

ECONOMIC
AND
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL

DISTRIBUTION GENERALE
E/CONF.8/C.II/SR.17 Rev.1
18 novembre 1949

MASTER

18 JAN 1950

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 DIX-SEPTIEME SEANCE

Tenue au Palais des Nations, à Genève,
le mardi 6 septembre 1949, à 9 h.45.

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

Sommaire :

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 (suite) pages 2 - 6

Article 13 (suite) pages 6 - 9

EXAMEN 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 9 (Suite)

M. BANG (Danemark), rapporteur, invite les représentants à exprimer leurs vues sur la question du poids maximum en charge à autoriser pour les véhicules. Cette question doit encore être examinée, alors que des décisions ont déjà été adoptées concernant le poids maximum à autoriser par essieu le plus chargé, ainsi que la longueur maximum. Le Rapporteur rappelle au Comité qu'il a été décidé de prendre pour point de départ des débats la proposition des Etats-Unis (Document E/CONF.8/26).

M. NAP (Pays-Bas) estime que la proposition des Etats-Unis est intéressante, mais qu'elle est beaucoup trop détaillée pour trouver place dans le projet de convention. C'est pourquoi il propose que la réglementation relative au "poids maximum d'un véhicule" soit insérée dans la convention sous une forme simplifiée. Les chiffres qu'il est sur le point de proposer au Comité reposent sur les chiffres présentés par les Etats-Unis ainsi que sur la décision déjà prise d'autoriser un poids maximum de 8 tonnes par essieu le plus chargé. Il estime qu'il n'y a pas grand risque que les véhicules à deux essieux soient trop chargés. L'essieu arrière, comme il a déjà été précisé, ne doit supporter au maximum qu'une charge de 8 tonnes. L'essieu avant supportera probablement une charge maximum de 6 tonnes. Il n'est donc pas nécessaire de spécifier un chiffre précis pour les véhicules de ce genre. Mais il pourrait être nécessaire de déclarer que la charge maximum des véhicules comportant plus d'un essieu et dont les essieux se trouvent placés à moins de 2 m.50 l'un de l'autre sera de 15 tonnes. Quant aux véhicules à trois essieux, on peut autoriser un maximum de 21 tonnes. Le poids maximum total des véhicules à 4 essieux et des véhicules articulés doit être fixé à 22 tonnes au plus, dans l'hypothèse où la distance maximum entre l'essieu avant et l'essieu arrière serait de 8 mètres. L'orateur est donc partisan de réduire de 4 tonnes le chiffre proposé par les Etats-Unis pour les véhicules d'une longueur maximum de 11 mètres. Il est disposé à admettre un poids maximum de 30 tonnes pour les trains de véhicules couplés.

M. WILLEME (Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles) demande quel chiffre le représentant des Etats-Unis propose pour les véhicules à trois essieux munis de deux essieux arrière.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) déclare que ce chiffre dépend de la longueur de l'empattement du véhicule à trois essieux. Le poids maximum supporté par les deux essieux arrière serait de 14 tonnes 1/2, à quoi il faut ajouter le poids supporté par les essieux avant jusqu'à concurrence du chiffre limite global établi en fonction de la distance qui sépare les essieux avant et arrière. Le maximum autorisé serait d'environ 22 tonnes, chiffre qui peut être excessif dans le cas de véhicules courts à trois essieux.

M. WILLEME (Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles) demande quelle sera la distance entre les deux essieux arrière.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) répond qu'une paire d'essieux séparés par une distance supérieure à 40 pouces, c'est-à-dire à peu près 1 mètre, est considérée comme équivalant à deux essieux distincts. Si la distance qui sépare les deux essieux est moindre, on les considère comme un essieu unique.

M. DAUVIGNE (France) dit que, du point de vue de la charge, il n'arrive pas à comprendre pourquoi une charge maximum de 14 tonnes 5 serait autorisée sur deux essieux, alors qu'une charge de 8 tonnes seulement est autorisée sur un essieu.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) déclare que son pays est déjà disposé à accepter une charge sur deux essieux supérieure à celle pour laquelle les ponts des Etats-Unis sont construits, parce que les charges trop lourdes n'exercent d'action que sur le revêtement des ponts, et non pas sur leur armature. La surcharge qui déterminerait l'accroissement envisagé de la charge des véhicules n'excède pas la marge de sécurité prévue pour l'ensemble du pont, et, s'il apparaissait nécessaire de renforcer les ponts par suite de l'acceptation d'un chiffre supérieur, la modification serait relativement simple, puisque, comme l'orateur vient de le dire, elle ne porterait que sur le revêtement.

Les plans des ponts sont établis avec un coefficient de sécurité plus élevé que ceux des routes, et les ponts peuvent supporter l'effort plus grand déterminé par les charges moins espacées, c'est-à-dire

les charges transportées par des véhicules dont les essieux sont rapprochés l'un de l'autre. L'effet produit sur le revêtement des routes par la pression qu'exercent deux essieux rapprochés l'un de l'autre doit être assez semblable à celui qu'exerce un essieu unique.

M. D'UVERGNE (France) persiste à ne pas comprendre pourquoi un véhicule de 10 tonnes à essieu unique exercerait sur le revêtement de la route une pression supérieure à celle qu'exerce un véhicule de 14 tonnes 1/2 à deux essieux; c'est cependant sur cet argument que s'est fondé le représentant des Etats-Unis pour refuser l'adoption d'un chiffre supérieur à 8 tonnes pour la charge maximum à autoriser par essieu le plus chargé.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) répond qu'au cours de la démonstration donnée il y a quelques jours, il a essayé de montrer que l'action de la charge sur le revêtement de la route n'est pas modifiée de façon appréciable par l'extension de la surface de contact entre les pneus des véhicules et le revêtement de la route; c'est ainsi qu'il n'est guère utile d'employer des pneus doubles car ceux-ci peuvent déterminer une unique zone de contact. Il est donc indispensable de séparer les points de contact d'une distance d'au moins 1 m. afin d'éviter de concentrer la charge.

M. VEZZANI (Italie) estime qu'il vaudrait mieux se conformer aux suggestions contenues dans la proposition des Etats-Unis, puisque la liste en est complète et concerne la plupart des types de véhicules, notamment du point de vue de la distance entre le centre du premier et celui du dernier essieu. Etant donné le nombre considérable de camions et autobus américains qui sont actuellement importés en Europe, il serait souhaitable d'établir un système uniforme de normes de charge.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) demande au représentant de l'Italie comment il serait possible de contrôler le poids des véhicules au passage des frontières.

M. VEZZANI (Italie) répond que, puisque les camions et autobus en circulation internationale devront être munis d'un livret d'immatriculation, cette pièce pourra comporter l'indication de la charge maximum autorisée par essieu, qu'il sera de ce fait aisé de contrôler.

M. CHARLOTTEUX (Belgique) fait observer qu'il sera extrêmement difficile d'exercer un tel contrôle aux frontières, en mesurant la

distance qui sépare les essieux d'un véhicule. Lorsque le Groupe de travail compétent de la Commission économique pour l'Europe a étudié la question du livret d'immatriculation, le représentant de la Belgique a insisté sur la nécessité qu'il y avait à ce que ce document renfermât des renseignements sur les caractéristiques essentielles du véhicule. Cette condition est encore plus nécessaire, si le poids maximum du véhicule doit être fonction de la longueur.

M. NIP (Pays-Bas) fait observer que la question soulevée par le représentant du Royaume-Uni concernant la difficulté du contrôle au passage des frontières le confirme dans sa conviction qu'il importe de conserver à la Convention un caractère aussi simple que possible. Il ne faut pas qu'on la transforme en un manuel de règlements, assorti d'un long commentaire explicatif. Le représentant des Pays-Bas ne peut comprendre comment il serait possible d'y faire figurer un tableau des poids maxima autorisés pour les véhicules, du genre de celui que propose le représentant des Etats-Unis.

M. DAUVERGNE (France) déclare que, malgré son désir de parvenir à un accord, il ne saurait accepter les chiffres des Etats-Unis, qui ont évidemment été établis d'après la résistance des routes de ce pays, et ne tiennent guère compte de la situation en Europe occidentale pour les routes de laquelle ils sont beaucoup trop faibles. Comme il l'a déjà déclaré, il ne peut comprendre pourquoi une charge maximum de 14 tonnes $\frac{1}{2}$ devrait être autorisée pour un véhicule à deux essieux, alors qu'une charge maximum de 10 tonnes a été repoussée pour l'essieu le plus chargé. En adoptant les chiffres proposés par les Etats-Unis, on ferait, en ce qui concerne la France, un pas en arrière. Le problème a été étudié par le Conseil des Ponts et Chaussées, organe de renom international, qui a décidé que, lorsque la distance entre deux essieux est de 0 m.90, la charge maximum sur l'essieu le plus chargé doit être de 7 tonnes 35, et que, lorsque la distance entre deux essieux atteint 1 m.35, la charge maximum peut être portée à 10 tonnes $\frac{1}{2}$. Ces chiffres maxima sont en vigueur en France depuis 15 ans, sans qu² cela ait jamais donné lieu à difficultés.

M. BANG (Danemark), rapporteur, propose que, devant le peu de chances qui semblent exister de réaliser l'accord général, le Comité ajourne la

suite de la discussion sur la question du poids maximum en charge des véhicules, et crée un groupe de travail restreint qui sera chargé de trouver une solution de compromis reposant sur la proposition des Pays-Bas, et tenant compte des vues exprimées au cours du débat qui vient de se dérouler.

Le FR SIDENT propose que le Groupe de travail soit composé des représentants de la Belgique, du Danemark, de la France, des Pays-Bas et des Etats-Unis d'Amérique.

Il en est ainsi décidé.

Article 13

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, en signalant à l'attention du Comité le projet révisé de l'article 13 (document W/RT/24/49) rappelle que le Comité III s'est mis d'accord sur un projet de texte pour le paragraphe 1. Par la suite, l'ensemble de l'article 13 a été renvoyé au Comité II par le Comité de coordination. Les amendements proposés par le Comité III ont été insérés dans le nouveau texte.

Paragraphe 1

M. DAUVERGNE (France) attire l'attention sur une ambiguïté du quatrième alinéa (troisième alinéa dans le texte anglais). Le sens de l'expression "la législation nationale" n'est pas absolument clair. Faut-il entendre qu'il s'agit des lois en vigueur dans le pays d'origine du véhicule, ou des lois du pays sur le territoire duquel il circule ?

L. von HEMERT (Pays-Bas) tient beaucoup à ce qu'il soit clairement précisé que ce sont les règlements du pays d'origine du véhicule qui sont visés, de sorte que le véhicule puisse circuler en trafic international avec les appareils d'éclairage qui sont exigés dans son propre pays, et ne soit pas tenu de se conformer aux règlements en vigueur dans le pays dans lequel il circule. Une telle disposition serait entièrement conforme à la Convention de 1926.

M. GILLENDER (Royaume-Uni) dit qu'il importe de déclarer sans ambiguïté que l'article 13 s'applique aux lois nationales de chaque pays, et ne touche pas à la question de la réglementation de la circulation internationale. Il est indispensable d'insérer cet article, pour que les règles de la circulation routière de chaque pays soient conformes aux normes internationales, et l'on se propose de faire en sorte que

les réglementations sur l'éclairage qui figurent dans l'article constituent les exigences minima que doivent observer tous les usagers de la route. En outre, bien entendu, les véhicules automobiles et les remorques circulant en trafic international devront se conformer à l'annexe 8, et les cycles à l'annexe 14. Le représentant du Royaume-Uni estime donc qu'il convient de supprimer le paragraphe 6, qui signifierait que les véhicules ne circulant pas en trafic international devront se conformer aux dispositions du paragraphe 2 de la section II de l'annexe 8 (éclairage).

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) s'incline devant les connaissances plus détaillées que les siennes que possède le représentant du Royaume-Uni sur les négociations qui ont abouti à la rédaction du projet de convention, mais il se demande si l'on s'est bien proposé de rédiger des règlements routiers dont l'application serait strictement nationale. Somme toute, la Convention vise, dans son ensemble, à établir des règlements en vue de la circulation internationale.

Peut-être pourrait-on résoudre le problème dont a fait état le représentant de la France en ajoutant à la fin du quatrième alinéa, troisième alinéa dans le texte anglais, les mots "dans le pays d'origine"; si la Conférence doit en effet rendre obligatoires les règlements relatifs à l'éclairage en vigueur dans le pays dans lequel voyage le véhicule, elle opposera un obstacle à la libre circulation des véhicules à travers les frontières,

M. GILLENDER (Royaume-Uni) souligne que le Comité I a décidé de faire précéder le Chapitre II de la Convention du paragraphe suivant: "Chaque Etat contractant prendra les mesures appropriées pour assurer dans toutes les parties de ses territoires auxquels s'applique la présente Convention, l'observation des règles énoncées au présent chapitre".

L'Article 13 faisant partie du Chapitre II, ses dispositions concernent donc les usagers nationaux de la route et sont, par conséquent, un peu moins précises que les conditions qui seront énoncées dans les Chapitres IV et V du projet de Convention relatif aux véhicules à admettre à la circulation internationale. Le Chapitre II vise à énoncer les règlements minima qui devront être observés par les véhicules voyageant à l'intérieur des frontières de leur pays d'origine, pour permettre aux automobilistes

étrangers de savoir à peu près ce que l'on attend d'eux. Si les véhicules étrangers ne se conforment pas aux dispositions de l'annexe 8, ils ne pourront pas prétendre au bénéfice des dispositions qui figurent dans le Chapitre IV.

C'est pourquoi M. Gillender ne pense pas que le problème soulevé par le représentant de la France présente vraiment de l'importance. Le quatrième alinéa (troisième alinéa dans le texte anglais) se contente de reconnaître que des feux jaunes seront autorisés au lieu des feux blancs dans le cas où le pays d'origine du véhicule les autorise.

Le représentant du Royaume-Uni estime que l'on pourrait supprimer le quatrième alinéa (troisième alinéa dans le texte anglais) et le remplacer par le texte suivant : "le feu blanc peut être remplacé par un feu jaune et le feu rouge arrière par un dispositif réfléchissant dans les cas prévus par la législation nationale.

M. CHARLOTTEUX (Belgique), Rapporteur, propose de remplacer la deuxième phrase du quatrième alinéa (troisième alinéa dans le texte anglais) par la phrase suivante : "le feu blanc pourra être remplacé par un feu jaune, et le feu rouge par un dispositif réfléchissant, dans les cas où la législation nationale l'autorise".

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) demande que chaque fois qu'il est fait état de la législation nationale, le mot "national" soit utilisé dans le texte anglais au lieu du mot "domestic", ce qui correspondra mieux à ce qui se passe aux Etats-Unis, où la législation relative aux automobiles incombe, en fait, au corps législatif de chaque Etat.

M. GILLENDER (Royaume-Uni) fait remarquer que les mots "domestic legislation" sont utilisés nombre de fois dans le texte anglais du projet de Convention. Il est nécessaire de s'assurer qu'ils sont toujours employés dans le même sens. C'est là une question qui pourra être renvoyée au Comité de rédaction.

Le Comité accepte l'amendement proposé par le Rapporteur au quatrième alinéa (troisième alinéa dans le texte anglais), sous réserve que le Comité de rédaction sera invité à décider si l'expression "domestic legislation" est celle qui convient dans le texte anglais. Dans l'affirmative, elle sera adoptée dans toute la Convention.

Paragraphe 3

M. CHARLOTEAUX (Belgique), Rapporteur, propose de substituer aux mots "à l'exception des feux blanc ou jaune de marche en arrière et de la lumière émise dans le dispositif qui assure l'éclairage du numéro d'immatriculation" les mots : "cette disposition ne s'applique pas à un feu blanc ou jaune de marche en arrière ni à la lumière émise par le dispositif qui assure l'éclairage du numéro d'immatriculation".

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare qu'au Royaume-Uni, la loi est assez ambiguë en ce qui concerne les feux de marche en arrière. Il peut accepter la première partie de la phrase jusqu'aux mots : "à l'exception des feux blanc ou jaune", si on la fait suivre d'une disposition stipulant que les feux de marche en arrière pourront être autorisés dans les pays où la législation nationale autorise ce genre de feux.

Il estime également que l'on pourrait se dispenser de faire mention du dispositif qui assure l'éclairage du numéro d'immatriculation, puisqu'il est déjà spécifié qu'en aucun cas, un véhicule ne fera usage d'un feu rouge dirigé vers l'avant ou d'un feu blanc dirigé vers l'arrière".

M. von HEMERT (Pays-Bas) estime, comme le représentant du Royaume-Uni, qu'il est inutile de faire mention du dispositif assurant l'éclairage du numéro d'immatriculation, puisque c'est un feu indirect qui ne projette pas une vive clarté.

M. CHARLOTEAUX (Belgique), M. DAUVERGNE (France) et M. VEZZANI (Italie), approuvent le représentant des Pays-Bas.

Le Comité accepte le paragraphe 3, amendé par le Rapporteur.

Paragraphe 6

M. GILLENDER (Royaume-Uni) propose de supprimer le paragraphe 6.

M. FREDRIKSON (Suède) n'est pas non plus en mesure d'accepter le paragraphe 6.

Le Comité décide de supprimer le paragraphe 6.