



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TANS/WP.29/GRSG/2004/22
23 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité (GRSG)

(Quatre-vingt-septième session, 12-15 octobre 2004,
point 3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 107
(Caractéristiques générales de construction des véhicules des catégories M2 et M3)

Communication de l'expert de la Norvège

Note: Le texte reproduit ci-après a été communiqué par l'expert de la Norvège. Il y est fait référence au document TRANS/WP.29/988 (texte correspondant à la Révision 1 du Règlement).

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts des dispositions générales de sécurité.

PROPOSITION

Annexe 3

Paragraphe 7.2.2.2.9, modifier comme suit:

«7.2.2.2.9 la surface des emplacements destinés aux fauteuils roulants ~~lorsqu'ils sont réputés être occupés par des utilisateurs de fauteuils roulants~~, (voir paragraphe 7.2.2.4);».

Paragraphe 7.6.5.1.2, modifier comme suit:

«7.6.5.1.2 dans le cas des commandes intérieures, sont placées sur la porte, ou à moins de 300 mm de celle-ci à une hauteur d'au moins **1 300 mm** ~~160 cm~~ au-dessus de la première marche;».

* * *

JUSTIFICATION

Paragraphe 7.2.2.2.9

Selon leur définition, les autobus de la classe II, ne peuvent comporter qu'un seul emplacement destiné aux fauteuils roulants. Un problème se pose lorsqu'un véhicule de la classe II comporte plus d'un emplacement destiné aux fauteuils roulants car la surface (disponible) pour les voyageurs debout excède alors «celle prévue pour deux doubles sièges», ce qui peut amener à conclure que cet autobus n'est plus un véhicule de classe II mais devrait être considéré comme un véhicule de la classe I (autobus urbain). Le problème ne se pose que si l'on définit l'emplacement libre, en l'absence de fauteuil roulant, comme «une zone pour voyageurs debout».

Paragraphe 7.6.5.1.2

Il faudrait définir un emplacement commun pour les dispositifs d'ouverture des portes de secours, situé à une hauteur ne dépassant pas 1 300 mm au-dessus du plancher (comme dans la Directive 2001/85/CE de l'UE, annexe VII). Dans l'annexe 3 du Règlement, la hauteur requise pour les dispositifs d'ouverture de ce type de porte est d'au moins 1 600 mm au-dessus du plancher. Dans l'annexe VII de la Directive 2001/85/CE de l'UE, la disposition concernant ces mêmes dispositifs d'ouverture prévoit une hauteur ne dépassant pas 1 300 mm, lorsque des voyageurs en fauteuil roulant se trouvent dans l'autobus. Ces deux dispositions contradictoires rendent impossible l'uniformisation de l'emplacement des dispositifs d'ouverture des portes de secours. Certains autobus sont conçus de façon à permettre ou non l'accès des passagers en fauteuil roulant selon les circonstances. Sur de tels véhicules, deux dispositifs d'ouverture distincts mais identiques seraient donc nécessaires pour la même porte, ce qui serait absurde. La solution rationnelle est de prévoir que le dispositif d'ouverture soit placé à une hauteur ne dépassant pas 1 300 mm dans l'un et l'autre cas, de sorte que toutes les catégories de voyageurs puissent l'actionner en cas d'urgence.
