



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/1045
15 septembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

RÉSOLUTION SPÉCIALE No 1

**SUR LES DÉFINITIONS COMMUNES DES CATÉGORIES, DES MASSES
ET DES DIMENSIONS DES VÉHICULES (R.S. 1)**

Note: Le texte reproduit ci-après a été adopté le 22 juin 2005 par le Comité exécutif (AC.3) 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). Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2005/21, tel qu'il a été modifié par l'AC.3 à sa quatorzième session (TRANS/WP.29/1041, par. 84 et 85).

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
PRÉAMBULE.....	3
A. EXPOSÉ DES FONDEMENTS TECHNIQUES ET DES MOTIFS.....	4
B. RÉOLUTION SPÉCIALE SUR LES DÉFINITIONS ET PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX (R.S. 1).....	11
1. PORTÉE.....	11
2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	11
3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.....	12
ANNEXES	
<u>Annexe 1</u> Définitions générales.....	13
<u>Annexe 2</u> Classification des véhicules.....	14
<u>Annexe 3</u> Masses.....	17
<u>Annexe 4</u> Dimensions.....	19

PRÉAMBULE

LE COMITÉ EXÉCUTIF DE L'ACCORD DE 1998,

DÉSIRANT établir des règlements techniques mondiaux assurant de hauts niveaux de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de protection contre le vol pour les véhicules à roues et les équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues,

CONSIDÉRANT qu'un 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, a été ouvert à la signature, à Genève, le 25 juin 1998,

CONSIDÉRANT que les règlements techniques mondiaux faciliteront, entre les Parties contractantes, le commerce de véhicules à roues, d'équipements et de pièces auxquels s'appliqueront des prescriptions harmonisées en matière de performance,

CONSIDÉRANT que le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 a décidé que la série de définitions communes se présenterait sous forme d'une résolution spéciale No 1 (R.S. 1),

CONSIDÉRANT que la présente résolution spéciale No 1 énonçant des définitions communes à utiliser dans les règlements techniques mondiaux est indispensable pour élaborer des règlements techniques mondiaux,

CONSIDÉRANT que cette résolution ne doit pas modifier les règlements en vigueur des Parties contractantes à moins que celles-ci n'en décident autrement,

RECOMMANDE aux Groupes de travail d'utiliser, lorsqu'ils élaborent des projets de règlements techniques mondiaux, les définitions harmonisées applicables aux catégories, masses et dimensions de véhicules contenues dans la présente résolution spéciale No 1.

A. EXPOSÉ DES FONDEMENTS TECHNIQUES ET DES MOTIFS

À la cent vingtième session du WP.29, le Gouvernement japonais a présenté, dans le document TRANS/WP.29/2000/39, une proposition relative à la nécessité d'établir des définitions communes pour faciliter la formulation des règlements techniques mondiaux (rtm) futurs. Il a choisi la catégorie des véhicules, leur masse et leurs dimensions comme éléments susceptibles de faire l'objet d'une définition commune. Les participants à la session du WP.29 ont unanimement reconnu la nécessité de ces définitions communes, et un groupe informel a été créé en octobre 2000 sous l'égide du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG). Le Japon a offert de présider cette initiative. Ce "Groupe sur les tâches communes" a été chargé d'élaborer en deux ans des définitions communes mondiales qui seraient présentées au WP.29 pour adoption en vue de leur utilisation dans les rtm futurs.

La présente résolution spéciale n° 1 s'applique à tous les véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces visés par l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et aux pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues. L'établissement des définitions des catégories, des masses et des dimensions des véhicules doit aider à élaborer des rtm devant permettre d'améliorer sur le plan international la sécurité et les éléments de protection de l'environnement des véhicules automobiles, et de réduire les coûts de conception et de construction ainsi que les coûts à la charge des consommateurs.

La présente résolution ne contient pas de prescriptions en matière de performance, telles qu'elles sont énumérées à l'article 4 de l'Accord de 1998. Elle n'impose donc pas de satisfaire aux obligations de l'article 7, exigeant que les Parties contractantes entament des procédures d'adoption des rtm.

La première réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 16 et 17 octobre 2000. Le calendrier de ses travaux ultérieurs y a été adopté. Il a été proposé que les trois éléments susmentionnés, susceptibles de faire l'objet d'une définition commune, soient des objectifs premiers lors de l'élaboration des futurs rtm. Ces éléments ont été adoptés, même s'il était entendu que les définitions communes ne se limiteraient pas nécessairement à eux. Ensuite les définitions des catégories, de la masse et des dimensions des véhicules existant aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon ont été comparées sur la base d'un récapitulatif des données établi par le Gouvernement japonais, et il a été pris acte de l'existence de différences dans les définitions.

Les définitions des véhicules dans les règlements de l'Union européenne, du Japon et des États-Unis d'Amérique étaient fondamentalement différentes. À titre d'exemple, la distinction entre les voitures particulières et les camions qui est faite dans les règlements du Japon et de l'Union européenne est fondée sur des comparaisons quantitatives entre les aménagements respectifs pour les voyageurs et pour le chargement dans un véhicule donné (par exemple, la comparaison entre la masse des voyageurs et celle du chargement ou entre l'espace des voyageurs et celui du chargement). La distinction entre les voitures particulières et les camions qui est faite dans les règlements des États-Unis d'Amérique est fondée quant à elle sur des définitions qualitatives (par exemple, le transport de biens, ou d'équipements spéciaux ou montés sur un châssis de camion ou possédant des éléments spéciaux pour un usage tout-terrain occasionnel). Les principales différences sont concrètement indiquées dans les trois tableaux ci-après:

1. Brève comparaison des catégories de véhicules existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Catégories	Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Voiture particulière	Voyageurs au nombre de 10 ou moins	Voyageurs au nombre de 9 ou moins (M_1)	Voyageurs au nombre de 10 ou moins (voiture particulière) (véhicule à usages multiples: châssis de camion ou usage tout-terrain)
Autobus	Voyageurs au nombre de 11 ou plus	Voyageurs au nombre de 10 ou plus M_2 : masse totale en charge ≤ 5 t M_3 : masse totale en charge > 5 t	Voyageurs au nombre de 11 ou plus
Camion	Définition quantitative Surface plancher (voyageur < chargement) Poids (voyageur < charge utile) Ouvertures de chargement/déchargement (dimensions/surface)	Définition qualitative ("conçu et construit pour le transport des marchandises") N_1 : masse totale en charge $\leq 3,5$ t N_2 : masse totale en charge $\leq 3,5$ t - 12 t N_3 : masse totale en charge > 12 t * Chaque pays applique des critères différents.	Définition qualitative ("transport de charges ou de marchandises à usage commercial")

2. Comparaison succincte des définitions du poids total/de la masse */ totale en charge existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Équipement		Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Poids/masse du véhicule	Roue de secours, crick/outils	Non installés	Installés	Installés
	Équipement en option	Non installé	Installé	Installé
	Huile/eau	100 %	100 %	100 %
	Carburant	100 %	90 %	100 %
Poids/masse des voyageurs		55 kg/personne	75 kg/personne	68 kg/personne
Poids total/masse totale en charge		$(VW + 55 \text{ kg} \times n + PL)$ VW: masse du véhicule n: nombre de voyageurs PL: charge utile	Masse totale en charge (masse admissible du véhicule)	Masse totale autorisée en charge (masse admissible du véhicule)

*/ Certaines Parties contractantes utilisent le terme "poids".

3. Brève comparaison des définitions des dimensions des véhicules existant au Japon, en Europe et aux États-Unis d'Amérique

Dimension	Japon	Europe	États-Unis d'Amérique
Longueur	Roue de secours non installée	Roue de secours installée	Roue de secours installée
Largeur	Feux montés	Feux non montés	Feux non montés

En ce qui concerne les véhicules tout-terrain, le groupe a décidé de reporter l'examen en attendant qu'un projet de rtm pour ces véhicules ait été élaboré.

La deuxième réunion du Groupe sur les tâches communes a été organisée les 2 et 3 avril 2001. Avant d'examiner des définitions communes particulières, il a été proposé un ensemble de lignes directrices donnant des orientations de base pour les travaux du Groupe sur les tâches communes, et il a été décidé unanimement que les définitions communes devraient être formulées conformément aux directives proposées ci-après:

1. Les "définitions communes" doivent être considérées comme des éléments fondamentaux des rtm et ne doivent pas modifier les règlements en vigueur des Parties contractantes.
2. Les "définitions communes" doivent être élaborées d'un point de vue technique et ne doivent pas nécessairement renvoyer à des systèmes sociaux tels que la fiscalité ou le permis de conduire, par exemple.
3. Seules les "définitions communes" des termes fondamentaux permettant de définir les catégories et les caractéristiques des véhicules inévitablement employées dans la formulation des rtm doivent être établies en tenant compte des définitions en vigueur des Parties contractantes et des normes internationales pertinentes.
4. Des méthodes d'élaboration des "définitions communes" doivent être mises au point.

Lors de la deuxième réunion du Groupe sur les tâches communes, des avis divergents ont été émis au sujet de la directive No 2 ci-dessus, en particulier en ce qui concerne le point de savoir si les catégories de véhicules auxquelles s'appliqueraient les rtm devraient ou non concorder avec la classification des véhicules employée pour la fiscalité, les assurances et les autres systèmes sociaux dans les différents pays. Il a finalement été décidé de recommander d'établir les catégories de véhicules pour les rtm en adoptant un point de vue technique indépendant de tout système social, principalement parce qu'il était difficile de rendre compte des différents systèmes sociaux de tous les pays. Quant aux masses et dimensions des véhicules, les éléments devant faire l'objet de définitions ont été choisis en vue de leur examen à la prochaine réunion. En ce qui concerne les catégories de véhicules, après avoir débattu sur la base d'un récapitulatif des données, le Groupe sur les tâches communes a poursuivi à sa réunion suivante l'examen des éléments devant faire l'objet de définitions.

Avant la tenue de la troisième réunion du Groupe sur les tâches communes, un groupe restreint s'est réuni à Tokyo dans le but d'établir un tableau présentant les avantages et les inconvénients des diverses classifications des véhicules. Certains participants ont estimé qu'il ne serait pas nécessaire de définir des catégories de véhicules lorsque celles-ci figuraient parmi les conditions d'épreuve. D'autres ont au contraire préconisé de définir précisément des catégories de véhicules pour éviter que les pays n'interprètent celles-ci diversement. Le groupe restreint a finalement opté pour l'établissement de définitions communes des catégories de véhicules.

La troisième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 8 et 9 octobre 2001. Deux projets sur les définitions communes des masses et dimensions des véhicules y ont été présentés. Les éléments minimaux nécessaires ont été approuvés pour recommandation conformément aux directives précédemment établies. De nombreux participants ont donné leur avis sur les catégories de véhicules.

Certains se sont déclarés en faveur de la proposition de classement des véhicules en véhicules de transport de personnes et en véhicules utilitaires, les véhicules de transport de personnes étant encore subdivisés en voitures particulières, petits autobus et grands autobus suivant leur masse totale en charge (MTC) (masse des autobus supérieure ou égale à 3,5 tonnes), les véhicules utilitaires étant également subdivisés en véhicules petits, moyens et grands en fonction de leur MTC. D'autres ont approuvé un plan visant à classer les véhicules en véhicules de transport de personnes et en véhicules utilitaires selon le nombre de voyageurs, les véhicules utilitaires étant encore subdivisés en véhicules petits et grands, suivant leur MTC. Il a également été préconisé de classer les véhicules utilitaires en véhicules petits, moyens et grands, suivant leur MTC. En outre, on a fait observer que les véhicules ne devraient pas être définis par catégories mais uniquement en fonction des caractéristiques de leurs paramètres, les détails étant définis dans des rtm distincts.

Ces observations ont été examinées et il a été décidé de recommander de définir les véhicules en fonction d'un nombre minimal de prescriptions requises; ces catégories sont les voitures particulières, les autobus et les véhicules utilitaires, ceux-ci étant encore subdivisés en sous-catégories de véhicules petits, moyens et grands. Cette recommandation reposait sur la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). En outre, il a été convenu que les deux projets sur les définitions communes des catégories de véhicules, leur masse et leurs dimensions seraient combinés avant janvier 2002.

Afin de faire progresser l'examen du projet combiné avant la tenue de la quatrième réunion du Groupe de travail sur les tâches communes, une réunion préliminaire a été organisée à Ottawa le 4 avril 2002. Des exemplaires du projet combiné ont été distribués aux membres avant cette réunion et des observations ont été reçues.

Les mesures prises en réponse aux principales observations sont énumérées ci-après:

Il a été proposé de préciser l'objectif des tâches communes, de définir les "véhicules spéciaux" comme appartenant à une autre catégorie, et de mieux définir la "masse utile". Une disposition définissant les "véhicules spéciaux" a été insérée dans les règlements individuels des Parties contractantes.

Une autre proposition visait à définir plus précisément la "masse à vide" et à éclaircir la question de savoir où il fallait définir la masse totale en charge (MTC) et la masse totale en charge techniquement admissible (MTA). En outre, la MTA a été définie avec davantage de précision. Le projet a été modifié à cet effet.

Des observations ont aussi été formulées sur la définition des places assises. Il a été décidé de recommander de prendre en compte toutes les places assises dotées d'ancrage pour déterminer la catégorie du véhicule.

Il a été proposé de continuer à se renseigner sur la désignation des catégories et sur la façon de définir le nombre de voyageurs au moyen d'une formule mathématique. En ce qui concerne les noms des catégories, il a été décidé de recommander d'adopter les noms proposés faute de noms plus appropriés. Les participants n'ont pas pu s'entendre sur une formule permettant de calculer le nombre de voyageurs.

Il a été proposé de clarifier les définitions des masses et des dimensions. Le projet a été modifié en ce sens.

En ce qui concerne les principales observations, les conclusions et justifications sont les suivantes:

À la réunion préliminaire d'Ottawa, il a été décidé de recommander d'adopter la proposition de projet combiné modifiée, à l'exception des points suivants dont l'examen a été reporté à la quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes: a) la catégorie serait-elle désignée par des chiffres ou par un sigle ou acronyme? b) pouvait-on admettre que les Parties contractantes proposent en sus de la limite de 3,5 tonnes une ou plusieurs autres limites de subdivision en sous-catégories de véhicules utilitaires pour des motifs de protection de l'environnement ou de sécurité? c) pouvait-on supprimer la limite de 7,5 tonnes? d) pouvait-on introduire une définition commune des places assises de manière à clarifier la capacité des véhicules en voyageurs assis?

En ce qui concerne les dimensions des véhicules, bien que des avis divergents aient été exprimés sur la question de savoir s'il fallait tenir compte des feux, des pneumatiques et des autres composants fixés sur la carrosserie, il a été décidé de recommander aussi bien les dimensions "hors tout" que les dimensions "structurales" puisque deux types de rtm seraient élaborés, l'un fondé sur les dimensions extrêmes des véhicules et l'autre sur les dimensions correspondant aux parois externes du véhicule. Ces dimensions ont été définies en tenant compte des normes ISO.

La quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 29 et 30 avril 2002. Compte tenu des résultats de la réunion préliminaire d'Ottawa, il a été décidé de recommander le projet, sauf en ce qui concerne cinq questions non résolues. Un groupe restreint a été constitué afin d'examiner les questions en suspens énumérées ci-après, après qu'il eut été décidé de recommander de faire correspondre la catégorie 1 aux véhicules de transport des voyageurs, la catégorie 2 aux véhicules utilitaires et la catégorie 3 aux véhicules à deux roues.

Questions en suspens:

- 1) Subdivision de la catégorie 2 en fonction de la masse;
- 2) Capacité minimale de charge pour la catégorie 2;
- 3) Places assises déterminant le nombre de voyageurs;
- 4) Définition d'un véhicule spécial;
- 5) Définition d'un motorcycle.

À la réunion du groupe restreint qui a suivi, on est parvenu à un accord sur une recommandation concernant les questions 2), 4) et 5) ci-dessus; toutefois, les questions 1) et 3) n'ont pas pu être résolues et elles ont été renvoyées à la réunion finale du Groupe sur les tâches communes.

La cinquième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 15 et 16 octobre 2002. Les débats ont principalement porté sur les questions restantes 1) et 3) et sur une nouvelle question relative aux véhicules à deux roues. Les résultats ont été les suivants:

- 1) Places assises

Aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon, les définitions des places assises sont différentes. Il a été proposé de définir les places assises en fonction du nombre de points d'ancrage des ceintures de sécurité. On a fait observer que cette méthode ne permettait pas de déterminer le nombre de voyageurs sur une banquette. Une autre définition du nombre de places assises, fonction de la largeur de la banquette, a été examinée. Il n'a pas été possible de parvenir à un accord. Il a été recommandé de suspendre le débat sur cette question en attendant qu'un rtm se rapportant aux sièges soit élaboré. En ce qui concerne le nombre de voyageurs sur une banquette, il est possible qu'un véhicule soit classé dans des catégories différentes selon la définition de la capacité en places assises des banquettes. Toutes les places assises dotées d'ancrages sont utilisées pour déterminer la catégorie de véhicule. Le Groupe est d'avis que, puisque les constructeurs de véhicules vont très probablement essayer d'être en conformité avec les règlements les plus stricts afin d'exporter vers un nombre de pays aussi grand que possible, on ne devrait pas rencontrer de problèmes, même si la définition des places assises reste en suspens.

- 2) Limites de subdivision de la catégorie 2

Les débats ont porté sur la normalisation des limites (3,5 t dans l'Accord de 1958 et 3,9/4,5 t (8 500/10 000 livres) dans les règlements des États-Unis d'Amérique), mais le Groupe sur les tâches communes n'a pas réussi à justifier d'un point de vue technique l'harmonisation nécessaire. Il a donc été décidé de recommander de fixer des limites à l'occasion de l'élaboration de rtm spécifiques, en se fondant sur des raisons techniques. Afin que le nombre de limites n'augmente de façon excessive, il a été proposé que la ou les limites futures soient définies à partir de 3,5 ou 4,5 t pour les règlements concernant la sécurité et de 3,5 ou 3,9 t pour les règlements concernant la protection de l'environnement. En outre, il a été convenu que si une limite commune était retenue dans un certain nombre de rtm, elle pourrait constituer la limite commune officielle dans le rtm sur les définitions des véhicules.

3) Véhicules à moteur à deux ou trois roues

Il a été recommandé de fixer provisoirement la vitesse maximale des véhicules à 50 kilomètres/heure. En outre, une note serait jointe à cette décision, pour indiquer que "l'Union européenne a formulé une réserve pour complément d'étude en ce qui concerne la vitesse maximale des véhicules de la catégorie 3-1". D'autres points en suspens concernant les véhicules à deux roues ont été résolus.

Résumé: Le Groupe sur les tâches communes a donc décidé de recommander la résolution spéciale sur les définitions des véhicules. Bien que des observations de nature rédactionnelle aient été présentées et que le projet ait été modifié en conséquence, sa formulation dans ses grandes lignes est restée inchangée afin de respecter la recommandation sur laquelle le Groupe sur les tâches communes s'était mis d'accord. Toute question qui pourrait être soulevée dans l'avenir au sujet du projet sera examinée dans un cadre nouveau.

À la cent vingt-neuvième session du WP.29 le Japon a présenté le document TRANS/WP.29/2003/17 en tant que proposition de projet de rtm. Les États-Unis d'Amérique ont ensuite présenté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/2003/51. Pour tenir compte de celle-ci, le Japon a proposé à la huitième session du Comité exécutif (WP.29/AC.3) de l'Accord de 1998 que le projet de rtm ait le statut administratif de résolution. Le Comité a accepté le principe proposé et a décidé que le GRSG devrait réaliser les travaux techniques.

Eu égard à ce qui précède, le Japon a présenté le document TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1 à la cent trente et unième session du WP.29. En outre, le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 a été révisé en fonction de ce texte. À sa quatre-vingt-cinquième session, le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1 et a soumis le document TRANS/WP.29/2004/25 au WP.29 et à l'AC.3.

À sa onzième session, l'AC.3 a étudié ces documents et a décidé que la proposition (TRANS/WP.29/2004/25) serait examinée en tant que Résolution spéciale No 1 (R.S. 1). Le nouveau titre de la résolution est "Résolution spéciale No 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (R.S. 1)". Elle doit être examinée au titre de l'Accord de 1998 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. Le représentant du Japon a offert d'établir un document révisé pour le WP.29 et l'AC.3 et a exprimé l'espoir qu'il serait adopté en tant que R.S. 1.

Le Gouvernement japonais estime que la réussite de l'harmonisation des définitions des catégories, des masses et des dimensions des véhicules contribuera à faire avancer les rtm et encouragera leur élaboration et leur adoption par les Parties contractantes. Les rtm faciliteront la distribution, au niveau des Parties contractantes, de véhicules satisfaisant aux prescriptions harmonisées en matière de performance, et permettront de simplifier le travail et de réduire les coûts de conception et de production des véhicules.

B. RÉSOLUTION SPÉCIALE SUR LES DÉFINITIONS ET PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX (R.S. 1)

1. PORTÉE

1.1 Le présent document contient les définitions des termes communs à employer dans les règlements techniques mondiaux (rtm), qui s'appliquent à tous les véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces visés par l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et aux pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132 et Corr.1).

1.2 Les définitions des termes communs énoncées dans le présent document ne sont pas d'emploi obligatoire dans les règlements techniques de toutes les Parties contractantes applicables aux véhicules.

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2.1 Lorsqu'elles élaborent ou modifient les dispositions d'un quelconque rtm, les Parties contractantes à l'Accord de 1998 doivent respecter les dispositions de la présente résolution.

2.2 Les Parties contractantes peuvent continuer à appliquer leurs définitions et leurs procédures nationales ou régionales en vigueur pour les catégories définies dans la présente résolution et à titre de dérogation à l'application des rtm 1/.

2.3 Quand, au cours de l'élaboration de nouveaux rtm ou de rtm modifiés, le besoin se fait sentir de créer de nouvelles définitions susceptibles d'être employées dans plusieurs rtm, il conviendra d'examiner la possibilité de les insérer dans la présente R.S. 1.

2.4 Amendements à la R.S. 1

2.4.1 La procédure d'amendement de la R.S. 1 doit être conforme aux dispositions du paragraphe 6.4 de l'article 6 de l'Accord de 1998.

2.4.2 La Partie contractante qui propose d'amender la R.S. 1 doit aussi présenter les propositions d'amendement se rapportant aux définitions figurant dans tous les rtm actuellement en vigueur.

2.5 Sauf indication contraire, toute unité de mesure (et tout symbole associé) à laquelle il est fait renvoi dans un rtm doit être une unité du Système international d'unités (SI) conforme à la norme 1000:1992 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

1/ Le champ d'application national ou régional peut ainsi différer légèrement du champ d'application du rtm. Par exemple, les Parties contractantes peuvent appliquer un rtm pour des véhicules de la catégorie M₁ en vertu de l'Accord de 1958 au lieu des véhicules de la catégorie 1-1 en vertu de la R.S. 1.

3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- 3.1 Dans les rtm, les renvois aux définitions générales doivent être conformes à l'annexe 1.
- 3.2 Dans les rtm, les renvois aux catégories de véhicules doivent être conformes à l'annexe 2.
- 3.3 Dans les rtm, les renvois aux masses des véhicules doivent être conformes à l'annexe 3.
- 3.4 Dans les rtm, les renvois aux dimensions des véhicules doivent être conformes à l'annexe 4.

Annexe 1

DÉFINITIONS GÉNÉRALES

1. Par "véhicule à moteur", on entend tout véhicule autopropulsé conçu et construit pour être utilisé sur la route et ayant au moins deux roues.
2. Par "remorque", on entend tout véhicule non autopropulsé, conçu et construit pour être remorqué par un véhicule à moteur.
3. Par "véhicule", on entend tout véhicule à moteur ou toute remorque.
4. Par "combinaison de véhicules", on entend tout ensemble constitué d'un véhicule à moteur attelé à une ou plusieurs remorques.
5. Par "véhicule articulé", on entend tout véhicule composé de plusieurs segments rigides qui s'articulent l'un par rapport à l'autre; les compartiments voyageurs de chaque segment communiquent entre eux de manière à permettre la libre circulation des voyageurs; les segments rigides sont reliés de façon permanente et ne peuvent être disjoints que par une opération nécessitant des installations que l'on ne trouve normalement que dans un atelier.
6. Par "véhicule incomplet", on entend tout véhicule qui doit encore traverser une phase d'achèvement au moins avant de pouvoir remplir les objectifs pour lesquels il a été conçu et construit.
7. Par "véhicule complet", on entend tout véhicule qui, afin de pouvoir remplir les objectifs pour lesquels il a été conçu et construit, ne doit plus traverser que des opérations de finition mineures, telles que la peinture.

Annexe 2

CLASSIFICATION DES VÉHICULES

En vue de l'application des rtm, les véhicules doivent être classés selon les caractéristiques de leur conception et de leur construction.

1. VÉHICULES À MOTEUR AYANT AU MOINS QUATRE ROUES

1.1 Par "véhicule de la catégorie 1", on entend un véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, conçu et construit principalement pour le transport d'une ou de plusieurs personnes.

1.1.1 Par "véhicule de la catégorie 1-1", on entend un véhicule de la catégorie 1 comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. Un véhicule de la catégorie 1-1 ne peut transporter de voyageurs debout.

1.1.2 Par "véhicule de la catégorie 1-2", on entend un véhicule de la catégorie 1 conçu pour le transport, outre du conducteur, de plus de huit voyageurs, qu'ils soient assis ou debout.

1.2 Par "véhicule de la catégorie 2", on entend un véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, conçu et construit principalement pour le transport de marchandises. Cette catégorie comprendra aussi:

- i) Des engins de traction;
- ii) Des châssis conçus expressément pour être munis d'un équipement spécial.

1.3 Afin de déterminer si un véhicule doit être considéré comme appartenant à la catégorie 1 ou à la catégorie 2, il convient, aux fins de l'application des rtm, d'employer les critères suivants dans les cas où il n'est pas immédiatement évident qu'un véhicule appartienne à la catégorie 1 ou à la catégorie 2:

1.3.1 Si un véhicule satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68,$$

$$N \leq 6 \text{ et}$$

la masse utile telle qu'elle est définie au paragraphe 7 de l'annexe 3 dépasse 150 kilogrammes, celui-ci est réputé appartenir à la catégorie 2.

Dans tous les autres cas, le véhicule est réputé appartenir à la catégorie 1.

Ici,

P = la masse totale en charge du véhicule telle qu'elle est définie au paragraphe 4 de l'annexe 3.

M = la masse en ordre de marche telle qu'elle est définie au paragraphe 3 de l'annexe 3.

N = le nombre maximal de places assises et debout simultanées, abstraction faite du siège du conducteur.

- 1.3.2 S'il existe un ancrage pour un siège amovible, ce siège doit être pris en compte pour déterminer le nombre de places assises et la masse utile. Par place assise, on entend tout siège séparé ou toute partie d'une banquette, destinée à l'assise d'une personne.
- 1.3.3 En attendant qu'une décision soit prise pour régler la question, les Parties contractantes peuvent employer leurs propres critères pour décider du nombre de places assises.
- 1.4 Par "véhicule spécial", on entend un véhicule dont les caractéristiques sont les mêmes que celles d'un véhicule de la catégorie 1 ou 2 et qui assure une fonction spéciale nécessitant un agencement spécial de la carrosserie et/ou des équipements spéciaux. Les caractéristiques semblables à celles d'un véhicule de la catégorie 1 ou 2 relèvent du rtm y relatif.

La définition et les prescriptions concernant les parties spéciales du véhicule doivent faire l'objet d'une décision de chacune des Parties contractantes où le véhicule est immatriculé.

2. VÉHICULES À MOTEUR AYANT DEUX OU TROIS ROUES

- 2.1 Par "véhicule de la catégorie 3", on entend un véhicule à moteur ayant deux ou trois roues, conçu et construit pour le transport de personnes et/ou de marchandises.
- 2.1.1 Par "véhicule de la catégorie 3-1: cyclomoteur à deux roues", on entend un véhicule à deux roues dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 50 km/h 1/.
- 2.1.2 Par "véhicule de la catégorie 3-2: cyclomoteur à trois roues", on entend un véhicule à trois roues, quelle qu'en soit la disposition, dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 50 km/h.
- 2.1.3 Par "véhicule de la catégorie 3-3: motocycle à deux roues", on entend un véhicule à deux roues dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse 50 km/h.

1/ La Commission européenne a formulé une réserve pour complément d'étude en ce qui concerne la vitesse maximale des véhicules de la catégorie 3-1.

- 2.1.4 Par "véhicule de la catégorie 3-4: tricycle", on entend un véhicule à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian, dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse 50 km/h.
- 2.1.5 Par "véhicule de la catégorie 3-5: motorcycle avec side-car", on entend un véhicule à trois roues asymétriques par rapport au plan longitudinal médian dont le moteur, s'il s'agit d'un moteur thermique, a une cylindrée dépassant 50 cm³ ou, quel que soit le moyen de propulsion, dont la vitesse par construction dépasse 50 km/h.

3. REMORQUES (Y COMPRIS SEMI-REMORQUES)

À préciser.

Annexe 3

MASSES

Aux fins des règlements techniques mondiaux, les définitions suivantes s'appliquent:

1. Toutes les masses doivent être exprimées en kilogrammes (kg).
2. Par "masse à vide", on entend la masse à vide nominale d'un véhicule complet, déterminée au moyen des critères suivants:
 - 2.1 Masse du véhicule avec carrosserie et tous les équipements fixés en usine, les équipements électrique et auxiliaire nécessaires au fonctionnement normal du véhicule, y compris les liquides, les outils, l'extincteur, les pièces de rechange habituelles, les cales et la roue de secours, s'ils en font partie.
 - 2.2 Le réservoir de carburant doit être rempli à au moins 90 % de sa capacité nominale, tandis que les autres systèmes contenant des liquides (à l'exception de ceux qui sont destinés aux eaux usées) doivent être remplis à 100 % de la capacité indiquée par le constructeur.
3. Par "masse en ordre de marche", on entend la masse nominale d'un véhicule, déterminée au moyen des critères suivants:

Somme de la masse du véhicule à vide et de la masse du conducteur. La masse du conducteur est déterminée conformément au paragraphe 6.1 ci-après.

Pour les véhicules de la catégorie 1-2, il doit être tenu compte des convoyeurs supplémentaires pour lesquels des places assises sont prévues, leurs masses étant égales à celle du conducteur et étant incorporées de la même manière que celle-ci.

4. Par "masse totale en charge", on entend la masse maximale du véhicule tracteur entièrement chargé sans remorque, selon ses caractéristiques de construction et de conception, qui sont indiquées par le constructeur. Elle doit être inférieure ou égale à la somme des capacités maximales des essieux (groupes d'essieux).
5. Par "masse totale roulante" d'un véhicule à moteur, on entend la masse maximale techniquement admissible de la combinaison de véhicules chargés, qui est indiquée par le constructeur du véhicule tracteur.
6. Masse des occupants
- 6.1 Par "masse du conducteur", on entend la masse nominale d'un conducteur, égale à 75 kg (dont 68 kg pour la masse de l'occupant du siège et 7 kg pour la masse des bagages, conformément à la norme ISO 2416-1992).

- 6.2 Par "masse d'un voyageur", on entend la masse nominale d'un voyageur, égale à 68 kg, sauf:

Pour les véhicules de la catégorie 1-1, où il faut prévoir que chaque voyageur possède en outre un bagage de 7 kg qui est placé dans le ou les compartiments à bagages, conformément à la norme ISO 2416-1992;

Pour les véhicules de la catégorie 1-2 non conçus pour le transport de voyageurs debout, où il faut prévoir que chaque voyageur possède en outre un bagage à main de 3 kg.

7. Par "masse utile", on entend la capacité de transport de marchandises du véhicule, égale à la valeur obtenue en soustrayant la masse du véhicule à vide et les masses du conducteur et des voyageurs de la masse totale en charge du véhicule.
8. Par "masse maximale tractable", on entend la masse maximale susceptible d'être remorquée par un véhicule, telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules.
9. Par "capacité maximale d'un essieu (groupe d'essieux)", on entend la masse admissible correspondant à la masse maximale transportée par l'essieu (le groupe d'essieux), telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules, et ne dépassant pas les spécifications du fabricant d'essieux. La capacité maximale d'un essieu (groupe d'essieux) doit être inférieure ou égale à la somme des capacités maximales des pneumatiques.
10. Par "capacité maximale d'un pneumatique", on entend la masse admissible correspondant à la masse maximale transportée par le pneumatique, telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicules, et ne dépassant pas les spécifications du fabricant de pneumatiques.

Annexe 4

DIMENSIONS

Toutes les dimensions doivent être déterminées à partir de la masse du véhicule à vide.

Aux fins des règlements techniques mondiaux, les définitions suivantes s'appliquent:

1. Longueur du véhicule
 - 1.1 Par "longueur structurale", on entend une dimension mesurée conformément au terme No 6.1 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la longueur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
 - Essuie-glaces et lave-glaces;
 - Plaques d'immatriculation avant ou arrière;
 - Scellés des douanes et leur protection;
 - Dispositifs de fixation du ou des systèmes de retenue de la charge/de la ou des bâches et leur protection;
 - Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;
 - Miroirs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte;
 - Équipements d'aide à la marche arrière;
 - Tuyaux de prise d'air;
 - Butées réglables pour éléments démontables de la carrosserie;
 - Marchepieds et mains courantes;
 - Protections en caoutchouc et équipements similaires;
 - Plates-formes de levage, rampes d'accès et équipements similaires en ordre de marche, ne dépassant pas 300 mm;
 - Dispositifs d'attelage et dispositifs de remorquage destinés au dépannage pour les véhicules à moteur;
 - Dispositifs de prise de courant des trolleybus, en positions relevée et rétractée;
 - Pare-soleil extérieurs;

- Déфлекteurs démontables;
 - Tuyaux d'échappement.
- 1.2 Par "longueur hors tout", on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 1.1.
2. Largeur du véhicule
- 2.1 Par "largeur structurale", on entend une dimension mesurée conformément au terme No 6.2 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la largeur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
- Scellés des douanes et leur protection;
 - Dispositifs de fixation de la bâche et leur protection;
 - Dispositifs témoins des défaillances des pneumatiques;
 - Éléments saillants souples d'un système antiprojection d'eau;
 - Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;
 - Pour les autobus, rampes d'accès, plates-formes de levage et équipements similaires arrimés;
 - Rétroviseurs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte;
 - Indicateurs de la pression des pneumatiques;
 - Marches rétractables;
 - Renflement de la paroi des pneumatiques juste au-dessus du point de contact avec le sol;
 - Pour les autobus guidés, accessoires latéraux externes de guidage;
 - Passerelles;
 - Élargissement des garde-boue démontables.
- 2.2 Par "largeur hors tout", on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 2.1.

3. Hauteur du véhicule
- 3.1 Par "hauteur structurale", on entend une dimension mesurée conformément au terme No 6.3 de la norme ISO 612-1978. Outre les dispositions de cette norme, il convient, lors de la mesure de la hauteur structurale du véhicule, de ne pas tenir compte des équipements suivants:
- Antennes;
 - Dispositifs de prise de courant, en position relevée.
- Pour les véhicules équipés d'un dispositif de levage des essieux, il faut tenir compte de l'effet de ce dispositif.
- 3.2 Par "hauteur hors tout", on entend une dimension qui inclut les équipements susmentionnés au paragraphe 3.1.
4. Par "empattement", on entend la distance entre les lignes perpendiculaires abaissées sur le plan longitudinal médian (du véhicule) par les points précédemment définis A et B correspondant à deux roues consécutives du véhicule, conformément au terme No 6.4 de la norme ISO 612-1978.
5. Par "voie" correspondant à un essieu réel ou imaginaire, on entend la somme des deux distances AH et BH en rapport avec les deux roues reliées à cet essieu, ces distances étant celles entre les points A et B définis au paragraphe 5 et le plan longitudinal médian (du véhicule), conformément au terme No 6.5 de la norme ISO 612-1978.
6. Par "porte-à-faux avant", on entend la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues avant et le point le plus en avant du véhicule, en tenant compte des crochets d'attelage, de la plaque d'immatriculation, etc., et de toute partie fixée de façon rigide au véhicule, conformément au terme No 6.6 de la norme ISO 612-1978.
7. Par "porte-à-faux arrière", on entend la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues arrière et le point le plus en arrière du véhicule, en tenant compte des attaches de remorquage, si elles sont montées, de la plaque d'immatriculation, etc., et de toute partie fixée de façon rigide au véhicule, conformément au terme No 6.7 de la norme ISO 612-1978.
