

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

DOCUMENTS INDEX UNIT

MASTER

19 DEC 1949

COMITE II - CONDITIONS TECHNIQUES A REMPLIR PAR LES VEHICULES

MT0 [] W

COMPTE RENDU DE LA QUATRIEME SEANCE tenue au Palais des Nations, à Genève, le vendredi 26 août 1949, à 10 heures

PRESIDENT :
SECRETAIRE

M. PRIFER (Tchécoslovaquie)
M. MATTER

Sommaire :

EXAMEN DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES, ELABORE PAR LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE. (Point 4 de l'Ordre du jour de la Conférence) (suite) pages 2 à 8

EXAMEN DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION
SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES,
ELABORE PAR LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de
l'Ordre du jour de la Conférence) (Document E/CONF.8/3) (suite)

Annexe 14

Le PRESIDENT informe le Comité que le représentant des Pays-Bas lui a demandé de rouvrir la discussion sur l'annexe 14, bien que cette annexe ait été officiellement adoptée à la séance précédente. Le représentant des Pays-Bas voudrait proposer d'ajouter un troisième alinéa (c) qui aurait la teneur suivante : "Le cycle doit être pourvu à l'arrière d'un feu rouge qui peut se combiner avec le dispositif réfléchissant rouge prévu à l'arrière".

M. van HEMERT (Pays-Bas) remercie le Président d'avoir autorisé la procédure peu orthodoxe qui consiste à rouvrir la discussion sur une question ayant déjà fait l'objet d'un vote ; il déclare que la seule raison qui l'a poussé à demander de recourir à cette méthode est le souci profond qu'il a de sauvegarder la sécurité des cyclistes circulant d'un pays à l'autre. Il a été très surpris, lors de la précédente séance, de voir repousser l'amendement présenté en commun par les délégations des Pays-Bas et du Royaume-Uni ; pendant la phase initiale du débat sur l'annexe 14, il avait semblé, en effet, qu'on fût en général d'accord sur la nécessité d'insérer une disposition obligeant les cyclistes circulant d'un pays à l'autre, à munir leurs véhicules d'un feu rouge à l'arrière ; les représentants du Danemark et de la Suède, eux-mêmes, qui s'étaient tout d'abord opposés à une disposition de cette nature, en étaient venus, par la suite, à la considérer plus favorablement lorsqu'ils avaient appris qu'elle ne serait obligatoire que pour les cycles en circulation internationale.

Quiconque a conduit une voiture automobile sait le danger que représentent les cycles dans l'obscurité, et comprend à quel point il est nécessaire qu'ils signalent leur présence par un feu quelconque. La difficulté ne se pose pas pour des pays comme l'Inde auxquels il serait impossible -comme l'a fait observer le délégué de ce pays- d'appliquer une disposition de ce genre au titre de la réglementation

intérieure, mais elle se pose pour les pays dans lesquels le feu rouge arrière est déjà obligatoire ; dans ces derniers, en effet, les conducteurs peuvent rencontrer à l'improviste des cyclistes étrangers dont les machines ne sont pas pourvues d'un feu de ce genre, faute de règlements internationaux sur ce point.

M. DAUVERGNE (France) demande au représentant des Pays-Bas ce qu'il entend au juste par la phrase : "Le feu rouge peut se combiner avec le dispositif réfléchissant rouge à l'arrière".

M. van HEMERT (Pays-Bas) répond que certains feux rouges arrière se transforment en dispositifs réfléchissants une fois éteints. Il ne voit aucune objection à ce que l'on supprime cette phrase si elle donne lieu à des difficultés ; le seul point qui l'intéresse est qu'on accepte le principe de la nécessité de munir les cycles d'un feu arrière quelconque.

M. DAUVERGNE (France), appuyé par M. VEZZANI (Italie) estime que cette question relève de la législation nationale et il s'oppose à ce que l'on revienne sur la décision prise antérieurement au sujet de l'annexe 14.

Le PRÉSIDENT fait observer que les cycles devant, dans la plupart des pays, être munis d'un feu à l'avant, il ne devrait pas être difficile de rendre obligatoire également l'emploi d'un feu arrière.

M. DAUVERGNE (France) observe que dans les cas où l'on utilise des phares à pétrole ou à acétylène, le règlement imposant le feu arrière entraînerait pour les cyclistes de lourdes dépenses supplémentaires.

M. RAFFLAUB (Suisse), se réfère au paragraphe 2 de l'article 13 qui stipule que : "le feu rouge arrière peut être remplacé par un dispositif réfléchissant dans les cas prévus par les législations nationales" ; il indique que le feu rouge arrière n'est pas obligatoire en Suisse et qu'il peut être remplacé par un dispositif réfléchissant. Il croit comprendre qu'en France les deux sont obligatoires, et il aimerait savoir si un cycliste suisse pénétrant en France devrait se conformer au règlement français.

M. DAUVERGNE (France) répond que le règlement en question s'applique uniquement aux ressortissants français. Aux termes des dispositions de l'article 13, il est permis à un cycliste suisse pénétrant en France de n'avoir à l'arrière qu'un dispositif réfléchissant.

M. van HEMERT (Pays-Bas) fait observer que le point soulevé par le représentant de la Suisse illustre très exactement le genre de difficultés qu'il a en vue. Un cycliste suisse dont la machine est simplement munie d'un dispositif réfléchissant sera en danger en France puisque la plupart des conducteurs d'automobiles de ce pays s'attendent à ce qu'un cycle soit également muni d'un feu rouge. Néanmoins, comme sa proposition ne semble pas recueillir beaucoup de suffrages, il la retirera.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) demande qu'il soit nettement indiqué dans le compte rendu que l'annexe 14 n'a pas été adoptée à l'unanimité au cours de la séance précédente. Il n'y a pas eu de scrutin et l'annexe a été simplement acceptée par la majorité des membres du Comité.

Article 4.

Le PRÉSIDENT appelle l'attention du Comité sur les amendements à l'article 4 présentés par la délégation des Etats-Unis (Document de travail MRT/22/49).

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) rappelle l'opinion déjà émise par lui : On devrait laisser de côté la question des définitions jusqu'à ce qu'on se soit occupé des annexes qu'intéressent ces définitions, car les décisions prises au sujet de ces annexes pourront influencer sur les définitions. Il se bornera, pour le moment, à exposer brièvement le dessein dont s'inspire l'amendement présenté par les Etats-Unis, et qui consiste surtout à reporter à l'article 4 certaines des définitions figurant à l'annexe 2.

L'amendement comporté la définition du terme "véhicule" qui devrait être inséré à l'article 4 et sur lequel pourrait reposer la définition du terme "automobile".

La définition proposée par les Etats-Unis pour le terme "cycle" permet à tout Etat contractant de déterminer quelles sont les machines qui entrent dans cette définition, d'après la cylindrée maximum du moteur auxiliaire thermique dont elles peuvent être munies, compte tenu de l'évolution actuelle en ce qui concerne lesdits moteurs. Il n'est pas question de puissance en chevaux dans cet amendement, car la délégation des Etats-Unis estime que ce terme ne doit pas figurer dans une convention internationale.

M. CHARLOTEAUX (Belgique) reconnaît, avec le représentant des Etats-Unis, que l'on doit différer pour l'instant la discussion des définitions, quitte à la reprendre au besoin une fois l'examen des annexes terminé. Le Comité pourrait donc accepter provisoirement l'article 4, en attendant que l'annexe 8 ait été examinée, et si, d'après cette discussion, on estimait que l'article 4 lui-même doit être modifié, le Comité pourrait alors prendre les mesures nécessaires.

M. DAUVERGNE (France) et M. VEZZANI (Italie) partagent l'avis du représentant de la Belgique; M. Dauvergne précisant qu'à son sens, il conviendrait de réunir toutes les définitions dans un article unique.

Le Comité décide donc de différer la suite de la discussion sur l'article 4 jusqu'au moment où l'examen de l'article 20 et de l'annexe 8 sera terminé.

Article 20

Le PRESIDENT attire l'attention du Comité sur les amendements à l'article 20 proposés par la délégation de la Yougoslavie (Document E/CONF.8/30) et sur l'amendement soumis par la Fédération internationale des ouvriers du Transport (E/CONF.8/23/Rev.1).

M. CHARLOTEAUX (Belgique) fait observer que les amendements susmentionnés concernent le problème de l'application différée de l'article 20 et relèvent par conséquent de la compétence du Comité I chargé des

questions juridiques et générales et des documents. Ils ne sauraient être examinés par le Comité II puisque'ils n'entraînent aucune modification de fond de l'article 20.

M. DAUVERGNE (France), se ralliant aux vues du représentant de la Belgique, fait observer que la mise en application est une question qui se pose pour presque tous les articles du projet de convention et constitue une question de principe qui doit être examinée par le Comité I.

Le PRESIDENT croit que le Comité pourrait adopter provisoirement l'article 20 et passer à l'examen de l'annexe 8 qui contient les dispositions détaillées relatives au paragraphe 2 de l'article 20; si l'accord peut être réalisé sur ces dispositions, il est certain que l'article 20 se révélerait acceptable pour la plupart des membres du Comité.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare que les deux paragraphes de l'article 20 ne sont pas d'importance égale. Le paragraphe 1 n'est qu'un simple exposé de fait sur lequel tout le monde sera certainement d'accord. Par contre, le paragraphe 2 est étroitement lié aux dispositions de l'annexe 8 et il ne saurait faire l'objet d'une décision générale tant que l'annexe 8 n'aura pas été discutée et adoptée.

M. WESTERLAKEN (Fédération internationale des ouvriers du Transport) demande comment on envisage d'appliquer les dispositions de l'article 20 pour assurer une surveillance efficace de l'état des automobiles et des remorques. Ces prescriptions ont un objet très net : empêcher de circuler les véhicules et les remorques qui constituent un danger pour le conducteur ou d'autres usagers de la route. Toutefois, ces prescriptions resteraient lettre morte, tout au moins en ce qui concerne les véhicules lourds (catégories C, D et E), si l'on n'insérerait pas dans la convention une disposition stipulant que seuls seront autorisés à circuler les véhicules pourvus d'un certificat attestant qu'ils sont en bon état de marche. Faute d'une disposition de ce genre, le seul contrôle qui sera exercé sera effectué par les fonctionnaires chargés d'enquêter sur les infractions aux dispositions du Code pénal. Or, on sait par expérience que ces fonctionnaires ne seront appelés à intervenir que si le véhicule en question a causé un accident plus ou

moins grave, ou a été impliqué dans un accident de ce genre. Si la Convention ne contient aucune disposition obligeant un véhicule en circulation à posséder un certificat attestant le bon état de la machine, c'est au propriétaire ou au conducteur qu'il appartiendra de décider si le véhicule peut être utilisé; or, il est probable que cette décision sera influencée par des considérations étrangères au maintien de la sécurité de la route. Le conducteur qui n'est pas en même temps propriétaire du véhicule se croira probablement obligé de s'en tenir à la décision de son employeur. C'est parce qu'elle est convaincue que tout doit être mis en oeuvre pour assurer la sécurité de la route que la Fédération internationale des ouvriers du transport a proposé cet amendement à l'article 20.

Le PRESIDENT fait observer que la question des certificats obligatoires attestant que les véhicules sont en bon état relève de la compétence du Comité I ou de la Conférence plénière.

Le Comité décide de différer la suite de la discussion sur l'article 20 jusqu'au moment où l'annexe 8 aura été examinée.

Annexe 8.

Le PRESIDENT signale qu'un certain nombre d'amendements à l'annexe 8 ont été déposés et qu'ils sont en cours de traduction.

M. CHARLOTEAUX (Belgique) propose qu'en attendant la distribution de ces amendements, le Comité examine les parties de l'annexe 8 qui se rapportent aux dispositions les moins susceptibles de donner lieu à discussion, comme par exemple les sections 2, 3 et 5.

M. RAUFLAUB (Suisse) déclare que, sans vouloir faire de proposition formelle pour le moment, il croit qu'il serait peut-être utile d'examiner, à propos de la section 2, la question de l'angle maximum de braquement, problème qui offre un intérêt tout particulier dans des pays possédant des routes de montagnes.

M. DAUVERGNE (France) fait remarquer que le représentant de la Suisse vient de soulever un point important mais qu'il s'agit là,

malgré tout d'une question de détail qui relève davantage de l'Organisation internationale de normalisation. Telle qu'elle est rédigée actuellement, la section 2 répond d'une façon générale à la question soulevée, puisqu'elle stipule que tout véhicule à moteur doit être muni d'un robuste appareil de direction qui permette d'effectuer facilement, rapidement et sûrement les virages.

M. RAAFLAUB (Suisse) demande au représentant de l'Organisation internationale de normalisation d'attirer l'attention de son Organisation sur cette question.

La Section 2 est adoptée à titre provisoire

La séance est levée à 12 h.10