

CONFERENCE DES NATIONS UNIES  
SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

COMITE II  
CONDITIONS TECHNIQUES A REMPLIR PAR LES VEHICULES

COMPTE RENDU DE LA QUINZIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, à Genève,  
le lundi 5 septembre 1949, à 9 h. 30.

PRESIDENT : M. FEIFER (Tchécoslovaquie)

Secrétaire par intérim : M. ADOSSIDES

Sommaire :

ETUDE DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER  
DANS UNE CONVENTION SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS  
ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PREPAREE PAR LA  
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de  
l'Ordre du jour de la Conférence) (suite)

Annexe 8 (suite)

Pages 2 - 4

1. ETUDE DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PREPAREE PAR LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de l'ordre du jour de la Conférence)(suite)

Annexe 8 (Reprise de l'étude suspendue lors de la treizième séance)

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, attire l'attention des membres du Comité sur la proposition du Royaume-Uni (document de travail CRT/26/49) visant à dispenser les voitures d'infirmes de l'obligation de se conformer à la réglementation relative au freinage et à l'éclairage exposée à l'Annexe 8.

La rédaction suivante a été proposée :

" Les dispositions relatives au freinage et à l'éclairage ne s'appliqueront pas aux voitures d'infirmes qui répondent aux prescriptions de la législation intérieure du pays dans lequel elles sont immatriculées. Le terme "voitures d'infirmes" désigne un véhicule automobile dont le poids à vide ne dépasse pas 300 kg, spécialement conçu et construit (et non pas simplement adapté) à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou incapacité physique, et qui n'est utilisé que par une telle personne".

L'orateur estime que la définition des "voitures d'infirmes" ne devrait figurer qu'à l'Annexe 8 et qu'elle ne devrait pas être répétée à l'Article 4 qui contient des définitions générales relatives au projet de convention.

Le Comité décide que la définition des "voitures d'infirmes" ne figurera qu'à l'Annexe 8.

M. VEZZANI (Italie) fit observer que la disposition relative aux voitures d'infirmes devrait inclure une limite de vitesse. Etant donné que ces voitures n'ont qu'un seul frein, elles ne devraient pas dépasser une vitesse de 30 à 35 km à l'heure.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, fait remarquer qu'aucune limite de vitesse n'a été indiquée pour les motocycles et demande au représentant du Royaume-Uni s'il est disposé à accepter la proposition du représentant de l'Italie.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) répond affirmativement.

Le Comité décide d'insérer les mots : "dont la vitesse ne dépasse pas 30 km à l'heure" après les mots : "un véhicule automobile" dans la définition proposée par le Rapporteur.

Le Comité adopte la proposition du Royaume-Uni tendant à dispenser les voitures d'infirmes de l'obligation de se conformer à la réglementation relative au freinage et à l'éclairage exposée à l'Annexe 8 et à insérer la définition de ces véhicules dans ladite Annexe.

Section IV : Ensemble de véhicules

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, rappelle que le Comité n'a pas encore pris de décision sur la question de savoir si la section IV (document W/RT/10/49) devrait être insérée dans l'Annexe 8. Il propose que la Section IV soit laissée, sous sa forme actuelle, à la fin de l'Annexe 8 dans le texte dont le Comité est saisi.

Le Comité adopte la proposition du Rapporteur.

M. MASLOG (République des Philippines) fait remarquer que la deuxième phrase de l'alinéa (a) de la Section IV est obscure. Elle ne dit pas clairement quel véhicule ne doit comporter qu'un seul essieu.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, répond que c'est la remorque qui doit avoir un seul essieu et non le véhicule articulé.

Le texte français est parfaitement clair, mais sa version anglaise devrait être rédigée à nouveau.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) estime que le sens serait tout à fait clair si le mot "the" après le mot "unless" était remplacé par les mots "such an articulated" et si le mot "vehicle" après les mots "provided that the" était remplacé par le mot "trailer", dans le texte anglais.

Le Comité adopte la rédaction proposée par le représentant du Royaume-Uni.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare que son Gouvernement est maintenant disposé à accepter la proposition selon laquelle les petites remorques à bagages et les roulettes de campeurs doivent être équipées de dispositifs de sécurité tels que des chaînes ou des câbles métalliques.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, fait observer qu'une remorque tirée par un véhicule articulé ne devrait pas être affectée au transport des personnes.

Le Comité décide que l'alinéa (a) de la Section IV doit être rédigé à nouveau afin d'indiquer que les remorques tirées par des véhicules articulés ne doivent pas être affectées au transport des personnes.

L'alinéa (b) et le 3ème alinéa de la section IV sont ensuite adoptés sans observations.

Section II : Eclairage

Clauses (k)

M. N.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare que son gouvernement lui a donné pour instruction de retirer l'amendement du Royaume-Uni à l'alinéa (k), figurant actuellement entre parenthèses.

M. CHARLOTEAUX (Belgique) Rapporteur, annonce que, conformément à une décision antérieure du Comité, le groupe de travail a rédigé la phrase suivante destinée à être ajoutée à la fin de la clause (k). "Le feu-stop n'est pas nécessaire pour les remorques ni pour les semi-remorques dont les dimensions sont telles que le feu-stop du tracteur reste visible depuis l'arrière".

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) demande qu'il lui soit permis, en raison des nombreuses modifications apportées à l'Annexe 8, d'examiner le nouveau texte avec le Secrétaire du Comité, afin de s'assurer de la forme exacte des amendements adoptés, avant que l'Annexe 8 ne soit examinée par la Conférence.

Le Comité décide, en conséquence, de lever la séance pour permettre aux représentants de prendre connaissance du texte définitif de l'Annexe 8.

La séance est levée à 11 heures.