

ECONOMIC
AND
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL

INDEX UNIT MASTER

6 JAN 1950

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

COMITE II - CONDITIONS A REMPLIR PAR LES VEHICULES

COMPTE RENDU DE LA ONZIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, Genève,
le jeudi 1er septembre 1949, à 10 heures.

FRESIDENT : M. FEIFER (Tchécoslovaquie)

Secrétaire : M. MATTER

Sommaire :

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

Annexe 9 pages 2 - 9

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

Annexe 9

(Documents E/CONF.8/3, E/CONF.8/26, E/W/RT/14/49)

Le PRESIDENT, rappelant ce qu'il a dit précédemment, indique que les questions dont traite l'Annexe 9 sont d'une extrême importance car la réalisation de la normalisation des véhicules automobiles poids lourds et l'adoption dans tous les pays des types de véhicules créés pendant la guerre dépendent de la solution qui sera donnée à ces questions.

Il rappelle qu'au cours d'une précédente séance, il a désigné M. BANG (Danemark) comme Rapporteur pour l'Annexe 9.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, indique que les discussions qui se sont jusqu'ici déroulées dans les organes de la Commission économique pour l'Europe ont revêtu un caractère essentiellement technique. Il fait maintenant s'efforcer de trouver une solution acceptable pour tous aux problèmes des dimensions et poids des véhicules automobiles. L'orateur rappelle les déclarations précédentes du Président qui, résumant les débats de la troisième séance plénière sur l'Annexe 9, a invité le Comité II à s'efforcer de fixer des chiffres aussi élevés que possible pour les dimensions et les poids en charge maximum des véhicules circulant sur les grandes routes du trafic international, sans tenir compte des règles et règlements en vigueur dans l'un quelconque des pays. Le Comité II était également chargé de décider si l'Annexe 9 aurait un caractère obligatoire ou un caractère facultatif; tenant compte du mandat ainsi confié au Comité, le Rapporteur voudrait attirer l'attention des représentants sur la définition des termes "grandes routes de trafic international", donnée dans le paragraphe 1 de l'Annexe 9 du projet de Convention de la CEE (document E/CONF.8/3, page 65). Cette définition doit être le point de départ des travaux du Comité.

Le Comité devra également préciser le sens à donner au terme "dimensions et poids maximum".

Enfin, quelles seront les conséquences d'un accord sur les dimensions et poids maximum des véhicules? Cet accord impliquera que chaque Etat contractant sera tenu, sur toutes celles de ses routes qui sont considérées comme grandes routes de trafic international

d'admettre à la circulation tous les véhicules dont les dimensions et le poids n'excéderont pas les maxima fixés. Par ailleurs, les gouvernements resteront libres de fixer tels dimensions et poids maximum qu'ils jugeront utiles pour les véhicules circulant dans leur propre pays sur toutes les routes, y compris celles définies comme routes de trafic international.

Cette interprétation n'ayant soulevé aucune objection, le Président en conclut qu'elle est acceptée par le Comité.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, continue son exposé en indiquant qu'étant donné qu'en dehors du projet de dispositions préparé par le Secrétariat, le Comité a été saisi d'un certain nombre de propositions émanant de divers gouvernements, et que la discussion et la mise aux voix successives de ces diverses propositions pourraient créer une certaine confusion et provoquer une perte de temps considérable il propose que l'on discute séparément chacune des dimensions et chacun des poids et que l'on examine en même temps toutes les propositions s'y rapportant. Lorsque ce travail sera terminé, le Comité pourra rédiger des propositions qui seront examinées par la Conférence en séance plénière.

Enfin, le Comité doit décider si l'annexe 9 doit revêtir un caractère obligatoire ou facultatif.

Malgré qu'une discussion générale sur l'annexe 9 ait déjà eu lieu en séance plénière, certains représentants voudront peut-être présenter des observations générales avant d'examiner en détail les dimensions et les poids proposés.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) et M. DAUVERGNE (France) appuient les propositions du Rapporteur.

Le Comité décide d'adopter la procédure proposée par le Rapporteur.

Observations générales

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) pense que les délégations pourront accepter, comme le fait la délégation des Etats-Unis, la définition des "grandes routes de trafic international" donnée dans le paragraphe 1 de l'annexe 9.

Aucune objection n'étant faite sur ce point, le Président en conclut que le Comité accepte cette définition.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que l'acceptation de ce paragraphe implique que les dimensions et les poids maximum adoptés par la Conférence deviendront immédiatement applicables pour les véhicules circulant sur les grandes routes internationales en question, sans qu'il soit tenu compte de l'état matériel de ces routes. Toutefois, au cours de certaines conversations officieuses, il lui est apparu que, de l'avis de certains représentants, les dimensions et poids maximum doivent constituer un objectif à atteindre dans l'avenir, plutôt que des chiffres applicables immédiatement. Ces deux conceptions s'opposent nettement. De l'avis de sa délégation, la dernière est inexacte, le but de l'annexe 9 étant de fixer, pour les dimensions et les poids maximum, des chiffres qui puissent être immédiatement appliqués.

M. DAUVERGNE (France), M. NAP (Pays-Bas) et M. VEZZANI (Italie) appuient les déclarations du représentant des Etats-Unis.

M. RONNING (Norvège) estime que son Gouvernement ne sera pas en mesure d'appliquer immédiatement les dimensions et les poids maximum fixés par la Conférence, car il lui faudra un certain temps pour adapter ses grandes routes de trafic international aux conditions exigées.

M. RAAFLAUB (Suisse) est, dans l'ensemble, disposé à accepter la manière de voir du représentant des Etats-Unis, mais il attire l'attention du Comité sur les difficultés qui peuvent survenir dans le cas de ponts offrant une hauteur libre insuffisante.

M. BANG (Danemark) Rapporteur, estime que le problème comporte deux aspects : il s'agit d'abord de savoir si les dimensions et les poids maximum doivent être fixés pour l'avenir ou doivent être appliqués immédiatement; il faudrait, en second lieu, préciser le sens à donner au mot "immédiat". Le Rapporteur invite les représentants à limiter, pour l'instant, leurs observations au premier aspect du problème.

M. de NERCY (Bureau Permanent international des Constructeurs d'automobiles) rappelle que l'on a déjà parlé en séance plénière de la nécessité de construire progressivement les routes afin de les adapter aux conditions exigées pour leur inclusion dans le réseau international.

Il s'ensuit que certains pays pourront appliquer immédiatement les dimensions et les poids maximum fixés, tandis que, pour d'autres pays, un certain délai sera nécessaire avant qu'ils puissent déclarer les routes de leur territoire conformes aux exigences du trafic international.

M. DAUVERGNE (France) estime que le rôle du Comité est de fixer des chiffres qui puissent être appliqués immédiatement. Il va sans dire que le réseau des grandes routes de trafic international sera développé d'ici un an ou deux.

M. BANG (Danemark) Rapporteur, pense que le Comité est d'avis que les dimensions et les poids maximum doivent être appliqués immédiatement et ne doivent pas constituer seulement un plafond pour l'établissement futur de projets de grandes routes internationales.

Passant à l'examen du second aspect du problème, à savoir, le sens précis qu'il convient de donner au mot "immédiatement", le Rapporteur attire l'attention du Comité sur les dispositions du paragraphe 4 de l'Annexe 9, suivant lesquelles les Etats contractants sont invités à désigner les routes où la circulation internationale devra être réglementée, soit par suite de l'état des routes, soit parce que celles-ci comportent des "ferry-boats" des tunnels ou des ponts.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) souligne que le but de la Convention est de permettre d'utiliser au maximum les grandes routes internationales en question. C'est conformément à ce but que les dispositions concernant les dimensions et les poids maximum des véhicules doivent figurer dans une annexe et non pas dans le corps de la Convention, parce que les annexes peuvent être plus facilement révisées ou amendées. Il est bien évident que l'état des routes, la résistance des ponts et la hauteur des tunnels, varient considérablement et que la normalisation dans ce domaine exigera un temps considérable. Les dimensions et les poids maximum adoptés doivent être tels qu'ils puissent être appliqués immédiatement, ou tout au moins très prochainement, aux grandes routes de trafic international.

M. RUMPLER (France) rappelle qu'aux Etats-Unis les routes sont, dans bien des régions, construites pour répondre à des caractéristiques déterminées, et observe qu'une telle homogénéité n'existe pas en Europe. On a eu tendance, aux stades préparatoires de la discussion, à choisir,

pour le réseau international, des routes susceptibles d'être aménagées à bref délai de manière appropriée.

En réponse au RAPPORTEUR, M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation n'élève pas d'objection contre le paragraphe 4 de l'annexe 9; certaines exceptions seront, en effet, inévitables. A son avis toutefois, le paragraphe 4 doit s'appliquer strictement à des exceptions et le réseau routier international doit, pour la plus grande partie, être immédiatement capable de supporter les dimensions et poids prescrits.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, pense que les représentants de la France et des Etats-Unis admettront que les dispositions du paragraphe 4 de l'annexe 9 ne doivent s'appliquer que dans des cas particuliers à de petits tronçons du réseau routier international.

Il prononce la clôture de la discussion générale.

Paragraphe 2 (b) - Hauteur.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, constate que les chiffres suggérés pour la hauteur maximum d'un véhicule présentent certaines différences : alors que la note explicative relative au projet de la CEE (Document E/CONF.8/3, page 8) cite le chiffre de 3m.50, la délégation des Etats-Unis propose 3m.80, celle des Pays-Bas 4m, et celle des pays scandinaves 3m.50 pour le moment, chiffre qui sera à l'avenir élevé à 4m.

M. RØNNING (Norvège) déclare qu'il existe actuellement en Norvège un grand nombre de tunnels qui n'ont que 3m.50 de haut, ce qui ne permet pas à son Gouvernement d'accepter pour le moment, un chiffre supérieur à 3m.50. A l'avenir, les tunnels construits en Norvège, auront une hauteur de 4m.25, mais il s'écoulera un temps assez long avant que tous répondent à cette caractéristique.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) rappelle que l'"American Association of State Highway Officials" qui représente les 48 Etats de l'Union, vient de se mettre d'accord sur un code qui fixe à 3m.80 environ (12 pieds 1/2) la hauteur des véhicules. Tout en reconnaissant la validité de l'observation présentée par le représentant de la Norvège, il tient à rappeler

....

à celui-ci que, dans le cas de ponts ou de tunnels ayant une hauteur libre insuffisante, on place généralement un signal avertisseur et la circulation est détournée. Le Gouvernement des États-Unis tient à maintenir le principe d'une hauteur libre de 14 pieds au maximum. Comme les grandes routes en tunnel traversant les régions urbaines devront être munies d'un certain nombre de superstructures à cause desquelles il sera impossible d'assurer une hauteur libre plus importante; il faudra donc envisager une marge raisonnable de sécurité entre la hauteur d'un véhicule et la hauteur libre laissée par les superstructures.

M. BÅNG (Danemark), Rapporteur, parlant en sa qualité de représentant du Danemark, propose d'adopter le chiffre de 3 m.50.

M. VELLODI (Inde) déclare que son pays ne sera pas en mesure d'accepter une hauteur supérieure à 3 m.35. La situation économique actuelle de son pays ne lui permet pas d'envisager de reconstruire les ponts peu élevés.

M. VEZZANI (Italie) appuie la proposition du représentant des États-Unis tendant à fixer à 3 m.80 la hauteur maximum.

Selon M. FAIRBANK (États-Unis d'Amérique), les recherches sur les besoins industriels ont montré qu'à de très rares exceptions près, le chiffre de 3 m.80 est suffisant.

Sur une question du PRESIDENT, M. RØNNING (Norvège) déclare que si son Gouvernement accepte le chiffre de 3 m.80, il s'écoulera assez longtemps avant que les véhicules de cette hauteur puissent être admis à passer sous les tunnels qui existent actuellement en Norvège. Cela signifierait en fait que la latitude prévue par le paragraphe 4 de l'annexe 9 devra être accordée pendant un certain nombre d'années.

M. HALL (Suède) s'associe aux déclarations du représentant de la Norvège, et ajoute qu'en Suède la période de reconstruction et de réadaptation prendra probablement un peu plus longtemps qu'en Norvège.

M. WICHRZYCKI (Pologne) et M. KOMNENOVIC (Yougoslavie) déclarent que leurs Gouvernements ne seront pas en mesure d'accepter un chiffre supérieur à 3 m.50.

M. RAAFLAUB (Suisse) déclare que son Gouvernement préférerait le chiffre de 4 m., mais est disposé à accepter 3m.80.

M. DAUVERGNE (France) est disposé à accepter le chiffre de 3m.80

Le PRESIDENT, parlant en qualité de représentant de la Tchécoslovaquie, déclare que bien que dans son pays on préfère le chiffre de 4 m., il serait disposé à accepter 3m80.

M. VEZZANI (Italie) et M. EGERTON (Autriche) font des déclarations analogues.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, demande aux représentants de la Pologne et de la Yougoslavie si, puisque les membres du comité sont en général d'accord sur le chiffre de 3m80, ils ne seraient pas eux aussi disposés à accepter ce chiffre étant entendu que les dispositions du paragraphe 4 de l'annexe 9 seront applicables.

M. WICHRZYCKI (Pologne) déclare que dans quelques années son pays sera en mesure d'accepter le chiffre de 3m.80.

M. KOMNENOVIC (Yougoslavie) fait une réponse analogue.

M. CHARLOTEAUX (Belgique) fait remarquer aux représentants de la Pologne et de la Yougoslavie qu'aux termes des dispositions du paragraphe 4 de l'annexe 9, ils peuvent, pour le moment, adopter la hauteur de 3m.50, pourvu qu'en temps voulu on apporte à leur réseau routier des modifications leur permettant d'accepter le chiffre de 3m.80.

M. WICHRZYCKI (Pologne) et M. KOMNENOVIC (Yougoslavie) se ralliant à l'argument présenté par le représentant de la Belgique.

À l'exception du représentant de l'Inde, le Comité adopte le chiffre de 3m.80 comme hauteur maximum d'un véhicule automobile.

Paragraphe 2 (a) - Largeur.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, déclare que deux chiffres seulement sont à examiner pour la largeur d'un véhicule : 2m.50 et 2m.44, ce dernier chiffre proposé par les Etats-Unis.

M. RUMPLER (France) déclare qu'il lui serait impossible d'accepter un chiffre inférieur à 2m.50 pour la circulation internationale.

M. VILJOEN (Union Sud-Africaine), M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) et M. VEZZANI (Italie) acceptent le chiffre de 2m.50.

M. W.G. HUNT, (Royaume-Uni) craint qu'en raison des conditions particulières à son pays, son Gouvernement ne soit pas en mesure d'accepter un chiffre supérieur à 2m.286. Il est toutefois peu probable que le Royaume-Uni désigne une route quelconque comme grande route internationale.

M. VELLODI (Inde) déclare que sa position est la même que celle du représentant du Royaume-Uni.

Après une discussion à laquelle prennent part M. RUMPLER (France), M. BANG (Danemark), M. RAMFLAUB (Suisse), M. EGERTON (Autriche) et M. VEZZANI (Italie),
le Comité adopte le chiffre de 2m.50 comme largeur maximum d'un véhicule automobile.

M. BANG (Danemark) Rapporteur, croit qu'avant de passer à l'étude du poids en charge maximum d'un véhicule, le Comité aimera peut-être entendre un exposé du représentant des Etats-Unis d'Amérique, illustré par des maquettes à l'échelle et par un film, sur la méthode utilisée aux Etats-Unis pour évaluer le poids maximum, méthode différente de celle employée en Europe.

La séance est levée à 12 heures 25.