



---

**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 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars :****Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Proposition de complément [7] à la série 06 d'amendements,  
de complément [2] à la série 07 d'amendements et de  
complément à la série 08 d'amendements au Règlement ONU  
n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, vise à modifier les dispositions du Règlement ONU n° 107 relatives au nombre et à la position des issues de secours des véhicules des classes A et B. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 107 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

**I. Proposition****Annexe 3***Paragraphe 7.6.2.8, lire :*

- « 7.6.2.8 Pour les véhicules des classes I, II et III, les trappes d'évacuation doivent être disposées comme suit :
- a) S'il n'y en a qu'une, elle doit être située dans le tiers médian du compartiment voyageurs ;

---

\* 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.



- b) S'il y en a deux, elles doivent être séparées par une distance d'au moins 2 m mesurée entre les bords les plus proches des ouvertures parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule. ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 7.6.2.9, libellé comme suit :*

**« 7.6.2.9. Pour les véhicules des classes A et B, les trappes d'évacuation doivent être disposées comme suit :**

- a) **S'il n'y en a qu'une, elle doit être située dans le tiers médian du compartiment voyageurs. Dans le cas des véhicules dont le compartiment voyageurs est très court, la trappe peut être placée dans la partie médiane de ce compartiment ; cette partie médiane doit être répartie en deux moitiés égales, dans le sens de la longueur, de part et d'autre de l'axe transversal du compartiment, et sa longueur ne doit pas excéder [1,6 m].**
- b) **S'il y en a deux, elles doivent être séparées par une distance d'au moins 2 m mesurée entre les bords les plus proches des ouvertures parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule. ».**

## **II. Justification**

### **A. Situation actuelle**

1. Le passage de la série 05 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 fait suite à la proposition finale du groupe de travail informel des portes de service, des fenêtres et des issues de secours dans les autobus et les autocars, telle que formulée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/15. La série 06 d'amendements a été adoptée par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 103<sup>e</sup> session, en octobre 2012, et son application aux fins de l'homologation est obligatoire depuis le 10 juin 2019.

2. Le paragraphe 7.6.2 de ce Règlement prévoit l'emplacement des issues de secours. Alors que la série 05 permettait aux autobus des classes A et B de satisfaire aux dispositions du paragraphe 1.2 de l'annexe 7 relatives à l'emplacement des issues de secours, la série 06 et les séries suivantes ont intégré les dispositions en matière d'emplacement spécifiques aux classes A et B dans le texte principal de l'annexe 3, sous la forme d'un nouveau paragraphe portant le numéro 7.6.2.2.

### **B. Conséquences**

3. Il résulte entre autres de la nouvelle formulation que si une seule trappe d'évacuation est installée, elle doit l'être dans le tiers médian du compartiment voyageurs. La présente proposition s'appuie sur l'interprétation actuelle selon laquelle la totalité de l'ouverture de la trappe doit être située à l'intérieur de la section en question. Pour les véhicules des classes A et B, dont les compartiments voyageurs sont parfois d'une longueur réduite (<3 m), la longueur du tiers médian peut être inférieure à 1 m, alors qu'une longueur d'environ 70 cm est nécessaire pour la seule trappe de toit, joints et charnières compris. Une telle configuration laisse une marge de manœuvre très réduite pour le positionnement de la trappe. En outre, dans ces compartiments courts, la porte de service peut également se trouver dans le tiers médian et des renforts latéraux du toit doivent être placés à proximité pour assurer la stabilité structurelle et satisfaire aux dispositions du Règlement n° 66. Cette conséquence de la nouvelle série d'amendements n'était probablement pas voulue.

### **C. Proposition**

4. Pour que cette trappe soit toujours centrée longitudinalement dans la partie médiane, il est proposé que la longueur de cette dernière ne dépasse pas 1 600 mm répartis en deux moitiés égales de part et d'autre de l'axe transversal du compartiment, pour les besoins des véhicules les plus courts, de sorte que la longueur de l'espace autorisé mesure soit le tiers de la longueur, soit 1 600 mm, la plus grande valeur étant retenue. Cette proposition n'affectera pas les paramètres de positionnement de la trappe pour les autobus de taille moyenne et les grands autobus.

---