

**Conseil économique et social**

Distr. générale
28 juillet 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Cent cinquante-deuxième session**

Genève, 9-12 novembre 2010

Point 14.2 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par l'AC.3 concernant des projets de règlements
techniques mondiaux ou des projets d'amendements à des
règlements techniques mondiaux existants****Proposition d'amendement 1 au règlement technique
mondial n° 9 (Sécurité des piétons)****Communication du Groupe de travail de la sécurité passive***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) à sa quarante-septième session. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/6, tel qu'il a été modifié par l'annexe II à l'additif au rapport. Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/47, par. 9 et Add.1).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, 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.

Argumentation et justification techniques

Paragraphe 55, modifier comme suit:

«55. Si une telle approche donne aux pays toute latitude pour décider de l'exclusion de certains véhicules du domaine d'application du RTM pour des raisons d'ordre pratique ou parce qu'il n'est pas nécessaire du point de vue de la sécurité de réglementer de tels véhicules, le groupe a également décidé de recommander l'exclusion d'un seul type de véhicules. Les procédures d'essai prévues dans le RTM sont essentiellement fondées sur la forme classique des véhicules à capot long. Certains véhicules, en général les véhicules de transport de marchandises, ont un capot très court et un avant dont la forme est très proche de la verticale. En raison du capot court et vertical, la conception ne permet de disposer que d'un petit espace rembourré, dès lors que l'on tient compte des charnières, des serrures et des autres éléments rigides. Il y a par ailleurs des problèmes de faisabilité pour les pare-chocs de ces véhicules. Les différentes formes de l'avant laissent peu de place pour utiliser les mesures de protection, telles que celles qui sont employées sur les voitures particulières, et de nouvelles mesures de protection n'ont pas été trouvées. La cinématique en ce qui concerne le piéton pour ces véhicules peut être très différente. La tête heurte le capot plus tôt et les blessures aux jambes sont moins nombreuses que pour les véhicules à capot long classique. En outre, dans le cas de ces véhicules, il est difficile d'exécuter les essais avec les têtes factices, en particulier en ce qui concerne la détermination des lignes de référence des zones d'essai¹. C'est pour cette raison que le groupe recommande d'exclure du domaine d'application du règlement les véhicules des catégories 1-2 et 2, pour lesquels la distance, mesurée longitudinalement dans un plan horizontal, entre l'axe transversal de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur, est inférieure à 1 100 millimètres. Afin d'éviter des inégalités de traitement sur le marché, les Parties contractantes peuvent exempter les véhicules de la catégorie 1-1 si les éléments de la structure avant sont interchangeable avec ceux des véhicules exemptés des catégories 1-2 et 2. Le groupe est convenu de recommander de donner cette possibilité aux Parties contractantes même si elles ne disposaient pas toutes de tels véhicules dans leur parc et n'étaient en conséquence pas en mesure d'évaluer pleinement l'exemption.»

Paragraphe 74, l'appel de note et la note de bas de page 15 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 16.

Paragraphe 78, l'appel de note et la note de bas de page 16 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 17.

Paragraphe 99, l'appel de note et la note de bas de page 17 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 18.

Paragraphe 100, l'appel de note et la note de bas de page 18 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 19.

Paragraphe 106, l'appel de note et la note de bas de page 19 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 20.

Paragraphe 107, l'appel de note et la note de bas de page 20 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 21.

Paragraphe 109, l'appel de note et la note de bas de page 21 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 22.

¹ Document informel GRSP-45-25.

Paragraphe 130, l'appel de note et la note de bas de page 22 deviennent l'appel de note et la note de bas de page 23.

Section 10, modifier comme suit:

«10. **Appendice-documents de référence utilisés par le groupe informel**

...	...
INF GR/PS/188	Draft meeting minutes of the 10th meeting
INF GR/PS/189	Attendance list 10th meeting
GRSP-47-18/Rev.2	(USA) Proposal for amendments to global technical regulation No. 9 (Pedestrian Safety)

».

Corps 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 (poids total en charge dépassant 0,5 t mais ne dépassant pas 4,5 t)². Toutefois, les véhicules automobiles des catégories 1-2 et 2, pour lesquels la distance, mesurée longitudinalement dans un plan horizontal, entre l'axe transversal de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur, est inférieure à 1 100 mm, sont exclus du domaine d'application du présent règlement. Les Parties contractantes peuvent exempter les véhicules de la catégorie 1-1, pour lesquels la distance, mesurée longitudinalement dans un plan horizontal, entre l'axe transversal de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur, est inférieure à 1 100 mm et les éléments de la structure avant sont interchangeables avec ceux des véhicules des catégories 1-2 et 2 susmentionnés.

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

² Une partie contractante peut, dans sa législation nationale, restreindre l'application de ces prescriptions si elle juge une telle restriction appropriée.