



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/111
23 juillet 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 8.4 de l'ordre du jour provisoire

QUESTIONS DIVERSES

(Montage de ceintures de sécurité sur les autocars de la classe II)

Communication du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRSP à sa quarante-troisième session. Il a été établi sur la base de l'annexe X du rapport de ladite session. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) aux fins d'examen (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/43, par. 23).

* 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.

Historique

1. Plusieurs propositions ont été présentées par la France et l'Italie en vue d'aligner les Règlements n^{os} 14, 16 et 17 sur les nouvelles prescriptions des Directives européennes correspondantes (2005/41/CE, 2005/40/CE et 2005/39/CE). Ces propositions ont été distribuées pendant la trente-neuvième session du GRSP (mai 2006). Au nombre de ces propositions, la France et l'Italie ont proposé de rendre obligatoire l'installation d'ancrages de ceinture de sécurité et de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11).
2. Les véhicules de la classe II sont principalement conçus pour transporter des voyageurs assis, mais aussi des voyageurs debout dans l'allée et/ou dans une zone ne dépassant pas en étendue celle prévue pour deux doubles sièges. Ces véhicules peuvent être utilisés pour assurer des services interurbains. Ils peuvent rouler à 100 km/h sur les autoroutes.
3. Les travaux de recherche ont montré que le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue pouvaient contribuer à réduire sensiblement le nombre de victimes sur les routes et la gravité des lésions en cas d'accident, y compris en cas de retournement.
4. Nombre de passagers perdent la vie parce qu'ils sont violemment projetés contre les parois intérieures du véhicule ou, plus grave encore, parce qu'ils sont éjectés hors du véhicule à travers les vitres.
5. De nombreuses études ont prouvé au cours des années que le port de la ceinture pouvait permettre de réduire très nettement le nombre de personnes tuées sur la route.
6. En ce qui concerne les autocars, de nombreuses victimes auraient pu survivre si le véhicule avait été équipé de ceintures de sécurité et si elles s'étaient attachées.

Exposé du problème

7. Dans certains pays, les autobus de la classe II sont considérés comme des véhicules dérivés de la classe I (autobus urbains) tandis que dans d'autres pays ils sont considérés comme essentiellement dérivés des véhicules de la classe III (autocars). Ces divergences quant à la conception des véhicules sont à l'origine des divergences d'opinion entre experts du GRSP.
8. Le GRSG a reçu pour mandat de rechercher une meilleure définition des classes d'autobus, qui puisse aider le GRSP à prendre une décision sur la proposition de rendre obligatoire l'installation d'ancrages de ceinture de sécurité et de ceintures de sécurité sur les autobus. En attendant l'élaboration d'une définition, un accord de compromis a été trouvé en ce qui concerne les dispositions relatives à l'installation de ceintures de sécurité et d'ancrages de ceinture de sécurité sur les autobus de la classe II.

La solution de compromis

9. Au sein du GRSP, des discussions ont eu lieu sur les propositions faites et, en l'absence d'une définition plus claire des autobus de la classe II ou des autobus à plancher surbaissé, les deux propositions ont été adoptées sur la base d'un compromis proposé par les Pays-Bas; ce compromis consisterait à prescrire le montage d'ancrages de ceinture de sécurité sur ces autobus, les prescriptions concernant l'installation des ceintures de sécurité elles-mêmes étant laissées à la décision de la Partie contractante.

10. Le GRSP souhaite attirer l'attention du WP.29 sur les discussions qui ont eu lieu sur ces propositions de manière à prendre en compte tous les points soulevés.
