonde.

Op 25 oktober 1984 hadden de volgende twaalf Staten de Overeenkomst bekrachtigd : de Bondsrepubliek Duitsland, Wit-Rusland (1), Bulgarije (1), Frankrijk, Hongarije (1), Italië, Luxemburg, Nederland, de Duitse Democratische Republiek (1), Oekraïne (1), de USSR (1) en Joegoslavië.

(1) Met voorbehoud omtrent het arbitragebeding (art. 13 en 15 van de Overeenkomst).

Les itinéraires (Annexe I) ont été tracés en fonction d'une structure quadrillée d'orientation générale N.-S. et O.-E. (art. 2).

Les routes doivent répondre aux normes faisant d'objet de l'Annexe II à l'Accord (art. 3).

Elles sont ou seront identifiées par un signal rectangulaire indiquant la lettre « E » et le numéro de l'itinéraire en blanc sur fond vert (art. 4 de l'Annexe III).

L'article 4 prévoit l'enlèvement des signaux non conformes à l'Accord dans les trois ans après la mise en vigueur de l'Accord et le placement de nouveaux signaux dans les quatre ans après cette mise en vigueur.

L'article 5 indique les formalités par lesquelles un Etat peut devenir partie à l'Accord :

a) Signature sans réserve;

b) Signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, ou adhésion avec dépôt d'un instrument *ad hoc* auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

La Belgique n'ayant pas signé l'Accord avant le 31 décembre 1976, c'est, pour elle, la procédure d'adhésion qui doit être suivie pour lui permettre d'être Partie à ce nouvel Accord.

Celui-ci, dès son entrée en vigueur, abroge et remplace, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

L'entrée en vigueur est subordonnée à deux conditions (art. 6) à savoir :

a) La signature par 8 Etats de l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, ou le dépôt d'un instrument de ratification, acceptation ou adhésion;

b) La continuité d'une ou plusieurs routes du réseau E sur les territoires de 4 Etats au moins ayant signé ou déposé un instrument de ratification conformément au a).

L'entrée en vigueur a lieu 90 jours après la réalisation des conditions ci-dessus et ultérieurement pour un Etat, 90 jours après le dépôt de son instrument de ratification, d'approbation ou d'adhésion.

Au 25 octobre 1984, les douze Etats suivants avaient ratifié l'Accord : Allemagne (Rép. féd.), Biélorussie (1), Bulgarie (1), France, Hongrie (1), Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République démocratique allemande (1), Ukraine (1), URSS (1) et Yougoslavie.

(1) Avec réserve sur la clause d'arbitrage (art. 13 et 15 de l'Accord).

Bovendien loopt de weg E80, vermeld in bijlage I bij de Overeenkomst (blz. 9 van het Gedr. st. nr. 691-1), door vier ondertekenende Staten. Aangezien 90 dagen voordien is voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 6, is de Overeenkomst op 15 maart 1983 in werking getreden. De toetreding van België zou de Overeenkomst op ons land toepasselijk maken.

De artikelen 7, 8, 9 en 10 betreffen de amenderingsprocedure van de hoofdttekst van de Overeenkomst en haar Bijlagen.

Het onderzoek van de verzoeken tot amendement wordt gedaan door de Werkgroep van het Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

De artikelen 11 en 12 betreffen de opzegging van de Overeenkomst en het einde van zijn werking indien het aantal Contracterende Partijen lager ligt dan 8 gedurende een periode van 12 opeenvolgende maanden.

De artikelen 13 en 15 hebben betrekking op de geschillen die zouden kunnen rijzen tussen twee of meer Contracterende Partijen in verband met de interpretatie van de Overeenkomst.

Het artikel 15 is belangrijk want het bepaalt dat een Contracterende Partij zich als niet gebonden kan beschouwen door de in het artikel 13 vastgelegde arbitrageprocedure.

Het lijkt niet opportuun dat België een voorbehoud maakt met betrekking tot de toepassing van artikel 13, welk voorbehoud zou leiden tot wederkerigheid van de andere Contracterende Partijen en dat waarschijnlijk het gehele net in het gedrang zou brengen, zowel op het vlak van de keuze van de reizen als op dat van hun nummering.



Er moet een formele opmerking worden gemaakt over het Franse opschrift van dit ontwerp. Sommige auteurs menen namelijk dat het woord « grands-routes » correcter is dan de uitdrukking « grandes routes » (cf. J. Hanse, *Nouveau dictionnaire des difficultés du Français moderne*, Duculot, Gembloux, 1984, blz. 457-458).

Aangezien de laatstgenoemde formulering niet volkomen is uitgesloten, stellen wij voor ze te handhaven met het oog op de eenvormigheid met het opschrift van de Overeenkomst zelf.



Dit verslag dient te worden aangevuld met enkele technische overwegingen.

1. In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet wordt uiteengezet hoe het Europees internationaal net is ontstaan en waarom de herziening ervan noodzakelijk is geworden.

De surcroît la route E80, mentionnée à l'annexe I jointe à l'accord (p. 9 du Doc. 691-n° 1) traverse quatre des Etats signataires. Les conditions fixées par l'article 6 ayant été remplies 90 jours plus tôt, l'accord est entré en vigueur le 15 mars 1983. L'adhésion de la Belgique rendrait l'accord applicable pour elle.

Les articles 7, 8, 9 et 10 concernent la procédure d'amendement du texte principal de l'Accord et de ses Annexes.

L'examen des demandes d'amendement est effectué par le Groupe de Travail des Transports routiers de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.

Les articles 11 et 12 concernent la dénonciation de l'Accord et sa fin de mise en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à 8 pendant une période de 12 mois consécutifs.

Les articles 13 et 15 se rapportent aux différends qui pourraient surgir entre deux ou plusieurs Parties contractantes au sujet de l'interprétation de l'Accord.

L'article 15 est important car il prévoit qu'une Partie contractante peut ne pas se considérer liée par la procédure d'arbitrage prévue à l'article 13.

Il ne semble pas opportun que la Belgique formule des réserves quant à l'application de l'article 13, réserves qui entraîneraient la réciprocité des autres Parties contractantes et mettraient probablement en cause l'ensemble du réseau tant dans le choix des itinéraires que dans leur numérotation.



Une remarque de forme s'impose quant à l'intitulé en langue française dudit projet. Certains auteurs considèrent en effet que « grands-routes » serait plus correct que « grandes routes » (cf. J. Hanse, *Nouveau dictionnaire des difficultés du Français moderne*, Duculot, Gembloux, 1984, pp. 457-458).

Cette dernière formulation n'étant pas totalement exclue, nous proposons de la maintenir par souci de conformité avec l'intitulé de l'Accord même.



Il convient de compléter le présent rapport par quelques considérations techniques.

1. L'exposé des motifs du projet de loi indique l'origine de la création d'un réseau international européen et les raisons qui ont rendu sa révision nécessaire.

Wat de structuur van het net — dat wil zeggen de keuze van de trajecten — betreft, moet worden gewezen op de onmogelijkheid om kwantitatieve criteria vast te stellen, met name inzake het aantal overschreden grenzen, de belangrijkheid van het internationaal verkeer, de belangrijkheid van de met elkaar verbonden centra, zodat geen volkomen rationele oplossing kon worden gevonden voor het probleem, dat vooral een politiek aspect vertoont verbonden aan de soevereiniteit van de Staten.

De meeste trajecten van Bijlage I bij de Verklaring van 16 september 1950 zijn overgenomen in het nieuwe net en voor de structuurwijzigingen (integratie, verandering, opheffing) is voorzien in een passende procedure van amendementen, die wordt toegelicht in de nieuwe Europese Overeenkomst ter vervanging van de Verklaring van 1950.

2. De essentiële wijziging betrof de nummering van de wegen.

Er werden verscheidene oplossingen overwogen — die in twee groepen kunnen worden ingedeeld :

— de stelsels waarbij de huidige nummers niet geheel zouden komen te vervallen;

— de geografische stelsels (stelsel van de randgebieden, stelsel van de hoofdsteden) en de geometrische stelsels (radiaal stelsel, geruit stelsel), waarbij de huidige nummering wel zou komen te vervallen.

Het Technisch Comité voor het Wegverkeer van de Permanente Internationale Vereniging van de Congressen voor het Wegverkeer (A.I.P.C.R.) heeft in samenwerking met de *International Road Federation* (I.R.F.) en de Wereldorganisatie voor het autoverkeer (O.T.A.) een regeling voorgesteld waarbij de huidige nummers niet geheel zouden komen te vervallen : de belangrijkste wegen zouden hun huidige nummer behouden en alleen de secundaire wegen zouden een nummer van drie cijfers krijgen waardoor zij kunnen worden gelokaliseerd in drie gebieden : het westen, het centrum en het oosten van Europa.

De Duitse Bondsrepubliek — waarvoor het probleem bijzonder dringend was wegens de opnemings van nieuwe autowegen in het E-net — deed evenwel tegenvoorstellen in de zin van een geometrisch nummerstelsel, « geruit stelsel » genoemd.

In dit stelsel bestaat het net uit :

— referentiewegen die het basistraster vormen en die zo lopen dat elke hoofdstad door ten minste één van die wegen wordt bediend; die referentiewegen lopen in het algemeen van Noord naar Zuid (oneven getal) en van West naar Oost (even getal) :

— tussenliggende wegen, parallel aan de doorgaans kortere referentiewegen;

— aanvullende trajecten, die volledig binnen een kwadrant van referentiewegen liggen.

Il convient, en ce qui concerne la structure du réseau — c'est-à-dire le choix des itinéraires — de signaler l'impossibilité de fixer des critères quantitatifs, notamment sur le nombre de frontières traversées, sur l'importance de la circulation internationale, sur l'importance des centres reliés, ce qui n'a pas permis de trouver une solution complètement rationnelle au problème qui présente, avant tout, un aspect politique lié à la souveraineté des Etats.

La plupart des itinéraires de l'Annexe I à la Déclaration du 16 septembre 1950, ont été repris dans le nouveau réseau et c'est par le biais d'une procédure appropriée d'amendements, explicitée dans le nouvel Accord européen destiné à remplacer la Déclaration de 1950, que les modifications de structure (intégration, changement, suppression d'itinéraires) ont été prévues.

2. C'est essentiellement la numérotation des itinéraires qui a été changée.

Diverses solutions possibles — que l'on peut classer en deux groupes — ont été envisagées à cette fin :

— le groupe des systèmes n'impliquant pas l'abandon complet des numéros actuels;

— et celui impliquant un tel abandon, que l'on peut classer en systèmes géographiques (système des zones périphériques, système des capitales) et systèmes géométriques (système radial, système quadrillé).

Le Comité technique de la Circulation de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route (A.I.P.C.R.), avec la collaboration de l'*International Road Federation* (I.R.F.) et de l'Organisation mondiale du tourisme automobile (O.T.A.) proposa un système n'impliquant pas l'abandon complet des numéros actuels : les axes principaux conserveraient leur numéro actuel, seuls les axes secondaires seraient pourvus d'un numéro à trois chiffres permettant de les localiser dans trois zones : Ouest, Centre et Est de l'Europe.

Toutefois, la République fédérale d'Allemagne — pour laquelle le problème était particulièrement urgent en raison de l'introduction, dans le réseau E, de nouvelles autoroutes — présenta des contre-propositions basées sur un système géométrique de numérotation, appelé « système quadrillé ».

Dans ce système, le réseau est constitué par :

— des axes repères qui forment le quadrillage de base et sont tracés de manière que chaque capitale soit desservie par l'un au moins de ces axes; ces axes repères sont d'orientation générale Nord-Sud (nombre impair) et Ouest-Est (nombre pair) :

— des axes intermédiaires, parallèles aux axes repères généralement plus courts;

— des itinéraires complémentaires, situés entièrement dans un quadrant des axes repères.

De referentiewegen en de tussenliggende wegen hebben een nummer van twee cijfers; de aanvullende wegen hebben een nummer van drie cijfers.

Dit stelsel werd vergeleken met de andere, op grond van de volgende criteria :

1ste criterium : Aanpassing aan de verkeersstromen

Er bestaat geen vast verband tussen de geometrie van het geruit stelsel en de bevoorrechte verkeersrichtingen. De aanpassing van het net aan de verkeersstromen is veel meer een structuurprobleem dan een nummeringsprobleem.

2e criterium : Steunmaatregelen voor het verkeer

De geordende nummering van de reisinwegen in het geruit stelsel komt tegemoet aan het streven om aan de verkeersdeelnemers op de E-wegen een gemakkelijk oriënterings- en lokalisatiemiddel te verschaffen.

Zij stelt de verkeersdeelnemers onder meer in staat zich te oriënteren en gemakkelijk parallelle ontlastingswegen te vinden, met name bij intens verkeer in de zomer en tijdens de feestdagen.

3e criterium : Logica van het stelsel

Het geruit stelsel is, per definitie, een logisch stelsel, dat beter past bij het begrip « net » in een algemene Europese conceptie. Het leent zich gemakkelijk tot het gebruik van de informatica voor het beheer van het net en voor de oprichting van databanken.

4e criterium : Belang en gevolg van de in te voeren veranderingen

Het geruit stelsel vereist de wijziging van de nummering en van de verkeersborden met al de financiële gevolgen van dien. Bovendien zal de nieuwe nummering de gewoonten van de verkeersdeelnemers verstoren zolang deze niet aan de nieuwe regeling gewend zijn.

Maar de bezwaren verbonden aan het systeem werden geringer geacht dan de voordelen ervan.

In België deed zich een bijzondere moeilijkheid voor in verband met de intercommunale verenigingen die zijn ingesteld voor de aanleg van bepaalde autowegen, omdat zij genoemd worden naar het nummer van de internationale weg waarvoor zij zijn opgericht. Dat bezwaar valt evenwel weg met de opheffing van die intercommunale verenigingen.

♦♦

Tijdens de bespreking vraagt een lid waarom België de Overeenkomst niet heeft ondertekend.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen antwoordt dat België de « Verklaring over de aanleg van internationale hoofdverkeerswegen », ondertekend te Genève op 16 september 1950, snel in toepassing heeft gebracht.

Les axes repères et les axes intermédiaires ont un numéro à deux chiffres; les itinéraires complémentaires un numéro à trois chiffres.

Ce système a été comparé aux autres en fonction des critères suivants :

1^{er} critère : Adaptation aux courants de circulation

Il n'y a pas de corrélation permanente entre la géométrie du système quadrillé et les directions privilégiées du trafic. L'adaptation du réseau aux courants de circulation est davantage un problème de structure qu'un problème de numérotation.

2^e critère : Aide à la circulation

La numérotation ordonnée des itinéraires dans le système quadrillé répond à l'objectif de fournir aux usagers des routes E un moyen facile d'orientation et de localisation.

Elle permet notamment aux usagers de s'orienter et de trouver aisément des itinéraires de déstassement parallèles, notamment pendant les périodes de fortes circulations en été et pendant les jours fériés.

3^e critère : Logique du système

Le système quadrillé est, par définition, un système logique, mieux approprié à la notion d'un réseau dans une conception d'ensemble européenne. Il peut se prêter facilement à l'utilisation de l'informatique pour la gestion du réseau et l'établissement de banques de données.

4^e critère : Importance et conséquence des changements à introduire

Le système quadrillé nécessite la modification de la numérotation et de la signalisation, ce qui a des répercussions financières. De plus, le choix de la nouvelle numérotation perturbera les habitudes des usagers pendant le délai nécessaire à l'accoutumance.

Mais ces inconvénients du système n'ont pas été jugés propres à l'emporter sur ces avantages.

Un inconvénient particulier se présentait en Belgique pour les intercommunales constituées pour la construction de certaines autoroutes, en raison de leur dénomination par le numéro de l'itinéraire international dont elles faisaient partie. Cet inconvénient disparaît toutefois avec la suppression de ces intercommunales.

♦♦

Au cours de la discussion un membre demande pourquoi la Belgique n'a pas signé l'Accord.

Le Ministre des Relations extérieures répond que la Belgique avait mis rapidement en application la « Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international » signée à Genève le 16 septembre 1950.

Voor de Overeenkomst van 1975 heeft de Regering er de voorkeur aan gegeven te wachten, onder meer vanwege de kosten die de toepassing van die Overeenkomst in België zou meebrengen. Nadat een aantal Staten partij bij de Overeenkomst geworden waren, heeft de Regering besloten eveneens toe te treden. Een tweede moeilijkheid, waarop hierboven al is gewezen, bestond hierin dat bepaalde intercommunales genoemd zijn naar de oude nummering van het internationale wegennet.

Het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst is aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Dit verslag is op dezelfde wijze goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. HUMBLET.

De Voorzitter,
F. VAN DER ELST.

Pour l'Accord de 1975, le Gouvernement a préféré attendre compte tenu notamment du coût qu'entraînerait sa mise en vigueur en Belgique. Un certain nombre d'Etats étant devenus parties à l'Accord, le Gouvernement a décidé d'y adhérer. Une seconde difficulté, rappelée ci-dessus, était que certaines intercommunales portaient des dénominations correspondant à l'ancienne numérotation du réseau international.

Le projet de loi portant approbation de l'Accord est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
J. HUMBLET.

Le Président,
F. VAN DER ELST.