



---

**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

**119<sup>e</sup> session**

Genève, 6-9 octobre 2020

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars :****Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Proposition de série 09 d'amendements au Règlement ONU  
n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Communication des experts du groupe de travail informel  
du comportement des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>  
en cas d'incendie\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par le groupe de travail informel du comportement des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> en cas d'incendie, chargé d'évaluer l'opportunité d'apporter une ou plusieurs modifications réglementaires visant à accroître la sûreté des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> en cas d'incendie en améliorant leurs caractéristiques générales de construction en abrégant leur évacuation et de mettre au point ces modifications. Il est fondé sur le document informel GRSG-118-02, soumis à la 118<sup>e</sup> session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97, par. XX). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 107 sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* 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.



## I. Proposition

*Insérer les nouveaux paragraphes 10.25 à 10.2., libellés comme suit :*

- « **10.25** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 09 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 09 d'amendements.
- 10.26** À compter du 1<sup>er</sup> septembre [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 et délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre [2022].
- 10.27** Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre [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 1<sup>er</sup> septembre [2022].
- 10.28** À compter du 1<sup>er</sup> septembre [2024], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

*Annexe 1, partie 1, appendice 1, ajouter un nouveau paragraphe 4.4, libellé comme suit :*

- « **4.4** Température de référence pour le système de détection (conformément au paragraphe 7.5.1.5.1) : ... ».

*Annexe 1, partie 1, appendice 3, ajouter un nouveau paragraphe 5, libellé comme suit :*

- « **5.** Température de référence pour le système de détection (conformément au paragraphe 7.5.1.5.1) : ... ».

*Annexe 3, paragraphe 7.5.1.5.1, lire :*

- « **7.5.1.5.1** Le système d'alarme et le système d'extinction, s'ils sont installés, doivent être actionnés automatiquement par un système de détection d'incendie. Le système de détection doit être conçu de manière à détecter, dans le compartiment moteur et dans chacun des compartiments où est situé un dispositif de chauffage à combustion, toute température supérieure à la normale température de référence telle que déclarée par le constructeur.

**Au moment de l'homologation de type, cette détection de température est vérifiée par le service technique conformément aux recommandations du constructeur.**

**Le système d'extinction d'incendie peut aussi être activé automatiquement par d'autres moyens, à condition qu'il active le système d'alarme. ».**

*Annexe 3, ajouter les nouveaux paragraphes 7.5.7 et 7.5.7.1, libellés comme suit :*

- « **7.5.7** Incendie
- 7.5.7.1** Dans le cas des véhicules des classes [I], II, III et B dont le moteur est situé à l'arrière de la cabine du conducteur, en cas d'activation d'un système d'alarme :
- Le système d'éclairage de secours conformément au paragraphe 7.8.3 [s'il est installé] doit s'allumer automatiquement ;
  - Après une seule action positive du conducteur sur l'une des commandes de porte dans la cabine du conducteur, toutes les portes à commande électrique situées sur le côté du véhicule le plus proche

**du côté de la route correspondant au côté de circulation pour lequel est conçu le véhicule doivent s'ouvrir et rester en position ouverte.**

**Cette disposition est applicable lorsque le véhicule est à l'arrêt ou roule à une vitesse inférieure ou égale à 3 km/h.**

**L'utilisation répétée de la commande d'ouverture ne doit pas inverser le mouvement d'ouverture des portes, afin d'éviter qu'elles se referment malencontreusement dans une situation d'urgence. ».**

*Annexe 3, ajouter un nouveau paragraphe 7.19, libellé comme suit :*

**« 7.19 Consignes de sécurité**

**Dans le cas des véhicules des classes [I,] II, III et B, les moyens de communiquer des consignes de sécurité permettant à l'exploitant, au conducteur ou à l'équipage d'informer facilement les passagers des consignes de sécurité, par exemple l'emplacement des issues de secours, l'emplacement des extincteurs ou la signalisation de sécurité, doivent être indiqués par le constructeur dans la demande d'homologation.**

**Ces moyens doivent être adaptés à la conception et à l'architecture du véhicule en vue de rendre les consignes de sécurité facilement accessibles et intelligibles pour tout passager. ».**

## **II. Justification**

- a) Déclenchement de l'alarme en fonction d'une température de référence
1. À la cinquième réunion du groupe de travail informel du comportement des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> en cas d'incendie, les experts ont décidé de fournir un projet de proposition concernant un niveau d'efficacité minimum des systèmes de détection d'incendie en vue d'harmoniser les pratiques en matière d'homologation. En l'occurrence, le critère de détection le plus mesurable semble être la température.
  2. La température de détection proposée doit être un maximum à ne pas dépasser afin de ménager un temps de réaction raisonnable en cas d'incendie. Cette température maximale de détection dépend toutefois en grande partie de l'endroit où il est prévu de détecter l'excès de température, de la technologie de la chaîne de traction et du chauffage à combustion, ainsi que des compartiments du chauffage à combustion. Certains côtés d'un compartiment moteur peuvent être assez chauds et, selon la « robustesse » du matériau du conduit de détection et de son assemblage, une température de détection d'incendie de 170 °C, par exemple, pourrait être trop basse, alors qu'à d'autres endroits la température pourrait atteindre 230 °C lors du fonctionnement normal.
  3. Cette température doit être déclarée par le constructeur, étant donné que c'est lui qui connaît le mieux la technologie et la configuration du véhicule. En outre, fixer une température de détection trop élevée pourrait conduire à manquer de détecter certains départs d'incendie, tandis que fixer une température trop basse pourrait entraîner de fausses alertes et une perte de crédibilité auprès du conducteur.
  4. La méthode de vérification doit être décidée suivant la recommandation du constructeur, car les températures à détecter peuvent varier en fonction du point de détection.
  5. La proposition indique également que le service technique doit vérifier le seuil au moyen d'une technologie différente de celle du système de détection (infrarouge au lieu de thermocouple, par exemple) afin de garantir la fiabilité de la mesure.
  6. Le dernier point de cette proposition d'amendement a été soumis par les experts afin d'éviter toute détection sans déclenchement d'alarme qui pourrait découler de la multiplicité des systèmes internes.
- b) Ouverture de toutes les portes motorisées

7. Selon les recherches effectuées et les débats menés entre experts au cours de plusieurs sessions, il apparaît qu'en cas d'incendie les passagers ont inconsciemment tendance à emprunter le même chemin qu'ils ont suivi pour monter à bord du véhicule.

8. Une possibilité d'améliorer l'évacuation des passagers, en plus des issues de secours déjà indiquées, est de garantir, sur décision du conducteur, l'ouverture de toutes les issues de secours motorisées par une action unique. Cette mesure, en association avec l'éclairage, vise à donner également aux passagers la possibilité de sortir du véhicule par une issue classique dans le cadre d'une évacuation en bon ordre sous le contrôle du conducteur.

9. Les critères pertinents pour cette nouvelle disposition sont les suivants :

10. Position du moteur à l'arrière de la cabine de conduite

- a) Type de porte de service : limiter la prescription aux seules portes de service motorisées ;
- b) Vitesse inférieure à 3 km/h ou véhicule à l'arrêt ;
- c) Côté approprié du véhicule (selon le côté de circulation).

### Consignes de sécurité

À la quatrième réunion du groupe de travail informel, les experts ont débattu des paramètres du tableau suivant :

Si le Règlement prévoit des dispositions relatives :	Le constructeur doit prévoir :	L'exploitant doit :	Commentaires
À une fiche de sécurité	Un espace réservé aux fiches	Fournir la fiche adaptée à l'utilisation du véhicule	Conception restrictive car elle impose une fiche  Difficulté d'adapter la langue au territoire où le véhicule sera exploité
Aux consignes de sécurité en général	Des instructions générales, par exemple concernant l'emplacement des issues de secours	Adapter les instructions aux occupants et au type de voyage	Solution neutre sur le plan technologique, permettant les fiches de sécurité, les instructions vidéo, la signalisation, les instructions données par l'équipage, etc.  Il est toutefois difficile de définir des critères de réussite ou d'échec
Aux détails relatifs à la construction du véhicule, par exemple l'emplacement des issues de secours ou des extincteurs	L'emplacement de chaque issue de secours ou de chaque extincteur	Adapter les consignes aux aménagements intérieurs qu'il commande au constructeur	Neutre sur le plan technologique  Il est toutefois difficile de définir des critères de réussite ou d'échec

Un consensus a été trouvé au sein du groupe sur la base des principaux paramètres suivants :

- Neutralité sur le plan technologique ;
- Rapport avec la construction du véhicule.