|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale23 septembre 2016FrançaisOriginal : 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**

**Soixantième session**

Genève, 13-16 décembre 2016

Point 2 de l’ordre du jour provisoire

**Règlement technique mondial no 1 (Serrures et organes de fixation des portes)**

 Projet d’amendement 2 au Règlement technique mondial

 Communication de l’expert de la Commission européenne[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après, établi par l’expert de la Commission européenne en vue de l’élaboration d’un amendement 2 au Règlement technique mondial (RTM), vise à harmoniser les prescriptions correspondantes du Règlement no 11 applicables aux portes latérales à charnières montées à l’arrière. Il est fondé sur le document GRSP-59-13 distribué sans cote à la cinquante-neuvième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte existant du Règlement (ECE/TRANS/180/Add.1) sont indiquées en caractères gras.

 I. Proposition

*Titre de la partie A*, modifier comme suit :

 « I. Argumentation et justification technique »

*Partie I (anciennement Partie A)*,

*Section IV c)*, modifier comme suit :

« Les forces à exercer … conversions d’unités

**D’autres possibilités d’assurer une protection suffisante contre l’ouverture accidentelle de la porte arrière lorsque le véhicule est en mouvement sont présentées.** »

*Section IV d) viii)*, modifier comme suit :

« Les États-Unis d’Amérique … dispositif de sécurité principal.

**La même approche théorique de la sortie que celle exposée ci-dessus a été appliquée pour les portes arrière, ce qui permettra l’utilisation de systèmes dans lesquels la porte arrière ne peut s’ouvrir que lorsque le véhicule est à l’arrêt. Lorsqu’un véhicule est à l’arrêt, une seule manœuvre permettra l’ouverture des portes arrière, évitant ainsi “le risque d’expulser accidentellement” un passager d’un véhicule en mouvement.** »

*Titre de la partie B,* modifier comme suit :

 « II. Texte du Règlement technique mondial »

*Partie I (anciennement partie B)*,

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.3.1*, libellé comme suit :

« **5.3.3.1 Le dispositif de verrouillage peut être :**

**a) Un système de verrouillage de sécurité pour enfants ; ou**

**b) Un dispositif de verrouillage/déverrouillage situé à l’intérieur du véhicule et facilement accessible ; ou**

**c) Un système qui rend la poignée intérieure ou toute autre commande intérieure d’ouverture de cette porte inopérante lorsque la vitesse du véhicule atteint ou dépasse 4 km/h ; ou**

**d) Toute combinaison des éléments a), b) ou c) ci-dessus.** »

 II. Justification

La proposition ci-dessus a été élaborée pour harmoniser le texte du RTM et les prescriptions correspondantes applicables aux portes latérales à charnières montées à l’arrière figurant dans le complément 1 à la série 04 d’amendements et dans le complément 4 à la série 03 d’amendements au Règlement no 11 (ECE/TRANS/WP.29/2016/33 et ECE/TRANS/WP.29/2016/34).

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, activité 3.1), 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)