

**Conseil économique et social**

Distr. générale
17 février 2014
Français
Original: anglais

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

106^e session

Genève, 5-9 mai 2014

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 34 (Prévention des risques d'incendie)**Proposition de série 03 d'amendements au Règlement n° 34
(Prévention des risques d'incendie)****Communication de l'expert du Japon***

Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, a pour objet de modifier les prescriptions relatives à la prévention des risques d'incendie dans certaines conditions en cas de choc arrière. Il remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/4 distribué à la 105^e session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (voir le rapport publié sous la cote ECE/TRANS/WP.29/GRSG/84, par. 20). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 34 sont signalées en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

GE.14-20834 (F) 140314 170314



* 1 4 2 0 8 3 4 *

Merci de recycler



I. Proposition

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«1.2 PARTIE II-1: À l'homologation, à la demande du constructeur, des véhicules de catégories M_1 et N_1 , qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 2,8 tonnes, et de catégories M_2 , M_3 , N_2 , N_3 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: À l'homologation des véhicules de catégories M_1 et N_1 , qui ont une masse maximale autorisée ne dépassant pas 2,8 tonnes 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».

Paragraphe 3.1.4.2, modifier comme suit:

«3.1.4.2 du numéro du présent Règlement, suivi de "RI" si le véhicule est homologué en application de la partie I du Règlement ou de "RII-1" si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-1 du Règlement, ou de "RII-2" si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-2 du Règlement, d'un tiret et du numéro d'homologation placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 3.1.4.1».

L'ancienne partie II devient la partie II-1.

Paragraphe 9.4, modifier comme suit:

«9.4 Pendant et après les chocs décrits au paragraphe 9 ci-dessus, la batterie doit être maintenue dans **une position indiquée par le constructeur**».

Ajouter une nouvelle partie, libellée comme suit:

«PARTIE II-2 – HOMOLOGATION D'UN VÉHICULE EN CE QUI CONCERNE LA PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIE EN CAS DE CHOC ARRIÈRE

9.6 Définitions et prescriptions relatives aux essais

9.6.1 Les paragraphes 7 à 8.2.2 de la partie II-1 s'appliquent.

9.6.2 Les essais doivent être effectués sur le véhicule conformément aux procédures décrites à l'annexe 4 du présent Règlement.

9.6.3 Après l'essai de choc, les prescriptions d'efficacité visées aux paragraphes 9.1 à 9.4 de la partie II-1 doivent être satisfaites».

Ajouter de nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«17.7 **À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser de délivrer ou d'accepter une homologation de type accordée en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.**

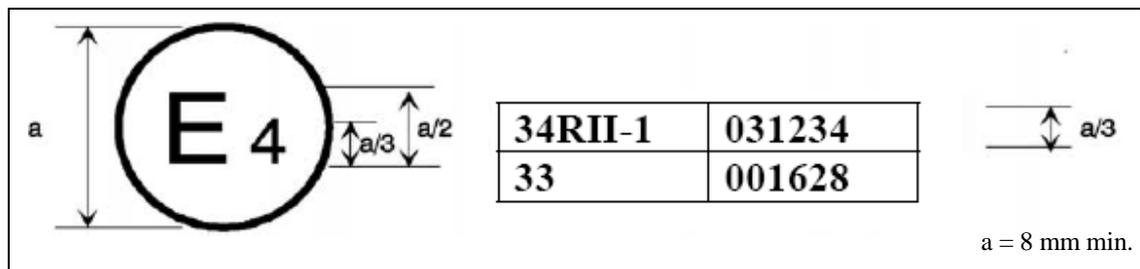
- 17.8 Passé un délai de [XX] mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pour ce qui est de la partie II.1 ou de la partie II-2 ne délivreront des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la partie II.1 ou de la partie II-2 du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 17.9 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions pour les homologations de types existants qui ont été délivrées conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 17.10 Même après l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les homologations de type, autres que pour la partie II.1 ou la partie II-2, qui ont été accordées en vertu des précédentes séries d'amendements au présent Règlement et qui ne sont pas concernées par la série 03 d'amendements demeurent valables et continuent d'être acceptées par les Parties contractantes appliquant le présent Règlement.
- 17.11 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur des séries d'amendements les plus récentes ne sont pas tenues d'accepter les homologations qui ont été accordées conformément à l'une ou l'autre des séries précédentes d'amendements au présent Règlement et sont uniquement tenues d'accepter les homologations de type délivrées conformément à la série 03 d'amendements».

Dans l'ensemble de l'annexe 2, remplacer le nombre «02» par «03».

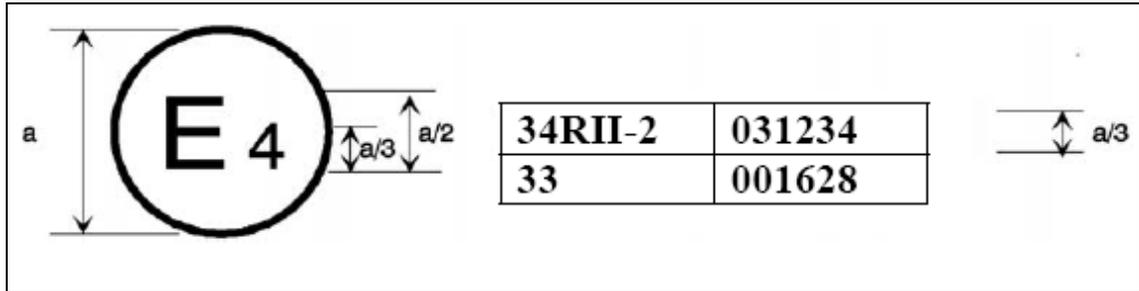
Annexe 2, Modèle B, modifier comme suit:

«Modèle B

(Voir le paragraphe 3.1.5 du présent Règlement.)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-1, et 33*/. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine.



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule concerné a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-2, et 33*/. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine».

Annexe 4

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Lieu d'essai

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour recevoir le système de propulsion de l'élément de frappe, et permettre le déplacement du véhicule heurté et l'installation de l'équipement nécessaire à l'essai. L'endroit où se produiront la collision et le déplacement du véhicule heurté doit être horizontal, plat et sans inégalités, et représentatif d'une chaussée normale, sèche et régulière».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 La surface d'impact doit être plane, avoir une largeur d'au moins 2 500 mm, une hauteur de 800 mm, et ses arêtes doivent présenter un arrondi compris entre 40 et 50 mm de rayon. Elle doit être recouverte de contre-plaqué en bon état de 20 +/- 2 mm d'épaisseur».

Paragraphe 2.4.2, modifier comme suit:

«2.4.2 La vitesse d'impact doit être comprise entre 48 et 52 km/h».

II. Justification

1. Afin de prévenir les incendies en cas de choc arrière sur des routes telles que des autoroutes, il est important de réaliser des essais concernant de tels chocs. Le Japon applique depuis 1993 les prescriptions énoncées dans les amendements présentés dans le présent document, ce qui a permis de réduire d'un tiers le taux d'incendie en cas de choc arrière (voir la figure 1 ci-dessous).

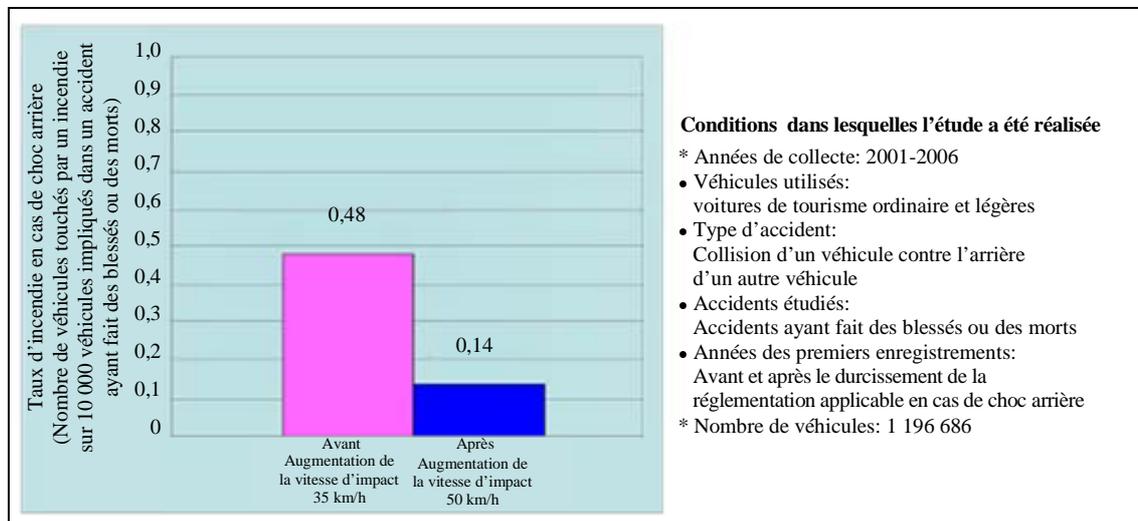
2. Les essais de choc arrière sont obligatoires au Japon et dans certains autres pays. L'ajout d'une telle prescription donnerait au Règlement ONU n^o 34 un caractère plus international et renforcerait la sécurité. Les pays qui n'appliquent pas encore le Règlement ONU n^o 34 pourraient aussi commencer à le faire plus facilement. Si le nombre de pays qui l'appliquent augmentait, il deviendrait une composante du système d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et ledit système aurait un caractère plus international et serait plus efficace une fois qu'il serait établi.

3. Paragraphe 1.2: À l'heure actuelle, les prescriptions relatives à la prévention des incendies en cas de choc arrière sont facultatives pour les fabricants. Or, le Japon les a rendues obligatoires. Pour cette raison, le Japon propose de diviser le champ d'application de la partie II de manière à distinguer entre l'homologation qui doit être accordée à la demande du fabricant sur la base des prescriptions relatives à la prévention de risques d'incendie en cas de choc avant ou latéral ou sur celles applicables à la prévention des incendies en cas de choc arrière pour les véhicules des catégories M₁ et N₁, qui ont une masse maximale autorisée ne dépassant pas 2,8 tonnes et pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O et l'homologation fondée sur les prescriptions obligatoires en cas de choc arrière.

4. La figure 1 ci-après montre que, par suite du durcissement de la réglementation applicable en cas de choc arrière (augmentation de la vitesse d'impact de 35 km/h à 50 km/h), le taux d'incendie en cas de choc arrière a diminué d'environ un tiers, ce qui démontre l'efficacité de la mesure prise.

Figure 1

Taux d'incendie en cas de choc arrière (Japon)



5. Paragraphe 3.1.4.2 et annexe 2, Modèle B: Le Japon propose de modifier les dispositions relatives au numéro d'homologation et les modèles de marque d'homologation pour les mêmes motifs que ceux qui ont été exposés pour le paragraphe 1.2 de la proposition.

6. Paragraphe 9.4: Le Japon considère que le but de ce paragraphe est de prévenir les incendies provoqués par la projection d'une batterie lors du choc. Le fait de maintenir la batterie en position par un dispositif de fixation est simplement l'un des moyens d'y parvenir. Ce paragraphe devrait porter sur la prévention de la projection de la batterie et non sur la méthode à utiliser pour y parvenir. Il devrait permettre à chaque fabricant de choisir une méthode de son choix.

7. Partie II-2: Le Japon propose d'ajouter des prescriptions relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie en cas de choc arrière.

8. Annexe 4, paragraphe 2.1: Le Japon propose d'aligner les dispositions relatives à l'état que doit présenter la chaussée à l'emplacement où l'essai est effectué sur celles figurant dans le Règlement ONU n° 95.

9. Annexe 4, paragraphe 2.2.2: Le Japon propose de mettre l'épaisseur de la surface d'impact en conformité avec celle définie dans le Règlement ONU n° 12.
10. Annexe 4, paragraphe 2.4.2: Le Japon estime que la vitesse d'impact en cas de choc arrière indiquée dans sa réglementation actuelle en matière de sécurité est appropriée, car les données accidentologiques montrent que le taux d'incendie de véhicules ayant subi un choc arrière a diminué après l'application de la mesure considérée.
