



## Conseil économique et social

Distr. générale  
27 septembre 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-quatrième session

Genève, 17-20 décembre 2013

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires)**

### Projet de complément 2 à la série 03 d'amendements

### Communication des experts de la Fédération de Russie, de la Suède et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles\*

Le texte ci-après a été établi par les experts de la Fédération de Russie, de la Suède et de l'Organisation internationale des constructeurs (OICA) afin de définir avec plus de précision le champ d'application du Règlement n° 29 de l'ONU ainsi que les essais à exécuter sur les différents types de véhicules de la catégorie N. La proposition remplace les propositions contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19 et se fonde sur les résultats des débats de la cinquante-troisième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/53, par. 28 et 29). Les modifications proposées au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* 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

*Paragraphe 1.*, modifier comme suit:

- «1. Le présent Règlement, qui concerne la protection des occupants de la cabine, s'applique aux véhicules de la catégorie N<sup>1</sup>, ~~équipés d'une cabine de conducteur séparée.~~».

*Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.13 et 2.14*, ainsi conçus:

- «**2.13** **“Véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dérivés de véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>”, les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> qui, en avant des montants avant, ont la même structure générale et la même forme que des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> préexistants.**
- 2.14** **“Cabine séparée”, une cabine fixée au châssis du véhicule de manière propre et n'ayant pas de partie commune avec compartiment de charge.**».

*Paragraphe 5.1.2*, modifier comme suit:

- «5.1.2 Les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> et les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> dont la masse brute est inférieure ou égale à 7,5 t doivent être soumis aux essais A et C, sont décrits à l'annexe 3, paragraphes 5 et 7.

~~Cependant, un type de véhicule homologué conformément au répondant aux prescriptions concernant la protection contre le choc, avant des Règlements n° 12, n° 33 ou au Règlement n° 94, ainsi que les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dérivés de véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> homologués au titre du Règlement n° 94, peuvent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions concernant le choc avant (essai A).~~

**Seuls les véhicules ayant une cabine séparée sont soumis à l'essai C.**».

*Paragraphe 5.1.3*, modifier comme suit:

- «5.1.3 Les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> et les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> dont la masse brute est supérieure à 7,5 t sont soumis aux essais A, B et C, sont décrits à l'annexe 3, paragraphes 5, 6 et 7.

**Seuls les véhicules ayant une cabine séparée sont soumis à l'essai C.**».

*Annexe 3*,

*Paragraphe 7.3.3*, sans objet en français.

*Paragraphe 7.3.4*, modifier comme suit:

- «7.3.4 L'élément de frappe vient heurter la partie supérieure de la cabine de telle sorte qu'au moment de l'impact les prescriptions du paragraphe 7.3.3 ci-dessus soient respectées. L'impact se produit perpendiculairement à la surface de l'élément de frappe et au plan longitudinal médian de la cabine. Soit l'élément de frappe, soit la cabine peuvent être mobiles, pour autant que les prescriptions de positionnement soient respectées **au moment de l'impact.**».

---

<sup>1</sup> Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, par. 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

## II. Justification

### A. Paragraphe 1

1. La modification proposée spécifie expressément que le Règlement n° 29 de l'ONU s'applique à tous les véhicules de la catégorie N.

### B. Paragraphe 2.13

2. Une nouvelle définition des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dérivés de véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> est proposée, sur le modèle de la définition donnée dans le Règlement n° 127 de l'ONU sur la protection des piétons.

### C. Paragraphe 2.14

3. Une nouvelle définition est proposée, qui précise ce qu'est une «cabine séparée», afin d'établir une distinction claire entre cette catégorie de véhicules et celle des véhicules monocorps (fourgonnettes), dans lesquels l'habitacle du conducteur et l'espace de chargement se trouvent sous le même toit, qui se prolonge.

### D. Paragraphe 5.1.2

4. Les modifications proposées tiennent compte du fait que les véhicules de la catégorie N ne peuvent pas être homologués officiellement au titre du Règlement n° 33 de l'ONU, qui s'applique aux «voitures particulières autres que les véhicules à cabine avancée». Par conséquent, le libellé «répondant aux prescriptions» paraît mieux convenir que «homologué au titre de».

5. Il convient également de ne pas oublier que le Règlement n° 94 (même s'il peut théoriquement s'appliquer à des véhicules de plus de 2,5 t) n'est pas adapté à ce type de véhicules (essai avec une barrière déformable décalée).

6. De plus, de nombreux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> sont en fait dérivés de véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> déjà homologués au titre du Règlement n° 94; la structure avant de ces véhicules est identique ou très semblable, ce qui devrait être pris en compte.

7. Enfin, il est proposé que le Règlement n° 12 de l'ONU soit accepté comme alternative pour les véhicules de la catégorie N (le Règlement n° 12 s'applique aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et de la catégorie N<sub>1</sub> ne dépassant pas 1,5 t, mais peut également être appliqué à d'autres véhicules).

### E. Paragraphes 5.1.2 et 5.1.3, essai C

8. Il convient de noter que l'essai C de résistance du toit n'est pas applicable aux véhicules dits «monocorps». Cet essai vise à simuler un retournement de 180°. Or, les statistiques relatives aux accidents ont révélé que les camions légers caractéristiques de cette catégorie de véhicules monocorps subissent rarement ce type d'accident. L'essai C de résistance du toit continuera à être effectué sur les véhicules équipés de cabines séparées, comme cela se pratique actuellement en application du Règlement n° 29. Les camions lourds ont en général une cabine séparée et seront à ce titre également soumis à l'essai C. Il est vrai que certains grands véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> peuvent entrer dans la catégorie des

monocorps mais ils sont peu nombreux et sont en général homologués en tant que véhicules produits en petite série ou en tant que véhicules spéciaux et, de fait, sortent du champ d'application du Règlement n° 29.

9. Il convient également de prendre en compte la proportion croissante de véhicules de la catégorie N équipés de systèmes de contrôle de stabilité, qui réduiront la nécessité de l'essai de retournement à l'avenir.

10. Compte tenu de ce qui précède, il est proposé de maintenir l'exemption actuelle de l'essai C de résistance des véhicules pour les véhicules de catégorie N de type monocorps.

**F. Annexe 3, paragraphe 7.3.3**

11. Pour rendre plus claires les dispositions de la procédure d'essai, il faut souligner que toutes les conditions de positionnement de l'élément de frappe doivent être respectées au moment de l'impact et non pas pendant toute la durée de l'impact.

**G. Annexe 3, paragraphe 7.3.4**

12. Même justification que pour le paragraphe 7.3.3.

---