



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

118^e session

Genève, 30 mars-3 avril 2020

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 93 (Protection contre l'encastrement à l'avant)**Proposition de série 01 d'amendements au Règlement ONU
n° 93 (Protection contre l'encastrement à l'avant)****Communication de l'expert de la Commission européenne***

Le texte reproduit ci-dessous, établi par l'expert de la Commission européenne, vise à actualiser les dispositions relatives aux dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant (PEA) homologués en tant que partie intégrante du véhicule. L'amendement est proposé, en particulier, pour étendre à davantage de modèles de véhicules les avantages en termes de sécurité et d'aérodynamisme de l'évolution récente des cabines (souplesse et forme arrondie). Les modifications au texte actuel au Règlement ONU proposées dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19, tel que modifié par le document GRSG-117-48, sont indiquées en caractères **gras**.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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.



Proposition de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 93 (Protection contre l'encastrement à l'avant)

I. Proposition

Paragraphe 1.3, modifier comme suit :

- « **1.3** Les véhicules dont l'usage sur route est incompatible avec un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant (par exemple : fixe, démontable, pliable, ajustable) peuvent être partiellement ou totalement exemptés du présent Règlement, sous réserve de la décision de l'autorité d'homologation de type. ».

Paragraphes 1.3.1 et 1.3.2, supprimer.

Paragraphe 10.5, modifier comme suit :

- « **10.5** La protection contre l'encastrement à l'avant doit avoir une résistance suffisante pour que la distance horizontale mesurée vers l'arrière entre l'extrémité avant du véhicule mesurée dans le plan vertical parallèle au plan longitudinal médian du véhicule qui correspond au centre géométrique de la surface de contact du vérin d'essai dans sa position initiale ~~après l'application des forces d'essai (spécifiées en annexe)~~ et la surface de contact du vérin d'essai après l'application forces spécifiées dans l'annexe 5 ne dépasse pas 400 mm. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 11. à 11.6, ainsi conçus :

« 11. Dispositions transitoires

- 11.1** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant ce Règlement ne pourra refuser d'accorder ou refuser d'accepter des homologations de type accordées au titre du présent Règlement modifié par la série 01 d'amendements.
- 11.2** À compter du 7 janvier 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la version originale du Règlement délivrées pour la première fois après le 7 janvier 2026.
- 11.3** Jusqu'au 7 janvier 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la version originale du Règlement, délivrées pour la première fois avant le 7 janvier 2026.
- 11.4** Nonobstant le paragraphe 11.3, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations de type de dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant délivrées au titre de la version originale du Règlement.
- 11.5** Nonobstant le paragraphe 11.3, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations de type délivrées au titre de la version originale du Règlement pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements.
- 11.6** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type délivrées au titre de la version originale du Règlement ou des extensions à ces homologations. »

Annexe 5, ajouter un nouveau paragraphe 2.2.6, ainsi conçu :

« 2.2.6 Afin d'éviter que des forces latérales s'exercent sur le vérin d'essai pendant l'essai, la protection contre l'encastrement à l'avant peut être localement adaptée pour fournir une zone plate pour l'application de la force. Toute modification de ce type ne doit toutefois pas avoir pour effet de renforcer la structure de protection contre l'encastrement à l'avant elle-même. ».

II. Justification

1. On s'attend à ce que les cabines de véhicules utilitaires deviennent plus aérodynamiques pour améliorer le rendement énergétique et réduire les émissions de CO₂. Cela peut se traduire par des cabines plus arrondies et des formes de véhicules plus inhabituelles. Il est donc proposé de mettre à jour la Partie III où la protection contre l'encastrement à l'avant est intégrée au véhicule.
2. Afin de réduire les possibilités d'exemptions inappropriées, il est proposé d'aligner les motifs d'exemption sur ceux qui ont été convenus pour le Règlement n° 73.
3. L'exemption de la cabine avant pour les véhicules tout-terrain est déjà possible via les prescriptions de la RE3 pour 4 des 6 spécifications à valider (y compris le point relatif à la protection des cabines contre l'encastrement à l'avant).
4. Il y a une possibilité de lier les dispositions transitoires à la question de la vision directe (janvier 2026 pour les nouveaux modèles et janvier 2029 pour les modèles existants), car il va falloir, pour la vision directe, complètement revoir la conception des cabines. Il s'agit donc d'une bonne occasion de redessiner en même temps la protection contre l'encastrement à l'avant.
5. Pour assurer une plus large intégration des modifications proposées dans le présent document, il est préférable de limiter les modifications aux exemptions dans ce document.
