



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/94/Amend.1
7 août 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-sixième session
Genève, 11-14 novembre 2008
Point 14.1 de l'ordre du jour provisoire

**EXAMEN ET MISE AUX VOIX DES PROJETS DE RÈGLEMENTS TECHNIQUES
MONDIAUX ET/OU DES PROJETS D'AMENDEMENTS À DES
RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX EXISTANTS**

Proposition de projet de règlement technique mondial sur la sécurité des piétons

Proposition de projet d'amendements au projet de règlement technique mondial
sur la sécurité des piétons

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique*

Le texte reproduit ci-après, qui a été soumis par le représentant des États-Unis d'Amérique, contient des propositions d'amendements au projet de règlement technique mondial sur la sécurité des piétons (ECE/TRANS/WP.29/2007/94). Les modifications proposées sont indiquées en caractères gras. Il est transmis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998, aux fins d'examen.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial établi, harmonise et met à jour les Règlements pour améliorer l'efficacité des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. ARGUMENTATION ET JUSTIFICATION TECHNIQUES

Page 27, section IX, paragraphes 125 à 130, modifier comme suit:

«125. Le présent règlement technique mondial...

...

1. — Protection de la tête

128. On estime que le présent RTM devrait entraîner une baisse comprise entre 1 et 5 % du nombre de piétons tués, selon le pays considéré. D'après des données préliminaires, on estime que, **principalement** grâce aux prescriptions en matière de protection de la tête, la vie d'un certain nombre de piétons devrait être épargnée, et cela chaque année: environ ~~361~~ **320** dans l'Union européenne, 175 en République de Corée, 111 au Japon et entre ~~20 et 60~~ **61 et 92** aux États-Unis d'Amérique. Ces prescriptions devraient aussi profiter aux cyclistes, ~~ce qui déboucherait sur des chiffres encore meilleurs.~~ **Dans l'Union européenne par exemple, on estime que la vie de 46 cyclistes serait épargnée. De plus, le RTM devrait réduire la gravité des blessures des accidents se produisant à des vitesses supérieures à 40 km/h.**

129. Les estimations faites par l'Union européenne portent non seulement sur la réduction du nombre de morts mais aussi sur l'incidence que le RTM pourrait avoir sur les blessures graves. En 2003, dans les 25 pays de l'Union européenne, on a estimé qu'entre 68 016 et 160 504 piétons avaient été gravement blessés et 46 286 à 109 226 cyclistes blessés.

130. Les estimations concernant la réduction du nombre de morts et de blessés sont fondées sur des données provenant des bases de données du GIDAS et de l'IHRA et sur un examen de la composition du parc automobile des pays de l'Union européenne. D'après les estimations finales, on peut tabler sur une réduction annuelle du nombre de piétons gravement blessés de 18 893 et du nombre de cyclistes blessés de 5 168 1.

2. — Protection des jambes

~~129. Le Groupe informel n'était pas en possession d'évaluations concernant les avantages que chacun des pays pourraient tirer du RTM en ce qui concerne la diminution du nombre de blessures aux jambes. Avant que le Groupe ne termine ses travaux, le représentant des États-Unis d'Amérique a porté à sa connaissance une évaluation préliminaire fondée sur une étude de la NHTSA concernant 550 cas de piétons accidentés entre 1994 et 1998 et sur les quelques 70 000 blessures qui chaque année sont infligées à des piétons aux États-Unis d'Amérique.~~

Population cible

~~130. Les 32 % de population cible tirés du document INF GR/PS/169 se rapportent à des chocs à la fois contre des voitures particulières et des VLT. Étant donné qu'une forte proportion de~~

1/ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/final_trl_2006.pdf.

~~VLT sont dispensés de laisser au moyen du tibia factice, le RTM devrait uniquement viser les voitures particulières et les VLT ayant un pare-chocs avant bas.~~

b) Coûts

131. L'analyse de l'Union européenne contient en outre des estimations des coûts qu'entraînerait l'application des modifications à apporter aux véhicules pour satisfaire aux prescriptions du RTM en matière de protection des jambes et de la tête (tableau 1). Ces estimations comprennent le prix des pièces détachées et les coûts que devrait supporter le constructeur pour apporter à ses machines-outils et à ses chaînes de production les modifications nécessaires. Ces coûts dépendront du temps que prendra la mise en œuvre du règlement et des techniques utilisées pour satisfaire aux prescriptions du RTM. Certains de ces coûts devraient diminuer avec le temps.

Tableau 1

Type de véhicule	Coût par véhicule (en euros)
Petite voiture	45,98
Petite familiale	27,76
Grande familiale	36,93
Voiture de prestige	37,64
Voiture de sport	85,77
Petit véhicule polyvalent	30,80
Gros véhicule polyvalent	34,53
Gros véhicule 4 x 4	47,41

c) Autres analyses

132. Le groupe informel ne disposait pas d'évaluation des avantages et des coûts éventuels qu'aurait le RTM sur le nombre et la gravité de blessures aux jambes dans chacune des autres régions. D'autres pays procèdent actuellement à des études semblables et en examineront les résultats lorsque le RTM entrera en vigueur dans leur législation nationale. Le préambule pourrait être modifié pour incorporer les résultats finals des analyses.

~~[De nouvelles analyses coûts-avantages sont attendues de l'expert des États-Unis d'Amérique.]».~~
