

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE: UNATIONS NEWYORK

Référence : C.N.156.2002.TREATIES-1 (Notification Dépositaire)

ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES
UNIFORMES APPLICABLES AUX VÉHICULES À ROUES, AUX
ÉQUIPEMENTS ET AUX PIÈCES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE MONTÉS OU
UTILISÉS SUR UN VÉHICULE À ROUES ET LES CONDITIONS DE
RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DES HOMOLOGATIONS DÉLIVRÉES
CONFORMÉMENT À CES PRESCRIPTIONS. GENÈVE, 20 MARS 1958

RÈGLEMENT NO 36. PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À
L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE
GRANDES DIMENSIONS EN CE QUI CONCERNE LEURS
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION

1 MARS 1976

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT

Le 5 février 2002, le Secrétaire général a reçu du Comité administratif de l'Accord susmentionné, conformément au premier paragraphe de l'article 12 de l'Accord, certains amendements proposés au Règlement No. 36.

..... On trouvera ci-joint un exemplaire du document, en langues anglaise et française, contenant le texte du projet d'amendements (TRANS/WP.29/822). *(Les copies du projet d'amendements sont transmises sur papier seulement).*

A cet égard, le Secrétaire général croit bon de rappeler les deuxième et troisième paragraphes de l'article 12 de l'Accord, qui stipulent :

"2. Un amendement à un règlement est réputé adopté si, dans un délai de six mois à compter de la date où le Secrétaire général en a donné notification, plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement à la date de la notification n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord concernant l'amendement. Si à l'issue de cette période plus d'un tiers des Parties contractantes appliquant le règlement n'ont pas notifié au Secrétaire général leur désaccord, celui-ci déclare le plus tôt possible que l'amendement est adopté et obligatoire pour les Parties contractantes appliquant le règlement qui n'ont pas contesté l'amendement. Si un règlement fait l'objet d'un amendement et si au moins un cinquième des Parties contractantes qui en appliquent la version non amendée déclarent ultérieurement qu'elles souhaitent continuer de l'appliquer, cette version non amendée est considérée comme une variante de la version amendée et est incorporée formellement à ce titre dans le règlement avec prise d'effet à la date de l'adoption de l'amendement ou de son entrée en vigueur. Dans ce cas, les obligations des Parties contractantes appliquant le règlement sont les mêmes que celles énoncées au paragraphe 1.

Attention : Services des Traités des Ministères des Affaires Étrangères et organisations internationales concernés.

3. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet Accord entre la notification de l'amendement à un règlement adressée au Secrétaire général et l'entrée en vigueur de l'amendement, le règlement en cause ne pourrait entrer en vigueur à l'égard de cette Partie contractante que deux mois après qu'elle aurait accepté formellement l'amendement ou qu'un délai de six mois se serait écoulé depuis la communication que le Secrétaire général lui aurait faite du projet d'amendement."

Le 20 février 2002

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines.



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/822
22 janvier 2002

FRANÇAIS

Original : ANGLAIS
et FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLEMENT 6 A LA SERIE 03
D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT No 36

(Véhicules de grande capacité pour le transport des voyageurs)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté à sa dix-neuvième session par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié, suite à la recommandation du WP.29 adoptée à sa cent vingt-cinquième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2001/55, sans modification (TRANS/WP.29/815, par. 128).

Paragraphe 2.9, modifier comme suit :

"2.9 par 'trappe d' évacuation', une ouverture dans le toit ou dans le plancher exclusivement destinée à être utilisée comme issue par les voyageurs en cas d'urgence;"

Paragraphe 5.5.2.2, modifier comme suit :

"5.5.2.2 Aucune partie des orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne sera située à moins de 50 cm d'une porte de service ou d'une porte de sortie de secours lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence, ni à moins de 25 cm lorsqu'il est destiné à contenir du carburant diesel; ces orifices ne doivent pas non plus être placés dans le compartiment voyageurs, ni dans l'habitacle du conducteur. Ils ne doivent pas être placés de telle manière que le carburant risque de couler sur le moteur ou sur l'échappement lors du remplissage."

Paragraphe 5.6.1.6, modifier comme suit :

"5.6.1.6 Chaque section rigide d'un véhicule articulé doit être traitée comme un véhicule distinct aux fins du calcul du nombre minimal des issues. On détermine un nombre de voyageurs..."

Paragraphe 5.6.1.9, modifier comme suit :

"5.6.1.9 En plus des portes et des fenêtres de secours, il doit exister des trappes d'évacuation sur les véhicules des classes II et III. De telles trappes peuvent aussi être prévues..."

Paragraphe 5.6.2.2, modifier comme suit :

"5.6.2.2 Deux des portes doivent être suffisamment éloignées pour que la distance entre les plans verticaux transversaux passant par les centres de leur surface ne soit pas inférieure à 40 % de la longueur totale du compartiment voyageurs mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule.

Dans le cas d'un véhicule articulé, cette prescription est considérée comme remplie si deux portes appartenant à deux sections différentes sont séparées par une distance qui n'est pas inférieure à 40 % de la longueur totale du compartiment voyageurs constitué par l'ensemble des sections. Dans les deux cas, si l'une de ces portes fait partie d'une double porte, cette distance doit être mesurée entre les deux portes les plus éloignées."

Paragraphe 5.6.2.4, modifier comme suit :

"... Pour les véhicules de la classe I et pour les véhicules dont la partie arrière est isolée de manière permanente du compartiment voyageurs, cette disposition est considérée comme respectée s'il existe une trappe d'évacuation."

Paragraphe 5.6.2.7, modifier comme suit :

"S'il existe des trappes d'évacuation, elles doivent être disposées comme suit : s'il n'y en a qu'une, elle doit être située dans le tiers médian du véhicule; s'il y en a deux, ..."

Paragraphe 5.6.9.1 et 5.6.9.2, modifier comme suit :

"5.6.9.1 Toute trappe d'évacuation doit être aménagée de façon à offrir un libre passage depuis l'intérieur ou depuis l'extérieur du véhicule.

5.6.9.2 Les trappes d'évacuation dans le toit doivent être soit éjectables, soit montées sur charnières, soit faites d'une glace de sécurité facile à briser. Les trappes de plancher doivent être soit montées sur charnières, soit éjectables, et elles doivent être pourvues d'un dispositif avertisseur sonore prévenant le conducteur lorsqu'elles ne sont pas bien fermées. Ce dispositif doit être commandé par la serrure de la trappe d'évacuation et non pas simplement par la position de la trappe elle-même. Les trappes d'évacuation dans le plancher doivent être protégées contre une manœuvre par inadvertance. Toutefois, cette condition ne s'applique pas si la trappe de plancher est automatiquement verrouillée dès que le véhicule se déplace à une vitesse supérieure à 5 km/h."

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.6.9.3 à 5.6.9.5, suivants :

"5.6.9.3 Les trappes éjectables ne doivent pas pouvoir se détacher complètement du véhicule lorsqu'elles sont ouvertes afin de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route. Les trappes d'évacuation éjectables doivent être actionnées de telle manière qu'une manœuvre par inadvertance ne puisse se produire. Les trappes éjectables dans le plancher ne doivent pouvoir s'éjecter que vers le compartiment voyageurs.

5.6.9.4 Les trappes d'évacuation sur charnières doivent s'articuler le long du bord situé vers l'avant ou vers l'arrière du véhicule et selon un angle d'au moins 100 degrés. Les trappes d'évacuation de plancher sur charnières doivent s'ouvrir vers le compartiment voyageurs.

5.6.9.5 Les trappes d'évacuation doivent pouvoir aisément être ouvertes ou éjectées depuis l'intérieur ou l'extérieur. Cependant, cette condition ne doit pas être interprétée comme empêchant de verrouiller la trappe d'évacuation pour empêcher l'accès au véhicule lorsqu'il stationne à vide, pour autant que la trappe d'évacuation puisse toujours être ouverte ou éjectée depuis l'intérieur au moyen du mécanisme normal d'ouverture ou de dépose. Dans le cas d'une trappe faite en un matériau facile à briser, il doit être prévu un dispositif à proximité de la trappe, facilement accessible aux personnes se trouvant à l'intérieur du véhicule, pour permettre de briser le matériau de la trappe."

Ajouter un nouveau paragraphe 5.7.4.1, suivant :

"5.7.4.1 Trappes d'évacuation dans le toit"

Paragraphe 5.7.4.1 et 5.7.4.2 (anciens), renuméroter 5.7.4.1.1 et 5.7.4.1.2.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.7.4.2, suivant :

"5.7.4.2 Trappes d'évacuation dans le plancher

Dans le cas d'une trappe d'évacuation aménagée dans le plancher, la trappe doit offrir un passage direct et libre vers l'extérieur du véhicule et être située de telle manière qu'il existe un espace dégagé au-dessus de la trappe d'une hauteur égale à celle de l'allée. Il ne doit pas y avoir de source de chaleur ni d'organes en mouvement à moins de 500 mm de tout point de l'ouverture de la trappe.

L'espace libre doit permettre de déplacer un gabarit, constitué par un panneau mince de 600 mm x 400 mm avec coins arrondis à un rayon de 200 mm, tenu en position horizontale, depuis une hauteur de 1,00 m au-dessus du plancher du véhicule jusqu'au sol."