



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6
4 mars 2008

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

Groupe de travail de la sécurité passive

Quarante-troisième session
Genève, 19-23 mai 2008
Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

RÈGLEMENT N° 11
(Serrures et charnières de porte)

Alignement sur le RTM n° 1

Proposition de projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 11

**Communication de l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles
(OICA)***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'OICA, vise à incorporer dans le Règlement n° 11 la proposition d'amendement au Règlement technique mondial n° 1. Il se réfère au document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/18 et est fondé sur un document sans cote (GRSP-42-17) distribué pendant la quarante-deuxième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 11 apparaissent en caractères gras ou biffés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la sécurité passive des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit:

«6.1.3 Essai d'application d'une force n° 3 (**applicable uniquement aux portes arrière qui s'ouvrent verticalement**)».

Paragraphe 6.3.2.1, modifier comme suit:

«6.3.2.1 ~~Selon ce que chaque Partie contractante ou organisation d'intégration économique régionale aura décidé, Le~~ dispositif de verrouillage peut être:

- a) Une sécurité pour enfants; ou
- b) Un dispositif de verrouillage/déverrouillage situé à l'intérieur du véhicule, à portée de main du conducteur ou d'un passager assis près de la porte en question.».

Annexe 3

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«2.3 Essai d'application d'une force n° 3 (**uniquement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement seulement**)».

Figure 3-3, modifier comme suit:

«Figure 3-3 – Serrure de porte – Montage pour l'essai d'application d'une force n° 3 (**uniquement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement seulement**)».

Annexe 4

Paragraphe 2.3.3.5, modifier comme suit:

«2.3.3.5 Direction verticale n° 1 (**uniquement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**) – Orienter le ou les sous-ensembles de la porte...».

Paragraphe 2.3.3.6, modifier comme suit:

«2.3.3.6 Direction verticale n° 2 (**uniquement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**) – Orienter le ou les sous-ensembles de la porte...».

Annexe 5

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. Objet

Ces essais visent à déterminer la capacité des charnières à résister à une force exercée longitudinalement et transversalement par rapport au véhicule et, **uniquement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**, à une force exercée verticalement.

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 Force verticale (**uniquement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement seulement**)».

Annexe 6

Paragraphe 4.1, modifier comme suit:

«4.1 Déplacer chacun des dispositifs d'application de la force à une vitesse ... jusqu'à ce que la course totale de l'un ou l'autre des dispositifs ait atteint 300 mm.

Toutefois, si la force est appliquée à une vitesse plus grande et qu'il est satisfait aux prescriptions d'essai, l'essai est tout de même considéré comme valable.».

B. JUSTIFICATION

La proposition de l'OICA, qui vient en complément du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5, présenté par la CE, vise à harmoniser le Règlement n° 11 avec la version la plus récente du RTM n° 1.

L'OICA appuie cet alignement et propose d'apporter les précisions supplémentaires suivantes.

L'essai d'application d'une force n° 3 dans la direction orthogonale s'applique uniquement aux serrures et charnières de portes arrière qui s'ouvrent verticalement. La norme FMVSS 206 a déjà été alignée sur le RTM n° 1 notamment en ce qui concerne cette application particulière (voir S 4.1.2.1(d) (3) dans la norme FMVSS 206 – 72 FR 5399 datée du 6 février 2007). Il est donc proposé de libeller de manière plus précise les différents paragraphes où il est fait mention de cet essai.

En outre, la direction verticale pour la méthode d'essai par inertie (voir annexe 4) s'applique uniquement aux serrures des portes arrière qui s'ouvrent verticalement. La norme FMVSS 206 a déjà été alignée sur le RTM n° 1, notamment en ce qui concerne cette application particulière (voir S 5.1.1.4 (b) (2) (ii) (E) et (F) dans la norme FMVSS 206 – 72 FR 5399 datée du 6 février 2007). Il est donc proposé de libeller également de manière plus précise le Règlement n° 11.

En ce qui concerne le paragraphe 6.3.2.1, relatif aux portes latérales arrière, le Règlement n° 11 reprend intégralement le texte correspondant du RTM n° 1. Ce dernier autorise chaque Partie contractante/organisation économique régionale à choisir entre deux types de dispositifs de verrouillage pour les portes latérales arrière (à savoir une sécurité pour enfants ou un dispositif de verrouillage/déverrouillage), car on n'avait pas pu se mettre d'accord lors de l'élaboration du RTM n° 1. Ce texte a toutefois été incorporé par erreur dans le cadre de l'Accord de 1958, d'où un risque d'absence d'harmonisation à l'intérieur de cet accord. Il est donc proposé de remédier à cette petite erreur et de faire en sorte que les deux systèmes, considérés comme présentant les mêmes garanties de sécurité, soient autorisés.

Enfin, le libellé «à raison de 2 000 N au maximum par minute» vise à harmoniser le Règlement n° 11 avec le texte actuel de la norme FMVSS 206. Toutefois, ce maximum de 2 000 N par minute entraîne un temps d'application d'au moins 4,5 minutes, ce qui constitue une durée assez longue. Il est donc proposé que le fabricant soit autorisé à demander que l'essai soit effectué en un temps plus court.

La question de l'intensité de la force est traitée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5, soumis par la CE, où il est proposé de déplacer les dispositifs d'application de la force «à raison de 2 000 N au maximum par minute» afin d'harmoniser le Règlement n° 11 avec ce que devrait être le texte du RTM n° 1 lorsqu'il aura été aligné sur la dernière version de la norme FMVSS 206.

Toutefois, ce maximum de 2 000 N par minute entraîne un temps d'application de 4,5 minutes. L'OICA propose donc que lorsque l'essai est effectué en un temps plus court et que toutes les prescriptions sont respectées, cet essai soit considéré comme valable.
