

ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL

DISTRIBUTION GENERALE  
E/CONF.8/C.II/SR.9/Rev.1  
18 novembre 1949

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 NEUVIEME SEANCE  
tenue au Palais des Nations, à Genève,  
le mercredi, 31 août 1949, à 10 heures

PRESIDENT : M. PEIPER (Tchécoslovaquie)  
SECRETAIRE : M. MATTER

Sommaire :

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

Annexe 8 (suite)

Pages 2 - 12

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

Annexe 8 (suite)

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, attirant l'attention du Comité sur le projet révisé de l'annexe 8, préparé par le Groupe de travail (Document de travail W/RT/10/49) déclare que les points suivants demandent à être examinés : l'amendement du Royaume-Uni à la partie I, paragraphe b), visant à dispenser les roulettes ou les petites remorques à bagages tirées par des automobiles particulières de l'obligation d'avoir des freins automatiques; la proposition des Etats-Unis visant à insérer, dans le paragraphe c) une disposition suivant laquelle les semi-remorques devraient être munies de freins qui entreraient en action automatiquement en cas de rupture d'attelage en mouvement; l'amendement du Royaume-Uni à la partie 2 du paragraphe b), autorisant les voitures particulières à n'avoir qu'un seul feu de croisement; l'amendement du Royaume-Uni au paragraphe k) de la partie II, dispensant les roulettes et les petites remorques à bagages tirées par des automobiles particulières de l'obligation d'avoir des feux-stops; et enfin la proposition visant à supprimer le paragraphe a) de la Section 10, partie III.

Se rangeant à l'avis exprimé par le Rapporteur, le Comité décide d'examiner, l'un après l'autre, les points ci-dessus.

Partie I : Freinage

Paragraphe (b) : Freinage des remorques

Quatrième alinéa.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, rappelle que, au cours des discussions précédentes sur le problème de freinage des remorques, il a été considéré comme nécessaire de rendre les freins automatiques obligatoires. Lui-même, en tant que délégué de la Belgique, a indiqué que, sans freins automatiques, les remorques constituaient un danger pour la route. Il a été alors proposé d'introduire un règlement par lequel il deviendrait obligatoire de munir de freins automatiques les remorques de 3.500 kgs et plus. Ensuite, il a été décidé de laisser de côté toute indication précise du poids de la remorque et de prescrire simplement que les freins automatiques devraient être capables d'arrêter les remorques

en cas de désaccouplement d'avec le véhicule-tracteur. La proposition du Royaume-Uni est un retour à la suggestion faite antérieurement, tendant à dispenser d'une telle obligation les remorques d'un poids déterminé. Le rapporteur considère qu'il est souhaitable que le règlement soit rédigé en termes généraux, sans faire mention d'aucun modèle particulier de remorque, étant donné qu'une énumération de ce genre se révélerait nécessairement incomplète. Le Comité pourrait donc étudier l'opportunité d'une disposition ayant pour effet de supprimer, pour les remorques tirées par des automobiles particulières, l'obligation d'être munies de freins automatiques, à condition qu'elles soient fixées au moyen d'un double accouplement ou soient équipées d'un dispositif de sécurité.

M. von HEMERT (Pays-Bas) se range aux vues du Rapporteur.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) rappelle que lorsque la proposition de rendre obligatoire un dispositif de sécurité en cas de rupture a été faite pour la première fois, il a indiqué qu'aucun règlement de ce genre n'existait à l'heure actuelle dans son pays, bien que certaines remorques lourdes fussent en fait munies d'un tel dispositif. Son gouvernement n'est pas en principe opposé à l'introduction d'un règlement de ce genre, mais ne désire pas qu'il soit étendu à des remorques légères, telles que les roulettes, étant donné que ceci pourrait obliger les ressortissants du Royaume-Uni voyageant à l'étranger à munir leurs roulettes d'un dispositif supplémentaire. Pour parvenir à un accord général, il a indiqué qu'il était prêt à accepter la proposition suivant laquelle les remorques de 3.500 kgs et plus devraient être munies de freins automatiques. Le gouvernement du Royaume-Uni a examiné soigneusement la question et il est prêt à retirer les réserves qu'il a formulées sur le freinage automatique obligatoire pour les remorques lourdes voyageant à l'étranger. Toutefois, il n'est pas disposé à accepter un règlement de ce genre pour les roulettes ou les petites remorques à bagages tirées par des automobiles particulières. Le fait que les voitures particulières sont mentionnées dans l'amendement du Royaume-Uni comme le véhicule tracteur constitue en lui-même une limite imposée à la fois aux catégories de véhicules dispensés, ainsi qu'aux dimensions des roulettes et des petites remorques à bagages. En ce qui concerne son amendement, il ne peut donc accepter aucune concession autre que l'insertion des mots "à deux roues" après les mots "ni aux petites remorques à bagages".

M. DAUVERGNE (France) déclare que dans son pays les remorques d'un poids inférieur à 1.000 kgs ne comportent pas obligatoirement de freins automatiques. Les remorques plus lourdes, toutefois, doivent être équipées de deux dispositifs de freinage, dont chacun doit pouvoir arrêter le véhicule en cas de non fonctionnement de l'autre. Il se prononce donc en faveur de l'insertion d'une disposition du même ordre dans le paragraphe b).

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) n'est pas certain que la mention des automobiles particulières, faite dans la proposition du Royaume-Uni, soit absolument nécessaire.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, fait observer qu'il serait possible de supprimer toute mention des véhicules tracteurs, étant donné surtout que la tendance moderne de la construction s'oriente vers les véhicules à double fin. L'expression "automobiles particulières" pourrait donc prêter à confusion. Tous les modèles dérivés de la "Jeep" se rangent dans cette catégorie.

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) répond que si l'amendement du Royaume-Uni s'applique seulement aux roulettes et aux petites remorques à bagages, il n'a aucune objection à faire au maintien de la mention des automobiles particulières.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni), répondant au Rapporteur, souligne que l'omission de cette mention des automobiles particulières rendrait le règlement plus souple.

M. RAASLAUB (Suisse) déclare que si l'omission proposée est adoptée, il pourra être nécessaire de définir les roulettes et les petites remorques à bagages, étant donné que son gouvernement hésiterait à admettre des roulettes étrangères de grandes dimensions dont la présence pourrait se révéler dangereuse sur les routes de montagnes.

M. von HILMERT (Pays-Bas) est disposé à accepter que l'on dispense les remorques au-dessous d'un poids déterminé de la nécessité d'être munies de freins automatiques, mais il désièrait savoir exactement ce que l'on désigne par les doubles accouplements et les dispositifs de sécurité auxquels le rapporteur a fait allusion.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, répond que le double accouplement est une barre de traction double avec deux crochets. Les dispositifs de sécurité sont de multiples et de conceptions variées.

M. DUVERGNE (France) indique qu'un dispositif de sécurité composé de deux chaînes, semblable à celui utilisé sur les chemins de fer, est fabriqué en France. Son prix de revient est très bas et ne devrait constituer aucun obstacle pour les constructeurs de remorques.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, propose une formule qui pourrait concilier les vues du représentant du Royaume-Uni et celles des délégués qui ne peuvent accepter sans modification l'amendement du Royaume-Uni, et selon laquelle la disposition ne s'appliquerait pas aux roulottes ou petites remorques à bagages à deux roues dont le poids ne dépasse pas 750 kg., sous réserve qu'elles soient équipées d'un accouplement double ou d'un dispositif de sécurité.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) ne peut accepter la proposition du Rapporteur, car elle introduit une complication technique. L'idée d'un accouplement double est nouvelle pour lui et il ne peut se faire une opinion immédiatement à ce sujet. Il s'oppose également à ce que soit spécifié le poids des roulottes ou des petites remorques à bagages.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, considérant qu'il semble y avoir accord général pour que les roulottes et les petites remorques à bagages dont le poids ne dépasse pas 750 kg. soient dispensées de l'obligation d'avoir des freins entrant automatiquement en action en cas de désaccouplement, et pour qu'aucune mention ne soit faite du genre du véhicule tracteur, déclare que le Comité doit se prononcer sur sa suggestion tendant à insérer une réserve aux termes de laquelle les véhicules de ce genre seraient dispensés de cette obligation, à condition qu'ils soient munis d'un système d'accouplement double ou d'un dispositif de sécurité.

Par 9 voix contre 3, le Comité décide l'insertion de cette réserve.

(c) Freinage des véhicules articulés et des ensembles

I Véhicules articulés

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, rappelle qu'il a été suggéré que les semi-remorques pourraient être dispensées de la



nécessité d'être obligatoirement munies de freins entrant automatiquement en action en cas de désaccouplement d'avec le véhicule tracteur, proposition qui a soulevé certaines objections de la part du délégué des Etats-Unis à la séance précédente.

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) déclare que le montage d'un freinage automatique de ce genre est obligatoire depuis quelque temps aux Etats-Unis d'Amérique pour tous les véhicules se livrant au trafic entre Etats; son Gouvernement accepterait donc difficilement d'autoriser l'entrée de véhicules étrangers qui ne seraient pas munis de cet équipement. L'insertion d'une telle dispense n'amènerait pas nécessairement le rejet du projet de convention par le Sénat, mais il craint qu'elle ne puisse rendre son acceptation très difficile. La Section 9 de la Partie III rend certaines dispositions obligatoires là où la législation nationale le requiert. On pourrait trouver une solution du même ordre pour le point en discussion.

M. von HEMERT (Pays-Bas) explique qu'une disposition, telle que celle dont le délégué des Etats-Unis demande l'insertion, n'a pas été insérée dans le projet révisé de l'Annexe 8, car on a constaté dans la pratique que les semi-remorques sont généralement munies de ce que l'on pourrait appeler un double verrou, qui empêche tout désaccouplement d'avec le véhicule tracteur. L'introduction de ce dispositif, qui est obligatoire aux Etats-Unis, entraînerait le remplacement de tout le système d'accouplement des véhicules des autres pays, et il doute que les divers gouvernements puissent exiger de semblables changements de la part des propriétaires des semi-remorques.

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) répond que du point de vue de la sécurité tout au moins, les semi-remorques articulées ne peuvent pas se détacher en théorie, bien qu'il ait entendu parler d'un accident récent où cela s'était produit. Il craint donc de voir la Commission du commerce entre Etats, qui a la responsabilité des règlements de circulation automobile entre Etats aux Etats-Unis d'Amérique, continuer à insister pour que les semi-remorques soient munies de freins

automatiques. La question est d'une importance considérable pour son Gouvernement et il se voit, en conséquence, dans l'obligation de se réserver le droit de soulever tout le problème en séance plénière.

M. DAUVERGNE (France) fait observer qu'il a discuté le problème avec des constructeurs de véhicules automobiles, qui l'ont informé qu'ils ne voyaient aucune objection à introduire des dispositifs de freinage automatique sur les semi-remorques.

M. RAUFLAUB (Suisse) demande si la Belgique et la France pourraient admettre des semi-remorques non munies de freins automatiques au cas où la proposition des Etats-Unis serait acceptée.

M. CHARLOTEAUX (Belgique) et M. DAUVERGNE (France) répondent tous deux affirmativement.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, parlant en sa qualité de délégué de la Belgique, expose que, bien que les freins automatiques pour les semi-remorques soient obligatoires en Belgique, son gouvernement est prêt à accorder dispense de cette obligation pour le trafic international, profondément conscient qu'il est des difficultés qui s'opposeraient à un accord sur un projet de convention si chaque gouvernement insistait pour en modeler le texte sur sa propre législation.

L'orateur demande au représentant des Etats-Unis s'il pourrait accepter pour son amendement une rédaction par laquelle les freins automatiques des semi-remorques deviendraient obligatoires dans les cas prévus par la réglementation nationale. Il faudrait alors faire figurer dans le texte une note pour indiquer qu'il s'agit d'une question comportant des répercussions importantes sur d'autres articles du projet de convention et de l'annexe, qu'il n'a pas été possible de la régler d'une manière définitive au sein du Comité, et que la Conférence elle-même devra en reprendre l'examen.

M. J. H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) accepte la proposition du Rapporteur.

Le Comité, à l'unanimité, adopte la proposition du Rapporteur.

Partie II. Examen.

Paragraphe (b).

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, attire l'attention des membres

du Comité sur l'amendement présenté par le représentant du Royaume-Uni, amendement dont le texte figure entre crochets, à la fin du paragraphe (b), et en vertu duquel des voitures particulières seraient autorisées à ne porter qu'un seul feu-croisement.

M. van HEMERT (Pays-Bas) explique que son gouvernement considère comme indispensable en trafic international de rendre obligatoire un système d'éclairage à disposition symétrique, étant donné que dans certains pays les véhicules circulent à droite et dans d'autres à gauche. Si l'on accepte un éclairage à disposition asymétrique, le danger pourrait se produire, par exemple, d'un seul feu d'une luminosité trop forte.

M. EGERTON (Autriche) et M. VEZZANI (Italie) partagent l'avis du représentant des Pays-Bas.

M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) déclare qu'il ne peut accepter l'amendement du représentant britannique, à moins qu'il soit ajouté une réserve en vertu de laquelle, si une voiture ne possède qu'un seul feu-croisement, les feux de stationnement devront également être allumés. Une telle disposition serait compatible avec le 2ème alinéa du paragraphe (d), d'après lequel les feux de stationnement doivent être allumés de nuit. Sous cette réserve, l'orateur donnerait, encore qu'à contre-cœur, son appui à l'amendement britannique et son gouvernement serait d'accord pour permettre l'entrée de voitures de tourisme munies des dispositifs que prescrit la législation de leur pays.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare que si son amendement n'est pas accepté, il devra réserver sa position sur ce point. La réglementation britannique ne prescrit pas de feux-croisement et la majorité des voitures en circulation ne sont munies que d'un seul feu-croisement. Ce genre d'équipement est toujours utilisé et le gouvernement britannique n'a pas l'intention de rendre obligatoire l'équipement des voitures avec deux feux-croisement. Le Comité remarquera que son amendement ne mentionne pas les véhicules commerciaux, car pour ces véhicules son gouvernement serait disposé à imposer une prescription de cet ordre, ce qui ne serait pas une exigence déraisonnable vis à vis des grandes sociétés de transports routiers. Pour les petites voitures privées, toutefois, la situation est différente et il



ne serait guère équitable de demander à des touristes qui veulent voyager sur le continent pendant une période de durée limitée d'encourir la dépense qu'implique l'installation d'un deuxième feu-croisement. Il pourrait même être difficile de trouver les pièces nécessaires à une telle modification de l'équipement.

M. EGERTON (Autriche) déclare que deux feux-croisement sont obligatoires en Autriche, mais que cela ne constitue pas une raison pour ne pas admettre les voitures britanniques, dans son pays, pourvu que ces voitures soient munies de feux de stationnement qu'on allumerait de nuit, et à condition que les voitures étrangères équipées de deux feux-croisement soient admises dans le Royaume-Uni.

M. VELLODI (Inde) déclare que, d'une manière générale, il accepte les dispositions prévues dans le projet de texte. Il est, toutefois un point sur lequel il voudrait obtenir des éclaircissements. Dans le memorandum explicatif qui accompagne le projet de texte de la CEE, la question a été soulevée de savoir si les dispositions en question devaient être étendues aux véhicules déjà en service et quelle période de transition devait être prévue pour cette application. Avant qu'une décision n'intervienne sur ce point, la délégation de l'Inde ne peut définir son attitude.

M. FRANKEL (Israël) fait observer que le problème de l'éblouissement est très important. Les automobilistes étrangers ont tendance à circuler avec des phares très puissants parce qu'ils ne connaissent pas les routes du pays où ils voyagent, et dans le pays de l'orateur, il a fallu édicter, sur ce point un certain nombre de prescriptions. Cette question est mentionnée dans la communication que son gouvernement a adressée au Secrétaire général (document E/CONF.8/27) et son gouvernement désirerait que des dispositions analogues fussent comprises dans le projet de convention. Il estime que le deuxième alinéa du paragraphe (b) ne suffit pas à cet effet.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, fait remarquer que si la Conférence voulait établir une convention où fussent compris les différentes législations nationales dans tous leurs détails, il ne serait jamais possible de parvenir à un accord. Tous les représentants n'ont en vue qu'une seule considération fondamentale, celle de la sécurité, et de l'avis de

l'orateur il en est pleinement tenu compte dans le texte présenté par le Groupe de travail. Il espère par conséquent que le représentant de l'Etat d'Israël n'insistera pas sur la question qu'il a mentionnée.

M. SAUFLAUB (Suisse) fait observer que certaines dispositions de la convention n'auraient qu'une validité temporaire. Il y a lieu de supposer qu'à la longue les voitures britanniques seront munies de deux feux-croisement. La question qui se pose est de savoir pendant combien de temps la disposition que propose la représentant du Royaume-Uni doit rester en vigueur.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare que son gouvernement attache tant d'importance à l'amendement dont il s'agit qu'il (l'orateur) ne peut y apporter aucune modification. S'il est repoussé par le Comité, l'orateur soulèvera la question devant la Conférence elle-même.

M. DAUVERGNE (France) demande si le représentant du Royaume-Uni se contenterait d'un texte ainsi conçu: "Toutefois les voitures privées peuvent jusqu'à nouvel avis être munies d'un seul feu-croisement disposé à l'avant".

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) répond qu'à son regret, il ne peut accepter cette rédaction.

M. VEZZANI (Italie) fait observer que cette question a déjà été étudiée par l'Organisation internationale de normalisation, qui s'est prononcée pour l'adoption de deux feux-croisement et cette décision avait été acceptée par les constructeurs britanniques.

M. CHARLOTTEUX (Belgique), rapporteur, fait remarquer que ce qui est visé par l'amendement britannique, c'est de protéger la situation des véhicules britanniques déjà en service et munis d'un seul feu-croisement.

Huit représentants se prononcent en faveur d'une disposition de vertu de laquelle les voitures devraient être munies de deux feux-croisement.

Trois représentants se déclarent en faveur de l'amendement présenté par le délégué du Royaume-Uni, sous réserve d'une disposition prévoyant que si une voiture n'est munie que d'un seul feu-croisement, les feux de position doivent être allumés pendant la nuit.

Trois représentants se prononcent en faveur de l'amendement britannique sans modification.

Le Comité accepte le texte qui figure dans la Partie II (b) du document de travail W/RT/10/49 et prend acte de la réserve soulevée par le représentant du Royaume-Uni.

Paragraphe (k).

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, explique que dans ce paragraphe les termes "exception faite des roulottes et des petites remorques à bagages tirées par des voitures particulières (Royaume-Uni)" doivent être placés entre parenthèses. Il demande aux membres du Comité de se prononcer sur la proposition qui tendrait à affranchir les roulottes et les petites remorques à bagages de l'obligation d'être munies d'au moins un feu-stop arrière.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) explique que son amendement ne vise que deux types de petites remorques.

M. von HERBERT (Pays-Bas) soutient que les remorques doivent comporter des feux-stop puisqu'elles rendent invisibles les feux du véhicule tracteur. Toutefois, il serait disposé à admettre une exception en faveur de petites remorques à une ou deux roues lorsqu'il y aurait toute garantie que le feu-stop du véhicule remorqueur restât nettement visible pour tous les usagers de la route.

M. DAUVERGNE (France) s'exprime dans le même sens que le représentant des Pays-Bas.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, demande si le Comité est d'accord sur ce principe fondamental, à savoir que les remorques doivent comporter des feux-stop, du moment qu'elles rendent invisibles les feux-stop du véhicule remorqueur.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare ne pas pouvoir accepter une proposition de cet ordre.

Le Comité décide que le paragraphe (k), Partie II, du document de travail S/RT/10/49 doit recevoir une nouvelle rédaction, prescrivant que les remorques devront être munies de feux-stop si elles rendent invisibles

les feux-stop du véhicule tracteur, mais ne mentionnant ni les roulottes ni les petites remorques à bagages.

Partie III. Autres dispositions.

Paragraphe 10. Dispositions générales.

alinéa (a).

M. CHARLOTEAUX (Belgique), rapporteur, fait observer qu'on pourrait supprimer l'alinéa (a) puisque ce texte ne fait que reprendre un principe qui trouve déjà son expression dans l'article 20 de la Convention.

Le Comité décide de supprimer l'alinéa (a) du paragraphe 10, Partie III, du texte révisé de l'Annexe 8 (document W/WT/10/49).

La séance est levée à 12 h.50.