

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
10 juillet 2015  
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

109<sup>e</sup> session

Genève, 29 septembre-2 octobre 2015

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 34 (Prévention des risques d'incendie)****Proposition d'amendements au Règlement n° 34  
(Prévention des risques d'incendie)****Communication de l'expert de l'Inde\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Inde, propose d'harmoniser le champ d'application du Règlement n° 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 108<sup>e</sup> 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 n° 34 sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

---

\* 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.



## 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 M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> dont la masse maximale autorisée est supérieure à ~~2,8~~ **2,5** t et des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> 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 M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> 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 n° 34 précise dans la Partie II-2 que :
  - i) le choc arrière est obligatoire pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, et que
  - ii) sont concernés les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> dont la masse en charge est inférieure à 2,8 t.
2. 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 M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, 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 n° 94	AIS 098
2	Choc contre un piéton	UE 78/2009, Règlement ONU n° 127	AIS 100
3	Choc contre le volant	-	AIS 096

3. Le seuil de 2,8 t proposé dans le Règlement n° 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 M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> 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.

4. Dans un but d'harmonisation avec les autres règlements de l'UE et de l'Inde qui s'appliquent aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, l'Inde propose que le Règlement n° 34 s'applique aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> de moins de 2,5 t au lieu de 2,8 t.