

**Conseil économique et social**

Distr. générale
28 mars 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****163^e session**

Genève, 24-27 juin 2014

Point 4.6.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRSP****Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements
au Règlement n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires)****Communication du Groupe de travail de la sécurité passive***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/54, par. 20). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/19, non modifié. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité administratif AC.1 pour examen.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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.

GE.14-21545 (F) 270514 280514

1421545

Merci de recycler



Paragraphe 1, lire:

- «1. Le présent Règlement, qui concerne la protection des occupants de la cabine, s'applique aux véhicules de la catégorie N¹.».

Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.13 et 2.14, ainsi conçus:

- «2.13 “Véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁”, les véhicules de la catégorie N₁ qui, en avant des montants avant, ont la même structure générale et la même forme que des véhicules de la catégorie M₁ 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, lire:

- «5.1.2 Les véhicules de la catégorie N₁ et les véhicules de la catégorie N₂ 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 répondant aux prescriptions concernant la protection contre le choc, avant des Règlements n° 12, n° 33 ou n° 94, ainsi que les véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ 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, lire:

- «5.1.3 Les véhicules de la catégorie N₃ et les véhicules de la catégorie N₂ 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, lire:

- «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.».

¹ 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.