



---

**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 16 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 95 (Collision latérale)

**Proposition de série 04 d'amendements au Règlement ONU  
n° 95 (Collision latérale)****Communication de l'expert de la Commission européenne  
au nom du groupe de rédaction\***

Le texte ci-après, établi par les experts du groupe de rédaction, vise à mettre les Règlements ONU en conformité avec les dispositions de la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne, à modifier le champ d'application du Règlement ONU, à prévoir des dispositions transitoires appropriées et à apporter des adaptations et des précisions mineures aux prescriptions existantes. Il est fondé sur le document GRSP-65-13, 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, modifier comme suit :

### « 1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique ~~aux au comportement en cas de collision latérale de la structure de l'habitacle des véhicules des de la~~ catégories M<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible est inférieure à 3 500 kg et ~~aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub><sup>1</sup> pour lesquels le point "R" du siège le plus bas est à une hauteur inférieure ou égale à 700 mm au dessus du sol, lorsque le véhicule est dans l'état correspondant à la masse de référence définie au paragraphe 2.10 du présent Règlement. ».~~ **aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub><sup>1</sup> pour lesquels le point "R" du siège le plus bas est à une hauteur inférieure ou égale à 700 mm au dessus du sol, lorsque le véhicule est dans l'état correspondant à la masse de référence définie au paragraphe 2.10 du présent Règlement. ».**

Ajouter un nouveau paragraphe 2.40, libellé comme suit :

« 2.40 "Système de déplacement", un dispositif permettant une translation et/ou une rotation, sans position intermédiaire fixe, du siège ou d'une de ses parties, pour faciliter l'accès des occupants à l'espace situé derrière le siège concerné ; ».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.1.5, libellé comme suit :

[« 5.2.1.5 Lorsque le point "R" du siège le plus bas se trouve à plus de 700 mm au-dessus du sol quand le véhicule est dans l'état correspondant à la masse de référence définie au paragraphe 2.10 du présent Règlement, les prescriptions des paragraphes 5.2.1.1 à 5.2.1.4 sont réputées satisfaites, et le mannequin pour choc latéral ne doit pas être appareillé en vue de l'essai. ».]

Paragraphe 5.3.3.1, modifier comme suit :

« 5.3.3.1 D'ouvrir au moins une porte, ~~s'il y en a une,~~ par rangée de sièges, et, 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 système de déplacement des sièges. En absence d'un tel système pour l'évacuation des occupants des sièges arrières, il doit être démontré qu'un mannequin du cinquantième centile peut être évacué sans l'aide d'un dispositif destiné à en soutenir le poids ni d'aucun autre outil.

Cette évaluation doit être effectuée dans toutes les configurations ou dans la configuration la plus défavorable compte tenu du nombre de portes de chaque côté du véhicule, tant pour les véhicules à conduite à gauche que pour ceux qui ont la conduite à droite, le cas échéant. ».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.8, libellé comme suit :

« 5.3.8 Le système d'alimentation en carburant et le système à haute tension doivent être évalués dans toutes les configurations ou dans la configuration la plus défavorable pour les véhicules à conduite à gauche et ceux à conduite à droite, le cas échéant. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 10.13 à 10.17, libellés comme suit :

« 10.13 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 04 d'amendements.

<sup>1</sup> Tels qu'ils sont définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – [www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

- 10.14** À compter du [X mai] 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le [X mai] 2022.
- 10.15** Jusqu'au [X mai] 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le [X mai] 2022<sup>3</sup>.
- 10.16** À compter du [X mai] 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements.
- 10.17** Nonobstant les dispositions du paragraphe 10.16, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 04 d'amendements. ».

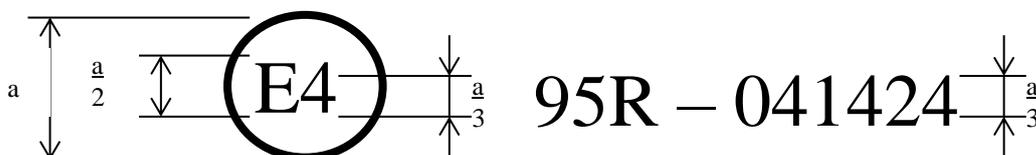
Annexe 2, modifier comme suit :

## « Annexe 2

### Exemples de marques d'homologation

Modèle A

(voir par. 4.5 du présent Règlement)

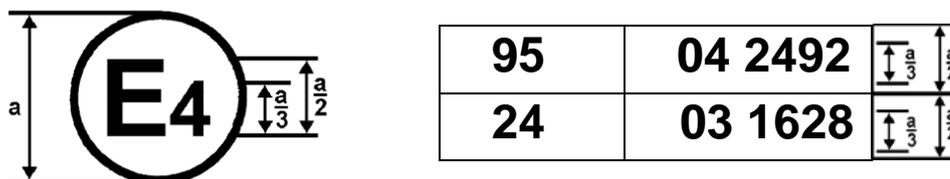


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale, en application du Règlement n° 95 sous le numéro d'homologation **041424**. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 95 tel que modifié par la série **04** d'amendements.

Modèle B

(voir par. 4.6 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en application des Règlements n° 95 et 24<sup>2</sup>. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement n° 95 comprenait la série **04** d'amendements et le Règlement n° 24 de la série **03** d'amendements. ».

<sup>2</sup> Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

## 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 plusieurs nouveaux dispositifs de sécurité. Toutefois, ce Règlement prévoit également un certain nombre d'exemptions applicables aux prescriptions essentielles en matière de sécurité des véhicules, par exemple pour les véhicules tout terrain de loisir et les fourgons.
  2. Ces vastes exemptions ne se justifient plus compte tenu de l'électrification croissante du parc de véhicules et, d'une manière générale, de la protection des personnes contre les risques de choc électrique et de fuite de carburant après un accident, ainsi que de l'ouverture ou du blocage des portes et de l'évacuation en toute sécurité des occupants de ces véhicules.
  3. Les dates d'application envisagées qui ont été décidées par le Parlement européen et les États membres de l'Union européenne sont également proposées dans de nouvelles dispositions transitoires pour le présent Règlement.
  4. 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. Il est proposé de prévoir une telle possibilité dans le présent Règlement aussi afin que les occupants assis à l'arrière puissent évacuer par une porte avant en cas de collision latérale. Dans certains véhicules utilitaires où il n'est pas possible d'atteindre la première rangée de sièges et où aucun siège avant n'est équipé d'un dispositif de déplacement, l'évacuation doit pouvoir se faire, par exemple, par une fenêtre de secours.
  5. Afin d'éviter les divergences d'interprétation entre les services techniques et les autorités d'homologation de type, il est précisé qu'au moins la configuration la plus défavorable pour les portes latérales, le système d'alimentation en carburant et/ou la disposition du circuit électrique doit être évaluée pour éviter que certaines configurations échappent d'une façon ou d'une autre à la vérification.
-