



## 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

117<sup>e</sup> session

Genève, 8-11 octobre 2019

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 93 (Dispositifs contre l'encastrement à l'avant)

## Proposition d'amendements au Règlement ONU n°93 (Dispositifs contre l'encastrement à l'avant)

### Communication de l'expert de la Commission européenne\*

Le texte ci-dessous, établi par l'expert de la Commission européenne, vise à actualiser les dispositions relatives aux dispositifs contre l'encastrement à l'avant homologués en tant que partie intégrante du véhicule. L'amendement proposé vise en particulier à permettre que les cabines aient une forme plus arrondie et donc un meilleur aérodynamisme. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

## I. Proposition

*Paragraphe 1.3, lire :*

« **1.3** Les véhicules dont l'usage sur route est incompatible avec tout dispositif contre l'encastrement à l'avant (fixe, démontable, pliable, ajustable, etc.) peuvent être partiellement ou totalement exclus du champ d'application du présent Règlement, sous réserve de la décision de l'autorité d'homologation de type. ».

*Paragraphes 1.3.1 et 1.3.2, supprimer.*

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3,1), 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 10.5, lire :

- « 10.5 La protection contre l'encastrement à l'avant doit avoir une résistance suffisante pour que la distance horizontale mesurée vers l'arrière, **dans le plan vertical parallèle au plan longitudinal médian du véhicule et correspondant au centre géométrique de la surface de contact du vérin d'essai dans sa position initiale** ~~après l'application des forces d'essai (spécifiées dans cette annexe)~~, entre l'extrémité avant du véhicule et l'avant de la surface de contact du vérin d'essai sur le véhicule **après l'application des forces d'essai pertinentes (comme spécifié à l'annexe 5)**, ne dépasse pas 400 mm. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 11 à 11.4, libellés comme suit :

## « 11. Dispositions transitoires

- 11.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 11.2 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la version initiale délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre 2020.
- 11.3 Les Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement ne peuvent refuser de délivrer des homologations de type au titre de la version initiale dudit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question.
- 11.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à reconnaître les homologations de type accordées au titre de la version initiale dudit Règlement délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2020. ».

Annexe 5, ajouter un nouveau paragraphe 2.2.6, libellé comme suit :

- « 2.2.6 Afin d'éviter qu'une force latérale s'exerce sur le vérin d'essai pendant l'essai, le dispositif contre l'encastrement à l'avant peut être modifié de telle façon qu'il présente localement une surface plane permettant l'application d'une force. Une telle modification ne doit cependant pas avoir pour effet de renforcer la structure du dispositif contre l'encastrement à l'avant. ».

## II. Justification

1. On estime que les cabines des camions seront à l'avenir plus aérodynamiques, ce qui devrait permettre d'accroître le rendement énergétique des camions et de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Ces cabines pourraient donc s'arrondir et présenter une forme plus particulière. Il est donc proposé d'actualiser la Partie III en ce qui concerne l'homologation du dispositif contre l'encastrement à l'avant en tant que partie intégrante du véhicule.
2. La version actuelle du présent Règlement ne convient qu'aux camions classiques à avant plat, l'extrémité avant de la cabine étant prise comme point de référence, quel que soit le point d'application de la force lors de l'essai du dispositif contre l'encastrement à l'avant.
3. La présente proposition d'amendement tend à situer le point de référence avant au point transverse où s'applique la force. De ce fait, le dispositif contre l'encastrement à l'avant peut épouser le contour de la cabine et la distance est mesurée au niveau de ce contour plutôt qu'à l'extrémité avant de la cabine.

4. En conséquence, dans le cas de cabines de camions à l'avant arrondi, la marge de 400 mm doit être comptée à partir du contour de la cabine, et non à partir de son extrémité avant.
  5. Afin de réduire la possibilité d'exclusions du champ d'application inappropriées, il est proposé de calquer les exclusions du présent Règlement sur celles prévues dans le Règlement ONU n° 73.
-