

ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL

DISTRIBUTION GENERALE  
E/CONF.8/C.III/SR.13. Rev.1  
21 novembre 1949

MASTER

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

COMITE III : CIRCULATION ROUTIERE

COMPTE RENDU DE LA TREIZIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, à Genève,  
le samedi, 3 septembre 1949, à 10 h.

PRESIDENT : M. MELLINI (Italie)  
SECRETAIRE : M. AMBROZEK

Sommaire :

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) (suite)

Annexe 4 (Articles 28-33) ..... pages 2 - 8

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 4 (Article 28)

A propos de l'alinéa (a) de l'Article 28, M. THIROT (France) propose que le signal II, A.5 représente une automobile vue de l'arrière et non pas, comme c'est le cas pour le signal actuellement proposé, vue de face. Cette modification serait logique puisque d'autres propositions du Groupe de travail prévoient des signaux représentant un véhicule vu de l'arrière.

L'orateur expose qu'en France les signaux imposant deux vitesses-limites distinctes, l'une pour les poids lourds, l'autre pour les voitures de tourisme, sont chose très courante. Quoique l'usage ordinaire consiste à représenter de face les véhicules en question, on les distinguerait plus facilement les uns des autres, si on les représentait vus de l'arrière. C'est là une raison de plus de représenter uniformément les véhicules vus de l'arrière, toutes les fois que cela est opportun, sur les signaux prévus à l'Annexe 4.

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) pense que la clarté importe davantage que la logique à cet égard, quoiqu'il estime qu'il soit probablement plus naturel de représenter une voiture de face. Il est d'avis qu'il faut conserver les symboles sous la forme qui leur est donnée dans la proposition, afin de faire ressortir la distinction entre les poids lourds et les voitures de tourisme.

Le PRESIDENT penche en faveur de la proposition du représentant de la France, mais il demande au représentant des Pays-Bas de donner son opinion sur la question.

M. von HEMERT (Pays-Bas) pense qu'il vaudrait mieux en principe, maintenir les prescriptions de la Convention de 1926, d'après laquelle le véhicule est représenté de face. En tout cas, il suffirait, croit-il, de supprimer les deux points blancs représentant les phares pour donner l'impression que le véhicule est représenté vu de l'arrière.

M. TAYLOR (Royaume-Uni) déclare que, comme il ne s'agit que d'une légère modification du symbole, tout pays qui voudrait adopter la proposition du représentant de la France, devrait avoir le droit de le faire; mais, lorsqu'une double limite de vitesse est prescrite, l'orateur estime que les deux véhicules figurant sur le signal doivent être représentés de façon uniforme.

Le PRESIDENT propose que les symboles adoptés en 1926 soient conservés, mais que les divers pays aient le droit d'y apporter de légères modifications, comme par exemple, de représenter le véhicule vu de l'arrière. Il propose, en outre, que, lorsqu'un signal impose des vitesses-limites différentes pour les voitures servant au transport de personnes et pour celles qui sont employées au transport des marchandises, les symboles représentent les deux véhicules vus de front ou les deux véhicules vus de l'arrière.

Le représentant de la France se rallie à la proposition du Président, qui est alors adoptée par le Comité.

L'Article 28 est adopté.

#### Article 29

M. von HEMERT (Pays-Bas) demande s'il y a des représentants qui soient partisans d'un signal supplémentaire analogue à celui que prévoit l'alinéa (d) du paragraphe 1 de l'Article 29, mais concernant le poids maximum autorisé par roue. Cette proposition n'ayant pas été appuyée, le représentant des Pays-Bas la retire.

M. ERKBERG (Suède) demande pourquoi la lettre "m" (signifiant "mètres") figure dans le signal représenté par la Figure II, A.10, alors qu'elle ne figure pas dans le signal II, A.11.

M. TAYLOR (Royaume-Uni) signale qu'en ce qui concerne le Royaume-Uni, on n'a pas estimé nécessaire de faire figurer dans le signal décrit à l'alinéa (e) (II, A.14) autre chose que le seul chiffre "30". Il espère que la disposition de l'alinéa (e) ne sera pas rendue obligatoire, car une telle décision contraindrait le Royaume-Uni à ajouter une inscription sur les nombreux milliers de signaux de limitation de vitesse implantés le long des routes de ce pays.

M. HOMAYOUFAR (Iran) et M. von HEMERT (Pays-Bas) s'associent aux observations du représentant du Royaume-Uni.

Sur la proposition de M. THIROT (France), le Comité décide d'adopter un signal de limitation de vitesse, qui comportera seulement le chiffre; les divers pays sont libres de compléter ce chiffre par une inscription, s'ils le jugent utile.

Le Comité décide également que l'unité de mesure figurera aussi bien sur le signal II, A.10 que sur le signal II, A.11.

Répondant à une question du PRESIDENT, qui lui a demandé s'il tenait à ce que le signal II.A.15 servit à indiquer la fin de toutes les restrictions, M. FRAENKEL (Israël) répond qu'il lui suffirait que l'on modifiât légèrement l'alinéa (f) du paragraphe 1 de l'article 29 en remplaçant les mots "au revers du signal II,A.14" par les mots "au revers des signaux II,A.8, 10, 11, 12, 13 et 14".

M. ZACH (Tchécoslovaquie) croit que si le signal "fin de limitation de vitesse" (II,A.15) doit servir à indiquer le terme de toutes les restrictions, cela risque de donner lieu à de graves confusions, car les conducteurs pourront ne pas savoir exactement à quelle restriction le signal universel de fin de restriction se réfère.

M. TAYLOR (Royaume-Uni) et M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) s'associent aux observations du représentant de la Tchécoslovaquie.

M. PETIT (Belgique) fait remarquer qu'il a déjà été proposé à une séance précédente que l'alinéa (f) du paragraphe 1 de l'article 29 fût fondu avec l'alinéa (e).

Le PRESIDENT propose que le Groupe de travail soit chargé de fonder en un seul alinéa les alinéas (e) et (f) du paragraphe 1 de l'article 29.

Il en est ainsi décidé et le Comité adopte l'article 29.

#### Article 30

M. TAYLOR (Royaume-Uni) demande s'il sera loisible au Royaume-Uni d'employer le mot "Halt" qui est en usage depuis bien des années dans son pays, au lieu du mot "Stop".

M. SACH (Tchécoslovaquie) se demande si, le mot "Stop" étant universellement compris et étant, qui plus est, un mot anglais, le représentant du Royaume-Uni ne pourrait pas l'accepter.

Le PRESIDENT signale également que le mot "Stop" est employé partout aux Etats-Unis.

M. TAYLOR (Royaume-Uni) retire sa demande et déclare que les autorités du Royaume-Uni feront de leur mieux pour introduire l'emploi du mot "Stop".

L'article 30 est adopté.

Article 31

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) parlant en son nom propre, ainsi qu'au nom des représentants d'Israël, de la Norvège, de la Suède et de la Turquie, propose que tout pays qui le désirera soit autorisé à conserver le signal de "Parcage interdit" (c'est-à-dire un P majuscule traversé d'une barre) prévu par la Convention de 1931. Tout en comprenant que le Groupe de travail a voulu faire disparaître la différence entre la notion de "Parcage interdit" et la notion de "Stationnement limité", le représentant du Danemark et les représentants des pays au nom desquels il parle croient qu'il y a cependant une distinction essentielle à faire entre ces deux notions et qu'il faut autoriser des signaux indiquant l'une et l'autre. Les automobilistes étrangers qui se rendront dans un pays où les deux signaux sont employés ne risquent pas d'éprouver de ce fait de graves difficultés, car ils auront une idée générale suffisante de la signification de chacun.

M. THIROT (France) signale que la décision du Groupe de travail a été prise à la suite d'une longue délibération qui s'est inspirée de la nécessité de réduire, le plus possible le nombre des signaux. Il pense que, dans le cas présent, il est particulièrement opportun de procéder à une telle réduction, car il lui semble assez difficile de distinguer entre la notion de "stationnement limité" et celle de "parcage interdit". Il demande au représentant du Danemark d'exposer quel avantage précis il voit à conserver le signal "P barré", étant donné surtout qu'en vertu des nouvelles propositions, le laps de temps durant lequel le stationnement est interdit pourra être indiqué par une inscription figurant sur le signal.

Le PRESIDENT pense que chaque pays pourrait être autorisé à conserver l'ancien signal, mais que tout pays, qui se réclamerait de cette faculté devrait faire en sorte qu'il soit rigoureusement utilisé dans le sens de la Convention de 1931.

M. von HEMERT (Pays-Bas) rappelle que le Groupe de travail de la Commission économique pour l'Europe a décidé que tous les signaux dont l'adoption est proposée devront être définis de façon absolument claire. C'est la raison pour laquelle ce Groupe de travail a décidé de ne pas

conserver le signal du "P barré"; toutefois, le représentant des Pays-Bas est disposé, en ce qui le concerne, à réintroduire ce signal, mais seulement à la condition que sa signification soit définie de façon plus précise.

M. PETIT (Belgique) s'associe aux observations présentées par les représentants de la France et des Pays-Bas et indique que les deux types de signaux sont employés en Belgique. Les autorités belges avaient commencé par définir une "voiture stationnée" comme étant une voiture dont le conducteur reste au volant et une "voiture parquée" comme une voiture sans occupant. Comme aujourd'hui la plupart des voitures sont conduites par leur propriétaire et que, par conséquent, elles sont d'ordinaire vides quand elles sont en stationnement, cette distinction a beaucoup perdu de son intérêt; il n'y a plus, en effet, qu'une seule espèce de "voiture stationnée" actuellement. Le représentant de la Belgique est donc disposé à accepter l'un ou l'autre signal.

Sur l'invitation du PRESIDENT, M. DUTOIT (AIT/FIA) expose que l'organisation qu'il représente n'a pas enregistré de protestation contre la suppression envisagée du signal "P barré".

M. BARIM (Turquie) signale que dans son pays on continue à faire une distinction entre les deux types de stationnements, car, dans les rues anciennes et étroites des villes turques, il est indispensable d'implanter non seulement le signal "Arrêt interdit", qui signifie qu'une voiture ne doit s'arrêter sous aucun prétexte, mais aussi le signal "Parcage interdit", qui indique que les conducteurs sont autorisés à s'arrêter momentanément pour laisser monter ou descendre des personnes.

M. HOMAYOUNFAR (Iran) croit que, dans toute la mesure du possible, il faudrait conserver l'ancien signal prescrit par la Convention de 1931.

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) répondant aux questions qui lui ont été antérieurement posées relativement à la définition du "Parcage", déclare qu'il donne de cette notion la même définition que l'on trouve à la page 3 du document E/CONF.8/27 (Propositions présentées par le gouvernement d'Israël).

M. TAYLOR (Royaume-Uni) déclare qu'il est disposé à accepter le signal proposé dans le document E/CONF.8/3, et que le Royaume-Uni n'utilisera plus à l'avenir le signal du "P barré", mais il peut admettre que d'autres pays soient autorisés à le conserver.

Le PRESIDENT propose que le Comité adopte le signal du "STATIONNEMENT REGLEMENTE", tel qu'il figure dans le document de travail (II,A,18), mais que chaque pays ait le droit d'adopter ou de conserver l'ancien signal prévu par la Convention de 1931.

Il en est ainsi décidé.

### Article 33

M. EKBERG. (Suède) fait observer que les signaux de "Direction obligatoire" en Suède consistent en une flèche noire sur fond jaune, conformément aux dispositions de la Convention de 1931. Il demande si la Suède ne peut pas être autorisée à conserver cette combinaison de couleurs.

Le PRESIDENT ayant demandé s'il insistera sur ce point, même au cas où il ne trouverait pas d'appui dans le Comité, le représentant de la Suède répond par l'affirmative.

M. BRUNE (Union sud-africaine) expose que le bleu et le vert sont des couleurs qui ne conviennent pas au climat particulier du sud de l'Afrique et qu'il serait nécessaire de renouveler très fréquemment les signaux qui comporteraient ces couleurs. L'Union sud-africaine attacherait du prix à pouvoir remplacer le bleu par le noir et le vert par quelque autre couleur.

Le PRESIDENT demande l'avis des représentants des autres pays d'un climat analogue.

M. SEN (Inde) dit qu'il y a peu de signaux bleus ou verts dans l'Inde, de sorte que l'on ne connaît pas de façon exacte l'influence des conditions climatiques sur ces signaux, mais il y a lieu de croire que les constatations faites en Union sud-africaine vaudraient aussi pour l'Inde. Toutefois, l'Inde est disposée à faire l'essai des couleurs proposées par le Groupe de travail.

M. TAYLOR (Royaume-Uni) déclare que son collègue, le conseiller technique du gouvernement de la Rhodésie du sud, a fait les mêmes constatations que le représentant de l'Union sud-africaine, en ce qui concerne l'effet du climat sur la peinture bleue ou verte.

Le PRESIDENT propose de laisser une certaine latitude aux pays de l'Afrique méridionale pourvu que toute modification, qui serait introduite, soit appliquée uniformément et que l'intérieur du symbole demeure blanc.

La proposition du Président est adoptée.

M. FARAKER (Observateur du gouvernement de l'Australie) demande qu'une exception analogue soit autorisée pour l'Australie.

Il en est ainsi décidé.

A propos de l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 33, M. von HEEMERT (Pays-Bas) communique un dessin dans lequel la flèche du signal II, B.1 a une forme légèrement modifiée.

Le Comité décide que ce dessin pourra être facultativement adopté.

La séance est levée à 12h35