



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail des dispositions générales de sécurité****105<sup>e</sup> session**

Genève, 8-11 octobre 2013

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****– Propositions relatives à de nouveaux amendements****Proposition de complément 3 à la série 04 d'amendements  
au Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Communication de l'expert de l'Allemagne\***

Le texte reproduit ci-après, préparé par l'expert de l'Allemagne, vise à formuler des dispositions techniques plus précises concernant les barrières situées dans l'allée sur les véhicules des classes I et A. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/3. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

*Annexe 3, paragraphe 7.7.5.1, modifier comme suit:*

«7.7.5.1 L'allée ou les allées du véhicule doivent être conçues et aménagées de manière à ...

... le moniteur ou dispositif d'affichage doit rester en position effacée.

**Si un véhicule de la classe I ou A est équipé d'une barrière, le gabarit conforme à la figure 6 de l'annexe 4 peut entrer en contact avec cette barrière si la force maximale nécessaire pour écarter la barrière de manière à libérer le passage ne dépasse pas [100] newton lorsqu'elle est mesurée au point de contact entre le gabarit et la barrière et appliquée perpendiculairement à la barrière.**

**La force maximale doit être appliquée dans les deux directions du mouvement du gabarit.**

**Si le véhicule est équipé d'un dispositif de levage adjacent à la barrière, cette barrière peut être bloquée temporairement lorsque le dispositif de levage fonctionne.».**

## II. Justification

1. L'installation de barrières est souvent exigée par les opérateurs de transport. Elles servent, par exemple, de systèmes de contrôle de l'accès des passagers lors de l'embarquement ou à d'autres fins. Des prescriptions harmonisées s'imposent donc. C'est la raison pour laquelle il est proposé qu'une barrière puisse être facilement déplacée, dans les deux directions, sous l'effet d'une force de 100 newton.

2. Comme le gabarit représenté à la figure 6 de l'annexe 4 est constitué de deux cylindres et d'un cône, il n'y aura qu'un seul point de contact entre le gabarit et la barrière. Ce point constitue l'endroit le plus approprié où appliquer la force de mesure. Cette force doit être appliquée perpendiculairement à la barrière, car la barrière se déplacera autour de sa charnière, simulant le mouvement du gabarit écartant la barrière de manière à libérer le passage.

3. La présente proposition tient aussi compte d'une approche différente au cas où un dispositif de levage est installé à l'entrée/à la sortie.