



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1
31 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

(Quatre-vingt-cinquième session, 21-24 octobre 2003,
point 9 de l'ordre du jour)

**PROPOSITION D'UNE NOUVELLE RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR LES
«DISPOSITIONS UNIFORMES ÉTABLISSANT LES DÉFINITIONS ET LES
PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX (rtm 0)»**

Révision 1

Communication de l'expert du Japon

Note: Le texte ci-après a été établi par l'expert du Japon. Il contient une résolution d'ensemble sur les «Dispositions uniformes établissant les définitions et les procédures communes à employer dans les règlements techniques mondiaux (rtm 0)» et est fondé sur le document TRANS/WP.29/GRSG/10 qui a été examiné par le GRSG. Il prend en compte les modifications adoptées à la quatre-vingt-quatrième session du GRSG et la décision prise à la huitième session du Comité exécutif (WP.29/AC.3), notamment les indications qui sont données dans un document sans cote (document informel n° AC.3-1) distribué pendant la session. Le texte modifié du document est indiqué en caractères *gras*.

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts des dispositions générales de sécurité.

Les Parties contractantes à l'Accord de 1998 adoptent la résolution sur la teneur suivante.

A. EXPOSÉ DES FONDEMENTS TECHNIQUES ET DES MOTIFS

À la cent vingtième session du WP.29, le Gouvernement du Japon a présenté, dans le document TRANS/WP.29/2000/33, une proposition relative à la nécessité d'établir des définitions communes visant à faciliter la formulation des règlements techniques mondiaux (rtm) futurs. Il a choisi la catégorie des véhicules, leur poids 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 GRSG. Le Japon s'est offert pour présider cette initiative. Ce «Groupe sur les tâches communes» a été chargé d'élaborer en deux ans des définitions communes mondiales qui pourraient être présentées au WP.29 pour adoption en vue de leur utilisation dans les rtm futurs.

Le présent projet de rtm 0 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 nous 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.

Bien que le présent document soit désigné comme étant un rtm, il ne l'est pas dans la mesure où il ne contient pas de prescriptions en matière de performance, telles qu'elles sont énumérées à l'article 4 de l'Accord de 1998. Il n'impose 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 des travaux ultérieurs y a été adopté. Le Gouvernement du Japon a 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 ont été comparées les définitions des catégories, du poids et des dimensions des véhicules existant aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon sur la base d'un récapitulatif des données établi par le Gouvernement du Japon, et a-t-il 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

Catégories	Japon	Europe	États-Unis
Voiture particulière	Voyageurs au nombre de 10 ou moins	Voyageurs au nombre de 9 ou moins (M1)	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 M2: masse totale en charge ≤ 5 t M3: masse totale en charge > 5 t	Voyageurs au nombre de 11 ou plus
Camion	Définition quantitative Surface plancher (voyageur < chargement) Poids (voyageur < charge utile) Ouverture de chargement/déchargement (dimension/surface)	Définition qualitative («conçu et construit pour le transport des marchandises») N1: masse totale en charge $\leq 3,5$ t N2: masse totale en charge $\leq 3,5$ t-12 t N3: masse totale en charge > 12 t * Chaque pays applique des critères différents.	Définition qualitative («transport de charges ou de marchandises à usage commercial»)

2. Brève comparaison des définitions du poids total en charge existant au Japon, en Europe et aux États-Unis

Équipement		Japon	Europe	États-Unis
Hauteur du véhicule	Roue de secours, cric/outils	Non installés	Installés	Installés
	Équipement en option	Non installé	Installé	Installé
	Huile/eau	100 %	100 %	100 %
	Carburant	100 %	90 %	100 %
Poids des voyageurs		55 kg/personne	75 kg/personne	68 kg/personne
Poids total en charge		(VW + 55 kg x n + PL) VW: poids du véhicule n: nombre de voyageurs PL: charge utile	Masse totale en charge (poids admissible du véhicule)	Poids total autorisé en charge (poids admissible du véhicule)

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

Dimension	Japon	Europe	États-Unis
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 les définitions communes particulières, le Gouvernement du Japon a 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 dénaturer 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 règlements de sécurité, 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.**

Les membres de la deuxième réunion du Groupe sur les tâches communes ont initialement émis des avis divergents, en particulier sur la directive n° 2 ci-dessus, en ce qui concerne le fait de savoir si les catégories de véhicules destinées aux 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 que le GRSG établirait les catégories de véhicules pour les rtm en adoptant un point de vue technique, indépendant de tout système social, principalement parce qu'il est difficile de rendre compte des différents systèmes sociaux dans tous les pays. Quant au poids et aux dimensions des véhicules, les éléments devant faire l'objet de définitions ont été choisis et les membres ont unanimement accepté de commencer à examiner les définitions communes du poids et des dimensions des véhicules à la prochaine réunion. En ce qui concerne les catégories de véhicules, il a été décidé, après avoir débattu sur la base d'un récapitulatif des données établi par le Japon, de poursuivre à la prochaine réunion les examens 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. Ont assisté à cette réunion le Canada, le Japon, l'ancien Président du GRSG, l'OACI et l'AICM. Le Gouvernement du Canada a déclaré qu'il ne serait pas nécessaire de définir des catégories de véhicules lorsque celles-ci figuraient parmi les conditions d'épreuve. L'OACI a au contraire préconisé la définition précise des catégories de véhicules pour éviter que les pays n'interprètent celles-ci diversement. Les membres du groupe restreint ont souscrit à l'avis de l'OACI en faveur de l'établissement de définitions communes de catégories de véhicules.

La troisième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est tenue les 8 et 9 octobre 2001. Le Japon et l'OACI y ont présenté des projets sur les définitions communes du poids et des dimensions des véhicules. Les éléments minimaux nécessaires ont été adoptés conformément aux directives. Plusieurs pays ont donné leur avis sur les catégories de véhicules.

La République tchèque s'est déclarée 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 poids total en charge (PTC) (poids des autobus supérieur ou égal à 3,5 t), tandis que les véhicules utilitaires étaient subdivisés en véhicules petits, moyens et grands en fonction de leur PTC aussi. Le Japon a approuvé le 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 PTC. L'OACI a formulé des observations très semblables à celles du Japon, mais approuvait, en ce qui concerne les véhicules utilitaires, le plan visant à les classer en véhicules petits, moyens et grands, conformément à leur PTC. Le Canada 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 les rtm distincts.

Les membres ont examiné ces observations et ont abouti provisoirement à un consensus, consistant à définir les véhicules au moyen d'un nombre minimal de prescriptions requises. Il a été décidé de créer les catégories des voitures particulières, des autobus et des véhicules utilitaires, ceux-ci étant encore subdivisés en sous-catégories de véhicules petits, moyens et grands. Ce consensus correspondait à la résolution théorique existante sur la construction des véhicules (R.E.3). Les membres sont aussi convenus que le Japon, en collaboration avec l'OACI, élaborerait un projet combiné sur les définitions communes des catégories de véhicules, leurs poids et leurs dimensions avant janvier 2002.

Afin d'entamer un examen plus poussé du projet du Japon 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. Y ont participé le Canada, l'Allemagne, le Japon, les États-Unis, l'OACI et l'AICM. Des exemplaires du projet établi par le Japon ont été distribués aux membres avant cette réunion et des observations émanant du Canada, de la Hongrie, des Pays-Bas et de la France ont été reçues. En tenant compte de ces observations, le Japon a élaboré un texte soumis pour examen à la réunion préliminaire d'Ottawa.

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

La **Hongrie** avait 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.

Les **Pays-Bas** avaient proposé de définir plus précisément la «masse à vide» et d'éclaircir la question de savoir où il fallait définir la masse totale en charge (MTC) et la masse totale en charge techniquement admissible (MTA). Le projet a été modifié à cet effet.

La **France** avait formulé des observations concernant la définition des places assises ainsi que la définition supplémentaire de la MTA. Les membres ont finalement décidé unanimement de définir les places assises en fonction du nombre d'ancrages des sièges. Les participants à la réunion ont adopté la proposition française relative à la MTA.

Le **Japon** avait proposé de se renseigner encore sur les désignations 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, le projet a été adopté faute de noms plus appropriés. Une formule permettant de calculer le nombre de voyageurs a été introduite.

Le **Canada** avait proposé de clarifier les définitions des poids et des dimensions. Le projet a fait l'objet d'une révision en ce sens.

Les conclusions et les motifs en ce qui concerne les principales observations sont les suivants:

À la réunion préliminaire d'Ottawa, les membres participants ont adopté la proposition d'amendement présentée par le Japon, à l'exception des points suivants qui seraient reportés à la quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes: a) la question de savoir si la catégorie était désignée par des chiffres ou par un acronyme, b) celle de savoir si l'on pouvait admettre que les Parties contractantes proposent en sus du seuil fondamental de 3,5 t un ou plusieurs autres seuils de subdivision en sous-catégories de véhicules utilitaires pour des motifs de protection de l'environnement ou de sécurité, c) celle de savoir si l'on pouvait supprimer le seuil de 7,5 t, d) celle de savoir si l'on pouvait introduire une définition commune des places assises de manière à clarifier la capacité des voyageurs assis du véhicule.

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

La quatrième réunion du Groupe sur les tâches communes s'est réunie les 29 et 30 avril 2002. À la suite des résultats obtenus à la réunion préliminaire d'Ottawa, un accord est intervenu sur le projet, sauf en ce qui concerne cinq questions non résolues. Il a été convenu qu'un groupe restreint serait créé pour examiner les questions en suspens énumérées ci-après, tandis que le Groupe a décidé que la catégorie 1 correspondrait aux véhicules de transport des voyageurs, tandis que la catégorie 2 correspondrait aux véhicules utilitaires et que la catégorie 3 correspondrait aux véhicules à deux roues.

Questions en suspens:

- 1) Sous-catégories de la catégorie 2 en fonction du poids
- 2) Capacité minimale de charge pour la catégorie 2
- 3) Places assises servant à définir le nombre de voyageurs
- 4) Définition d'un véhicule spécial
- 5) Définition d'un motocycle.

À la réunion du groupe restreint qui a suivi, on a pu aboutir à un consensus en ce qui concerne les questions 2), 4) et 5) ci-dessus; toutefois, les questions 1) sur les sous-catégories en fonction du poids et 3) sur les places assises n'ont pas pu être résolues et elles ont été soumises 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

Les définitions des places assises aux États-Unis d'Amérique, dans l'Union européenne et au Japon sont différentes. Bien que le Japon et l'Union européenne aient proposé de définir les places assises au moyen du nombre de points d'ancrage des ceintures de sécurité, les États-Unis d'Amérique ont fait observer que cette méthode ne permettait pas de déterminer le nombre de voyageurs sur une banquette. Il a été examiné une autre définition du nombre de places assises en fonction de la largeur de la banquette. Les trois Parties n'ont cependant pas réussi à se mettre d'accord. Il a été décidé de suspendre le débat sur cette question en attendant qu'un rtm se rapportant aux sièges soit élaboré. Puisque les places assises pourraient servir à définir une catégorie de véhicules, il a été décidé pour l'instant qu'elles ne seraient comptées que lorsque les sièges utilisent des ancrages. En ce qui concerne le nombre de voyageurs sur une banquette, il est possible qu'un véhicule appartienne à différentes catégories en fonction de la définition de la capacité en places assises des banquettes. 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, il ne devrait pas se poser de problèmes, même si la définition des places assises est suspendue.

2) Seuils de subdivision de la catégorie 2

Les débats avaient pour objet de réunifier le seuil de 3,5 t stipulé dans l'Accord de 1958 avec celui de **3,9/4,5 t (8 500/10 000 livres)** mentionné 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 la réunification nécessaire. Il a donc été décidé que l'établissement des seuils se ferait à l'avenir pour des motifs techniques, lorsque des rtm précis seraient élaborés. Afin que le nombre de seuils n'augmente pas de façon excessive, **le Président** a proposé que le ou les seuils futurs soient choisis à partir de 3,5 ou 4,5 t pour les règlements concernant la sécurité et à partir de 3,5 ou 3,9 t pour les règlements concernant la protection de l'environnement. En outre, il a été convenu que lors de l'adoption d'un seuil commun dans un certain nombre de rtm, ce seuil serait établi comme un seuil commun d'usage dans le rtm contenant les définitions des véhicules.

3) Véhicules à moteur à deux ou trois roues

La vitesse maximale des véhicules a été fixée provisoirement à 50 km/h. En outre, une note serait jointe concernant cette décision, indiquant 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 questions en suspens concernant les véhicules à deux roues ont été résolues et adoptées par les membres.

Résumé: Le Groupe sur les tâches communes a donc abouti à un consensus de principe en ce qui concerne le projet de rtm contenant les définitions des véhicules. Bien que des observations émanant de l'Union européenne aient été transmises et que le projet ait été modifié en conséquence, la formulation du projet dans ses grandes lignes est restée inchangée afin de respecter le consensus auquel a abouti le Groupe sur les tâches communes. Toute question qui pourrait être soulevée à l'avenir concernant le projet sera examinée dans le cadre d'une nouvelle mouture.

Le Japon a présenté la proposition TRANS/WP.29/2003/17 à la cent vingt-neuvième session du WP.29 en tant que proposition de projet de rtm. Il a été suivi en cela par les États-Unis qui ont soumis la proposition 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) que le rtm 0 devrait avoir le statut administratif de résolution. Le Comité a accepté le principe proposé et a décidé que le GRSG devrait organiser les travaux techniques. Le nouveau titre en ce qui concerne les tâches communes, à savoir «Dispositions uniformes établissant les définitions et les procédures communes à employer dans les règlements techniques mondiaux (rtm 0)», doit être mis au point pour l'Accord de 1998 relatif à l'établissement des 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.

Eu égard à ce qui précède, le Japon présente le document TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1 à la cent trente et unième session du WP.29. L'ayant employé pour réviser le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10, il espère que le Comité exécutif (WP.29/AC.3) l'adoptera en tant que résolution.

Le Gouvernement du Japon estime que la réussite de l'harmonisation des définitions des catégories, du poids 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. TEXTE DE LA RÉSOLUTION

***DISPOSITIONS UNIFORMES ÉTABLISSANT LES DÉFINITIONS ET LES
PROCÉDURES COMMUNES À EMPLOYER DANS LES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX (rtm 0)***

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. PORTÉE	
2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALE.....	
3. <i>PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES</i>	
4. <i>APPLICATION</i>	
Annexes	
<u>Annexe 1</u> – DÉFINITIONS GÉNÉRALES.....	
<u>Annexe 2</u> – CLASSIFICATION DES VÉHICULES.....	
<u>Annexe 3</u> – MASSES	
<u>Annexe 4</u> – DIMENSIONS	

1. PORTÉE

1.1 Le présent document contient les définitions des termes communs, les procédures et les formats 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).

1.2 Les définitions des termes communs, les procédures et les formats dans le présent document ne doivent pas nécessairement être employées dans les règlements techniques de toutes les Parties contractantes en ce qui concerne les véhicules.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1 Lorsque les Parties contractantes à l'Accord de 1998 appliquent les dispositions d'un quelconque rtm, l'application de ce rtm doit être conforme aux dispositions du présent règlement.

2.2 Les Parties contractantes peuvent continuer à appliquer leurs définitions et leurs procédures nationales ou **régionales** en vigueur pour les sous-catégories de véhicules, dans le cadre des catégories définies dans le présent règlement et à titre de dérogation à l'application des rtm.

2.3 *En élaborant de nouveaux rtm ou en les modifiant, les Parties contractantes à l'Accord de 1998 doivent directement employer la même définition que celle qui est prescrite dans le présent rtm 0, et utiliser le même langage dans tous les rtm.*

2.4 Quand, au cours de l'élaboration de nouveaux rtm ou de rtm modifiés, le besoin se fait sentir de créer de nouvelles définitions ou procédures susceptibles d'être employées dans plusieurs rtm, il conviendra d'examiner la possibilité de les insérer dans le présent **rtm 0**.

2.4.1 *Les amendements au rtm 0 doivent être conformes à la procédure prescrite au paragraphe 6.4 de l'article 6 de l'Accord de 1998.*

2.4.2 *La Partie contractante qui propose d'amender le rtm 0, 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 SI conforme à la norme ISO 1000:1992.

3. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

3.1 Les renvois dans les rtm aux définitions générales doivent être conformes à l'annexe 1.

3.2 Les renvois dans les rtm aux catégories de véhicules doivent être conformes à l'annexe 2.

3.3 Les renvois dans les rtm aux masses des véhicules doivent être conformes à l'annexe 3.

3.4 Les renvois dans les rtm aux dimensions des véhicules doivent être conformes à l'annexe 4.

4. APPLICATION

Si, en raison des définitions dans le présent *rtm 0*, certains véhicules d'une gamme de modèles produits par un constructeur appartiennent à une catégorie tandis que d'autres appartiennent à une autre catégorie, ou à différentes sous-catégories de celles-ci, le constructeur peut choisir, séparément pour chacun des rtm, soit d'appliquer à chacun des modèles de la gamme la prescription qui correspond à sa catégorie, soit d'appliquer à tous les véhicules de la gamme des prescriptions plus strictes.

Annexe 1

DÉFINITIONS GÉNÉRALES

1. Par «véhicule à moteur», on entend tout véhicule équipé d'un moteur de propulsion, conçu et construit pour être utilisé sur la route et ayant au moins deux roues;
 2. Par «remorque», on entend tout véhicule non équipé d'un moteur de propulsion, 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 disjointes 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 traverser que des phases de construction, consistant en l'ajout de composants faciles à fixer, tels que des rétroviseurs, des pneumatiques ou des jantes, ou en 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 muni 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:
 $P - (M + N \times 68) > N \times 68$,
 $N \leq 6$ et
la masse utile telle qu'elle est définie au paragraphe 6 de l'annexe 3 dépasse **[150/200]** kg,
ce véhicule 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 simultanées, abstraction faite du siège du conducteur.

- 1.3.2 S'il existe un ancrage pour un siège amovible, ce siège doit être inclus dans le nombre de places assises et dans 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 ***Jusqu'à l'entrée en vigueur d'un rtm s'appliquant aux sièges, 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/h¹.
- 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: motorcycle 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.
- 2.1.4 Par «véhicule de la catégorie 3-4: tricycle», on entend un véhicule à trois roues symétriques par rapport au plan médian longitudinal, 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 L'UE a formulé une réserve pour complément d'étude en ce qui concerne la vitesse maximale des véhicules de la catégorie 3-1.

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 médian longitudinal 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 accessoires 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]¹.
 - 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.
 - [2.3] Lorsque le véhicule est destiné au remorquage, la masse en ordre de marche doit comprendre la masse du dispositif d'attelage ou, si celui-ci n'a pas été monté par le constructeur, une masse théorique correspondant à un dispositif de remorquage habituel, adapté au véhicule et aux charges concernées.]
3. Par «masse en ordre de marche», on entend la masse nominale d'un véhicule, déterminée au moyen des critères suivants:
 - 3.1 En ce qui concerne un véhicule complet:

Somme de la masse du véhicule à vide, de la masse du conducteur ***et de la masse de tout accessoire supplémentaire qui s'ajoute à ce poids***. 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 les caractéristiques de sa construction et de sa conception, qui sont indiquées par le constructeur. Elle doit être inférieure ou égale à la somme des capacités maximales des essieux.***

¹ ***Une autre proposition concernant les masses, y compris l'état du dispositif d'attelage, doit être élaborée.***

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», on entend la masse admissible correspondant à la masse maximale transportée par l'essieu, telle qu'elle est définie par le constructeur de véhicule, et ne dépassant pas les spécifications du fabricant d'essieux. *La capacité maximale d'un essieu 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 lorsque la masse du véhicule est 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 n° 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,
 - déflecteurs 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 n° 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 n° 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 médian longitudinal (du véhicule) par les points précédemment définis A et B correspondant à deux roues consécutives du véhicule, conformément au terme n° 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 médian longitudinal (du véhicule), conformément au terme n° 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 n° 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 n° 6.7 de la norme ISO 612-1978.
