

ECONOMIC
AND
SOCIAL COUNCILCONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIALDISTRIBUTION GENERALE
E/CONF.8/C.II/SR.18 Rev.1
7 septembre 1949

18 novembre 1949

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS
ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILESCOMITE II : CONDITIONS TECHNIQUES A REMPLIR PAR
LES VEHICULES

COMPTE RENDU DE LA DIX-HUITIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, à Genève, le
mercredi 7 septembre 1949, à 15 heures.

PRESIDENT : M. FEIFER (Tchécoslovaquie)
SECRETAIRE : 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)

Rapport du Groupe restreint sur les définitions
contenues dans l'Article 4 et dans les Annexes 1
et 2 pages 2 - 7

Projet proposé par le Comité 1 pour l'Article
20, paragraphe 2 page 7

Rapport du Groupe de travail sur le poids
maximum autorisé des véhicules (Annexe 9)..... pages 8 - 10

DOCUMENTS
INDEX UNIT

MASTER

11 JAN 1950

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) (Document E/CONF.8/3) (suite).

Rapport du Groupe restreint sur les définitions contenues dans l'Article 2 et dans les Annexes 1 et 2 (Document de travail W/RT/28/49).

Sur l'invitation du PRÉSIDENT, M. von HEMERT (Pays-Bas), Président du Groupe restreint sur les définitions contenues dans l'Article 4 et les Annexes 1 et 2, présente son rapport. Il déclare que le Groupe restreint a examiné l'Article 4 et l'Annexe 2. Il a également dépassé son mandat en examinant la première partie de l'Annexe 3 qui se rattache directement à l'Article 4. Le Groupe de travail a décidé de ne pas s'occuper de l'Annexe 1 ; il serait en effet préférable de laisser au Comité le soin d'examiner lui-même la question d'ordre technique qui en fait l'objet. L'orateur renvoie les membres du Comité au texte présenté par le Groupe restreint (document W/RT/28/49).

Article 4

M. von HEMERT (Pays-Bas) appelle l'attention des membres du Comité sur la définition du terme "automobile" présentée par le Groupe restreint et qui est exactement la même que celle donnée dans le projet de la Commission économique pour l'Europe (document E/CONF.8/3). En sa qualité de Président, il a fait remarquer aux membres du Groupe restreint que s'ils apportaient des modifications importantes aux définitions, cela entraînerait très probablement des changements considérables dans l'ensemble du projet présenté par la Commission économique pour l'Europe.

M. VEZZANI (Italie) demande pourquoi le terme "automobile" n'englobe pas également les trolley-bus.

M. von HEMERT (Pays-Bas) répond qu'il existe deux points de vue différents sur cette question. Certains délégués estiment que les trolley-bus devraient être inclus dans la définition des automobiles, et les autres s'opposent à cette inclusion. Personnellement, l'orateur estime que la question de savoir si les trolley-bus seront compris.

ou non dans cette définition n'importe guère. Ce qui importe, c'est de savoir si les trolley-bus sont considérés comme des automobiles en ce qui concerne le règlement de la route : cette question est traitée dans la première partie de l'Annexe 3.

L'orateur est d'avis que ce type de véhicule devrait être considéré, du point de vue circulation, comme un véhicule à moteur ordinaire et non comme un tramway. Il espère donc que la première partie de l'Annexe 3 sera adoptée. Si tel est le cas, il serait souhaitable de ne pas inclure les trolley-bus dans la définition des automobiles. Une telle solution donnerait satisfaction à tous les représentants.

L'orateur déclare, en outre, que lorsqu'un trolley-bus est pourvu d'un moteur thermique lui permettant d'avancer par ses propres moyens en dehors des sections pourvues de conducteurs aériens, ou en cas de panne de courant, il est automatiquement considéré comme automobile et, par conséquent, soumis aux dispositions s'appliquant à ces véhicules.

M. VEZZANI (Italie) estime qu'il y aurait lieu d'expliquer pourquoi la définition des automobiles donnée à l'article 4 n'englobe pas les trolley-bus.

Le Comité décide d'insérer une telle explication dans le rapport de la Conférence.

La définition du terme "automobile" présentée par le Groupe de travail est adoptée.

La définition du terme "remorque" figurant dans le projet de la Commission économique pour l'Europe est adoptée

La définition du terme "cycle" telle qu'elle figure dans le projet de la Commission économique pour l'Europe est adoptée.

Le projet révisé du paragraphe 2 présenté par le Groupe de travail est adopté.

Annexe 2

M. von HEMERT (Pays-Bas) appelle l'attention des membres du Comité sur la nouvelle rédaction proposée par le Groupe restreint pour la phrase d'introduction.

M. von HEMERT (Pays-Bas) déclare que le Groupe restreint a proposé de supprimer le mot "total" dans l'expression "poids total en charge" figurant dans l'alinéa (a), modification qui entraînerait des amendements à l'alinéa (d) de l'Article 28 et à l'alinéa (c) de l'Article 29 de l'Annexe 4.

Le texte soumis par le Groupe restreint pour l'alinéa (a) est adopté.

M. von HEMERT (Pays-Bas) fait remarquer que le Groupe restreint n'a pas modifié l'alinéa b), car il a estimé que le texte initial était satisfaisant.

M. DAUVERGNE (France) propose d'insérer les mots : "le poids de", après les mots "le terme "charge maximum" désigne", ce qui rendrait l'alinéa b), plus conforme à l'alinéa a).

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) et M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) acceptent l'amendement français.

M. DAUVERGNE (France) demande si le poids du conducteur est compris dans la "charge maximum", comme il l'est dans la définition figurant à l'alinéa a). S'il en est ainsi, il conviendrait d'insérer les mots : "telle qu'elle est définie à l'alinéa a)" après le mot "charge".

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) déclare qu'il ne peut accepter le deuxième amendement français. Le poids du conducteur est compris dans le "poids en charge" défini à l'alinéa a) parce que cet alinéa traite du poids total réel du véhicule. L'alinéa b) définit la charge maximum autorisée par les autorités compétentes du pays d'immatriculation. C'est à ces autorités qu'il appartient de décider ce qu'il y a lieu d'entendre par "charge maximum".

M. DAUVERGNE (France) retire son deuxième amendement à la suite de l'explication donnée par le représentant du Royaume-Uni.

L'alinéa b) est adopté avec l'insertion des mots "le poids de" après les mots "le terme "charge maximum" désigne".

L'alinéa c) est adopté sous réserve d'une légère modification de libellé.

L'alinéa d) du projet présenté à la Commission économique pour l'Europe est adopté sans discussion.

Annexe 1.

M. von HEMERT (Pays-Bas) informe le Comité que le Groupe restreint est d'avis que l'Annexe 1 relatif aux cycles pourvus d'un moteur auxiliaire ne devrait pas être incorporée à l'article 4. La définition est d'ordre strictement technique. Comme les types de moteurs visés dans cette annexe peuvent évoluer considérablement dans un proche avenir, il serait souhaitable de mentionner les cycles pourvus de tels moteurs dans une annexe qui pourrait être plus facilement révisée pour tenir compte de cette évolution. Inclure une telle définition dans le projet de convention lui-même pourrait conduire à des difficultés, étant donné que ce texte, une fois adopté, ne sera probablement pas amendé avant de nombreuses années.

Le PRESIDENT fait remarquer que, bien que tous les représentants reconnaissent que les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une certaine capacité limitée ne doivent pas être considérés comme des automobiles, il estime qu'il ne serait pas souhaitable de créer une nouvelle catégorie de cycles à moteurs légers. Il est donc nécessaire de limiter le poids de ce type de cycles.

M. DAUVERGNE (France) déclare que son pays est l'un des plus avancés en ce qui concerne l'emploi de moteurs sur cycles. Le point important est de limiter la puissance de ces moteurs. Si le Comité adopte le projet préparé par la Commission économique pour l'Europe pour l'Annexe 1, dans lequel la cylindrée maximum des moteurs qui doivent s'adapter à ces cycles est définie, cette disposition limitera automatiquement la vitesse des cycles. Il n'y a aucune nécessité d'insérer une disposition précise relative à leur poids ou aucune autre définition. L'orateur propose donc d'adopter le texte tel qu'il est, d'autant plus qu'il a cru comprendre que le Groupe restreint avait suggéré de l'élargir légèrement en y insérant une disposition selon laquelle de tels cycles devraient avoir également les caractéristiques normales des cycles ordinaires.

M. VIZZANI (Italie) appuie le point de vue exprimé par le représentant de la France.

M. EGERTON (Autriche), se référant à la déclaration qu'il a faite lors de la séance précédente, considère qu'il est préférable de limiter la vitesse plutôt que la puissance d'un cycle pourvu d'un moteur auxiliaire thermique. Dans certaines régions montagneuses, comme on en trouve en Autriche, les cycles ont à gravir des collines à pentes assez raides.

En conséquence, l'orateur propose de préciser, après les mots: "cylindrée maximum de 50 cm³" "que la vitesse maximum que ces cycles peuvent atteindre ne devra pas dépasser 30 km. à l'heure". Il appuie la proposition tendant à indiquer expressément dans le texte de l'annexe 1, que de tels cycles devraient avoir les caractéristiques normales des cycles ordinaires.

M. DAUVERGNE (France) est disposé à accepter la proposition du représentant de l'Autriche.

En réponse à M. MOSER (Suisse), M. EGERTON (Autriche) souligne que dans l'avenir les cycles seraient vraisemblablement pourvus de moteurs auxiliaires plus puissants tandis que la cylindrée restera la même.

M. DAUVERGNE (France) déclare que dans son pays l'expérience a prouvé que les cycles de grosse cylindrée maximum peuvent atteindre des vitesses dangereuses.

M. VEZZANI (Italie) dit qu'il en est de même dans son pays et il se prononce en conséquence pour la limitation de vitesse.

M. von HEMERT (Pays-Bas) estime qu'il est très important de limiter la vitesse de tels cycles, puisqu'en certains pays ils seront tenus d'utiliser les pistes cyclables ordinaires qui leur sont réservées. De telles pistes sont très nombreuses aux Pays-Bas. Entretemps, les prototypes de cycles équipés de moteurs auxiliaires thermiques et pouvant atteindre une vitesse de 55 kms à l'heure, ont déjà été construits. Il préfère par conséquent porter la limitation de vitesse à 25 kms.

M. FREDRIKSON (Suède) et M. BANG (Danemark) font observer que dans leur pays de tels cycles sont considérés comme des automobiles.

La discussion se poursuit, puis M. von HEMERT (Pays-Bas) propose de n'insérer aucune indication spéciale quant à la limitation de la vitesse dans l'Annexe I, puisqu'il a été proposé d'insérer la clause restrictive suivante:

"étant bien entendu qu'ils gardent toutes les caractéristiques normales des cycles".

M. EGERTON (Autriche) propose d'ajouter les mots "en état de marche" à cette clause additionnelle dont le texte serait alors le suivant:

"étant bien entendu qu'ils gardent toutes les caractéristiques normales des cycles en état de marche".

Les amendements ci-dessus sont adoptés.

Le Comité adopte l'Annexe I (document E/CONF.8/3 page 24) telle qu'elle a été amendée et recommande son maintien sous forme d'annexe indépendamment de l'article 4.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) souligne que son Gouvernement ne peut accepter l'Annexe I en raison de la distinction qui est faite au Royaume-Uni entre les véhicules pourvus d'un dispositif mécanique de propulsion et les véhicules actionnés par l'homme.

M. DAUVERGNE (France) estime que la définition du cycle dans l'article 4 tel qu'il a été remanié par le Groupe restreint répond pleinement à l'observation formulée par le représentant du Royaume-Uni.

M. von HEMERT (Pays-Bas) partage l'opinion du représentant de la France.

Article 20, paragraphe 2.

(Texte soumis par le Comité I)

(Document de travail W/RT/27/49).

M. von HEMERT (Pays-Bas) invite les représentants à formuler leurs observations sur le texte du paragraphe 2 de l'article 20 proposé par le Comité I. Il estime que ce libellé est pleinement satisfaisant.

Répondant à M. J.H. HUNT (Etats-Unis d'Amérique) il explique que la mention qui est faite du conducteur de l'automobile dans le texte proposé, a pour objet de rendre le conducteur responsable de l'état de fonctionnement de dispositifs tels que l'essuie-glace.

Le Comité adopte le texte du paragraphe 2 de l'article 20 proposé par le Comité I.

Rapport du Groupe de travail sur les poids maximum autorisés de véhicules (document de travail W/RT/32/49).

M. BANG (Danemark), Rapporteur, rappelle que le Comité a chargé le Groupe de travail de dresser une liste des poids maximum autorisés acceptables pour la majorité des membres du Comité, en prenant pour base le chiffre de 8 tonnes comme la charge maximum autorisée sur l'essieu le plus chargé.

Au cours des débats du Groupe de travail certains experts ont exprimé l'avis qu'il serait impossible de dresser une liste pratique sur cette base qui, il doit le souligner, avait été acceptée par le Comité. En conséquence, ils ont rédigé une proposition additionnelle (Document de travail W/RT/33/49). Contrairement à la mention qui y est faite, le représentant de la France n'est pas le seul auteur de l'amendement proposé.

L'orateur exprime l'espoir que la liste 1 telle qu'elle est maintenant rédigée est acceptable pour la majorité des représentants et que les débats à son sujet seront brefs.

M. MOSER (Suisse) attire l'attention du Comité sur les derniers chiffres figurant dans la colonne de droite de la liste 1, 19-20 (mètres) 36,25 (tonnes métriques). Il suppose qu'il a été clairement entendu que ces poids ne seront pas acceptables immédiatement. En effet dans son pays les ponts seraient incapables de supporter de pareils poids.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, après avoir rappelé que le Comité examine les conditions à remplir par les véhicules sur les grandes routes de trafic international, souligne les dispositions du paragraphe 4 de l'Annexe 9, où sont stipulées toutes les mesures de précaution nécessaires.

M. NAP (Pays-Bas) n'est pas satisfait de l'expression "double essieu" du paragraphe 2.

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) s'oppose à l'expression "une distance d'au moins 1,00 mètre", dans la parenthèse qui termine le paragraphe 2. Il préfère l'expression "la distance entre les deux essieux du double essieu doit être inférieure à 2 mètres".

M. DAUVERGNE (France) estime que la proposition du représentant des Etats-Unis est conforme au tableau de la liste 1 dont le premier point est le suivant: 1- 2 (mètres) 14-50 (en tonnes métriques).

M. FAIRBANK (Etats-Unis d'Amérique) propose la rédaction suivante du paragraphe 2 :

"charge maximum autorisée sur le double essieu le plus chargé (la distance entre les deux essieux du double essieu) doit être d'au moins un mètre et ne doit pas dépasser 2 mètres".

Après quelques interventions, le Comité décide d'ajourner l'examen du paragraphe 2 en attendant que la liste ait été définitivement établie.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) demande s'il est possible de mettre en pratique le contrôle international des charges maximum et de l'espace-ment des essieux qui sont prescrits. Les autorités exerçant la surveillance sur les frontières auront d'abord à s'assurer qu'un véhicule répond aux règlements internationaux relatifs à sa construction et ensuite si sa charge n'excède pas le maximum autorisé.

M. BANG (Danemark), Rapporteur, observe que les difficultés éventuelles de mise en application ont milité contre l'acceptation, par le Groupe de travail, du tableau proposé par le représentant des Etats-Unis. Mais ce tableau a été considérablement simplifié par le Groupe de travail.

M. DAUVERGNE (France) déclare que le poids maximum autorisé sera indiqué par la plaque du constructeur apposée au véhicule et qu'il ne restera par conséquent aux douaniers qu'à mesurer la distance entre les essieux.

M. W.G. HUNT (Royaume-Uni) précise la position de son gouvernement en ce qui concerne la liste 1. Comme il l'a indiqué précédemment celui-ci n'est pas disposé à considérer aucune route du Royaume-Uni comme grande route internationale ni à autoriser l'entrée de véhicules plus lourds que ceux qui sont normalement prévus par la législation nationale.

En conséquence, il lui est impossible d'accepter la liste 1, quoi qu'il ne s'y oppose pas non plus.

M. EGERTON (Autriche) maintient sa position.

M. DAUVERGNE (France) rappelle la proposition faite par le représentant de la Belgique selon laquelle les Etats contractants qui ont fixé des charges maximum inférieures à celles qui sont stipulées dans la convention ne seraient pas autorisés à utiliser, sur les grandes routes internationales, des véhicules d'un poids ou de dimensions supérieures à ceux prévus par leur législation nationale.

M. BÅNG (Danemark), Rapporteur, considère que la majorité des représentants sont en faveur de l'adoption de la liste 1.

Le Comité adopte la liste 1 (document de travail W/RT/32/49).

M. MOSER (Suisse) fait observer que puisqu'il participe aux travaux du Comité en qualité d'expert technique, ni son opinion ni son abstention ne sauraient engager son Gouvernement.

La séance est levée à 18 h. 05.