



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

Soixante-sixième session

Genève, 10-13 décembre 2019

Point 24 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent
étant mis sur les systèmes de retenue)****Proposition de complément 3 à la série 01 d'amendements
au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant
mis sur les systèmes de retenue)****Communication de l'expert de la Commission européenne
au nom de l'équipe de rédaction***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'équipe de rédaction :

- Pour harmoniser les dispositions des Règlements ONU avec celles de la version révisée du Règlement de l'Union européenne sur la sécurité générale des véhicules à moteurs, et, ce faisant, élargir le domaine d'application du Règlement ONU n° 137 ;
- Pour fournir des dispositions transitoires adéquates ; et
- Pour apporter des ajustements et des éclaircissements mineurs aux prescriptions existantes.

Ce texte est fondé sur le document GRSP-65-12, qui a été distribué pendant la soixante-cinquième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). 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.

* 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.



I. Proposition

Paragraphe 1, lire :

« 1. Domaine

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M₁¹ dont la masse maximale admissible ~~est inférieure à 3,5 tonnes~~ **ne dépasse pas 3 500 kilogrammes et aux véhicules de la catégorie N₁ ; des véhicules d'autres catégories peuvent être homologués à la demande du constructeur.** ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.32, libellé comme suit :

« 2.32 **“Système 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.** ».

Paragraphe 5.2.1.2.3, lire :

« 5.2.1.2.3 Le critère de compression du thorax (ThCC) ne doit pas être supérieur à 34 mm² **dans le cas des véhicules de la catégorie M₁ et à 42 mm dans le cas des véhicules de la catégorie N₁.** ».

Paragraphe 5.2.5.1, lire :

« 5.2.5.1 D'ouvrir au moins une porte, ~~s'il y en a une,~~ par rangée de sièges, ~~et, si nécessaire, lorsqu'il n'y a pas de porte, de déplacer les sièges ou rabattre leurs dossiers afin il doit être possible d'évacuer tous les occupants en activant le système de déplacement des sièges, si nécessaire.~~ ; cette mesure ne s'applique cependant qu'aux véhicules équipés d'un toit rigide ; **Cette disposition ne s'applique pas aux cabriolets dont le toit peut être facilement ouvert pour faciliter 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. ».

II. Justification

1. L'Union européenne adoptera en 2019 la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur, qui introduit un ensemble de nouveaux dispositifs de sécurité. Il convient de noter que ce Règlement établit aussi un certain nombre d'exemptions applicables aux prescriptions essentielles en matière de sécurité des véhicules, par exemple pour les véhicules utilitaires légers tels que les fourgons.

2. Ces exemptions ne se justifient plus compte tenu de la protection des travailleurs utilisant des véhicules utilitaires légers.

¹ Tels que définis 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.

² Cette valeur limite se fonde sur les critères de blessure applicables au mannequin Hybrid III Femme du 5^e centile âgée de 65 ans, et il devrait s'appliquer uniquement au siège passager latéral avant dans les conditions de charge et d'essai spécifiées dans le présent Règlement. Il conviendra de n'en étendre l'utilisation qu'après des études plus poussées.

3. Dans les véhicules larges, il n'est peut-être pas nécessaire que les sièges avant soient munis d'un système de déplacement (conformément au Règlement ONU n° 17), car les occupants peuvent se déplacer entre les sièges. Le présent Règlement devrait aussi prévoir une telle possibilité afin que les occupants assis à l'arrière puissent évacuer par une porte avant en cas de collision. La modification suivante du texte – « en activant le système de déplacement des sièges, si nécessaire » – correspond à cette possibilité.

4. Pour éviter toute interprétation contradictoire de la part des services techniques et des autorités d'homologation de type, la configuration la plus défavorable a été définie pour faire en sorte que les portes latérales soient vérifiées et pour éviter que certaines configurations ne soient pas soumises aux essais.
