



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/8
6 mars 2009

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-cinquième session

Genève, 25-29 mai 2009

Point 14 a) de l'ordre du jour provisoire

RÈGLEMENT N° 29
(Cabines des véhicules utilitaires)

Proposition de projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 29

Projet de rectificatif au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15

Communication de l'expert de la Suède*

Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de la Suède afin de remplacer la justification figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15. Il a été établi sur la base d'un document sans cote (document informel n° GRSP-44-07) distribué pendant la quarante-quatrième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications apportées au texte actuel du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15 apparaissent en caractères gras ou biffés.

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

A. PROPOSITION

...

B. JUSTIFICATION

~~Au cours de la quarante et unième session du GRSP en mai 2007, l'expert de la Suède a présenté une nouvelle proposition de projets d'amendement (GRSP-41-11). Cette proposition portait principalement sur l'espace de survie des occupants de la cabine.~~

La proposition de la Suède vise à donner une nouvelle structure au Règlement actuel, qui se caractérise par un style ancien. Dans quelques domaines, il est également proposé d'apporter des modifications techniques au texte actuel. La présente proposition n'est pas complète; elle pourra être finalisée lorsque les méthodes d'essai auront fait l'objet d'un accord.

a) Au paragraphe 2, les définitions ont été élargies afin d'améliorer le texte actuel du Règlement.

b) Les modifications apportées au paragraphe 5 visent à regrouper toutes les prescriptions dans cette section. En effet, dans le texte actuel, on trouve aussi des prescriptions dans les annexes. Les prescriptions générales applicables à toutes les cabines figurent dans les paragraphes 5.1.1 à 5.1.8. Les paragraphes 5.2.1 et 5.2.2 portent sur les espaces de survie exigés après l'essai ou après un essai applicable à toutes les cabines.

c) Le paragraphe 5.3 traite de l'essai applicable aux cabines des véhicules des catégories N₁ et N₂ de masse brute ne dépassant pas 7,5 tonnes. La question de savoir si cet essai s'appliquera aussi aux cabines des véhicules de la catégorie N₂ dont la masse brute dépasse 7,5 tonnes et de la catégorie N₃. Ce paragraphe devra être complété lorsque les essais auront été approuvés.

d) Le paragraphe 5.4 porte sur l'essai applicable aux cabines des véhicules de la catégorie N₂ de masse brute dépassant 7,5 tonnes et de la catégorie N₃. Le paragraphe 5 devra être finalisé lorsque les essais ont été approuvés.

e) Le paragraphe 7 (conformité de la production) a été mis à jour grâce à l'ajout du paragraphe 7.4.

f) Un modèle de fiche de renseignements a été inclus dans la première partie de l'annexe 1. Il devrait être utile à la fois aux fabricants et aux services techniques.

g) L'annexe 3 est consacrée aux prescriptions applicables au dispositif d'essai. Elle comprend des détails concernant le moteur dont les camions doivent être équipés pendant l'essai, l'équipement de la cabine pendant l'essai, la position de la cabine, le mécanisme de direction et la position du mannequin sur le siège pendant les essais.

h) Annexe 3 – Appendice 1, Les prescriptions relatives à la fixation des véhicules sur le banc d'essai devront être établies lorsque l'essai (type, etc.) aura été approuvé.

i) L'annexe 4 traite des modalités d'exécution de l'essai de choc avant. Elle devra être finalisée lorsque l'essai (type, etc.) aura été approuvé.

j) L'annexe 5 traite des modalités d'exécution de l'essai de retournement de 90 degrés (choc sur le montant A). Elle devrait être finalisée lorsque l'essai aura été approuvé.

k) L'annexe 6 traite des modalités d'exécution de l'essai de retournement de 180 degrés. Elle devrait être finalisée lorsque l'essai aura été approuvé.

l) L'annexe 7 traite de la procédure de détermination du point H. Pas de modification.

m) Annexe 7 – Appendice 1. Description de la machine tridimensionnelle point H. Pas de modification.

n) Annexe 8. Paramètres de référence des places assises. Pas de modification.
