

22 février 2011

Registre mondial

Élaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'article 6 de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132 et Corr.1) en date, à Genève, du 25 juin 1998

Additif 9: Règlement technique mondial No 9

Sécurité des piétons

Amendement 1 - Appendice 1

Proposition et rapport conformément à l'article 6, paragraphe 6.3.7 de l'Accord

- Proposition d'amendements au règlement technique mondial (RTM) No 9 concernant la sécurité des piétons (TRANS/WP.29/AC.3/23).
- Rapport final sur l'élaboration de l'amendement 1 au règlement technique mondial No 9 (Sécurité des piétons) (ECE/TRANS/WP.29/2010/135 et ECE/TRANS/WP.29/2010/135/Corr.1).



NATIONS UNIES

Proposition d'amendements au règlement technique mondial (RTM) No 9 concernant la sécurité des piétons

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 ($d \approx 960 \text{ mm} \dots 1\,070 \text{ mm}$). La limite actuelle $d < 1\,000 \text{ mm}$, 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.

9. Pendant la vingt-sixième session de l'AC.3, le secrétariat a été prié d'établir le document AC.3 correspondant et de le transmettre au GRSP pour examen, sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/2009/80 complété par le document WP.29-148-08.

10. À la même session, le représentant des États-Unis d'Amérique a fait savoir que son pays soumettrait peut-être des amendements alternatifs à la proposition et a demandé que cette possibilité soit mentionnée dans le document de l'AC.3 qui devait être établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.29/1077, par. 92).

II. Amendements proposés par l'Allemagne

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 0,5 t), de la catégorie 1-2 (poids total en charge supérieur à 0,5 t mais ne dépassant pas 4,5 t), et de la catégorie 2 (dont le poids total en charge dépasse 0,5 t sans dépasser 4,5 t)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 ~~1 000~~ **1 100** mm, sont exemptés des prescriptions du présent Règlement.2/

* 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.

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

Ajouter un 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 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).».

III. Autres amendements proposés par le Japon

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 0,5 t), de la catégorie 1-2 (poids total en charge supérieur à 0,5 t mais ne dépassant pas 4,5 t), et de la catégorie 2 (dont le poids total en charge dépasse 0,5 t sans dépasser 4,5 t)^{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 1 000 1 100 mm, sont exemptés des prescriptions du présent Règlement^{1/}.

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

^{1/} Une Partie contractante peut, dans sa législation nationale, restreindre l'application de ces prescriptions si elle juge une telle restriction appropriée; **par exemple, 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 peuvent être exemptés des prescriptions du présent Règlement.**

^{1/} 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.

Rapport final sur l'élaboration de l'amendement 1 au règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons)

11. À sa vingt-sixième session, en juin 2009, le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a examiné une proposition du représentant de l'Allemagne visant à modifier le Règlement technique mondial n° 9 sur la sécurité des piétons (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/23). Cette proposition d'amendement 1 au RTM n° 9 concernait l'élargissement des critères géométriques qui, dans les RTM, déterminent l'exemption des véhicules à avant plat.

12. La proposition d'amendement du RTM a été transmise au GRSP afin qu'il élabore l'amendement.

13. À sa quarante-septième session, le GRSP a recommandé l'adoption par l'AC.3 d'un projet d'amendement 1 au RTM n° 9 en vue de son inscription dans le Registre mondial à la session de novembre 2010. L'amendement a pour effet d'élargir les critères géométriques d'exemption des véhicules à avant plat de la catégorie 1-1 sous certaines conditions.
