



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/AC.3/7
1 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)
Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998

**PROPOSITION POUR L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL
CONCERNANT LA PROTECTION DES PIÉTONS ET AUTRES USAGERS
VULNÉRABLES DE LA ROUTE EN CAS DE COLLISION AVEC UN VÉHICULE**

L'auteur technique: L'Union européenne (UE)

Note: Le texte reproduit ci-après a été examiné et adopté par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998 à sa dixième session, en mars 2004. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2004/26, tel qu'il a été soumis par l'Union européenne, non modifié (TRANS/WP.29/992, par. 93).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via INTERNET :

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Objectif de la proposition

Toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1998 disposent de règlements applicables à la construction et à la sécurité des véhicules routiers. La grande majorité de ces règlements visent à garantir que les véhicules sont construits de manière à assurer à leurs occupants la sécurité et la sûreté nécessaires pour réduire le nombre des blessures et des décès.

Les statistiques des accidents de la route indiquent toutefois qu'une proportion importante des victimes de la route sont des piétons et des cyclistes qui ont été blessés lors d'une collision avec un véhicule en mouvement. La majorité de ces blessures est causée par un choc contre la partie frontale du véhicule. La plupart de ces accidents ont lieu en zone urbaine où des personnes, en particulier des enfants, peuvent être grièvement blessés ou tués lors d'une collision avec un véhicule se déplaçant à une vitesse relativement faible.

On considère cependant qu'il est possible d'atténuer la gravité des blessures en améliorant les structures frontales des véhicules à moteur. Au-delà d'une certaine vitesse la possibilité de réduire ces blessures est limitée. Par contre, à des vitesses inférieures à environ 40 km/h, il est possible d'atténuer sensiblement leur gravité lors d'un choc avec l'avant des véhicules à moteur.

À l'évidence, l'idéal serait que les dispositions techniques visant à rendre les véhicules moins dangereux pour les piétons s'appliquent à tous les types des véhicules. Or on admet que leur application à des véhicules lourds (camions et bus de grande taille) ne présenterait pas grand intérêt et qu'elles ne seraient peut-être pas techniquement appropriées sous leur forme actuelle. Aussi ne s'appliqueront-elles qu'aux voitures particulières, aux véhicules loisir travail (VLT), aux fourgonnettes et autres véhicules utilitaires légers. Comme ces catégories de véhicules représentent la grande majorité de ceux actuellement en circulation, la contribution des mesures proposées à la réduction des blessures infligées aux piétons n'en sera que plus importante.

Description de la réglementation proposée

Des études ont montré que lors d'une collision avec l'avant d'un véhicule les parties du corps les plus touchées sont, pour les adultes, la tête et les jambes et, pour les enfants, la tête. S'agissant du véhicule, c'est le plus souvent au niveau du dessus du capot, du pare-brise et des montants A que le heurt se produit. On considère également que le profil avant du véhicule est important car il peut influencer sur la gravité des lésions. Pour ce qui est de la vitesse, on considère actuellement qu'à 40 km/h il est possible de réduire sensiblement les risques de lésion.

Le rtm proposé portera essentiellement sur les parties du corps et les zones de contact du véhicule susmentionnées qui seront prises en compte pour élaborer un régime d'essais approprié. Il sera procédé aux essais avec des éléments de frappe différents selon qu'il s'agira de la tête ou des jambes. Les caractéristiques techniques des éléments de frappe et l'exécution des essais seront présentées de façon détaillée.

Il est proposé de déterminer quels seront les véhicules couverts par le rtm proposé au moyen d'une matrice d'essais et de catégories de véhicules afin de tenir compte de toutes les variantes touchant les catégories de véhicules. Grâce à cette approche, chaque Partie contractante pourra accepter le rtm tout en indiquant quel essai elle appliquera à quelle catégorie de véhicules. Il convient de souligner qu'il s'agit là d'une première approche visant à déterminer le champ

d'application, l'objectif final étant de respecter la classification des véhicules proposée par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG).

Les points concernant l'application et la portée (du rtm) sur lesquels le Groupe de travail n'aura pas pu s'entendre seront mis en évidence et examinés conformément au protocole établi par l'AC.3 et le WP.29.

Règlements en vigueur

Aucun règlement concernant l'amélioration de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route ne figure actuellement dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles.

On trouvera ci-après un résumé de l'état d'avancement des travaux menés dans ce domaine:

- Le Gouvernement japonais a proposé un nouveau règlement concernant la protection des piétons. Il portera sur les moyens à mettre en œuvre pour protéger la tête des enfants et des adultes. Il s'appliquera aux voitures particulières et aux fourgonnettes et entrera en vigueur en 2005 pour les nouveaux types de véhicules, en 2010 pour les types de véhicules existants et deux années plus tard pour certains autres véhicules. Le règlement exigera qu'il soit satisfait aux prescriptions d'essais avec têtes factices représentatives;
- L'Union européenne a adopté récemment une directive similaire qui contient également des prescriptions concernant les lésions aux jambes. La proposition et ses prescriptions seront incorporées dans la législation communautaire au titre du système de réception du type de véhicule mis en place par la Directive 70/156/CEE, telle qu'elle a été modifiée. Elle s'appliquera aux voitures particulières, aux véhicules loisir travail, aux fourgonnettes et aux autres véhicules utilitaires légers et entrera en vigueur en deux temps, en 2005 et en 2010;
- La réglementation canadienne concernant les pare-chocs est l'une des plus sévères au monde. Il faut donc l'examiner pour déterminer en quoi les caractéristiques des pare-chocs peuvent influencer sur la sécurité des piétons;
- Les États-Unis d'Amérique ont achevé, au début des années 90, l'élaboration d'une prescription concernant les chocs à la tête pour les piétons. Depuis, ils ont concentré leurs efforts sur des recherches utiles au Groupe de travail de la sécurité des piétons du Programme de recherche international harmonisé (IHRA);
- L'IHRA a élaboré des procédures d'essai pour la protection de la tête et examine actuellement des prescriptions concernant la protection des jambes.

Mesures à prendre

Le WP.29 et l'AC.3 demandent que soit approuvée la poursuite des travaux du groupe spécial du GRSP sur la sécurité des piétons visant à élaborer un rtm.
