

ECONOMIC
AND
SOCIAL COUNCILCONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIALCONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS
ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

COMITE III : CIRCULATION ROUTIERE

COMPTE RENDU DE LA QUINZIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, à Genève,
le lundi 5 septembre 1949, à 15 heures

PRESIDENT : M. NELLINI (Italie)
Secrétaire : M. AMBROZEK

Sommaire:

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)

Article 15 Pages 2-4
Annexe 4 Pages 4-8

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

Article 15 (suite de la discussion)

LE PRESIDENT soumet au Comité l'amendement au paragraphe 6 de l'Article 15, déposé par les délégations des Etats-Unis et de l'Inde; cet amendement est ainsi conçu:

"6. Les Protocoles adoptés en conséquence de la présente Convention, contiennent deux systèmes approuvés de signalisation uniforme. Les Etats Contractants pourront, dans toute la mesure du possible, choisir l'un ou l'autre de ces systèmes, en tenant compte du fait qu'il serait souhaitable d'assurer dans chaque région la plus grande uniformité possible en matière de signalisation."

M. DIJKELNS van GUNST (Pays-Bas) propose de remplacer le mot "pourront" par le mot "devront"; puis M. von HELBERT (Pays-Bas) fait remarquer que certains pays ou certains Etats appartenant à un Etat fédéral pourraient ne pas accepter, dans leur ensemble, ni le système dit européen ni le système dit américain. C'est pourquoi le mot "devront" assurerait la plus grande uniformité possible.

M. THIROT (France) estime qu'il est difficile de parler de deux systèmes dans le paragraphe 6; en effet, si le système américain a été décrit clairement dans le Manuel, le système dit européen n'a pas été nettement défini. Dans le cas où l'amendement de la délégation du Royaume-Uni serait accepté, le système européen serait tellement souple qu'alors il serait pratiquement impossible de dire que c'est un système cohérent. Si l'on veut permettre le choix entre deux systèmes, il convient de donner, dans la Convention, une description complète du système américain, afin que les Etats Contractants soient à même d'apprécier le choix qu'on leur propose.

M. DIJKELNS van GUNST (Pays-Bas) fait remarquer que la tendance du Comité est de donner aux Etats la plus grande liberté d'action, de sorte qu'il ne s'agit plus d'un système, mais plutôt d'une série de réglementations et d'exemples; à son avis, cette tendance est regrettable. Si le système n'est pas cohérent, l'orateur ne voit aucune raison pour ne pas accorder

aux Etats la plus grande liberté en ce qui concerne le choix du système de signalisation qu'ils préfèrent. Mais s'il s'agit d'un système cohérent et si l'on veut encore faire un effort pour obtenir la plus grande uniformité possible, comme il le croit souhaitable, les Etats devraient adopter, dans son ensemble, l'un ou l'autre des deux systèmes, si cela est possible, ou, dans le cas contraire, devraient s'efforcer de se rapprocher le plus possible de l'un ou de l'autre, à la condition que les circonstances le permettent. En conséquence, il maintient sa proposition visant à remplacer le mot "pourront" par le mot "devront".

Répondant à la question du représentant de la France, le PRESIDENT fait observer qu'un système reste un système quelle que puisse être sa souplesse. Quant aux remarques du représentant des Pays-Bas, il convient de noter que l'article 2 de la Convention permet à chaque Etat contractant de déclarer, à tout moment, après avoir ratifié la Convention, qu'il souscrit aux dispositions faisant l'objet de l'annexe 4, à savoir à l'ensemble du système indiqué dans cette annexe.

M. SEN (Inde), expliquant l'amendement déposé conjointement par sa délégation et celle des Etats-Unis, déclare qu'il avait cru comprendre, lorsque cet amendement a été élaboré, que le système américain avait été accepté par le Comité comme variante.

En outre, comme il est souhaitable de conserver une certaine souplesse, le mot "pourront", qui implique essentiellement un compromis entre les divers points de vue exprimés, est préférable au mot "devront".

M. PETIT (Belgique) estime que le texte de l'amendement peut être interprété de diverses façons. Il serait souhaitable, avant de prendre une décision sur cet amendement, d'en préciser la portée exacte.

Le PRESIDENT propose de renvoyer l'examen de l'amendement à la prochaine séance du Comité, afin de permettre aux délégations de l'étudier d'une façon plus approfondie.

Personnellement, il estime que l'expression "serait souhaitable", figurant dans la deuxième phrase, ne convient pas, car elle semble indiquer, de façon dangereuse, que les pays peuvent choisir le système qu'ils

préfèrent, même à l'intérieur d'une même région.

Le Comité décide de renvoyer à la prochaine séance l'examen de l'amendement au paragraphe 6 de l'article 15, déposé par les délégations de l'Inde et des Etats-Unis.

Annexe 4

Article 38.

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark), ouvrant la discussion sur l'Article 38 de l'Annexe 4, déclare que sa délégation ne considère pas comme très efficace le signal "fin de priorité" (III.A.9) et il montre aux membres du Comité un signal introduit dans son pays depuis quelques années et qui consiste en une barre noire placée en travers du signal "route à priorité". Il estime que ce signal indique plus clairement que ne le fait le signal III, A.9, la fin d'une route à priorité. La Norvège a adopté ce signal et les délégations de l'Autriche et de la Suède l'ont approuvé. L'orateur en propose donc l'adoption.

M. BARIM (Turquie) indique qu'il préfère le signal recommandé au signal proposé par le représentant du Danemark. Le premier permet d'obtenir le résultat voulu sans qu'il soit besoin de recourir à une troisième couleur. L'orateur considère que les expériences faites aux Etats-Unis ont montré que le jaune et le noir, qui sont les couleurs utilisées pour les signaux recommandés, forment la meilleure combinaison du point de vue de la visibilité. Il s'oppose à l'introduction d'une nouvelle couleur.

M. PLUMEZ (Suisse) déclare que son Gouvernement a soumis l'Article 38, ainsi que les signaux recommandés aux divers cantons; ces propositions se sont heurtées à de nombreuses objections en raison du nombre important de signaux qu'exigerait ce système. Dans son pays, toutes les routes à priorité sont numérotées, et dans les villes, la priorité est aux véhicules venant de la droite. Son Gouvernement estime qu'il est souhaitable de se servir de chiffres pour indiquer la priorité et propose d'amender l'Article 38 afin de permettre d'appliquer cette méthode.

M. PETIT (Belgique) fait savoir que, dans son pays, les conditions sont semblables à celles qui existent en Suisse. Il ne serait pas possible d'utiliser les signaux indiquant la priorité conformément à l'Article 38, car les villes et les villages sont

si rapprochés les uns des autres, que les routes en seraient couvertes. Il n'est pas opposé à l'emploi des signaux recommandés partout où cela est possible, mais il reconnaît, avec le représentant de la Suisse, qu'il conviendrait d'envisager un second système reposant, le cas échéant, sur des chiffres. Il propose, en conséquence, d'amender le paragraphe 1 de l'Article 38, en remplaçant le mot "sera" par les mots "pourra être".

M. ZACH (Tchécoslovaquie) dit que, dans son pays, une barre transversale a été adoptée pour indiquer la fin de priorité; cette barre est placée dans une direction différente de celle qui se trouve sur le signal recommandé et elle est semblable à la barre figurant sur le signal IIA-15 indiquant la fin de limitation de vitesse. A son avis, pour des raisons d'uniformité, il conviendrait que la direction de la barre soit la même dans les deux signaux.

Quant à la proposition du représentant de la Suisse, qui a suggéré de se servir de chiffres pour indiquer la priorité, l'orateur estime qu'elle serait dangereuse pour les conducteurs qui viennent d'un pays où les chiffres ne sont pas une indication de priorité. Il propose toutefois, à titre de compromis, d'ajouter des chiffres dans la bordure des signaux recommandés pour l'Article 38.

M. BARIM (Turquie), répondant au Président, déclare qu'il a simplement voulu indiquer qu'il préférerait les signaux recommandés au signal indiqué par le représentant du Danemark. Par contre, il préfère les propositions des représentants de la Belgique et de la Suisse aux signaux recommandés.

M. von HEMERT (Pays-Bas) déclare que les signaux recommandés pour l'Article 38 semblent être des variantes des signaux utilisés dans son pays depuis de nombreuses années, à cette exception près que la bordure est noire au lieu d'être blanche. Dans son pays, le signal de fin de priorité comporte une bande noire qui traverse à la fois le champ jaune et la bordure noire et répond ainsi au but essentiel visé par le représentant du Danemark. L'orateur considère que les signaux utilisés dans son pays sont plus satisfaisants à la fois du point de vue esthétique et du point de vue pratique que les signaux recommandés pour l'Article 38, et il propose qu'ils soient adoptés de préférence à ses derniers.

Aux Pays-Bas, afin d'éviter un trop grand nombre de signaux, les bornes kilométriques au bordure des routes prioritaires sont peintes en orange et sont clairement visibles la nuit. Toutefois, son pays considère que les signaux indiquant le commencement et la fin des sections de priorité sont plus importants que ces bornes.

M. EIBERG (Suède) avait pensé que les signaux proposés par le représentant des Pays-Bas seraient invisibles dans un paysage de neige, mais M. von HEMERT (Pays-Bas) ayant expliqué qu'ils étaient bordés d'une étroite bande noire, l'orateur déclare que son pays est prêt à les accepter.

M. PETIT (Belgique) maintient sa proposition tendant à ce que l'Article 38 soit amendé de manière à rendre facultatif l'emploi des signaux spéciaux de priorité.

M. THIROT (France) rappelle aux représentants de la Suisse et de la Belgique que leurs pays n'ont pas à adopter les signaux de priorité car ils ne sont pas nécessaires. En France, où les conditions de la circulation ne sont pas très différentes de ce qu'elles sont en Belgique ou en Suisse, il n'y a pas de routes à priorité. Il y a cependant des routes principales sur lesquelles les conducteurs ont priorité aux croisements avec les chemins vicinaux. Sur ces routes principales, le signal (I,20) indique une intersection avec une route sans priorité, et sur les dernières routes, le signal (I,22) indique la proximité d'une route principale. Dans la traversée des villes et villages, les routes principales ne jouissent pas de la priorité. De ce fait, les signaux de priorité ne sont utilisés nulle part.

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) reconnaît, avec le représentant des Pays-Bas, qu'il convient de placer des signaux sur les routes prioritaires, particulièrement à l'endroit où la priorité cesse. Il préfère ce système à toute autre méthode pour indiquer la priorité.

M. PETIT (Belgique), appuyé par M. THIROT (France), M. ZACH (Tchécoslovaquie) et M. ROSSIONI (Italie), propose d'amender l'Article 38 afin de permettre aux pays de choisir entre les signaux recommandés, s'ils désirent les utiliser, ou leur propre système s'ils le préfèrent.

M. von HEMERT (Pays-Bas) fait remarquer que la discussion montre de façon très nette que les préférences des représentants vont à deux systèmes : l'un consistant à donner la priorité tout au long des routes

prioritaires en indiquant, par des signaux, le commencement et la fin des sections à priorité, l'autre à ne donner la priorité qu'aux croisements de routes. A son avis, les deux systèmes ont leurs avantages, et il propose, en conséquence, de les adopter tous les deux.

M. PERLOWSKI (AIT/FAI) estime qu'il n'est pas souhaitable, pour le moment, d'introduire des signaux comme ceux qui sont recommandés pour l'article 38 et qui ressemblent aux signaux utilisés aux Etats-Unis pour indiquer un danger, d'autant plus que les Etats-Unis se sont offerts par la voix de leur délégation à expérimenter le triangle évidé, comme signal de danger.

Le PRESIDENT suggère d'adopter l'article 38 tel qu'il a été amendé par le représentant de la Belgique, en remplaçant les signaux recommandés dans l'annexe par les signaux indiqués par le représentant des Pays-Bas.

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) n'est pas en mesure d'accepter les signaux proposés par le représentant des Pays-Bas sans consulter la délégation norvégienne. La Norvège, la Finlande et son propre pays utilisent des signaux rouges, et l'orateur estime que ces pays pourraient éprouver une certaine difficulté à accepter les signaux proposés par le représentant des Pays-Bas, car ils pourraient ne pas être suffisamment visibles sur un arrière plan de neige.

Après discussion,

le Comité décide que chaque Etat pourra ou non adopter des signaux spéciaux indiquant la priorité;

que les pays qui décident de ne pas les utiliser seront libres d'indiquer la priorité selon la façon décrite par le représentant de la France;

que le Groupe spécial devra amender le texte de l'article 38 de l'Annexe 4 de façon à le rendre conforme aux décisions ci-dessus, et

que les signaux indiqués par le représentant des Pays-Bas seront adoptés à la place des signaux recommandés dans l'Annexe 4.

Article 40

Le PRESIDENT fait remarquer que, lorsqu'il a examiné l'Article 1 de l'annexe 4, le Comité a changé l'ordre de la catégorie III. En conséquence, il propose d'invertir l'ordre des articles 39 et 40 actuels.

Il répond à M. FRAENKEL (Israël) que le Groupe spécial s'occupera de modifier en conséquence le paragraphe 3 de l'Article 40.

Le Comité adopte à l'unanimité la proposition du Président tendant à invertir l'ordre des articles 39 et 40 actuels.

La séance est levée à 17 h.10.