

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
5 mars 2010  
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-septième session**

Genève, 17-21 mai 2010

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes)****Proposition de série 04 d'amendements au Règlement n° 11****Communication de l'expert de la Commission européenne\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Commission européenne, vise à étendre le domaine d'application du Règlement n° 11 aux véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et à ajouter des prescriptions concernant les marches, les poignées et les marchepieds. Il est fondé sur un document sans cote (document informel GRSP-46-40) distribué pendant la quarante-sixième 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 performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

### Table des matières

Ajouter une nouvelle annexe 7, libellée comme suit:

«...»

**Annexe 7 Prescriptions concernant l'entrée et la sortie par les portes de la cabine de conduite des véhicules de catégorie N<sub>2</sub> de masse maximale supérieure à 7,5 tonnes et des véhicules de catégorie N<sub>3</sub>.**».

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique ~~aux serrures et les organes de fixation des portes tels que les charnières et autres pièces de maintien des portes des~~ véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N 1/ en ce qui concerne les portes qui sont ou qui peuvent être utilisées pour l'entrée ou la sortie des occupants.».

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 par «homologation d'un véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne **ses portes**.».

Ajouter les nouveaux paragraphes ci-après, libellés comme suit:

**«2.2.6 Prescriptions de construction et de montage des marchepieds et des marches pour les véhicules ne relevant pas de l'annexe 7;**

**2.2.7 Position et caractéristiques géométriques des marches d'accès et des poignées pour les véhicules visés à l'annexe 7.**».

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne **ses portes** est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.».

Paragraphe 3.2.2, modifier comme suit:

«3.2.2 description ... organes de fixation des portes **et, s'il y a lieu, des marchepieds, des marches et des poignées**.».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 Chaque homologation ... les deux premiers chiffres (**04**) indiquent la...».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3 à 5.3.5, libellés comme suit:

**«5.3 Marchepieds et marches (prescriptions de construction et de montage)X/.**

---

X/ Les Parties contractantes ont la possibilité de ne pas appliquer les prescriptions du paragraphe 5.3 pour certains types de véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui seraient visés par les paragraphes 5.3.4 ou 5.3.4.1 et d'exclure également totalement les demandes d'homologation de type concernant les véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>. D'autres Parties contractantes à l'Accord ne sont pas tenues de reconnaître les homologations de type fondées sur l'une quelconque de ces exemptions ou exclusions. Les Parties contractantes doivent avertir les autres par l'annonce de leur choix au secrétariat du WP.29 et indiquer en outre clairement toute exemption ou exclusion sur chaque certificat d'homologation délivré.

- 5.3.1 Le véhicule doit être conçu de manière que l'on puisse y entrer et en sortir en toute sécurité. Les portes, les entrées et les sorties doivent pouvoir être utilisées sans danger et facilement.
- 5.3.2 Les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> de masse maximale supérieure à 7,5 tonnes et les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> sont réputés conformes aux prescriptions du paragraphe 5.3.1 ci-dessus s'ils satisfont aux prescriptions de l'annexe 7.
- 5.3.3 Le moyeu, la jante ou les autres parties des roues ne sont pas considérés comme marchepieds ou marches au sens du présent Règlement, sauf dans les cas où des raisons de construction ou d'utilisation s'opposent à l'installation de marchepieds ou de marches en d'autres parties du véhicule.
- 5.3.4 Si, dans les véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et N<sub>2</sub> de masse maximale ne dépassant pas 7,5 tonnes, le plancher à l'entrée de la cabine de conduite est situé à plus de 600 mm du sol, le véhicule doit être équipé d'un ou de plusieurs marchepieds ou marches.
- 5.3.4.1 Cependant, pour les véhicules tout-terrain, tels qu'ils sont définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, annexe 7/Rev.2), la distance maximale entre le plancher de la cabine et le sol peut atteindre 700 mm.
- 5.3.5 Les marchepieds ou marches doivent être construits de manière à prévenir le risque de glissement.».

Paragraphe 6, modifier comme suit:

- «6. Prescriptions d'efficacité **applicables aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>**».

Paragraphe 7, modifier comme suit:

- «7. Procédures d'essai **applicables aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> uniquement**».

Paragraphe 13 à 13.7, modifier comme suit:

- «13. DISPOSITIONS TRANSITOIRES
- 13.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder d'homologation à **un type de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>** en vertu du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.
- 13.2 Jusqu'au 12 août 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer de délivrer des homologations aux types de véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>** qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement modifié par ~~les la~~ séries **02** d'amendements ~~précédentes~~.
- 13.3 À compter du 12 août 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation **aux types de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> que s'ils satisfont** aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.

- 13.4 Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements et auquel les prescriptions de la série 04 d'amendements ne s'appliquent pas.**
- 13.5 Jusqu'au 12 août 2012, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 02 d'amendements.**
- 13.6 À compter du 12 août **2014**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser la première immatriculation nationale ou régionale (la première mise en circulation) d'un véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 03 d'amendements au présent Règlement.**
- 13.7 À compter du 12 août **2014**, les homologations accordées en vertu du présent Règlement cesseront d'être valables, sauf dans le cas des types de véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.**».

*Ajouter les nouveaux paragraphes, comme suit:*

- «13.8 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser de délivrer d'homologation à un type de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N en vertu du présent Règlement modifié par la série 04 d'amendements.
- 13.9 Jusqu'au [1<sup>er</sup> novembre] 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à délivrer des homologations aux types de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui satisfont aux dispositions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.
- 13.10 À compter du [1<sup>er</sup> novembre] 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent d'homologation que si le type de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 04 d'amendements.
- 13.11 Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N qui satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 04 d'amendements au présent Règlement. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable en ce qui concerne les types de véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> pour les Parties contractantes qui ont choisi d'exclure totalement ces catégories de véhicules (conformément à la note du paragraphe 5.3).
- 13.12 Jusqu'au [1<sup>er</sup> novembre] 2014, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements et auquel les prescriptions de la série 04 d'amendements s'appliquent.

- 13.13 À compter du [1<sup>er</sup> novembre] 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser la première immatriculation nationale ou régionale (la première mise en service) d'un véhicule de la catégorie M<sub>1</sub> ou N qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 04 d'amendements, même s'il y est pourtant soumis. Cette disposition n'est pas applicable pour les Parties contractantes qui ont choisi de ne pas incorporer les dispositions du paragraphe 5.3 pour ce qui est des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> et qui ont choisi d'exclure totalement les demandes d'homologation de type concernant les véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> (conformément à la note du paragraphe 5.3).
- 13.14 À compter du [1<sup>er</sup> novembre] 2014, les homologations accordées en vertu du présent Règlement cessent d'être valables, sauf dans le cas des types de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 04 d'amendements. Cette disposition n'est pas applicable en ce qui concerne les types de véhicule des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> auxquels les prescriptions de la série 04 d'amendements ne s'appliquent pas.».

Annexe 1, modifier comme suit:

«... en ce qui concerne **les portes** en application du Règlement n° 11  
N° d'homologation...».

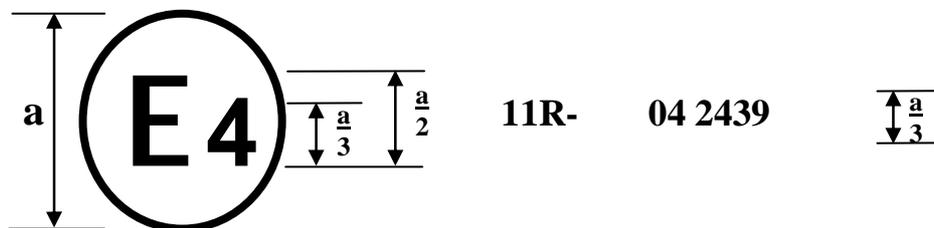
Annexe 2, modifier comme suit:

«Annexe 2

#### EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

##### Modèle A

(Voir par. 4.4 du présent Règlement)

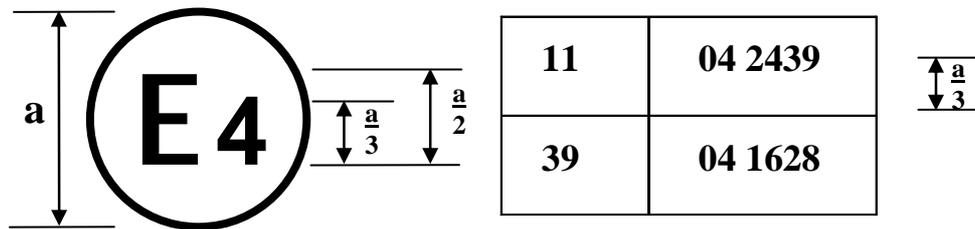


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne les serrures et organes de fixation des portes, en application du Règlement n° 11, sous le numéro d'homologation 042439. Les deux premiers chiffres indiquent que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° 11 tel qu'amendé par la série 04 d'amendements.

## Modèle B

(Voir par. 4.5 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application du Règlement n° 11 modifié par la série 04 d'amendements, et du Règlement n° 39, modifié par la série 04 d'amendements 1/.

Insérer une nouvelle annexe 7, libellée comme suit:

## «Annexe 7

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT L'ENTRÉE ET LA SORTIE PAR LES PORTES DE LA CABINE DE CONDUITE DES VÉHICULES DE CATÉGORIE N<sub>2</sub> DE MASSE MAXIMALE SUPÉRIEURE À 7,5 TONNES ET DES VÉHICULES DE CATÉGORIE N<sub>3</sub>**

1. **Marches d'accès à la cabine de conduite (voir fig. 7-1)**
  - 1.1 **La distance (A) entre le sol et la face supérieure de la première marche, mesurée sur un véhicule en ordre de marche placé sur une surface horizontale plane, ne doit pas dépasser 600 mm.**
    - 1.1.1 **Cependant, pour les véhicules tout-terrain, tels qu'ils sont définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, annexe 7/Rev.2), la distance (A) susvisée peut atteindre 700 mm.**
  - 1.2 **La distance (B) entre les faces supérieures des marches ne doit pas dépasser 400 mm. La dénivellation entre deux marches successives ne doit pas varier de plus de 50 mm. Cette dernière exigence ne s'applique pas à la distance entre la plus haute marche et le plancher de la cabine.**
    - 1.2.1 **Cependant, pour les véhicules tout-terrain qui sont conformes aux définitions mentionnées ci-dessus (voir par. 1.1.1), la valeur susmentionnée peut atteindre 100 mm.**
- 1.3 **En outre, les spécifications géométriques minimales suivantes doivent être respectées:**
  - a) **Profondeur des marches (D): 80 mm;**
  - b) **Jeu entre marches (E) (profondeur des marches comprise): 150 mm;**
  - c) **Largeur des marches (F): 300 mm;**
  - d) **Largeur de la première marche (G): 200 mm;**
  - e) **Hauteur des marches (S): 120 mm;**
  - f) **Décalage transversal entre les marches (H): 0 mm;**

- g) **Recouvrement longitudinal (J) entre deux marches successives de la même volée ou entre la plus haute marche et le plancher de la cabine: 200 mm.**
- 1.3.1 **Cependant, pour les véhicules tout-terrain (voir par. 1.1.1), la valeur (F) peut être ramenée à 200 mm.**
- 1.4 **La première marche peut être conçue comme un échelon si cela se justifie pour des raisons ayant trait à la construction ou à l'utilisation, et dans le cas des véhicules tout-terrain qui sont conformes aux définitions mentionnées plus haut. Dans ce cas, la profondeur de l'échelon (R) doit être d'au minimum 20 mm.**
- 1.4.1 **Les échelons de section ronde ne sont pas autorisés.**
- 1.5 **Lors de la sortie de la cabine de conduite, l'emplacement de la marche la plus haute doit être facile à trouver.**
- 1.6 **La face supérieure des marches doit être antidérapante. En outre, les marches exposées aux intempéries et aux salissures lors de la conduite doivent comporter un système d'écoulement adéquat (surface d'assèchement).**
2. **Accès aux poignées de la cabine de conduite (voir fig. 7-1)**
- 2.1 **Le véhicule doit être équipé d'une ou plusieurs poignées et mains courantes adéquates ou d'autres systèmes de préhension équivalents pour faciliter l'accès à la cabine de conduite.**
- 2.1.1 **La ou les mains courantes ou poignées ou les dispositifs de préhension équivalents doivent être placés de manière à pouvoir être saisis facilement et à ne pas gêner l'accès.**
- 2.1.2 **Une discontinuité d'au plus 100 mm peut être autorisée dans la zone de préhension des mains courantes ou poignées ou des dispositifs de préhension équivalents (fixation intermédiaire, par exemple).**
- 2.1.3 **Dans le cas d'un accès par plus de deux marches, les mains courantes, poignées ou dispositifs de préhension équivalents doivent être placés de manière qu'une personne puisse se soutenir en trois points simultanément (par deux mains et un pied ou par deux pieds et une main).**
- 2.1.4 **Sauf dans le cas d'un escalier, les mains courantes, poignées et dispositifs de préhension équivalents doivent être conçus et placés de manière à encourager les utilisateurs à descendre en faisant face à la cabine de conduite.**
- 2.1.5 **Le volant peut être considéré comme une poignée.**
- 2.2 **La distance (N) entre le sol et le point le plus bas d'au moins une main courante, poignée ou dispositif de préhension équivalent, mesurée sur un véhicule en ordre de marche placé sur une surface horizontale plane, ne doit pas dépasser 1 850 mm.**
- 2.2.1 **Cependant, pour les véhicules tout-terrain (voir par. 1.1.1), cette distance (N) peut atteindre 1 950 mm.**
- 2.2.2 **Si le plancher de la cabine de conduite se situe à une distance du sol supérieure à "N", cette distance est considérée comme "N".**

- 2.2.3 En outre, la distance minimale “P” entre le point le plus haut de la ou les mains courantes, poignées ou dispositifs de préhension équivalents et le plancher de la cabine de conduite doit être égale à:
- Main(s) courante(s) ou poignées ou dispositifs de préhension équivalents (U) 650 mm;
  - Main(s) courante(s) ou poignées ou dispositifs de préhension équivalents (V) 550 mm.
- 2.3 Les spécifications géométriques suivantes doivent être respectées:
- Dimension de la zone de préhension (K): 16 mm au minimum 38 mm au maximum;
  - Longueur (M): 150 mm au minimum;
  - Écartement par rapport aux éléments du véhicule (L): 40 mm au minimum avec porte ouverte.

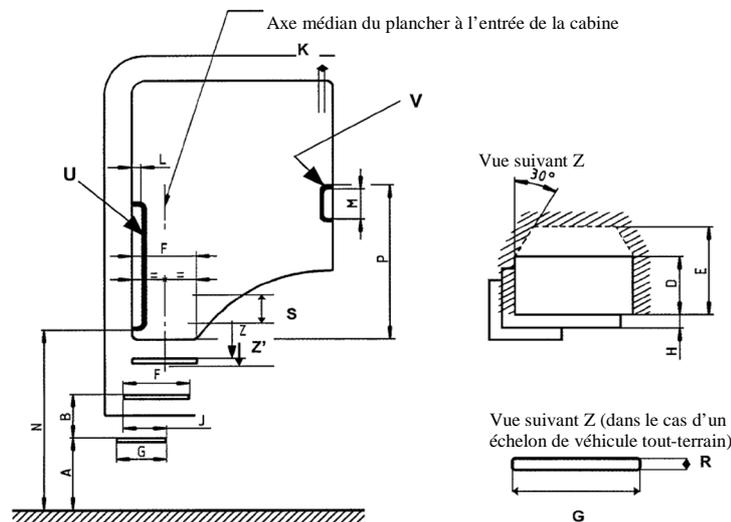


Figure 7-1

3. Si le plancher de la cabine de conduite est en pente, les dimensions requises sont mesurées à partir d'un plan horizontal passant par un point donné par l'intersection de l'avant du plancher et d'un plan vertical passant par le centre de la marche située immédiatement au-dessous, et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.».

## II. Justification

La présente proposition a pour objet d'introduire des dispositions portant sur les véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> afin que ces véhicules satisfassent aux prescriptions générales en matière de sécurité des portes sans toutefois avoir à subir, contrairement aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, les procédures d'essais visant à évaluer la résistance des serrures et des charnières de porte. Le texte de la proposition est fondé sur celui des directives 98/90/CE et 2001/31/CE de la Communauté européenne.

La proposition introduit des prescriptions concernant les marches et les poignées conçues pour faciliter l'accès à la cabine de conduite lorsque la hauteur à laquelle se situe le plancher de la cabine est supérieure à une certaine limite. La réglementation vise à assurer la sécurité permanente des occupants qui entrent et sortent du véhicule dans toutes sortes de conditions. L'application des règles relatives à la hauteur des marches et aux poignées ne sert pas seulement les intérêts des conducteurs et autres usagers de véhicules, mais aussi ceux des constructeurs de véhicules, lesquels seront en mesure d'apporter une réponse appropriée à la législation nationale en matière de santé et de sécurité et par conséquent, de faire accepter la mise en service, de manière convenable, de certains véhicules.

Étant donné la complexité des dispositions transitoires qui ont été introduites dans des séries d'amendements précédentes, une nouvelle approche ciblée était nécessaire. Initialement, la proposition visait à respecter le modèle exposé dans le document TRANS/WP.29/1044. Toutefois, compte tenu des nombreuses observations reçues lors de la quarante-sixième session du GRSP, le paragraphe 13 est désormais fondé sur le document informel GRSP-46-33 qu'a présenté l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA).

Le document informel susmentionné indique que les anciennes dispositions devraient continuer de figurer aux paragraphes 13.1 à 13.5, mais assorties de précisions quant aux catégories de véhicules concernées. Cela signifie que les anciennes dispositions sont plus ou moins reprises à des fins de clarification. Normalement, les points 13.6 et 13.7 n'auraient pas dû être modifiés. Ils l'ont toutefois été, légèrement, afin que puissent être abordées certaines questions, comme cela est expliqué dans le document informel GRSP-45-14, présenté par l'expert de la République tchèque (concernant la phase de transition, jugée insuffisante). Les nouveaux paragraphes 13.8 à 13.14 reprennent la même structure que les dispositions initiales (reproduisant les paragraphes 13.1 à 13.7), mais ils concernent désormais la nouvelle série 04 d'amendements.

Le paragraphe 13.11 impose à toutes les Parties contractantes (conformément aux dispositions correspondantes du paragraphe 13.4 pour la série 03), d'accepter toutes les nouvelles homologations de type en vertu de la série 04 d'amendements. Ce n'est toutefois pas le cas pour les Parties contractantes qui ont choisi d'appliquer la clause d'exemption (voir la note du paragraphe 5.3).

Les paragraphes 13.13 et 13.14 permettent aux véhicules qui ne sont pas concernés par l'ajout des nouvelles prescriptions de continuer à être homologués. Ils permettent donc automatiquement la reconnaissance par les Parties contractantes qui ont choisi d'appliquer la clause d'exemption des homologations délivrées en vertu de la série 03 d'amendements.

Le paragraphe 13.7, qui dispose que les homologations cessent d'être valables après une certaine date, est repris de la série 03 d'amendements et devrait donc être maintenue. Les quelques pays qui pourraient choisir d'accepter de très anciennes homologations conformément au Règlement n° 11 ne sont, en général, pas des Parties contractantes à l'Accord. Il en est de même pour le nouveau paragraphe 13.14. Les dates indiquées aux paragraphes 13.9 et 13.10, ainsi qu'aux paragraphes 13.12 à 13.14 peuvent être alignées sur les dates proposées par l'expert du Japon.