



---

**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 15 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 94 (Choc avant)

**Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements  
au Règlement ONU n° 94 ( Choc avant)****Communication de l'expert de la Commission européenne  
au nom de l'équipe de rédaction\***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'équipe de rédaction, vise à aligner les dispositions du Règlement ONU n° 94 sur celles de la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne, en élargissant le domaine d'application du Règlement ONU et en apportant des ajustements et des précisions mineurs aux prescriptions existantes. Il est fondé sur le document GRSP-65-14 distribué à 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 d'application

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub><sup>1</sup> dont la masse totale autorisée n'excède pas ~~2,5 tonnes~~ **3 500 kg et aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> 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, ~~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 de pouvoir~~ **il doit être possible d'évacuer** tous les occupants **en activant le dispositif de déplacement des sièges, si nécessaire**. Cette mesure ne s'applique ~~cependant qu'aux véhicules équipés d'un toit rigide~~ 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 M<sub>1</sub> dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, basés sur des types de véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 lorsque les prescriptions du Règlement n° 137 sont pleinement respectées et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L'angle aigu alpha ( $\alpha$ ), 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<sup>1</sup> (voir fig. 4 ci-après).

<sup>1</sup> 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.6.6, par. 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

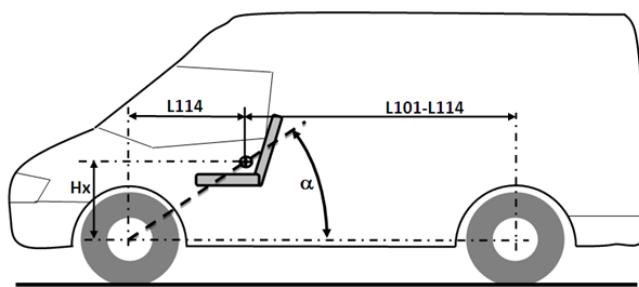
Ces paramètres sont vérifiés par le service technique, soumis à l'autorité d'homologation de type pour décision, et déclarés au titre du point 8.2 de l'annexe 1 portant sur la communication de l'homologation.

5.3.2 Les véhicules de la catégorie  $N_1$  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 les critères du Règlement n° 137 sont pleinement respectés et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L'angle aigu  $\alpha$  ( $\alpha$ ), 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  $22^\circ$ ;
- 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<sup>1</sup> (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) : ».

## II. Justification

1. L'Union européenne est en train d'adopter la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur, qui introduit un ensemble de nouveaux dispositifs de sécurité. Le Règlement revient cependant sur un certain nombre d'exemptions aux prescriptions de sécurité essentielles des véhicules, notamment pour les véhicules tout-terrain de loisir lourds et pour les fourgons.

2. Ces exemptions, qui sont larges, ne peuvent plus se justifier compte tenu de l'augmentation de la masse des véhicules, due notamment à l'électrification du parc de véhicules ainsi qu'à la protection des travailleurs qui utilisent des véhicules utilitaires légers.
3. Plusieurs précisions ont été apportées, qui sont conformes à la pratique courante en ce qui concerne le choix le plus défavorable pour les véhicules.
4. Les véhicules utilitaires de la catégorie N<sub>1</sub> dont la masse maximale autorisée est relativement élevée pourraient avoir une architecture spécifique basée sur les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub>, et devraient alors être soumis à des essais de choc d'une rigueur excessive. C'est pourquoi il est proposé de ne pas inclure ces véhicules dans le domaine d'application du Règlement, afin qu'ils soient plutôt mis à l'essai conformément au Règlement n° 137. Il est proposé que les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> basés sur ces fourgons N<sub>1</sub> reçoivent le même traitement.
5. Quelques-uns de ces véhicules N<sub>1</sub> dont la masse totale autorisée se situe entre 2 500 et 3 500 kg sont classés parmi les véhicules M<sub>1</sub> (autocaravanes, fourgons, etc.), bien qu'ils soient structurellement identiques au véhicule de base N<sub>1</sub>. Il est admis que ces véhicules M<sub>1</sub> lourds devraient eux aussi être exclus du domaine d'application élargi ; c'est pourquoi il leur est appliqué les mêmes critères que dans le Règlement ONU n° 135. Ces critères ont été introduits initialement dans le Règlement régissant le choc latéral contre un poteau, afin de distinguer ces gros véhicules N<sub>1</sub> des camionnettes plus communes. Il est plus logique d'aligner les dispositions du Règlement ONU n° 94 sur les exemptions prévues au titre du Règlement ONU n° 135, plutôt que d'utiliser, par exemple, les exemptions au Règlement ONU n° 127 relatif à la protection des piétons.
6. Les véhicules utilitaires de la catégorie N<sub>1</sub> dont la masse totale autorisée dépasse 2 250 kg mais ne dépasse pas 2 500 kg peuvent aussi avoir une architecture très spécifique, basée sur d'autres véhicules non admis dont la masse maximale autorisée est supérieure, et devraient alors être soumis à des essais de choc d'une rigueur excessive. Pour cette raison, il est proposé de ne pas inclure ces véhicules dans le domaine d'application du Règlement, afin qu'ils soient plutôt mis à l'essai conformément au Règlement ONU n° 137.
7. Dans les véhicules larges, il n'est pas toujours nécessaire que les sièges avant soient équipés d'un système de déplacement (conformément au Règlement ONU n° 17), dans la mesure où les occupants peuvent avancer entre les sièges. Il est proposé de prévoir aussi cette possibilité dans le Règlement ONU, afin de permettre l'évacuation des occupants des sièges arrière par une porte avant en cas d'accident. La modification suivante du texte – « en activant le dispositif de déplacement des sièges, si nécessaire » – correspond à cette possibilité.
8. Pour éviter toutes interprétations contradictoires de la part des services techniques et des autorités d'homologation de type, il est précisé qu'il faut vérifier au moins la configuration la plus défavorable pour les portes latérales, au cas où certaines configurations ne seraient pas soumises aux essais.