



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2009/80
8 avril 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-huitième session
Genève, 23-26 juin 2009
Point 16.1 de l'ordre du jour provisoire

**ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX OU D'AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX EXISTANTS**

RTM n° 9 (Sécurité des piétons)

Proposition visant à élaborer un amendement 1 au Règlement technique mondial n° 9
(Sécurité des piétons)

Communication du représentant de l'Allemagne*

Le texte ci-après, soumis par le représentant de l'Allemagne, contient une proposition visant à élaborer des amendements au Règlement technique mondial (RTM) n° 9. Cette proposition est présentée pour examen au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 (par. 6.4 de l'Accord). Si l'AC.3 est d'avis qu'il faut modifier le RTM n° 9, la proposition devrait être soumise au groupe de travail approprié (par. 6.3.3 de l'Accord).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

I. EXPOSÉ DES MOTIFS TECHNIQUES ET JUSTIFICATION

A. Introduction

1. La présente proposition a pour objet de modifier l'actuel Règlement technique mondial (RTM) n° 9 sur la sécurité des piétons en vue de renforcer ladite sécurité et celle d'autres usagers vulnérables de la route. Le but de ce Règlement technique mondial est d'améliorer les structures avant des véhicules, dont il a été observé qu'elles peuvent causer des blessures lors d'une collision avec un piéton ou un autre usager vulnérable de la route.

2. Le texte actuel du RTM n° 9 ne prévoit que la notion de «véhicules à cabine avancée» et, en conséquence, l'exemption pour les véhicules des catégories 1-2 et 2 des prescriptions relatives à la sécurité des piétons. La présente proposition vise à introduire un amendement au RTM n° 9 qui étende cette exemption, sous certaines conditions, à certains véhicules de la catégorie 1-1 également (par exemple les voitures particulières).

B. Justification des modifications

3. À la session du Comité exécutif du 13 novembre 2008, la Communauté européenne, en tant que Partie contractante à l'Accord mondial de 1998, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), a voté en faveur de l'élaboration du Règlement technique mondial (RTM) sur la sécurité des piétons (RTM n° 9).

4. Comme suite à l'adoption de ce RTM, la Communauté européenne a mis la dernière main au Règlement (CE) 78/2009 sur la sécurité des piétons (phase 2), dont l'élaboration reposait dans une large mesure sur le RTM n° 9.

5. La démarche de la Commission européenne a été achevée par le Conseil européen des ministres et par le Parlement européen, dans le cadre de la procédure couramment nommée «procédure de codécision». Les constructeurs de véhicules automobiles et les équipementiers ainsi que les associations qui les représentent étaient en général favorables au texte proposé ainsi qu'à la procédure suivie pour les RTM. L'une des questions soulevées concernait les exemptions nécessaires pour des modèles particuliers de véhicule (véhicules à cabine avancée) et la Communauté européenne, après mûre réflexion, a admis que ces modèles particuliers justifiaient un traitement spécial.

6. Le parc de véhicules, tel qu'il se présente actuellement et tel qu'il devrait se présenter ultérieurement, comprend un groupe de modèles à cabine avancée ayant des formes avant exactement ou presque identiques (homologués comme véhicules des catégories 1-1 ou 1-2 ou comme véhicules de la catégorie 2) mais différant légèrement en ce qui concerne la distance entre l'essieu avant et le point R, qui varie autour de la limite de 1 000 mm ($d \approx 960$ mm ... 1 070 mm). La limite actuelle $d < 1 000$ mm, qui a été fixée plutôt arbitrairement, a comme conséquence que des modèles très semblables appartenant à ce groupe, qu'ils soient du même constructeur ou de constructeurs différents, seraient évalués très différemment. En se fondant sur un examen approfondi du parc de véhicules, on propose donc d'augmenter quelque peu la limite actuelle de 1 000 mm pour la porter à 1 100 mm, afin que tous les véhicules pour lesquels cette limite n'est pas atteinte soient traités de la même manière, ce qui permettrait aussi d'éviter des atteintes à la concurrence entre les divers constructeurs. L'Allemagne propose en conséquence

que le RTM n° 9 soit quelque peu modifié afin que les véhicules, pour lesquels la distance longitudinale d entre l'essieu avant et le point R du siège du conducteur est inférieure à 1 100 mm, soient considérés comme étant des «véhicules à cabine avancée».

7. Toutes les études menées dans le cadre de l'élaboration du RTM étaient fondées sur des formes traditionnelles de type berline, et il n'était pas réellement tenu compte des véhicules à cabine avancée, dont la face avant est proche de la verticale (l'angle effectif du capot, tel qu'il est défini dans la législation japonaise, étant par exemple supérieur à 40°) et dont le capot est très court (comme pour plusieurs camionnettes de livraison de marchandises par exemple)*.

8. Souvent, les véhicules du même constructeur sont produits en deux versions, à savoir une version relevant de la catégorie 2 (véhicule utilitaire) et une autre version relevant de la catégorie 1-1 (voiture particulière). Les deux véhicules ont exactement la même structure plate à l'avant; le texte actuel du RTM n° 9 exempte la version de la catégorie 2, mais pas la version de la catégorie 1-1. Cette incohérence devrait être corrigée.

II. AMENDEMENTS PROPOSÉS

B. TEXTE DU RÈGLEMENT

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Le présent Règlement technique mondial (RTM) s'applique à l'avant des véhicules automobiles de la catégorie 1-1 (poids total en charge supérieur à 500 kg), de la catégorie 1-2 (poids total en charge supérieur à 500 kg mais ne dépassant pas 4 500 kg), et de la catégorie 2 (poids total en charge supérieur à 500 kg mais ne dépassant pas 4 500 kg)¹.

Toutefois, les véhicules automobiles **de la catégorie 1-1 d'un poids total en charge supérieur à 2 500 kg et qui sont dérivés de la catégorie 2**, des catégories 1-2 et 2 où la distance entre l'axe transversal de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur, mesurée longitudinalement dans un plan horizontal, est inférieure à ~~4 000~~ **1 100** mm, sont exemptés des prescriptions du présent Règlement².

Toutes les définitions contenues dans la Résolution spéciale n° 1 (S.R.1) s'appliquent si nécessaire.».

* Ce flou a aussi été signalé à la Commission européenne par le Transport Research Laboratory (TRL) dans son rapport final sur le projet de 2006 (UPR/VE/045/06 sous contrat CE ENTR/05/17.01).

¹ Une Partie contractante peut, dans sa législation nationale, restreindre l'application de ces prescriptions si elle juge une telle restriction appropriée.

² Une Partie contractante qui a promulgué une loi avant que ce RTM ne soit inscrit dans le Registre mondial des Règlements techniques mondiaux peut en conserver le domaine d'application ou la portée existants.

Ajouter le nouveau paragraphe 3.28, ainsi conçu:

«3.28 Véhicules de la catégorie 1-1 dérivés de véhicules de la catégorie 2, les véhicules de la catégorie 1-1 qui, en avant des montants avant, ont la même structure générale et la même forme qu'un véhicule de la catégorie 2 préexistant.».

Les paragraphes 3.28 et 3.29 (anciens) deviennent les paragraphes 3.29 et 3.30.

Figure 10, titre, modifier comme suit:

«Figure 10: Mesure de la longueur développée (voir le paragraphe ~~3.28~~ **3.29**)».
