



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

Bruxelles, le 17 novembre 2003
(OR. en)

2003/0033 (COD)
LEX 470

PE-CONS 3660/1/03
REV 1

ENT 135
CODEC 1110

**DIRECTIVE 2003/102/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
RELATIVE À LA PROTECTION DES PIÉTONS
ET AUTRES USAGERS VULNÉRABLES DE LA ROUTE
EN CAS DE COLLISION AVEC UN VÉHICULE À MOTEUR
ET PRÉALABLEMENT À CELLE-CI
ET MODIFIANT LA DIRECTIVE 70/156/CEE DU CONSEIL**

DIRECTIVE 2003/102/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 17 novembre 2003

relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route
en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci
et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission ¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen ²,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ³,

¹ JO C

² JO C 234 du 30.9.2003, p. 10).

³ Avis du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 novembre 2003 (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

- (1) Pour réduire le nombre de victimes des accidents de la route dans la Communauté, il est nécessaire d'introduire des mesures destinées à améliorer la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, en cas de collision avec la face avant d'un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci.
- (2) Dans le cadre du programme d'action en matière de sécurité routière, il est impératif de mettre en place, d'urgence, un train de mesures passives et actives destinées à améliorer la sécurité (prévention des accidents et réduction des effets secondaires par le ralentissement de la circulation et l'amélioration des infrastructures) en faveur des usagers vulnérables de la route, tels que piétons, cyclistes et motocyclistes.
- (3) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée; à cet effet, un système de réception communautaire par type est appliqué pour les véhicules à moteur. Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, en ce qui concerne la protection des piétons, devraient être harmonisées afin d'éviter l'adoption de prescriptions qui diffèrent d'un État membre à l'autre et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (4) Les objectifs de protection des piétons peuvent être atteints par une combinaison de mesures de sécurité active et de sécurité passive; les recommandations du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules (ci-après dénommé "EEVC") de juin 1999 font l'objet d'un large consensus dans ce domaine; ces recommandations proposent des critères de performance applicables aux structures frontales de certaines catégories de véhicules à moteur en vue de réduire leur agressivité. La présente directive propose des essais et des valeurs limites qui s'appuient sur les recommandations de l'EEVC.

- (5) Il convient que la Commission examine la possibilité d'étendre le champ d'application de la présente directive aux véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes et qu'elle rende compte de ses constatations au Parlement européen et au Conseil.
- (6) La présente directive devrait être considérée comme un élément d'un ensemble plus large de mesures que la Communauté, l'industrie et les autorités compétentes des États membres sont appelées à mettre en œuvre, sur la base de l'échange de bonnes pratiques, afin de promouvoir, au niveau des véhicules, des usagers de la route et des infrastructures, la sécurité des piétons et autres usagers vulnérables de la route aux phases de précollision (sécurité active), de collision (sécurité passive) et de postcollision.
- (7) Étant donné la rapidité de l'évolution technologique dans ce domaine, des mesures alternatives d'une efficacité réelle au moins équivalente aux prescriptions de la présente directive - mesures passives ou combinaison de mesures actives et passives - peuvent être proposées par l'industrie et font l'objet d'une évaluation à la suite d'une étude de faisabilité réalisée par des experts indépendants avant le 1er juillet 2004; l'introduction de mesures alternatives ayant une efficacité réelle au moins équivalente nécessiterait d'adapter ou de modifier la présente directive.
- (8) En raison des progrès techniques et des recherches en cours concernant la protection des piétons, il convient d'introduire un certain degré de flexibilité dans ce domaine. En conséquence, la présente directive devrait établir les dispositions de base en matière de protection des piétons sous forme d'essais auxquels les nouveaux types de véhicule et les véhicules neufs doivent se conformer. Les prescriptions techniques pour la réalisation de tels essais devraient être adoptées par décision de la Commission.

- (9) Grâce aux progrès rapides que connaît la technologie de la sécurité active, les systèmes d'atténuation de la gravité et de prévention des collisions pourraient présenter des avantages majeurs en matière de sécurité, par exemple en réduisant la vitesse au moment de la collision et en adaptant l'angle d'impact. La mise au point de pareilles technologies devrait être encouragée par la présente directive.
- (10) Les associations représentant les constructeurs européens, japonais et coréens de véhicules à moteur se sont engagées à commencer à appliquer les recommandations de l'EEVC en ce qui concerne les valeurs limites et les essais ou des mesures alternatives agréées d'effet au moins équivalent, à partir de 2010, et à partir de 2005 en ce qui concerne une première série de valeurs limites et d'essais aux nouveaux types de véhicules; l'engagement porte également sur l'application de la première série d'essais à 80 % de tous les véhicules neufs à partir du 1^{er} juillet 2010, à 90 % de tous les véhicules neufs à partir du 1^{er} juillet 2011 et à tous les véhicules neufs à partir du 31 décembre 2012.
- (11) La présente directive devrait également contribuer à l'établissement d'un niveau élevé de protection dans le contexte de l'harmonisation internationale de la législation en la matière qui a débuté conformément à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies 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.
- (12) La présente directive compte parmi les directives particulières qui doivent être respectées pour assurer la conformité à la procédure de réception CE par type établie par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ¹ ,
- (13) La directive 70/156/CEE devrait donc être modifiée en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2003 (JO L 122 du 16.5.2003, p. 36).

Article premier

1. La présente directive s'applique aux surfaces frontales des véhicules. Aux fins de la présente directive, le terme "véhicule" désigne tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, de catégorie M₁, d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes, et de catégorie N₁ dérivant d'un véhicule de catégorie M₁, d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes.
2. L'objet de la présente directive est de réduire les lésions dont sont victimes les piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par les surfaces frontales des véhicules visés au paragraphe 1.

Article 2

1. À partir du 1er janvier 2004, les États membres ne peuvent, pour des motifs liés à la protection des piétons:
 - ni refuser, pour un type de véhicule, la réception CE ou la réception de portée nationale,
 - ni interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules,si les véhicules répondent aux prescriptions techniques définies aux sections 3.1. ou 3.2 de l'annexe I.

2. À partir du 1^{er} octobre 2005, les États membres n'accordent plus:

- ni la réception CE,
- ni la réception de portée nationale,

sauf si les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE sont invoquées, pour tout type de véhicule, pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I.

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux véhicules qui ne diffèrent pas, en leurs éléments essentiels de construction et de conception de la carrosserie situés à l'avant des montants A, des types de véhicules ayant obtenu la réception CE ou la réception de portée nationale avant le 1^{er} octobre 2005 et qui n'ont pas encore été réceptionnés conformément à la présente directive.

4. À partir du 1^{er} septembre 2010, les États membres n'accordent plus:

- ni la réception CE,
- ni la réception de portée nationale,

sauf si les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE sont invoquées, pour tout type de véhicule, pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux dispositions techniques définies à la section 3.2. de l'annexe I de la présente directive.

5. À partir du 31 décembre 2012, les États membres:

- considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs conformément à la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive et
- interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE

pour des motifs liés à la protection des piétons, lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I.

6. À partir du 1^{er} septembre 2015, les États membres:

- considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs conformément à la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive et
- interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE

pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.2. de l'annexe I.

Article 3

Sous réserve des dispositions de l'article 2, les États membres veillent à ce que les essais définis à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I soient exécutés conformément aux prescriptions techniques que la Commission spécifiera dans une décision.

Article 4

Chaque mois, les autorités des États membres chargées de la réception transmettent à la Commission une copie de la fiche de réception dont le modèle figure à l'appendice 2 de l'annexe II pour chaque véhicule qu'elles ont réceptionné conformément à la présente directive durant le mois écoulé.

Article 5

1. Sur la base des informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et les parties intéressées ainsi que des études indépendantes, la Commission évalue les progrès réalisés par l'industrie dans le domaine de la protection des piétons; elle procède, pour le 1^{er} juillet 2004, à une étude de faisabilité indépendante concernant les dispositions de l'annexe I, section 3.2., et, en particulier, les mesures alternatives - mesures passives ou combinaison de mesures actives et passives - ayant une efficacité réelle au moins équivalente. L'étude de faisabilité se fonde, entre autres, sur des tests pratiques et des études scientifiques indépendantes.

2. Si, à la suite de l'étude de faisabilité visée au paragraphe 1, il est jugé nécessaire d'adapter les dispositions de l'annexe I, section 3.2., pour y inclure une combinaison de mesures passives et actives offrant au moins le même niveau de protection que les actuelles dispositions de l'annexe I, section 3.2., la Commission soumet au Parlement européen et du Conseil une proposition visant à modifier en conséquence la présente directive.

3. Dans la mesure où l'adaptation de la présente directive se limite à l'introduction de mesures passives alternatives offrant au moins le même niveau de protection que les actuelles dispositions de l'annexe I, section 3.2., cette adaptation peut être effectuée par le comité pour l'adaptation au progrès technique, conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE.

4. La Commission communique au Parlement européen et au Conseil avant le 1^{er} avril 2006, puis tous les deux ans, les résultats de l'évaluation visée au paragraphe 1.

Article 6

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

1) à l'annexe I, les points suivants sont insérés:

"9.[23] Protection des piétons

9.[23].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.";

2) à l'annexe III, section A, les points suivants sont insérés:

"9.[23] Protection des piétons

9.[23].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.";

3) la rubrique [58] et les notes de bas de page suivantes sont insérées à l'annexe IV, Partie I:

"

Objet	Numéro de la directive	Renvoi au Journal officiel n°	Applicabilité									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[58]. Protection des piétons	2003/102/CE	L ..., ..., p. ..	X ⁽⁶⁾			X ^(6, 7)						

(6) dont la masse maximale ne dépasse pas 2,5 tonnes.

(7) dérivant de véhicules de la catégorie M₁.";

4) l'annexe XI est modifiée comme suit:

– la rubrique [58] suivante est insérée à l'appendice 1:

"

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
"[58]	Protection des piétons	2003/102/CE	X			

".

- la rubrique [58] suivante est insérée à l'appendice 2:

"

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[58]	Protection des piétons	2003/102/CE										

";

- la rubrique [58] suivante est insérée à l'appendice 3:

"

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[58]	Protection des piétons	2003/102/CE									

".

Article 7

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2004.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES**1. PORTÉE**

La présente directive s'applique aux surfaces frontales des véhicules. Aux fins de la présente directive, le terme "véhicule" désigne tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, de catégorie M₁, d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes, et de catégorie N₁ dérivant d'un véhicule de catégorie M₁, d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes.

2. DÉFINITIONS

aux fins de la présente directive:

- 2.1 Le "montant A" désigne le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule.
- 2.2 Le "pare-chocs" désigne la structure externe située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule. Elle comprend toutes les structures destinées à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule, ainsi que toutes les pièces de fixation à cette structure.
- 2.3 Le "bord avant du capot" désigne la structure externe située sur la partie avant supérieure de la carrosserie et qui comprend le capot et les ailes, les éléments supérieurs et latéraux du boîtier de phares et toute autre pièce de fixation.

- 2.4 La "face supérieure du capot" désigne la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des pieds avant et des structures situées à l'arrière de ces éléments. Elle comprend donc notamment, mais pas exclusivement, le capot, les ailes, le tablier, les broches d'essuie-glace et la partie inférieure du cadre du pare-brise.
- 2.5 Le "critère de performance de la tête (HPC)" est le calcul, pour un laps de temps donné, de l'accélération résultante maximale survenue pendant l'impact.
- 2.6 Le "pare-brise" désigne le vitrage frontal du véhicule satisfaisant à toutes les prescriptions y afférentes de l'annexe I de la directive 77/649/CEE ¹.
- 2.7 Le "type de véhicule" désigne une catégorie de véhicules dont les éléments essentiels, situés à l'avant des montants A, que sont:
- la structure,
 - les principales dimensions,
 - les matériaux des surfaces extérieures,
 - le montage des composants (externes ou internes),

ne diffèrent pas, dans la mesure où on peut considérer qu'ils influencent négativement les résultats des tests d'impact prescrits par la présente directive.

- 2.8 La "masse maximale" désigne la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur conformément à l'annexe I, paragraphe 2.8, de la directive 1970/156/CEE.

¹ Directive 77/649/CEE du Conseil du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur (JO L 267 du 19.10.1977, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 90/630/CEE de la Commission (JO L 341 du 6.12.1990, p. 20).

3. DISPOSITIONS RELATIVES AUX ESSAIS

3.1. Les essais suivants doivent être menés; toutefois, les valeurs limites précisées aux points 3.1.3. et 3.1.4. ne sont requises qu'à des fins d'évaluation.

3.1.1. Collision de la jambe factice sur le pare-chocs: un des essais de collision de la jambe factice décrit aux points 3.1.1.1 ou 3.1.1.2 doit être réalisé:

3.1.1.1 Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g.

3.1.1.2 Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.

3.1.2. Collision de tête factice d'enfant ou d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le critère de performance de la tête (HPC) ne peut dépasser 1000 sur 2/3 de la surface d'essai du capot et 2000 pour le tiers restant de la surface d'essai du capot.

- 3.1.3. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot: L'essai se déroule à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas une valeur cible possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 300 Nm.
- 3.1.4. Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le HPC est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 1000 Nm.
- 3.2. Les essais suivants doivent être menés.
- 3.2.1. Collision de la jambe factice sur le pare-chocs: un des deux essais suivants de collision de la jambe factice décrit aux points 3.2.1.1 ou 3.2.1.2 doit être réalisé:
- 3.2.1.1 Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 15,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 150 g.
- 3.2.1.2 Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 300 Nm.

- 3.2.2. Collision de tête factice d'enfant sur la face supérieure du capot: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h avec un élément de frappe de 2,5 kg. Le HPC ne peut dépasser 1000 sur la totalité de la surface d'essai du capot.
- 3.2.3 Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot: L'essai se déroule à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 300 Nm.
- 3.2.4 Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise: L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le HPC ne peut dépasser 1000 sur la totalité de la surface d'essai du capot.
-

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LA RÉCEPTION

1. DEMANDE DE RÉCEPTION CE

- 1.1 En vertu de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE, toute demande de réception CE d'un type de véhicule à l'égard de la protection des piétons doit être introduite par le constructeur du véhicule.
- 1.2 L'appendice 1 contient un modèle de la fiche de renseignements.
- 1.3 Un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner est présenté au service technique chargé d'effectuer les essais de réception.

2. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE

- 2.1 Si les essais visés à l'annexe I donnent sont menés conformément aux spécifications prévues par ladite annexe et aux prescriptions techniques visés à l'article 3 de la présente directive, la réception CE est accordée conformément à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.
- 2.2 Un modèle de fiche de réception CE figure à l'appendice 2.
- 2.3 Un numéro de réception conforme à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE est attribué à chaque type de véhicule réceptionné. Un même État membre n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.

- 2.4 En cas de doute, il est tenu compte, pour vérifier la conformité du véhicule avec les méthodes d'essai, de toutes les données ou de tous les résultats d'essais fournis par le constructeur qui peuvent être pris en considération pour valider l'essai de réception effectué par l'autorité chargée de la réception.

3. MODIFICATIONS DU TYPE ET DES RÉCEPTIONS

- 3.1 Toute modification du véhicule touchant la forme générale de la structure frontale du véhicule qui, de l'avis de l'autorité, influencerait de manière significative les résultats des essais impose de répéter l'essai.
- 3.2 Les dispositions de l'article 5 de la directive 70/156/CEE s'appliquent en cas de modification d'un type de véhicule réceptionné en application de la présente directive.

4. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 4.1 Les mesures visant à garantir la conformité de la production sont arrêtées conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 70/156/CEE.

Appendice 1 à l'Annexe II

Fiche de renseignements n°

établie conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil
aux fins de la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne
la protection des piétons

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, sont suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les unités techniques séparées ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

- 0 GÉNÉRALITÉS
 - 0.1 Marque (raison sociale du constructeur):
 - 0.2 Type et description(s) commerciale(s) générale(s):
 - 0.3 Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule :
 - 0.3.1 Emplacement de cette marque:
 - 0.4 Catégorie de véhicule :
 - 0.5 Nom et adresse du constructeur:
 - 0.8 Adresse(s) des ateliers de montage:
- 1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE
 - 1.1 Photographies et/ou dessins d'un véhicule type:
 - 1.6 Emplacement et disposition du moteur:

9. CARROSSERIE

9.1 Type de carrosserie:

9.2 Matériaux et modes de construction:

9.[23] Protection des piétons

Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est transmise. Cette description contient des précisions sur les systèmes de protection active installés.

Appendice 2 à l'annexe II
MODÈLE
(format maximal : A4 (210 x 297 mm))
FICHE DE RÉCEPTION CE

Cachet de l'autorité de réception CE

Communication concernant

- la réception CE ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE ⁽¹⁾

d'un type de véhicule en vertu de la directive ../../CE telle que modifiée en dernier lieu par la directive ../../CE

Numéro de réception

Motif de l'extension

SECTION I

- 0.1 Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2 Type.....
- 0.2.1 Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3 Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule.....
- 0.3.1 Emplacement de cette marque:
- 0.4 Catégorie de véhicule:
- 0.5 Nom et adresse du constructeur:
- 0.8 Nom et adresse(s) des ateliers de montage:

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles
PE-CONS 3660/1/03 REV 1
ANNEXE II

SECTION II

- 1 Informations complémentaires (le cas échéant) (voir addendum)
 - 2 Service technique chargé d'effectuer les essais:.....
 - 3 Date du procès-verbal d'essai:.....
 - 4 Numéro du procès-verbal d'essai:
 - 5 Remarques (le cas échéant) (voir addendum)
 - 6 Lieu:
 - 7 Date:
 - 8 Signature:
 - 9 L'index du dossier de réception déposé auprès de l'autorité compétente en matière de réception figure en annexe ; le dossier peut être obtenu sur demande.
-

Addendum

à la fiche de réception CE n°.....

concernant la réception CE d'un type de véhicule conformément à la
directive .../.../CE telle que modifiée en dernier lieu par la directive .../.../CE

- 1 Inscriptions complémentaires
- 1.1 Brève description de la structure, des dimensions, des formes et des matériaux
constitutifs du type de véhicule:.....
- 1.2 Emplacement du moteur: à l'avant/à l'arrière/central ¹
- 1.3 Transmission : aux roues avant/aux roues arrière ⁽¹⁾
- 1.4 Masse du véhicule soumis aux essais -
Essieu avant:.....
Essieu arrière:.....
Total :

¹ Biffer les mentions inutiles.

1.5 Résultats des tests conformément à la section 3.1/3.2 de l'annexe I (biffer les mentions inutiles):

1.5.1. Essais visés à l'annexe I, section 3.1.

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si test effectué)	Angle de flexion	degrés	
	Déplacement en cisaillement	mm	
	Accélération au tibia	g	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	kN	— ⁽²⁾
	Moment de flexion	Nm	— ⁽²⁾
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs. (si test effectué)	Somme des forces d'impact	kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC en zone A (au moins 12 valeurs)		
	Valeurs HPC en zone B (au moins 6 valeurs)		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC (au moins 5 valeurs)		— ⁽²⁾

¹ Conformément aux valeurs définies à l'annexe I, section 3.1, de la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci.

² Uniquement aux fins d'évaluation.

1.5.2. Essais visés à l'annexe I, section 3.2.

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si test effectué)	Angle de flexion	degrés	
	Déplacement en cisaillement	mm	
	Accélération au tibia	g	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs. (si test effectué)	Somme des forces d'impact	kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant (2,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC (au moins 9 valeurs)		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC (au moins 9 valeurs)		

1.6 Remarques: (par exemple: valable pour les véhicules à conduite à gauche et à droite)

.....

¹ Conformément aux valeurs spécifiées à l'annexe I, section 3.2., de la directive 2003/102/CE.