

**Conseil économique et social**

Distr. générale
22 septembre 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 de la sécurité passive****Cinquante-sixième session**

Genève, 9-12 décembre 2014

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 94 (Choc avant)**Proposition de série 03 d'amendements au Règlement n° 94
(Choc avant)****Texte communiqué par l'expert de la France en tant que Président
du groupe de travail informel des essais de choc avant***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de la France, qui préside le groupe de travail informel des essais de choc avant. Y sont présentées les modifications que les experts dudit groupe proposent d'apporter au Règlement n° 94 (Choc avant). Il remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/6 et est fondé sur un document informel (GRSP-55-21-Rev.1) distribué à la cinquante-cinquième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/55, par. 26). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du Règlement ONU sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères 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 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.



I. Proposition

Paragraphes 2.13 et 2.14, supprimer.

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des occupants des sièges avant en cas de collision frontale (**essai avec une barrière déformable décalée**) doit être déposée par le constructeur du véhicule ou par son représentant dûment accrédité.».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 ... (actuellement ~~02-03~~ correspondant à la série ~~02-03~~ d'amendements)...)».

Paragraphes 5.1.2 et 5.1.3, supprimer.

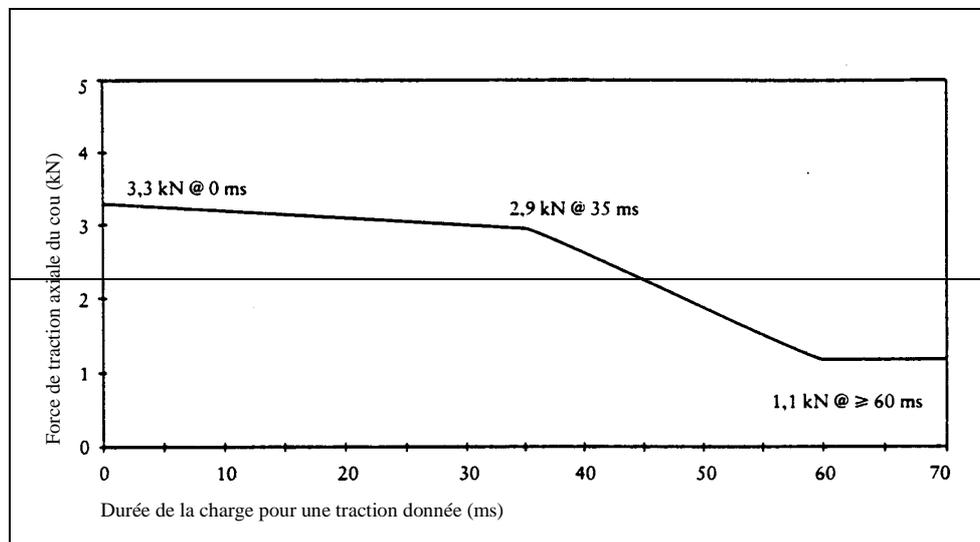
Paragraphe 5.2.1.2, modifier comme suit:

«5.2.1.2 Les critères de lésion du cou (~~NIC~~) ne doivent pas être supérieurs aux valeurs indiquées ~~sur les figures 1 et 2~~[†] ci-dessous:

- a) La force de traction axiale du cou ne doit pas être supérieur à 3,3 kN;
- b) L'effort de cisaillement avant/arrière à la jonction tête/cou ne doit pas être supérieur à 3,1 kN;
- c) Le moment de flexion du cou autour de l'axe y ne doit pas être supérieur à 57 Nm en extension.

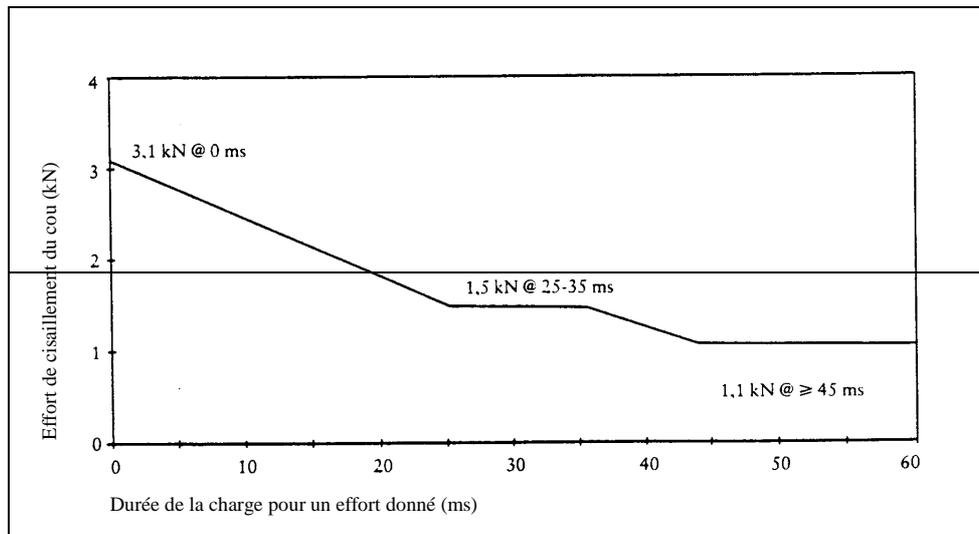
Figure 1

Critère de traction du cou



[†] Jusqu'au 1^{er} octobre 1998, les valeurs obtenues pour le cou ne constitueront pas un critère déterminant pour l'homologation. Les résultats seront consignés dans le procès verbal de l'essai et enregistrés par l'autorité chargée de l'homologation de type. Après cette date, les valeurs spécifiées dans le présent paragraphe constitueront des critères déterminants, sauf si d'autres valeurs sont adoptées.

Figure 2
Critère d'effort de cisaillement du cou



.».

Paragraphe 5.2.1.4, modifier comme suit:

«5.2.1.4 Le critère de compression du thorax (THCC) ne doit pas être supérieur à 50-42 mm;».

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit:

«5.2.2 **Après l'essai, Le le** déplacement résiduel du volant de direction mesuré au centre et au sommet de la colonne de direction ne doit pas être supérieur à 80 mm verticalement vers le haut ni à 100 mm horizontalement vers l'arrière.».

Paragraphe 6.1.2 et 6.2.3, supprimer.

Paragraphe 7.1, modifier comme suit:

«7.1. Toute modification touchant la structure, le nombre de sièges **avant**, les garnitures et aménagements intérieurs,...».

Paragraphe 7.1.2.2, modifier comme suit:

«7.1.2.2. Si les modifications ne concernent que les aménagements intérieurs, ~~si il n'y a pas une différence de si la masse supérieure à n'augmente pas de plus de 8 %...:».~~

Paragraphe 11.9, modifier comme suit:

«11.9 ~~Les homologations des véhicules accordées en vertu de la série 01 d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas concernées par la série 02 d'amendements demeurent valables et les Parties contractantes appliquant ledit Règlement doivent continuer de les accepter. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations accordées en application de la série 01 d'amendements audit Règlement pour les véhicules qui ne sont pas concernés par la série 02 d'amendements.».~~

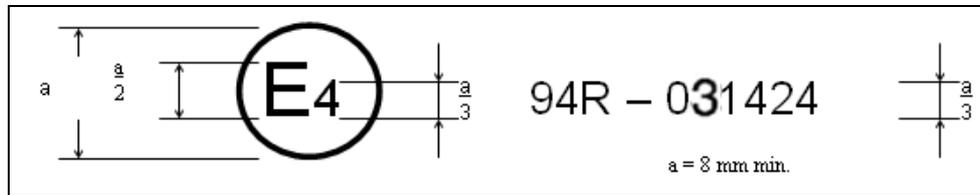
Ajouter les nouveaux paragraphes 11.11 à 11.15, libellés comme suit:

- «11.11** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation ONU au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 11.12** À compter du 1^{er} septembre [2018], les Parties appliquant le présent Règlement ne devront accorder des homologations que pour les types de véhicules satisfaisant aux prescriptions dudit Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 11.13** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne peuvent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation ONU pour des types de véhicules existants qui ont été homologués conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 11.14** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations accordées avant le 23 juin 2013 ou 2014 en application de la série 01 d'amendements au présent Règlement, comme le prévoit le paragraphe 11.5 ci-dessus.
- 11.15** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations accordées avant le 1^{er} septembre [2018] en application de la série 02 d'amendements au présent Règlement.».

Annexe 2, modifier comme suit:

«Modèle A

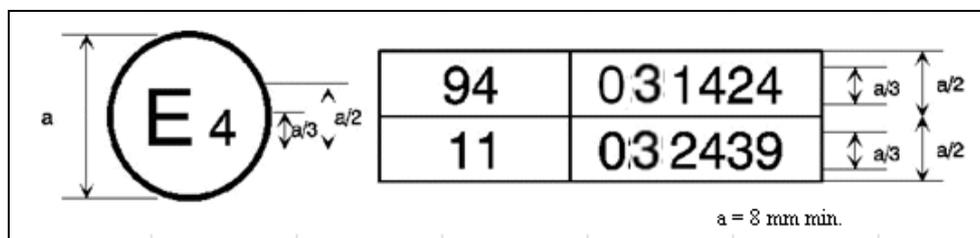
(Voir le paragraphe 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus ... numéro d'homologation 0231424. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 94 tel que modifié par la série 02-03 d'amendements.

Modèle B

(Voir le paragraphe 4.5 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 (E 4), en application des Règlements n° 94 et 11[†]. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement n° 94 comprenait la série 02-03 d'amendements et le Règlement n° 11 comprenait la série 02-03 d'amendements.».~~

Annexe 3,

Paragraphe 1.4.3.1, modifier comme suit:

«1.4.3.1 Position du volant

Le volant, s'il est réglable, doit être placé dans la position normale prévue par le constructeur ou, ~~à défaut~~ **si aucune recommandation n'a été formulée à cet égard par le constructeur**, dans la position médiane ... du véhicule.».

Paragraphe 1.4.3.3, modifier comme suit:

«1.4.3.3 Levier de changement de vitesse

Le levier de changement de vitesse doit être au point mort. **Si le véhicule est mû par son propre moteur, le niveau du changement de vitesse est défini par le constructeur.».**

[†] ~~Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.~~

Paragraphe 1.4.3.10, modifier comme suit:

«1.4.3.10 Appuie-tête

Les appuie-tête réglables en hauteur doivent être dans la position ~~la plus élevée appropriée.~~».

Paragraphe 2.1.1 et note de bas de page 1, modifier comme suit:

«2.1.1 Un mannequin **homme du 50^e centile** de type Hybrid III¹ ~~équipé de chevilles à 45° et réglé~~ selon les caractéristiques propres à ce type, est installé ~~dans sur le siège du conducteur~~ **chacun des sièges latéraux avant** dans les conditions énoncées à l'annexe 5. ~~La cheville du mannequin doit être certifiée conformément aux procédures énoncées à l'annexe 10.~~».

Annexe 4,

Titre, modifier comme suit:

«**Critère de performance de la tête et critères de performance pour l'accélération de la tête pendant 3 ms**»

Paragraphes 1 à 1.1, modifier comme suit:

«1. Critère de performance de la tête (HPC₃₆)

1.1 On considère qu'il est satisfait au critère de performance de la tête (HPC₃₆) lorsque, durant l'essai, la tête n'entre en contact avec aucun composant du véhicule.».

Paragraphes 2 à 2.1, modifier comme suit:

«2. Critères de lésion du cou (~~NIC~~)

2.1 Ces critères sont déterminés par ~~les forces de compression axiale, les forces de traction axiale et l'effort de cisaillement avant/arrière~~ à la jonction tête/cou, exprimés en kN et mesurés conformément aux dispositions du paragraphe 5.2.2 de l'annexe 3 ~~et par la durée d'application de ces forces exprimée en ms.~~».

Paragraphe 2.3, supprimer.

Annexe 5,

Paragraphe 2.4.3.2, modifier comme suit:

«2.4.3.2 Angle pelvien

Déterminé à l'aide ~~du dessin 78051-532~~ de la cale étalon d'angle pelvien ~~introduit à titre de référence dans la pièce 572~~, **tel que définie dans la Résolution mutuelle n° 1** qui est insérée dans le trou de positionnement du point H du mannequin, cet angle mesuré sur la surface plate de 76,2 mm (3 pouces) de la cale étalon par rapport à l'horizontale doit être de 22,5° à ± 2,5°.».

¹ Les spécifications techniques et les schémas détaillés ~~du mannequin homme du 50^e centile de type Hybrid III~~, **doivent correspondre à ceux qui sont inclus dans l'additif [x] de la Résolution mutuelle n° 1** présentant les principales dimensions d'un homme du 50^e centile des États Unis d'Amérique, et les spécifications de réglage pour cet essai ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et peuvent être consultés sur demande au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, Palais des Nations, Genève, Suisse.

Paragraphe 2.8, modifier comme suit:

- «2.8 La température du mannequin et des instruments de mesure doit être stabilisée avant l'essai et maintenue dans toute la mesure possible entre 19 et 22,2 °C.».

Paragraphe 3, modifier comme suit:

- «3. **Le gilet du mannequin doit être installé à la position appropriée où le trou de vis de fixation du support inférieur du cou et le trou de travail du gilet du mannequin coïncident. Le mannequin d'essai ayant été placé dans sa position assise selon les spécifications indiquées aux paragraphes 2.1 à 2.6 et 3.1 à 3.6 ci-dessus, installer la ceinture autour du mannequin et la boucler. Éliminer tout le mou dans la ceinture abdominale. Tirer horizontalement la sangle baudrier de l'enrouleur jusqu'à une position au-delà de l'axe central du mannequin et la laisser se rétracter. Répéter quatre fois l'opération. La bretelle ne devrait pas s'écarter de l'épaule et elle ne doit pas toucher le cou. Le cheminement de la ceinture de sécurité doit se présenter comme suit: pour le mannequin homme du 50^e centile du type HYBRID III, le trou du côté extérieur du gilet du mannequin ne doit pas être complètement caché par la ceinture de sécurité. Appliquer une tension de 9 à 18 N à la ceinture abdominale. Si la ceinture est équipée d'un dispositif supprimeur de tension, donner à la sangle baudrier le maximum de mou recommandé par le constructeur dans le manuel d'utilisation du véhicule pour un usage normal. Si la ceinture n'est pas équipée d'un tel dispositif, laisser l'excédent de sangle dans la bretelle se rétracter au moyen de la force d'enroulement de l'enrouleur.**

Dans les cas où une ceinture de sécurité et ses ancrages sont situés de telle sorte qu'elle ne repose pas comme l'imposent les dispositions ci-dessus, elle peut être réglée manuellement et retenue au moyen de ruban adhésif.

Réglage du système de retenue

~~Le mannequin d'essai ayant été placé dans sa position assise selon les spécifications indiquées aux paragraphes 2.1 à 2.6 ci-dessus, installer la ceinture autour du mannequin et la boucler. Éliminer tout le mou dans la ceinture abdominale. Tirer la sangle baudrier de l'enrouleur et la laisser se rétracter. Répéter cette opération quatre fois. Faire subir une tension de 9 à 18 N à la ceinture abdominale. Si la ceinture est équipée d'un dispositif supprimeur de tension, donner à la sangle baudrier le maximum de mou recommandé par le constructeur dans le manuel d'utilisation du véhicule pour un usage normal. Si la ceinture n'est pas équipée d'un tel dispositif, laisser l'excédent de sangle dans la bretelle se rétracter au moyen de l'enrouleur.».~~

Annexe 8,

Paragraphes 4 à 4.3, supprimer.

Paragraphes 5 et 6, les renuméroter 4 et 5.

II. Justification

1. Parallèlement à l'établissement d'un nouveau règlement portant sur les chocs avant en mettant l'accent sur le système de retenue, il faut apporter certaines modifications au Règlement ONU n° 94 pour améliorer la protection des occupants plus âgés.
 2. Le texte du Règlement ONU n° 94 a été aligné sur celui du nouveau Règlement ONU portant sur les chocs avant en mettant l'accent sur le système de retenue.
-