



Conseil économique et social

Distr. générale
22 juillet 2024
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

128^e session

Genève, 7-11 octobre 2024

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 73 (Dispositifs de protection latérale)

Proposition de série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 73 (Dispositifs de protection latérale)

Communication de l'expert du Japon*

Le texte ci-après, établi par les experts du Japon, vise à modifier le Règlement ONU n° 73 afin d'y ajouter des prescriptions de sécurité. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphes 1.1.1 à 1.1.3, note de bas de page 1, lire :

« ¹ Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7, par. 2 (<https://unece.org/transport/vehicle/regulations/wp29/resolutions>). ».

Paragraphes 1.2 à 1.2.1, supprimer.

Paragraphe 5.1.2, lire :

« 5.1.2 **Un numéro d'homologation de type doit être attribué à chaque type homologué conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).** ».

Paragraphe 5.1.4.1, note de bas de page 2, lire :

« ² Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sont indiqués à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7, annexe 3 (<https://unece.org/transport/vehicle/regulations/wp29/resolutions>). ».

Paragraphe 5.2.2, lire :

« 5.2.2 **Un numéro d'homologation de type doit être attribué à chaque type homologué conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).** ».

Paragraphe 5.3.2, lire :

« 5.3.2 **Un numéro d'homologation de type doit être attribué à chaque type homologué conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).** ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 11.5 à 11.10, libellés comme suit :

- « 11.5 **À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.**
- 11.6 **À compter du 1^{er} septembre [2031], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre [2031].**
- 11.7 **Jusqu'au 1^{er} septembre [2034], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre [2031].**
- 11.8 **À compter du 1^{er} septembre [2034], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement.**
- 11.9 **Nonobstant les dispositions du paragraphe 11.8 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type délivrées au titre de la série 01 d'amendements audit Règlement pour les véhicules, les composants ou les unités techniques distinctes non visés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements.**

11.10 Nonobstant les dispositions transitoires énoncées ci-dessus, les Parties contractantes qui commenceront à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues d'accepter les homologations accordées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

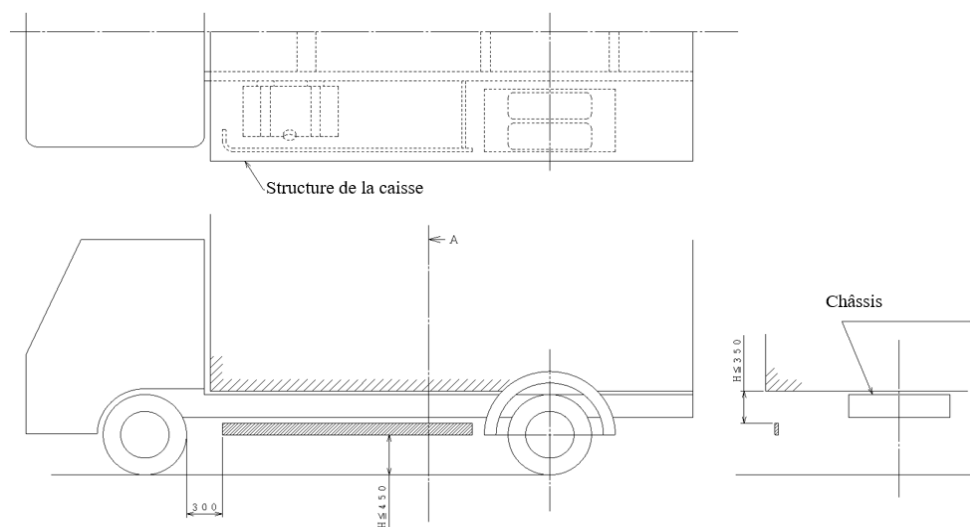
Paragraphe 12.8, lire :

« 12.8 Le bord inférieur du DPL ne doit en aucun point être situé à plus de ~~550 mm~~ **450 mm** au-dessus du sol. ».

Paragraphe 12.9 à 12.9.2, lire :

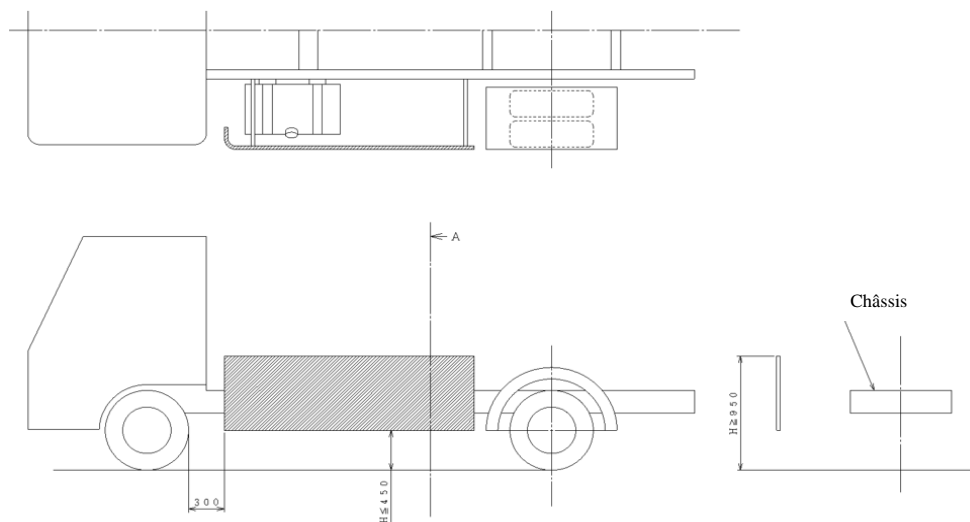
« 12.9 Le bord supérieur du DPL ne doit pas être situé à plus de 350 mm au-dessous de la partie de la structure du véhicule par où passe un plan vertical tangent à la face externe des pneumatiques, à l'exclusion de tout renflement proche du sol ou en contact avec ce plan (voir la figure 1 ci-dessous), sauf dans les cas suivants :

Figure 1



12.9.1 Quand le plan spécifié au paragraphe 12.9 ne passe pas par la structure du véhicule **ou passe par la structure à une hauteur supérieure à 1,3 m au-dessus du sol, le bord supérieur devant alors être situé à au moins, le bord supérieur doit être au niveau de la surface de la plateforme de chargement ou à 950 mm du sol, si cette distance est moins grande** (voir la figure 2 ci-dessous) ;

Figure 2



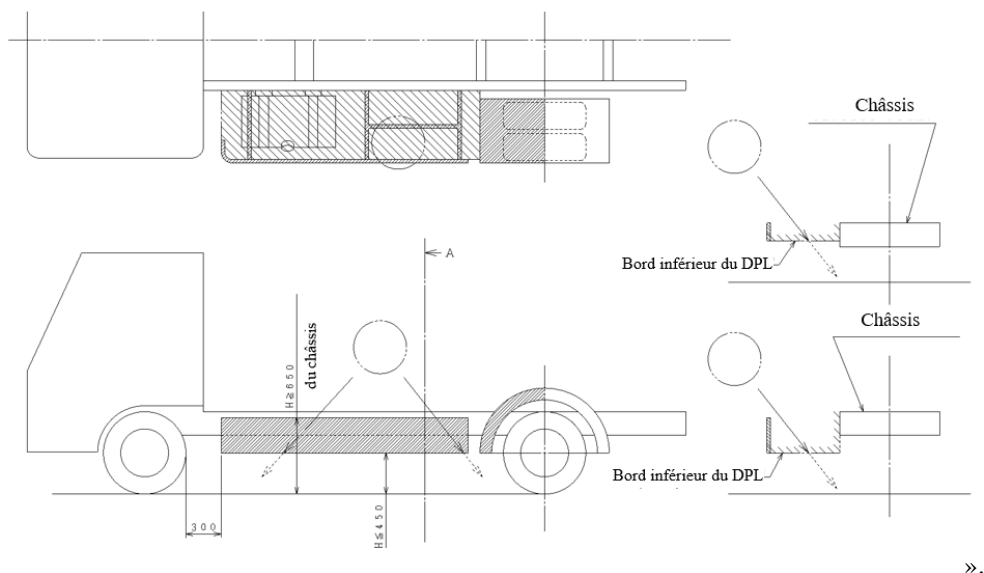
12.9.2 Quand le plan spécifié au paragraphe 12.9 passe par la structure du véhicule à un niveau supérieur à 1,3 m au-dessus du sol, le bord supérieur du dispositif doit être situé à au moins 950 mm au-dessus du sol;

Quand le bord supérieur du DPL se situe à [650] mm au-dessus du sol ou au niveau de la surface du châssis, si cette distance est moins grande, et que la structure est conçue pour empêcher les cyclistes de tomber sous le véhicule en passant au-dessus du DPL (voir la figure 2 ci-dessous).

La prévention de la chute est démontrée si la structure empêche la sphère de [450] mm de tomber sur le sol depuis la zone comprise entre le DPL, le châssis et l'aile.

Si un constructeur le demande, il est possible d'utiliser d'autres méthodes pour satisfaire à cette prescription. La validité de la méthode de prévention de la chute doit être établie à la satisfaction du service technique.

Figure 3



Paragraphe 12.9.3, supprimer.

Le paragraphe 12.9.4 devient le paragraphe 12.9.3.

Ajouter le nouveau paragraphe 13.1.6, libellé comme suit :

« **13.1.6** Sur un véhicule équipé d'un système de surveillance de l'angle mort, pour lequel il est donc impossible que toutes les prescriptions du paragraphe 12 soient satisfaites, des espaces libres supplémentaires peuvent être ménagés dans le DPL lorsqu'ils sont nécessaires pour que les prescriptions correspondantes soient respectées. ».

Paragraphe 15.6, lire :

« 15.6 Le bord inférieur du DPL ne doit en aucun point être situé à plus de ~~550 mm~~ **450 mm** au-dessus du sol. ».

Paragraphe 15.7 à 15.7.2, lire :

« 15.7 Le bord supérieur du DPL ne doit pas être situé à plus de 350 mm au-dessous de la partie de la structure du véhicule par où passe un plan vertical tangent à la face externe des pneumatiques, à l'exclusion de tout renflement proche du sol ou en contact avec ce plan (voir la figure 1), sauf dans les cas suivants :

15.7.1 Quand le plan spécifié au paragraphe 15.7 ne passe pas par la structure du véhicule, ou passe par la structure du véhicule à une hauteur supérieure à 1,3 m au-dessus du sol, le bord supérieur devant alors être situé à au

moins, le bord supérieur doit être au niveau de la surface de la plateforme de chargement ou à 950 mm du sol, si cette distance est moins grande (voir la figure 2) ;

- 15.7.2 Quand le plan spécifié au paragraphe 15.7 passe par la structure du véhicule à un niveau supérieur à 1.3 m au-dessus du sol, le bord supérieur du dispositif doit être situé à au moins 950 mm au-dessus du sol ;

Quand le bord supérieur du DPL se situe à [650] mm au-dessus du sol ou au niveau de la surface du châssis, si cette distance est moins grande, et que la structure est conçue pour empêcher les cyclistes de tomber sous le véhicule en passant au-dessus du DPL (voir la figure 3).

La prévention de la chute est démontrée si la structure empêche la sphère de [450] mm de tomber sur le sol depuis la surface comprise entre le DPL, le châssis et l'aile.

Si un constructeur le demande, il est possible d'utiliser d'autres méthodes pour satisfaire à cette prescription. La validité de la méthode de prévention de la chute doit être établie à la satisfaction du service technique. ».

Paragraphe 15.7.3, supprimer.

Le paragraphe 15.7.4 devient le paragraphe 15.7.3 et se lit comme suit :

- « 15.7.3 Sur un véhicule équipé d'une grue servant au chargement, au déchargement ou à d'autres opérations et doté d'un poste de travail pour l'opérateur installé de manière permanente ou d'une plateforme de commandes à partir de laquelle la grue peut être manœuvrée, le bord supérieur du DPL peut être déterminé conformément aux paragraphes ~~12.9.1~~ **15.7.1** et ~~12.9.2~~ **15.7.2**, le poste de travail ou la plateforme de commande étant assimilé à la plateforme de chargement. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 16.1.6, libellé comme suit :

- « **16.1.6** Sur un véhicule équipé d'un système de surveillance de l'angle mort, pour lequel il est donc impossible que toutes les prescriptions du paragraphe 12 soient satisfaites, des espaces libres supplémentaires peuvent être ménagés dans le DPL lorsqu'ils sont nécessaires pour que les prescriptions correspondantes soient respectées. ».

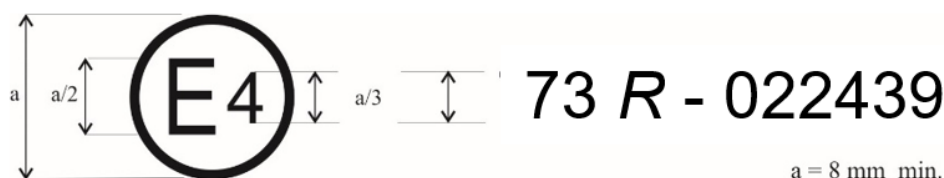
Annexe 2, lire (01 → 02) :

« Annexe 2

Exemples de marques d'homologation

Modèle A

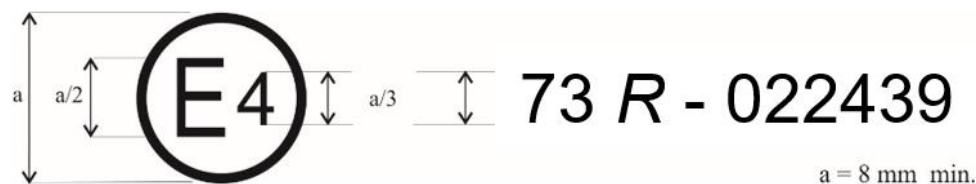
(voir les paragraphes 5.1.4 et 5.3.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule ou sur un DPL, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la protection latérale, au titre du Règlement n° 73 et sous le numéro d'homologation ~~012439~~**022439** en tant que véhicule complet. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 73 sous sa forme originale, tel que modifié par la série ~~0102~~**0402** d'amendements.

Modèle B

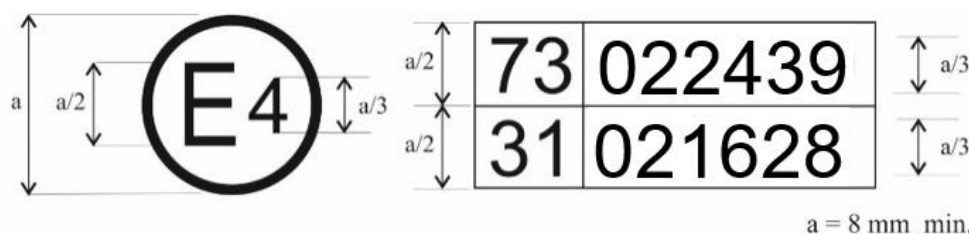
(voir le paragraphe 5.2.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un DPL, indique que le type de ce DPL a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la protection latérale, au titre du Règlement n° 73 et sous le numéro d'homologation ~~012439~~**022439**. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 73 sous sa forme originale, tel que modifié par la série ~~0102~~**0402** d'amendements.

Modèle C

(voir les paragraphes 5.1.5 et 5.3.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), au titre des Règlements n°s 73 et 31*. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement n° 73 comprenait la série ~~0102~~**0402** d'amendements et que l'homologation a été accordée pour un véhicule complété, et que le Règlement n° 31 comprenait la série 02 d'amendements. ».

* Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

II. Justification

A. Suppression des paragraphes 1.2 à 1.2.1

1. Un DPL doit être installé sur les tracteurs dont les composants se situent dans les limites de la largeur hors tout du véhicule en raison de la conception ou de la disposition de la paroi latérale du véhicule, comme il est spécifié pour les tracteurs des semi-remorques.

B. Amendements aux paragraphes 12.8 et 15.6

2. D'après une enquête et une analyse consacrées aux accidents de vélo au Japon, lorsque la hauteur du bord inférieur du DPL est inférieure ou égale à 550 mm par rapport au sol, le cycliste tombe sur la partie latérale du véhicule (nouvelle prescription : la hauteur du bord inférieur du DPL doit être inférieure ou égale à 450 mm par rapport au sol) et chute directement sous le véhicule qui est tracté, ce qui accroît le risque de blessure.

C. Amendements aux paragraphes 12.9.1, 12.9.2, 15.7.1 et 15.7.2

3. Ces propositions visent à apporter des précisions sur la protection supérieure.

D. Suppression des paragraphes 12.9.3 et 15.7.3

4. L'objectif est d'éviter que les cyclistes traversent le DPL et se retrouvent sous la caisse du véhicule.

5. Un véhicule équipé d'un conteneur ou d'une caisse démontables peut circuler sur des voies publiques sans le conteneur ou la caisse.

E. Ajout des nouveaux paragraphes 13.1.6 et 16.1.6

6. Ces prescriptions supplémentaires concernent l'installation d'un DPL sur les véhicules équipés d'un système de surveillance de l'angle mort.

F. Amendement au paragraphe 15.7.4, devenu le paragraphe 15.7.3

7. Ces modifications visent à corriger des références et des fautes de frappe.

G. Amendement à l'annexe 2

8. Harmonisation avec la série 02 d'amendements.
