

ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL

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

COMITE III : CIRCULATION ROUTIERE

COMPTE RENDU DE LA DIXIEME SEANCE

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

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

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 4 (Art. 5 à 9)

pages : 2 -

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)

Annexe 4 (Articles 5 - 9)

Article 5 (Suite)

M. TAYLOR (Royaume-Uni) explique que l'amendement qu'il a présenté à une séance précédente, ne porte que sur une question de rédaction et non sur le fond de l'article 5.

La Commission adopte l'article 5 sous réserve d'autres légères modifications de forme.

Article 6

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) déclare que les pays scandinaves ont déjà fait des réserves en ce qui concerne la partie du texte du paragraphe 2 de l'article 6 ainsi rédigée "...l'autre réduite. Il sera fait usage de celle-ci lorsque les conditions d'implantation sont telles que la dimension normale ne peut être respectée". Cette rédaction semble avoir un caractère trop restrictif et il serait peut-être préférable de remplacer les mots "ne peut être" par les mots "peut ne pas être".

M. THIROT (France) trouve le projet de l'ECE satisfaisant puisque à l'heure actuelle les conditions des routes où la circulation est la plus rapide sont pratiquement telles qu'elles doivent permettre l'implantation d'un signal de dimensions normales; inversement, là où seul peut être implanté un signal de dimensions réduites, la circulation est en général beaucoup plus lente.

M. ROSCIONI (Italie) estime que le texte actuel n'a aucun caractère restrictif puisque, aux termes du paragraphe 1, les dimensions des panneaux de signalisation seront telles que le signal soit facilement visible de loin et que la seconde phrase du paragraphe 2 est précédée des mots "en règle générale".

M. TAYLOR (Royaume-Uni) propose, puisque dans certains cas la circulation peut exiger le signal de dimensions normales alors que les

conditions matérielles ne permettent pas son implantation, que le texte soit le suivant "là où les conditions d'implantation sont telles que la dimension normale ne peut être ou peut ne pas être respectée....".

La Commission adopte le texte de l'article 6 de l'Annexe 4 proposé par le représentant du Royaume-Uni sous réserve de modifications éventuelles de rédaction.

Les articles 7 et 8 de l'Annexe 4 sont adoptés.

#### Article 9

Invité par le PRESIDENT à prendre la parole, M. PERLOWSKI (AIT/FIA) souligne l'importance de l'article 9 de l'Annexe 4 et rappelle la déclaration faite à une séance précédente par le représentant du Royaume-Uni, qui a regretté que la Conférence ait renoncé à la possibilité d'arriver à un système mondial uniforme de signalisation et qu'elle ait admis la coexistence des systèmes européen et américain. L'orateur n'a pas, quant à lui, des vues aussi pessimistes. Il considère qu'à l'heure actuelle il n'y a qu'un système unique international. A l'origine, le système américain, si l'on entend par là le système appliqué aux Etats-Unis d'Amérique, a été fondé sur l'emploi de mots plutôt que de symboles, ce qui le rendait essentiellement national. Mais les tendances récentes sont favorables à l'emploi des symboles, dont la valeur a été reconnue aux Etats-Unis d'Amérique et au troisième Congrès touristique interaméricain qui s'est tenu le 20 février 1949 à Baroloche en Argentine. Ainsi les deux systèmes semblent déjà approcher de l'uniformité; la différence essentielle qui existe maintenant est celle de la forme des symboles particuliers en usage. Ainsi, aux Etats-Unis d'Amérique, le signal de danger n'est pas un triangle mais un carré reposant sur une de ses pointes. Cependant, dans de nombreux pays sud-américains, le triangle est déjà employé.

Depuis la signature des conventions de 1926 et 1931, la construction automobile a réalisé des progrès techniques considérables qui ont devancé de loin les progrès de la construction routière. Il est donc de plus en plus important que les conducteurs pour qui il est normal de circuler à 100 kms à l'heure soient avertis de la gravité exacte du danger

auquel ils sont exposés afin qu'ils puissent réduire leur vitesse en conséquence. Cette nécessité a déjà été reconnue en France où les risques graves sont indiqués par l'inscription spéciale supplémentaire du mot "danger" et dans le Royaume-Uni où l'on fait usage d'un signal supplémentaire comportant les mots "vous avez été averti". Le but principal de l'amendement présenté conjointement par le Comité général de l'AIT/FIA et la FIAAC (Document E/CONF.8/34) est de distinguer entre les trois catégories de risques principales et ce faisant, de combiner les signaux de danger employés en Amérique du Nord avec ceux de l'Europe. De cette façon les risques graves pourraient être indiqués par des signaux de danger triangulaires tandis que les risques moindres pourraient être indiqués par des signaux en forme de carré reposant sur une de ses pointes. Ce système combiné a déjà été appliqué en Argentine et a permis de réduire considérablement le nombre des accidents.

Cette proposition permettrait de conserver à la fois le système de l'ECE et celui de l'Amérique du Nord et en même temps, en combinant les signaux de danger qu'ils emploient tous les deux on ferait un premier pas vers l'unification mondiale de la signalisation. M. Perlowski estime qu'elle permettrait aussi, de contribuer grandement à augmenter la sécurité sur les routes dans le monde entier.

Le PRESIDENT fait observer que la proposition présentée par le Comité général de l'AIT/FIA et de la FIAC pourrait être discutée par la Conférence. Cela n'empêcherait pas le Comité de poursuivre la discussion de l'Article 9 qui a un caractère général. Est-ce que le représentant des Etats-Unis a des observations à présenter concernant la proposition du représentant de l'AIT/FIA ?

M. CONNORS (Etats-Unis d'Amérique) estime que plus l'Europe et les pays non-américains feront usage du signal de danger triangulaire, plus il sera facile à l'Hémisphère occidental de l'accepter à une date ultérieure. L'"American Association of State Highway Officials" doit se réunir en octobre 1949 à San Antonio (Texas) pour discuter entre autres la question des signaux de danger. Les chefs de toutes les "States Highway Commissions" seront représentés à cette réunion. M. FAIRBANK, chef adjoint de la délégation des Etats-Unis qui doit y assister, informera le Comité

au cours d'une réunion ultérieure, des réactions des Etats-Unis aux propositions du Comité général de l'AIT/FIA et de la FIAC.

Le PRESIDENT répond que si les Etats-Unis peuvent adopter le signal triangulaire pour un nombre de risques même limité, il pourra en résulter un certain progrès vers l'unification mondiale.

M. FARAKER (Observateur du Gouvernement australien) rappelle qu'en 1946, l'Assemblée australienne de Normalisation a été priée par les autorités compétentes de ce pays en matière de circulation routière de préparer un système de signalisation tenant compte à la fois du système européen et du système américain. Dans ce code de signalisation que l'Association recommande d'adopter, les signaux d'obligation sont de forme circulaire, les signaux d'indication sont rectangulaires, et le triangle rouge est réservé pour les signaux de danger grave. Ce système de signalisation n'a pas encore été adopté de façon générale, et les autorités australiennes compétentes attendent avec intérêt le résultat des délibérations de la présente Conférence.

M. BARIM (Turquie) estime que l'unification des systèmes américain et européen serait appelée à progresser davantage si on accordait plus de latitude dans l'emploi de la couleur des signaux. D'après des conversations privées, qu'il a eues avec certains représentants, il a constaté une certaine opposition aux propositions de l'ECE d'employer les couleurs rouge, blanche et noire pour les signaux. De tels signaux sont plus coûteux à établir et à entretenir que des signaux en deux couleurs; d'autre part, ils ne sont pas toujours adaptés aux conditions matérielles qui règnent en différents pays. Les couleurs employées aux Etats-Unis d'Amérique sont le jaune et le noir. A ce sujet, les délégués pourraient peut-être donner leur avis sur la question de savoir si la présente convention pourrait autoriser cette combinaison de couleurs.

Le PRESIDENT fait observer que cette question pourra être examinée utilement lorsque le Comité discutera l'amendement présenté conjointement par l'AIT/FIA et la FIAC.

M. ZACH (Tchécoslovaquie) attire l'attention du Comité sur l'amendement présenté par sa délégation et qui vise à employer les mots "Jaune clair" toutes les fois que le texte fait mention de "couleurs claires" (Document E/CONF.8/19 page 2).

L'amendement tchécoslovaque est adopté.

Conformément à la proposition du représentant du Royaume-Uni le Comité décide de supprimer dans le texte anglais les mots "the direction of" de la première ligne du paragraphe 4 de l'article 9 de l'Annexe 4. (cette modification n'affecte pas le texte français)

M. PLUMEZ (Suisse) estime qu'une certaine latitude devrait être accordée en ce qui concerne le côté de la route sur lequel les signaux doivent être placés (paragraphe 4). En Suisse, il peut arriver que les circonstances rendent matériellement impossible d'implanter un signal sur le côté dans le sens duquel se fait la circulation de la route. L'Annexe devrait admettre certaines exceptions pour répondre à de tels cas.

M. ROSCIONI (Italie) fait remarquer que la proposition du représentant de la Suisse aboutirait à une situation peu satisfaisante, dans laquelle le conducteur aurait dans tous les cas à surveiller les deux côtés de la route pour voir les signaux de signalisation.

M. THIROT (France) partage l'avis du représentant de l'Italie et estime que le texte ne devrait envisager aucune exception car on pourrait sans cela aboutir à des abus.

M. PLUMEZ (Suisse) déclare qu'il n'insiste pas sur son amendement.

Le Comité adopte l'article 9 de l'Annexe 4 sous réserve de modifications de forme éventuelles.

La séance est levée à 12h. 45