

ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL

CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL

E/CONF.8/27  
23 août 1949

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

SEP 9 1949  
REGISTERED

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

Genève,  
le 23 août 1949

Point 4 de l'Ordre du jour

DOCUMENT DE TRAVAIL N°1 : PROJET DE DISPOSITIONS  
A INSÉRER DANS UNE CONVENTION DES TRANSPORTS  
ROUTIERS ET DES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PRÉPARÉ  
PAR LE SOUS-COMITÉ DES TRANSPORTS ROUTIERS DU  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA COMMISSION  
ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE (DOCUMENT E/CONF.8/3).

Propositions du Gouvernement d'Israël.

Le Secrétaire général a reçu du Gouvernement d'Israël la communication suivante :

E T A T D' I S R A E L

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Direction des Transports  
routiers

juillet 1949

Observations sur le document de travail N°1

article 7 : Sens de la circulation

Alinéa 2

La règle énoncée à l'égard des chaussées comportant plus de deux voies de circulation n'est pas suffisamment claire. Le conducteur d'un véhicule rapide pourra être tenté de passer d'une voie à une autre, par exemple lorsqu'il dépassera un véhicule plus lent.

Aux lieu et place de cette règle, nous proposons d'adopter les principes énoncés à la section 71 de la Cinquième partie du "Uniform Act regulating traffic on highways" promulgué par la Direction des Routes du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

- " a) Tout véhicule devra être conduit, autant que possible, sur une seule voie, et ne pourra quitter cette voie qu'après que son conducteur se sera assuré que ce mouvement peut s'effectuer sans danger.
- b) Sur une chaussée comportant trois voies, un véhicule ne pourra pas circuler sur la voie centrale, sauf lorsqu'il dépassera un autre véhicule, en un point où la chaussée est bien visible et où la voie centrale est dégagée sur une distance suffisante, lorsqu'il se préparera à tourner à gauche, ou lorsque la voie centrale sera affectée exclusivement à la circulation dans le sens de sa marche et comportera une signalisation indiquant cette affectation.
- c) Des signaux officiels pourront indiquer aux véhicules à marche lente qu'ils doivent utiliser une voie donnée, ou indiquer les voies que doivent utiliser les véhicules se déplaçant dans un certain sens, sans tenir compte du milieu de la chaussée; les conducteurs de véhicules devront, dans ce cas, se conformer aux indications données par ces signaux."

Article 8 : Vitesse

Nous pensons qu'il serait utile d'ajouter une note sur les règlements limitant la vitesse qui sont en vigueur sur le territoire des Etats contractants. Dans l'Etat d'Israël, par exemple, des règlements fixent des vitesses maxima qui ne sont pas les mêmes dans les agglomérations qu'en dehors des agglomérations, et qui varient aussi suivant la catégorie de véhicules dont il s'agit. Les agglomérations (où la vitesse est limitée) sont indiquées par un signal circulaire, représentant une petite maison, en silhouette sur un fond blanc, semblable au signal II, A.1; et la sortie de l'agglomération est indiquée par le signal II, A.15. En outre, des zones où la vitesse sera limitée seront prochainement instituées, et elles seront indiquées par le signal II, A. 14.

Bien qu'un condensé des règlements de circulation routière doive être remis aux conducteurs entrant en pays étranger, il y aurait lieu d'ajouter à cet article une invitation à en observer les dispositions.

Article 10 : Intersections et passages à niveaux

alinéa 3 : Voir nos observations sur l'annexe 3

Article 11 : Arrêt et stationnement.

A notre avis, cet article devrait faire la distinction entre trois états :

- a) "Arrêt" (autres que ceux qui sont motivés par l'encombrement de la chaussée ou ordonnés par des signes ou signaux) correspondant au temps nécessaire pour prendre ou déposer des passagers.
- b) "Stationnement", correspondant au temps nécessaire pour prendre et déposer des passagers, ou pour charger et décharger des marchandises, par exemple lorsqu'un chauffeur de taxi attend un client qui a quitté le véhicule pour une durée de temps limitée (laquelle n'excède généralement pas 20 ou 30 minutes).
- c) "Parcage" terme employé pour un véhicule laissé sans garde ou pour un véhicule stationnant plus de 20 ou 30 minutes.

Dans le cas où cette distinction serait acceptée, il y aurait lieu de fixer les règlements en conséquence.

"arrêt interdit" s'appliquerait aux trois cas, c'est-à-dire aussi bien au "stationnement" qu'au "parcage", tandis que "stationnement interdit" permettrait l'"arrêt", mais non pas le "stationnement" ni le "parcage"; "parcage interdit" s'appliquerait uniquement au "parcage."

Tout "arrêt" doit, à notre avis, être interdit à moins de douze mètres de tout coin de rue, passage pour piétons, ligne (ou signal) d'arrêt, refuge pour piétons ou zone de sécurité; avant ou après un point d'arrêt d'autobus ou une bouche d'incendie, à un croisement, dans un coude de la route ou à proximité sur un pont ou sous un tunnel (passage souterrain), ou au voisinage d'ouvrages de ce genre. Les règlements concernant le "stationnement" et le "parcage" devront être indiqués par des signaux appropriés (voir nos observations concernant le signal II, A. 18).

#### Article 13 : Signaux lumineux

Nous estimons nécessaire de prévoir un règlement plus complet sur l'"éblouissement" (Voir Annexe 8 - II, Conditions à remplir pour les véhicules en service - 2 Eclairage). Dans l'Etat d'Israël, les règles suivantes sur l'éblouissement sont récemment entrées en vigueur :

1. "Il est interdit au conducteur d'un véhicule automobile d'utiliser ses "feux-route" à l'intérieur des limites d'une commune, sauf lorsque la route n'est pas éclairée et qu'il ne risque pas d'éveugler d'autres conducteurs."
2. "Tout conducteur de véhicule automobile doit mettre ses phares en veilleuse afin d'éviter d'éblouir le conducteur d'un véhicule venant dans l'autre sens, et doit les conserver ainsi jusqu'à ce qu'il ait croisé ce véhicule; il doit également mettre ses phares en veilleuse lorsqu'il arrête son véhicule à un croisement ou à un passage à niveau".

En outre, nous envisageons d'instaurer un règlement exigeant que tout véhicule soit pourvu d'un dispositif permettant de rabattre le faisceau lumineux de ses phares afin d'éviter l'éblouissement.

#### ANNEXE 3 - Partie II - Priorité

Aux abords d'un croisement, le conducteur d'un véhicule se rend mieux compte de la position des autres véhicules par rapport

à la sienne, que de sa propre position par rapport aux autres véhicules. Nous proposons en conséquence que cet article soit ainsi rédigé :

"Lorsqu'un véhicule s'approche d'une intersection de routes dont aucune ne jouit de la priorité sur l'autre, il est tenu de céder le passage à tout autre véhicule approchant de l'intersection par la droite dans les pays où le sens de la circulation est à droite, par la gauche dans tous les pays où le sens de la circulation est à gauche."

A notre avis, c'est dans cet article qu'il convient de stipuler que les véhicules de secours, tels que pompes à incendie, ambulances, voitures de police, etc. ont droit de priorité.

### Partie III - Dispositions applicables à la circulation des cyclistes

Il y a lieu d'insérer à l'alinéa 2 une disposition interdisant de transporter une seconde personne sur une bicyclette qui n'est pas construite à cet effet. L'alinéa 3 du texte anglais peut s'interpréter comme interdisant au conducteur de remorquer des cyclistes. Etant donné que le plus souvent, le conducteur ignore que des cyclistes sont accrochés derrière son véhicule, nous proposons que le texte de cet article soit modifié comme suit :

"Cyclists must not hang on to any motor vehicle" (en français :  
"Il est interdit aux cyclistes de s'accrocher à un véhicule automobile.")

### ANNEXE 4 - Signalisation

#### Article 4 - Couleur des panneaux

##### Alinéa 2

A notre avis, le signal II A.15 devra toujours être utilisé pour indiquer la fin d'une zone soumise à certaines restrictions, qu'il s'agisse d'une limite de vitesse (signal II A.14) ou des restrictions indiquées par les signaux II.A.3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13.

#### Article 17 - Travaux

En raison du danger que présentent les réparations effectuées sur les routes, tant pour les véhicules que pour les ouvriers effectuant ces travaux, et tenant compte du fait que le bas-côté ou une bande de la chaussée n'est pas toujours praticable pendant les travaux, et

que le signal en question ne sera utilisé que temporairement, nous proposons d'adopter les dispositions suivantes :

Le signal I.15 serait combiné avec un chevalet d'environ 1 m. de large sur 1 m. de haut, rayé blanc et rouge. Le signal serait fixé sur ce chevalet; il serait précédé par le signal général de danger prévu par la Convention de 1931 (signal I, 21 a du projet) et porterait un point d'exclamation.

Article 19 : Passage pour piétons

Article 21 : Enfants

Nous ne pensons pas que ce signal doive être compris dans la catégorie des "signaux de danger". A notre avis, les "signaux de danger" ne doivent comprendre que les signaux mettant le conducteur en garde contre les dangers qui le menacent ou qui menacent son véhicule. Dans le cas de "Passage pour piétons" et de "Enfants", il n'y a pas de danger pour le véhicule, mais pour les piétons, du fait du véhicule. Les signaux avertissant les conducteurs qu'ils approchent d'un passage pour piétons ou d'un endroit fréquenté par des enfants doivent donc être de nature à indiquer aux conducteurs qu'ils doivent conduire avec prudence. En outre, les signaux "Passage pour piétons" et "Enfants" doivent servir en même temps à indiquer l'endroit où les piétons doivent traverser, etc. A cet égard même, le signal prévu par la Convention de 1931 (Tableau III, 2, signal recommandant la prudence) nous semble être préférable, sous réserve que le triangle blanc de ce signal serve à en préciser la signification, soit en employant les symboles des signaux I, 17 et I, 19 du Projet, soit en y portant une indication bien lisible.

Pour plus de clarté, nous voudrions indiquer que le signal "Attention aux animaux" appartient à la catégorie des "signaux de danger", étant donné que des animaux non accompagnés constituent un danger réel pour la circulation des véhicules.

Article 23:

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus (Voir observations sur l'article 17), nous nous prononçons nettement en faveur d'un signal général de danger qui pourrait être utilisé avec un panneau explicatif, ou au besoin, comme "signal avancé".

Catégorie II - Signaux comportant des prescriptions absolues.

Article 27: Interdictions relatives à la circulation

(c) Nous reconnaissons la nécessité d'un signal indiquant le sens interdit. Nous préférons toutefois que l'on utilisât à cette fin le signal IIB.1, qui indiquerait que toute circulation autre que celle(s) qui est (ou sont) indiquée(s) par le signal est interdite. La question pourra se poser de savoir si le signal devra être classé dans la catégorie II B ou dans la catégorie II A.

(d) "Dépassement interdit".

L'introduction de ce nouveau signal nous semble très heureuse. Nous proposons toutefois que sur le tronçon de route auquel s'applique ce signal, une ligne médiane soit tracée sur la chaussée, indiquant la partie de la route à laquelle la circulation est limitée.

Article 28 (d):

Ce signal semble faire double emploi avec le signal II, A 12.

Article 29 (d):

Il nous semble que ce signal n'a qu'un intérêt théorique. Un conducteur connaît généralement le poids total en charge de son véhicule, mais il est rare qu'il connaisse la charge maximum par essieu.

(f) "Fin de limitation de vitesse"

Voir nos observations sur l'article 4 de l'Annexe 4, alinéa 2.

Article 30: Arrêt aux intersections.

Nous faisons des réserves sur le projet de signal II, A.16. Notre objection principale est que par sa forme, il ne se distingue pas assez des autres. A notre avis, il y a deux solutions possibles:

1. Employer le signal 1.22 ("Attention - Route à priorité") en le modifiant, par exemple en prévoyant un fond jaune à l'intérieur du triangle, sur lequel se lirait le mot "Stop". Cette disposition aurait l'avantage d'indiquer au conducteur, par la forme même du signal, qu'il s'approche d'une intersection de routes et doit céder le passage aux véhicules

circulant sur la route dont il s'approche. Il ralentira automatiquement et, lorsqu'il atteindra le signal, il s'arrêtera. Il n'y a, en fait, qu'une légère différence entre ralentir pour s'arrêter au besoin, et s'arrêter effectivement. L'inconvénient de la proposition ci-dessus est qu'un signal appartenant à la catégorie des "signaux de danger" comporterait une "prescription absolue".

2. Donner au signal "stop" une forme différente de celle de tous les autres signaux. Dans ce cas, le signal le plus indiqué nous semble être le signal "stop" de forme octogonale employé aux Etats-Unis (Voir "Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways" - Direction des Routes - Washington, D.C. - Août 1948, Section 28, page 18). La question se poserait de savoir si ce signal doit avoir un fond jaune, comme aux Etats-Unis, ou un fond blanc avec bordure rouge,

Article 32: Stationnement réglementé.

Nous référant à nos observations sur l'article 11 des dispositions générales, nous suggérons la procédure suivante:

1. Les zones "arrêt interdit" doivent être indiquées par des marques, sur la bordure du trottoir, de couleur jaune uni, couvrant le devant et le haut de la bordure.
2. Les zones "Stationnement interdit" doivent être indiquées par le signal II,A.18, ainsi qu'il est prévu dans le projet de propositions.
3. Les zones "Parcage interdit" doivent être indiquées par un signal semblable à II,A.3, la lettre "P" (ou une autre, selon la langue du pays, avec en plus la lettre "P") étant barrée de rouge.

Des règles complémentaires devraient indiquer sans aucune ambiguïté possible à quelle zone s'appliquent les signaux; par exemple: si deux signaux sont placés entre deux intersections, les restrictions s'appliquent à la zone comprise entre les deux signaux; dans les autres cas des flèches fixées au poteau du signal indiquent dans quelle direction s'applique la restriction.



D'une manière générale, nous estimons que les signaux doivent être placés perpendiculairement à la direction de la circulation et non parallèlement à celle-ci.

## II.B Signaux d'obligation.

### Article 33 : Signaux d'obligation en général.

En ce qui concerne a) "Direction obligatoire" (II.B.1) voir nos observations sur l'article 27.

### Article 36 : "Hôpital".

Nous référant à nos observations sur les articles 19 et 21, "Passage pour piétons" et "Enfants", nous suggérons d'utiliser le signal 2 du Tableau III de la Convention de 1931, et de placer à l'intérieur du triangle blanc un symbole ou mot indiquant que l'attention du conducteur est spécialement attirée sur : "Passage pour piétons", "Enfants", "Hôpital", "Lieu de culte", etc..

### Article 37 : Postes auxiliaires.

#### a) Poste de secours (III A.4-5).

En Israël, on utilisera un "bouclier de David" rouge, symbole de l'Association israélienne de secours (équivalent de la Croix-rouge).

En ce qui concerne les signaux indiquant les postes de secours, un véritable éclairage (et non pas un simple dispositif réfléchissant) devrait être obligatoire.

### Article 38 : Routes à priorité.

Tout en approuvant en principe le signal proposé, nous désirons soulever quelques questions à son sujet.

a. Nous n'estimons pas souhaitable d'employer ce signal le long des grandes routes à l'extérieur des agglomérations. Ce signal ne devrait, à notre avis, être utilisé qu'à l'intérieur des agglomérations.

b. Supposons que ce soit bien là l'usage prévu pour le signal en question. Nous supposons également que les grandes routes seront également des routes "principales" où la circulation sera très intense. Il conviendra peut-être d'aller plus loin et d'interdire certaines manoeuvres sur ces routes principales, comme le demi-tour complet, ou le demi-tour avec marche arrière.

c. Ce qui précède nous conduit à suggérer que, sur ces routes, les demi-tour, avec ou sans marche arrière, doit être interdit, sauf dans le cas de chaussées doubles, ayant chacune une largeur minimum de 7 m,50 et une bande médiane d'une largeur minimum de 10 mètres, en d'autres termes, sauf si l'espace est suffisant pour permettre aux véhicules faisant demi-tour d'attendre le moment d'effectuer leur virage sans gêner la circulation dans un sens ou dans l'autre.

d. Dans le cas où ces suggestions seraient approuvées, le signe III A.8 indiquerait non seulement la priorité, mais également l'interdiction des manoeuvres de demi-tour décrites ci-dessus.

### III.C. Signaux de présignalisation, de localisation et d'identification de routes.

#### Article 40. Signaux de présignalisation.

Nous suggérons que, le cas échéant, les chiffres ou lettres permettant d'identifier la route dont on s'approche soient portés, sur ces signaux, au-dessous des indications relatives à la route actuellement suivie, et à côté des flèches indiquant les bifurcations.

#### Article 41. Signaux de localité.

Nous suggérons que ce signal, vu dans le sens de la circulation, porte au verso le nom de la localité importante la plus proche, ainsi que la distance à laquelle elle se trouve.

### Partie III.

#### Signes à faire par les agents de la circulation.

#### Article 49. Signes.

Nous estimons que les signes faits par les agents de la circulation doivent correspondre aux signaux lumineux. L'expérience a prouvé l'utilité de la phase "jaune" entre le "rouge" et le "vert", car un passage immédiat du "vert" au "rouge" peut provoquer des difficultés et même des accidents.

Si les agents de la circulation sont de service à poste fixe et règlent le trafic en donnant le passage aux véhicules circulant sur une route et en arrêtant par le même signe - signes B, C, - les véhicules circulant en direction transverse, un signe intermédiaire s'impose avant le changement de direction. Selon un système utilisé dans certains pays

.....

européens et actuellement en passe d'être adopté dans notre pays, ce signe intermédiaire consiste, pour l'agent de police, à lever un bras. Ce signe a la même signification et le même but que le feu "jaune".

Article 50. Signaux lumineux de circulation.

Nous suggérons certaines additions.

a : "rouge" : les véhicules doivent s'arrêter aux lignes d'arrêt ou avant les passages pour piétons.

b : "vert" : les véhicules désirant tourner à gauche (dans les pays où le sens de la circulation se fait à droite) ou à droite (dans les pays où le sens de la circulation se fait à gauche), mais qui en sont empêchés par l'arrivée d'autres véhicules, doivent attendre et achever leur virage pendant la phase "jaune".

CHAPITRE IV

Disposition applicable aux automobiles et aux remorques en circulation internationale.

Article 17 : Numéro d'immatriculation.

A notre avis, tout véhicule automobile doit porter son numéro d'immatriculation tant à l'avant qu'à l'arrière.

Dans le cas d'une automobile suivie d'une ou de plusieurs remorques, chaque remorque doit porter son propre numéro d'immatriculation sur une plaque fixée en permanence à l'arrière de la remorque.

Nous suggérons, en outre, que le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur soit indiqué à l'arrière de la dernière remorque. En effet, une remorque n'est pas toujours nécessairement trainée par le même véhicule automobile. Dans le cas d'un accident ou d'une infraction, le numéro d'immatriculation de la remorque ne suffirait donc pas à identifier le conducteur du véhicule.

CHAPITRE VII

Dispositions applicables aux cycles circulant internationalement.

Article 24 : Annexe 14.

En raison de l'extrême fragilité des cycles, nous suggérons d'insérer une règle supplémentaire, exigeant que

.....

les cycles soient munis d'un feu rouge ou d'un réflecteur sur le garde-boue arrière, qui devrait être peint en blanc.

#### Annexe 8

#### Conditions techniques de l'équipement des automobiles et des remorques

D'une manière générale, nous n'avons pas d'observations à présenter sur le projet de propositions qui, dans l'ensemble, est conforme aux règles internationalement admises. Toutefois, il est deux points sur lesquels nous avons des suggestions à faire:

#### Eclairage

1. Dans certains pays, les véhicules automobiles qui tirent une remorque sont tenus de porter, au-dessus de la cabine du conducteur, un triangle jaune qui doit être éclairé la nuit. Il est à coup sûr très souhaitable que les conducteurs de véhicules approchant d'autres véhicules qui traînent une remorque soient avisés de ce fait.
2. Nous sommes absolument partisans de rendre obligatoire l'emploi d'indicateurs de direction. Si les feux-stop sont exigés, d'après l'alinéa (1) au lieu du signe de la main, encore en usage dans certains pays, il convient aussi de remplacer par un dispositif mécanique les signes de la main, souvent incompréhensibles, destinés à indiquer les mouvements tournants. Ceci est spécialement vrai des pays où les véhicules automobiles ont la conduite soit à droite soit à gauche. L'expérience des pays du continent prouve incontestablement l'utilité d'indicateurs mécaniques de direction (qui peuvent être des feux clignotants orange).  
A l'appui de notre opinion, nous nous permettons de citer le célèbre rapport du Comité d'experts de la Chambre des Lords sur les mesures à prendre pour éviter les accidents de la circulation, généralement désigné sous le nom de "Alness Report". (Londres, H.M. Stationery Office, 1939).  
La Section 63 dudit rapport est ainsi rédigée: "Le Comité estime que dans une situation critique, il est souvent dangereux pour un conducteur de lâcher son volant afin d'étendre le bras en signe d'avertissement. L'emploi de feux-stop et d'indicateurs de direction sur les véhicules automobiles devrait constituer

un signal légal et suffisant, sans qu'il soit nécessaire au conducteur d'étendre le bras. Les indicateurs en question devraient être placés de manière convenable et être visibles de derrière."

Le Comité du Ministère des transports du Royaume-Uni chargé de la sécurité sur les routes a accepté le principe ci-dessus. Nous citerons à cet égard des extraits du paragraphe 255 de son rapport final (Londres, H.M. Stationery Office, 1947).

"..... Il va de soi qu'il est matériellement possible de savoir à coup sûr combien d'accidents ont été évités par l'emploi d'indicateurs de direction et de feux-stop, ou par d'autres dispositifs.....

Toutefois, la mesure dans laquelle les indicateurs de direction et les feux-stop sont devenus accessoires normaux des véhicules automobiles constitue une preuve convaincante de leur utilité..... et nous recommandons que l'emploi des indicateurs de direction et des feux-stop sur les véhicules automobiles devienne obligatoire."

3. Le conducteur doit pouvoir distinguer, de son siège, si ses phares fonctionnent, et vérifier également la positions des indicateurs de direction.