



Conseil économique et social

Distr. générale
2 avril 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

181^e session

Genève, 23-25 juin 2020

Point 4.6.5 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d'amendements
à des Règlements ONU existants, soumis par le GRSP**

Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Choc avant)

Communication du Groupe de travail de la sécurité passive*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) à sa soixante-sixième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 31), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 tel qu'il est modifié par l'annexe VI du rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2020.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Paragraphe 1, lire :

« 1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M₁¹ dont la masse totale autorisée n'excède pas 3 500 kg et aux véhicules de la catégorie N₁ dont la masse totale autorisée n'excède pas 2 500 kg ; d'autres véhicules peuvent être homologués à la demande du constructeur. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.36 et 2.37, comme suit :

« 2.36 Par “*dispositif de déplacement*”, un dispositif permettant une translation et/ou une rotation, sans position intermédiaire fixe, du siège ou de l'une de ses parties, pour faciliter l'accès des occupants à l'espace derrière le siège déplacé et leur sortie de cet espace.

2.37 Par “*châssis en échelle*”, un châssis composé de deux longerons longitudinaux reliés transversalement par des entretoises et sur lequel la cabine, composée de panneaux, est reliée à ces longerons. ».

Paragraphe 5.2.5.1, lire :

« 5.2.5.1 D'ouvrir au moins une porte par rangée de sièges. Lorsqu'il n'y a pas de porte, il doit être possible d'évacuer tous les occupants en activant le dispositif de déplacement des sièges, si nécessaire. Cette mesure n'est pas applicable aux cabriolets, dont le toit peut être facilement ouvert pour permettre l'évacuation des occupants.

Cette possibilité doit être évaluée pour toutes les configurations ou pour la configuration la plus défavorable pour ce qui est du nombre de portes de chaque côté du véhicule, et pour les véhicules à conduite à gauche tout comme pour les véhicules à conduite à droite, selon le cas. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3 à 5.3.2, comme suit :

« 5.3 Dispositions spécifiques

5.3.1 Les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, basés sur des types de véhicules de la catégorie N₁ dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 lorsque les prescriptions du Règlement ONU n° 137 sont pleinement respectées et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L'angle aigu alpha (α), mesuré entre un plan horizontal passant par le centre de l'essieu avant et un plan transversal angulaire passant par le centre de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur (voir fig. 4 ci-après), est supérieur à 22 ;
- b) Ou le rapport entre les distances séparant le point R du conducteur du centre de l'essieu arrière (L101-L114) et le centre de l'essieu avant du point R du conducteur (L114) est supérieur à 1,30 (voir fig. 4 ci-après).

Ces paramètres sont vérifiés par le service technique, soumis à l'autorité d'homologation de type pour décision, et déclarés au titre du point 8.2 de l'annexe 1 portant sur la communication de l'homologation.

5.3.2 Les véhicules de la catégorie N₁ dont la masse totale autorisée excède 2 250 kg mais n'excède pas 2 500 kg sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 lorsque leur base structurelle est un châssis en échelle, que

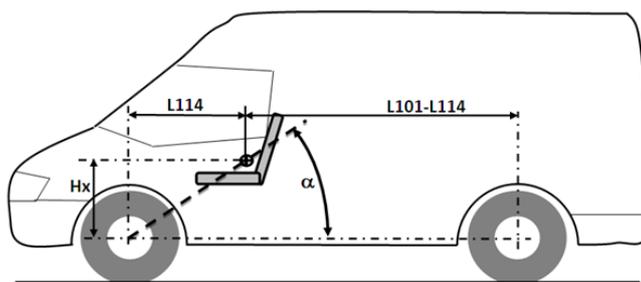
¹ Telle qu'elle est définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

les critères du Règlement ONU n° 137 sont pleinement respectés et que l’une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L’angle aigu alpha (α), mesuré entre un plan horizontal passant par le centre de l’essieu avant et un plan transversal angulaire passant par le centre de l’essieu avant et le point R du siège du conducteur (voir fig. 4 ci-après), est supérieur à 22°;
- b) Ou le rapport entre les distances séparant le point R du conducteur du centre de l’essieu arrière (L101-L114) et le centre de l’essieu avant du point R du conducteur (L114) est supérieur à 1,30 (voir fig. 4 ci-après).

Ces paramètres sont vérifiés par le service technique, soumis à l’autorité d’homologation de type pour décision, et déclarés au titre du point 8.2 de l’annexe 1 portant sur la communication de l’homologation.

Figure 4



».

Annexe 1, point 8, lire :

- « 8. Masse du véhicule
- 8.1 Masse du véhicule soumis aux essais :
 - Essieu avant :
 - Essieu arrière :
 - Total :
- 8.2 Lorsque le paragraphe 5.3.1 ou 5.3.2 s’applique :
 - Masse totale autorisée
 - Preuve de conformité avec le Règlement ONU n° 137 (numéro d’homologation de type ou procès-verbal d’essai) : ».