



---

**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-neuvième session**

Genève, 17-21 mai 2021

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)****Proposition de complément 1 à la série 04 d'amendements  
et de complément 2 à la série 05 d'amendements  
au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)****Communication des experts du Japon et de l'Organisation  
internationale des constructeurs d'automobiles\***

Le texte ci-après a été établi par un groupe d'experts du Japon et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Il est fondé sur le document informel GRSP-68-20, soumis par l'expert du Japon à la soixante-huitième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). La présente proposition vise à apporter de nouvelles modifications au domaine d'application actuel du Règlement ONU, lequel a été modifié à la soixante-sixième session du GRSP à l'initiative des experts de la Commission européenne, au nom de l'équipe de rédaction pour le Règlement relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 34). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 95 figurent en caractères gras pour les ajouts.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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, Domaine d'application, lire :*

### « 1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3 500 kilogrammes, **aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible dépasse 3 500 kilogrammes et 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**, et aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub><sup>1</sup>. ».

## II. Justification

1. Le Règlement ONU n°95 s'appliquait initialement aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> pour lesquels le point « R » du siège le plus bas se trouvait à une hauteur inférieure ou égale à 700 mm au-dessus du sol.
2. La proposition visant à élargir le domaine d'application du Règlement ONU n°95 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30) a été faite par les experts de la Commission européenne au nom de l'équipe de rédaction pour le Règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et a été adoptée à la soixante-sixième session du GRSP, aux fins de sa soumission au WP.29.
3. À la suite de l'adoption par le WP.29 à sa 181<sup>e</sup> session du document ECE/TRANS/WP.29/2020/61, soumis par le GRSP, le domaine d'application du Règlement ONU n°95 a été modifié ; la dérogation pour les véhicules ayant un point R élevé a été supprimée et une restriction relative à la masse a été ajoutée pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>.
4. Étant donné que la grande majorité des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, quelle que soit leur masse, est exposée aux risques de choc électrique et de fuite de carburant après un accident, et compte tenu de la possibilité que les occupants du véhicule soient blessés en cas de choc latéral avec un autre véhicule, il faudrait supprimer la restriction relative à la masse afin que des véhicules tels que les grandes berlines, les voitures de tourisme et certains véhicules tout-terrains de loisir lourds puissent être correctement homologués comme par le passé.
5. C'est pourquoi, à l'issue d'un examen approfondi, le Japon et l'OICA souhaitent proposer la suppression de la restriction relative à la masse, récemment introduite pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, tout en tenant compte de la situation particulière des véhicules lourds de la catégorie M<sub>1</sub> dont les places assises sont hautes.
6. En résumé, les experts du Japon et de l'OICA proposent que le Règlement ONU n°95 s'applique aux véhicules des catégories :
  - M<sub>1</sub> avec une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3 500 kg ;
  - M<sub>1</sub> avec une masse maximale autorisée dépassant 3 500 kg et un point « R » bas ;
  - N<sub>1</sub>.

<sup>1</sup> Selon les définitions de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.