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

109e session

Genève, 29 septembre-2 octobre 2015

Point 3 de l’ordre du jour provisoire

Règlement no 34 (Prévention des risques d’incendie)

 Proposition d’amendements au Règlement no 34
(Prévention des risques d’incendie)

 Communication de l’expert de l’Inde[[1]](#footnote-1)\*

 Le texte ci-après, établi par l’expert de l’Inde, propose d’harmoniser le champ d’application du Règlement no 34 et de réduire la limite fixée pour la masse totale autorisée de 2,8 t à 2,5 t. Il est fondé sur le document informel GRSG 108-41, qui a été distribué à la 108e session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRSG/87, par. 65). Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte actuel du Règlement no 34 sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

 I. Proposition

*Paragraphe 1.2*, modifier comme suit :

« 1.2 Partie II-1 : L’homologation, à la demande du constructeur, des véhicules de catégories M, N et O, équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide, qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc frontal et/ou latéral, ainsi que des véhicules des catégories M1 et N1 dont la masse maximale autorisée est supérieure à ~~2,8~~ **2,5** t et des véhicules des catégories M2, M3, N2, N3 et O équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide, qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc arrière.

 Partie II-2 : L’homologation des véhicules des catégories M1 et N1 dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas ~~2,8~~ **2,5** t et qui sont équipés d’un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide et homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d’incendie en cas de choc arrière. ».

 II. Justification

1. Le texte actuel du Règlement no 34 précise dans la Partie II-2 que :

 i) le choc arrière est obligatoire pour les véhicules des catégories M1 et N1, et que

 ii) sont concernés les véhicules des catégories M1 et N1 dont la masse en charge est inférieure à 2.8 t.

1. Dans les règlements de l’Union européenne et de l’Inde concernant les accidents, chaque fois que le domaine d’application dépend de la masse en charge des véhicules des catégories M1 et N1, la valeur seuil est toujours de 2.5 t. Les règlements concernés sont les suivants :

| *No.* | *Détails* | *Règlement de l’UE* | *Norme indienne* |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| 1 | Choc frontal | Règlement ONU no 94 | AIS 098 |
| 2 | Choc contre un piéton | UE 78/2009, Règlement ONU no 127 | AIS 100 |
| 3 | Choc contre le volant | - | AIS 096 |

1. Le seuil de 2,8 t proposé dans le Règlement no 34 en ce qui concerne le choc arrière n’est pas en accord avec la législation correspondante de l’UE. Il risque de donner lieu à des incohérences en matière de production de véhicules des catégories M1 et N1 en ce qui concerne le respect des normes relatives aux chocs, en particulier pour les modèles dont la masse en charge est comprise entre 2,5 t et 2,8 t.
2. Dans un but d’harmonisation avec les autres règlements de l’UE et de l’Inde qui s’appliquent aux véhicules des catégories M1 et N1, l’Inde propose que le Règlement no 34 s’applique aux véhicules des catégories M1 et N1 de moins de 2,5 t au lieu de 2,8 t.
1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d’améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat. [↑](#footnote-ref-1)