

**ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL**
**CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL**

UNRESTRICTED

 E/CONF.8/14  
 20 juillet 1949  
 FRENCH  
 ORIGINAL : ENGL

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

Genève

23 août 1949

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

## NORMES RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOBILES

 Observations présentées par le Bureau permanent international  
des constructeurs d'automobiles

En réponse à sa lettre du 19 avril 1949, par laquelle il avait invité les gouvernements à lui faire parvenir des observations concernant l'ordre du jour de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles ou les documents de travail distribués en vue de cette Conférence, le Secrétaire général a reçu du Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles les observations suivantes :

 OBSERVATIONS PRESENTÉES PAR LE BUREAU PERMANENT INTERNATIONAL  
DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

1. Les groupements de constructeurs d'automobiles affiliés au Bureau permanent international ont examiné les documents de travail distribués en vue de la Conférence des Nations Unies qui se réunira à Genève le 23 août 1949 pour adopter une nouvelle convention des transports routiers et des transports automobiles.
2. Ils ont estimé que leurs observations devaient porter essentiellement sur les dispositions relatives aux caractéristiques techniques et à l'équipement des véhicules automobiles (document E/CONF.8/3 - 7 mars 1949 - mémorandum explicatif et projet de dispositions - chapitre IV, articles 16 à 21 - Annexes 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 11).

## DIMENSIONS ET POIDS DES VEHICULES AUTOMOBILES

3. Les constructeurs d'automobiles considèrent que le développement du trafic routier international nécessite l'adoption rapide, au moins par tous les pays appartenant à une même zone géographique, de normes communes en ce qui concerne les dimensions et les poids des véhicules automobiles.

4. Ayant pris en considération tous les éléments de la situation actuelle, ils admettent que les normes ci-dessous, correspondant à peu de chose près au tableau I du mémorandum, soient adoptées pour la circulation sur le réseau des grandes routes de trafic international pendant une période transitoire, étant entendu que cette mesure n'aurait en aucun cas pour effet de restreindre les facilités plus grandes que certains pays accordent déjà sur leur territoire.

DIMENSIONS	<u>Mètres</u>	<u>Pieds</u>	<u>Pouces</u>
Largeur	2,50	8	2 1/2
Hauteur	4,00	a) 13	1 1/2
Longueur			
Véhicules à deux essieux ou plus	12,00	b) 39	4 1/2
Véhicules articulés	14,00	45	11
Trains de véhicules couplés ne comportant qu'une remorque	18,00	59	1/2
Trains de véhicules couplés comportant plus d'une remorque	22,00	72	2
POIDS (en charge)	<u>Tonnes</u>		<u>Lbs</u>
Charge sur l'essieu le plus chargé	10		22.046
Véhicule à deux essieux	15		33.069
Véhicules à trois essieux	20		44.092
Véhicules à quatre essieux ou plus	22		48.501
Véhicules articulés	20		44.092
Trains de véhicules couplés	32		70/547

Les constructeurs d'automobiles attirent cependant l'attention de la Conférence sur les points suivants :

5. La tendance à l'accroissement du tonnage des unités de transport est une loi générale qui se vérifie pour tous les modes de transport : chemins de fer, navigation maritime, transports aériens, etc.

6. La réduction du prix de revient de la tonne kilométrique transportée est liée dans une large mesure à l'emploi de véhicules offrant un rapport élevé entre la charge utile et le poids total, et ce rapport augmente rapidement avec le poids total des véhicules.

---

a) Au lieu de 3 m 50, mémorandum, tableau I.

b) Au lieu de 10 et 11 mètres, mémorandum, tableau I.

7. Un sérieux effort en vue d'adapter les réseaux routiers à la circulation des poids lourds est justifié. En effet, si les véhicules de cette catégorie apparaissent relativement peu nombreux par rapport à l'ensemble du parc automobile, ils jouent cependant, et joueront davantage encore dans l'avenir, un rôle économique important en raison de leur capacité de charge élevée et de la manière intensive dont ils sont utilisés. (Les véhicules de transport routier gros porteurs parcourent annuellement de 50.000 à 70.000 kilomètres; certains dépassent 100.000 kilomètres).

8. Les limites de charge admises jusqu'ici pour les routes peuvent être révisées en tenant compte de l'évolution de la technique du pneumatique et de la suspension. Le pneumatique tend à diminuer la pression spécifique au sol en la répartissant sur une plus grande surface. La suspension contribue, avec le pneumatique, à atténuer les effets de l'effort dynamique sur le revêtement et les fondations de la route.

9. De même, les progrès de la technique du freinage permettent d'admettre sans danger pour la sécurité la circulation de véhicules progressivement plus lourds et plus rapides.

10. Le principe suivant lequel la route doit s'adapter au trafic étant universellement admis, il est nécessaire que le programme d'aménagement ou de construction d'un réseau routier qui s'échelonne sur une longue période (15 à 30 années) tienne compte dès l'origine du trafic que ce réseau aura à supporter à l'époque de son achèvement. L'expérience du passé, tant aux Etats-Unis qu'en Europe, montre que, dans ce domaine, les prévisions se sont toujours révélées insuffisantes.

11. Pour toutes ces raisons, les constructeurs d'automobiles estiment que les programmes d'aménagement du "réseau des grandes routes de trafic international" et de construction des grandes routes nouvelles devraient être établis en fonction des dimensions et poids de véhicules ci-après qui correspondent, à leur avis, aux besoins du trafic dans un proche avenir. Ces chiffres sont très voisins de ceux figurant au tableau 2 du mémorandum.

DIMENSIONS	<u>Mètres</u>	<u>Pieds</u>	<u>Pouces</u>
Largeur	2,50	8	2 1/2
Hauteur	4,00	13	1 1/2
Longueur - Véhicules à deux essieux	a) 12,00	39	4 1/2
Véhicules à trois essieux ou plus	12,00	39	4 1/2
Véhicules articulés	b) 15,50	51	4 1/2
Trains de véhicules couplés comportant une ou plusieurs remorques	24	78	9

a) Au lieu de 11 mètres, mémorandum, tableau 2.

b) Au lieu de 14 mètres, mémorandum, tableau 2.

POIDS (en charge)	<u>Tonnes</u>	<u>Lbs</u>
Charge sur l'essieu le plus chargé	13	28.660
Véhicules à deux essieux	19	41.887
Véhicules à trois essieux	26	57.320
Véhicules à quatre essieux ou plus	26	57.320
Véhicules articulés	a) 45	99.208
Trains de véhicules couplés	b) 45	99.208

#### EQUIPEMENT DES VEHICULES

12. En règle générale, les constructeurs d'automobiles souhaiteraient que les dispositions relatives aux conditions techniques et à l'équipement définissent essentiellement les buts à atteindre sans fixer trop étroitement les moyens. Il importe en effet de laisser aux constructeurs une certaine latitude dans le choix des solutions techniques, sous peine d'entraver le progrès.

13. Soucieux d'accroître dans toute la mesure du possible la sécurité de la circulation, ils approuvent dans leur ensemble les dispositions figurant aux Annexes, et en particulier celles concernant le freinage et l'éclairage qui ont été rédigées d'après les recommandations du Comité N° 22 (Automobile) de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Ils se réservent néanmoins de proposer quelques modifications de détail lors de la discussion définitive du projet.

14. Les constructeurs d'automobiles attirent enfin l'attention de la Conférence sur l'incidence que pourraient avoir des règlements inutilement complexes sur le prix de revient de la construction automobile et les conditions d'exploitation.

- 
- a) Au lieu de 26 tonnes, mémorandum, tableau 2.  
b) Au lieu de 40 tonnes, mémorandum, tableau 2.