



---

**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

**110<sup>e</sup> session**

Genève, 26-29 avril 2016

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus))****Proposition de série 02 d'amendements au Règlement n° 66  
(Résistance de la superstructure (autobus))****Communication des experts de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à modifier les dispositions du Règlement ONU n° 66 en ce qui concerne l'empiètement sur l'espace de survie. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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 en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

*Paragraphe 5.1.1, modifier comme suit :*

« 5.1.1 Qu'aucune partie du véhicule située en dehors de l'espace de survie au début de l'essai (montants, arceaux de sécurité, porte bagage) ne doit empiéter sur l'espace de survie pendant l'essai. Les parties de la structure situées à l'origine dans l'espace de survie (barres de maintien verticales, cloisons, cuisinettes, toilettes) ne seront pas prises en compte lors de l'évaluation des intrusions dans l'espace de survie. **Les poignées et barres de maintien qui empiètent sur l'espace de survie mais sont situées à côté d'une porte de service ou dans un espace vide dans lequel elles ne sont pas susceptibles de gêner les passagers ne seront pas non plus prises en compte.**».

## II. Justification

1. Il convient d'effectuer un essai de renversement accompagné d'une analyse technique assistée par ordinateur afin d'apprécier la résistance de la superstructure des autobus des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>.
2. À l'issue de l'essai, aucune partie constitutive de la structure extérieure ou qui lui est fixée ne doit empiéter sur l'espace de survie prédéfini dans l'habitacle. Les parties situées à l'intérieur de l'espace de survie avant l'essai ne sont pas visées par cette obligation.
3. Il pourrait arriver qu'un élément monté à l'extérieur du véhicule et situé hors de l'espace de survie mais à proximité immédiate, en particulier les barres de maintien figurant sur les images ci-dessous, empiète sur l'espace de survie pendant l'essai de retournement. Si la présence d'un tel élément à proximité d'un espace occupé (comme un siège) peut poser problème, en revanche, l'empiètement sur une zone de l'espace de survie dans laquelle les passagers ne sont pas censés se trouver (par exemple, la zone d'entrée de l'autobus représentée ci-dessous, qui est destinée exclusivement aux passagers assis) n'est pas considéré comme problématique. Le Règlement ONU n° 107 permet de fixer ce type de barres de maintien à l'extérieur de l'espace de survie, ce qui reste la solution la plus ergonomique. Il est donc suggéré de modifier le Règlement ONU n° 66 en conséquence.
4. Les images ci-dessous montrent comment une telle barre de maintien peut être fixée à l'espace de survie avant de procéder à l'essai.

