



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****113^e session**

Genève, 10-13 octobre 2017

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)**Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble
sur la construction des véhicules (R.E.3)****Communication de l'expert de la Fédération de Russie***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Fédération de Russie, vise à changer, dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.5), l'unité de mesure de la masse des véhicules en passant de la tonne au kilogramme. À la demande du Groupe de travail du bruit (GRB) (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRB/63, par. 26), la proposition correspondante a été communiquée au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), qui s'occupe de la R.E.3, afin qu'il l'examine. Elle est fondée sur le document informel GRSG-112-11, qui a été diffusé lors de la 112^e session du GRSG (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRSG/91, par. 53). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel de la R.E.3 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

I. Proposition

Paragraphes 2.2.2 et 2.2.3, modifier comme suit :

« 2.2.2 “Catégorie M₂” : Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale n'excédant pas ~~5~~ **5 000 kg**.

* 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, module 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.



2.2.3 “Catégorie M₃” : Véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale excédant ~~5~~ **5 000 kg**. ».

Paragraphes 2.3.1 à 2.3.3, modifier comme suit :

« 2.3.1 “Catégorie N₁” : Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant une masse maximale n’excédant pas ~~3,5~~ **3 500 kg**.

2.3.2 “Catégorie N₂” : Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant une masse maximale excédant ~~3,5~~ **3 500 kg** mais n’excédant pas ~~12~~ **12 000 kg**.

2.3.3 “Catégorie N₃” : Véhicules affectés au transport de marchandises, ayant une masse maximale excédant ~~12~~ **12 000 kg**. ».

Paragraphes 2.4.1 à 2.4.4, modifier comme suit :

« 2.4.1 “Catégorie O₁” : Remorques ayant une masse maximale n’excédant pas ~~0,75~~ **750 kg**.

2.4.2 “Catégorie O₂” : Remorques ayant une masse maximale excédant ~~0,75~~ **750 kg** mais n’excédant pas ~~3,5~~ **3 500 kg**.

2.4.3 “Catégorie O₃” : Remorques ayant une masse maximale excédant ~~3,5~~ **3 500 kg** mais n’excédant pas ~~10~~ **10 000 kg**.

2.4.4 “Catégorie O₄” : Remorques ayant une masse maximale excédant ~~10~~ **10 000 kg**. ».

Paragraphes 2.8.1.1 à 2.8.2.1, modifier comme suit :

« 2.8.1.1 Les véhicules de la catégorie N₁ ayant une masse maximale n’excédant pas ~~2~~ **2 000 kg** et les véhicules de la catégorie M₁ sont considérés comme des véhicules tout terrain s’ils disposent...

...

2.8.1.2 Les véhicules de la catégorie N₁ ayant une masse maximale excédant ~~2~~ **2 000 kg** et les véhicules des catégories N₂, M₂ et M₃ ayant une masse maximale n’excédant pas ~~12~~ **12 000 kg** sont considérés comme des véhicules tout terrain, soit si toutes leurs roues sont conçues pour être simultanément motrices, y compris les véhicules dont l’un des essieux est débrayable, soit s’ils...

...

2.8.1.3 Les véhicules de la catégorie M₃ ayant une masse maximale excédant ~~12~~ **12 000 kg** et les véhicules de la catégorie N₃ sont considérés comme véhicules tout terrain soit s’ils sont munis de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris lorsque l’un des essieux peut être débrayable, soit s’ils...

...

2.8.2 État de charge et méthodes de vérification

2.8.2.1 Les véhicules de la catégorie N₁ d’une masse maximale n’excédant pas ~~2~~ **2 000 kg** et ceux de la catégorie M₁ doivent être en ordre de marche, c’est-à-dire avec liquide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur d’une masse de 75 kg. ».

Paragraphe 8.14.1.1, modifier comme suit :

« 8.14.1.1 Sur ces véhicules, les occupants doivent être protégés par un écran ou une cloison avant capable de résister sans rupture à une force statique uniformément répartie de 800 daN par ~~tonne~~ **1 000 kg** de charge utile autorisée, exercée horizontalement et parallèlement au plan longitudinal médian du véhicule... ».

Paragraphe 8.14.3, modifier comme suit :

« 8.14.3 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un bâti ou d'une traverse placés derrière la cabine pour supporter des charges longues comme des poutrelles d'acier ou des poteaux télégraphiques, le bâti ou la traverse doivent être en mesure de résister à l'effet combiné de deux forces, chacune de 600 daN par ~~tonne~~ **1 000 kg** de charge utile autorisée, s'exerçant vers l'avant et vers le bas sur le sommet du bâti. ».

Paragraphe 8.28, modifier comme suit (la note 7 demeure inchangée) :

« 8.28 Tachygraphes

La présence d'un tachygraphe⁷ devrait être obligatoire sur les véhicules à moteur dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques qu'il est permis d'atteler, est supérieur à ~~7,5 t~~ **7 500 kg**, ou qui appartiennent à la catégorie D définie dans les annexes 6 et 7 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. ».

II. Justification

1. La présente proposition vise à aligner les unités utilisées dans la R.E.3 sur le système international et à uniformiser les unités de mesure de la masse des véhicules des catégories L, M, N et O dans la R.E.3 et entre la R.E.3 et la Convention de 1968 sur la circulation routière.
2. L'utilisation de la tonne pour exprimer la masse du véhicule réduit le nombre de chiffres significatifs de la valeur mesurée, ce qui peut entraîner le classement incorrect du véhicule.
3. Les valeurs mesurées sont arrondies à un certain nombre de chiffres significatifs, dont le dernier est incertain et l'avant-dernier certain.
4. Les chiffres significatifs d'une valeur sont ceux qui suivent le premier chiffre différent de zéro. Les zéros des puissances de 10 ne sont pas significatifs.
5. Les règles qui s'appliquent pour arrondir les nombres font que 12 tonnes n'est pas la même chose que 12 000 kg, car la première valeur a deux chiffres significatifs, alors que la seconde en a cinq. Les deux valeurs diffèrent donc en termes de précision.
6. Si l'on compare la valeur mesurée avec la valeur limite prescrite, la valeur mesurée est suffisamment précise avec un chiffre significatif de plus que la valeur limite prescrite. La valeur mesurée doit être arrondie au même nombre de chiffres significatifs que la valeur limite prescrite. Ainsi, pour une valeur limite de 12 tonnes, 11 550 kg et 12 450 kg correspondent tous deux à 12 tonnes.
7. En conséquence, compte tenu de la valeur qui est actuellement prescrite dans la R.E.3, un véhicule ayant une masse maximale de 12 499 kg relève de la catégorie N₂, ce qui semble illogique.
8. La modification proposée permettrait de prévenir toute interprétation erronée des valeurs limites de masse fixées dans la R.E.3.