|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale11 février 2016FrançaisOriginal : anglais |

**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**

**110e session**

Genève, 26-29 avril 2016

Point 8 de l’ordre du jour provisoire

**Règlement no 66 (Résistance de la superstructure (autobus))**

 Proposition de série 02 d’amendements au Règlement no 66 (Résistance de la superstructure (autobus))

 Communication des experts de l’Organisation internationale
des constructeurs d’automobiles[[1]](#footnote-2)\*

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles (OICA), vise à modifier les dispositions du Règlement ONU no 66 en ce qui concerne l’empiétement sur l’espace de survie. Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts.

 I. Proposition

*Paragraphe 5.1.1*,modifier comme suit :

« 5.1.1 Qu’aucune partie du véhicule située en dehors de l’espace de survie au début de l’essai (montants, arceaux de sécurité, porte bagage) ne doit empiéter sur l’espace de survie pendant l’essai. Les parties de la structure situées à l’origine dans l’espace de survie (barres de maintien verticales, cloisons, cuisinettes, toilettes) ne seront pas prises en compte lors de l’évaluation des intrusions dans l’espace de survie. **Les poignées et barres de maintien qui empiètent sur l’espace de survie mais sont situées à côté d’une porte de service ou dans un espace vide dans lequel elles ne sont pas susceptibles de gêner les passagers ne seront pas non plus prises en compte.**».

 II. Justification

1. Il convient d’effectuer un essai de renversement accompagné d’une analyse technique assistée par ordinateur afin d’apprécier la résistance de la superstructure des autobus des catégories M2 et M3.

2. À l’issue de l’essai, aucune partie constitutive de la structure extérieure ou qui lui est fixée ne doit empiéter sur l’espace de survie prédéfini dans l’habitacle. Les parties situées à l’intérieur de l’espace de survie avant l’essai ne sont pas visées par cette obligation.

3. Il pourrait arriver qu’un élément monté à l’extérieur du véhicule et situé hors de l’espace de survie mais à proximité immédiate, en particulier les barres de maintien figurant sur les images ci-dessous, empiète sur l’espace de survie pendant l’essai de retournement. Si la présence d’un tel élément à proximité d’un espace occupé (comme un siège) peut poser problème, en revanche, l’empiétement sur une zone de l’espace de survie dans laquelle les passagers ne sont pas censés se trouver (par exemple, la zone d’entrée de l’autobus représentée ci-dessous, qui est destinée exclusivement aux passagers assis) n’est pas considéré comme problématique. Le Règlement ONU no 107 permet de fixer ce type de barres de maintien à l’extérieur de l’espace de survie, ce qui reste la solution la plus ergonomique. Il est donc suggéré de modifier le Règlement ONU no 66 en conséquence.

4. Les images ci-dessous montrent comment une telle barre de maintien peut être fixée à l’espace de survie avant de procéder à l’essai.

 



1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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 en vertu de ce mandat. [↑](#footnote-ref-2)