

2 février 2021

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 93 : Règlement ONU n° 94

Révision 3 – Amendement 2

Complément 2 à la série 03 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 3 janvier 2021

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2020/54.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Paragraphe 1, lire :

« 1. **Domaine d'application**

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M₁¹ dont la masse totale autorisée n'excède pas 3 500 kg et aux véhicules de la catégorie N₁ 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 par rangée de sièges. Lorsqu'il n'y a pas de porte, il doit être possible d'évacuer tous les occupants en activant le dispositif de déplacement des sièges, si nécessaire. 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 M₁ dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, basés sur des types de véhicules de la catégorie N₁ dont la masse totale autorisée excède 2 500 kg, sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 lorsque les prescriptions du Règlement ONU n° 137 sont pleinement respectées et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L'angle aigu alpha (α), 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 (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.

5.3.2 Les véhicules de la catégorie N₁ 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

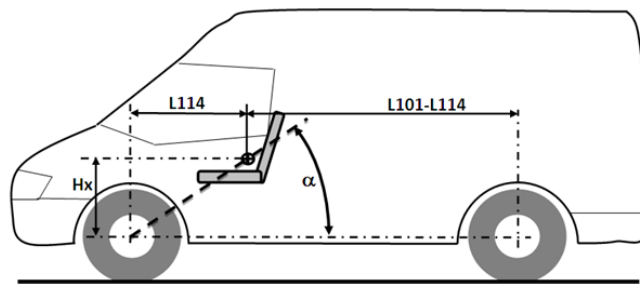
¹ Telle qu'elle est définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

critères du Règlement ONU n° 137 sont pleinement respectés et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- a) L'angle aigu alpha (α), 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 (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) : ».