



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-quatorzième session

Genève, 4-8 décembre 2023

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité)

**Proposition de série 10 d'amendements au Règlement ONU n° 14
(Ancrages de ceintures de sécurité)*****Communication de l'expert de la Finlande**

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Finlande, vise à améliorer la sécurité des passagers portant une ceinture assis derrière un siège, en supprimant deux des conditions, énoncées aux paragraphes 5.3.5 à 5.3.5.4 du Règlement ONU n° 14, auxquelles l'installation de ceintures deux points est autorisée. Il est fondé sur le document informel GRSP-73-06, distribué à la soixante-treizième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 14 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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

Paragraphes 5.3.5 à 5.3.5.4, lire :

- « 5.3.5 À chacune des places assises marquées à l'annexe 6 du signe $\frac{ll}{ll}$, trois ancrages doivent être prévus. Deux ancrages peuvent être prévus si l'une des la conditions ci-après est remplie :
- ~~5.3.5.1 Un siège ou d'autres parties du véhicule conformes au Règlement ONU n° 80 (appendice 1, par. 3.5) sont situés directement en avant ;~~
- 5.3.5.21 Aucune partie du véhicule ne se trouve dans la zone de référence, ou ne peut s'y trouver lorsque le véhicule est en mouvement ;
- ~~5.3.5.3 Les parties du véhicule situées dans ladite zone de référence satisfont aux prescriptions concernant l'absorption d'énergie formulées dans le Règlement ONU n° 80 (appendice 6).~~
- 5.3.5.42 Les paragraphes 5.3.5.1 à ~~5.3.5.3~~ ne s'appliquent pas au siège du conducteur. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 14.30 à 14.30.8, libellés comme suit :

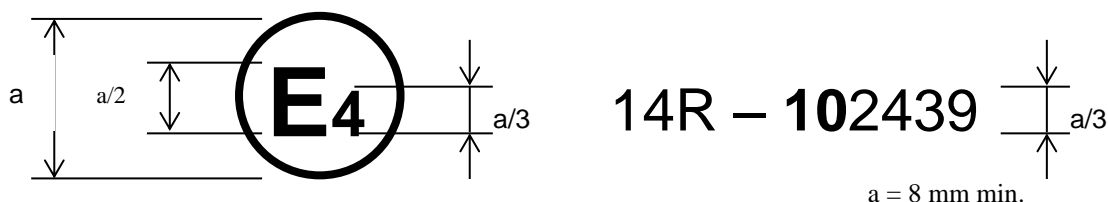
- « **14.30 Dispositions transitoires applicables à la série 10 d'amendements**
- 14.30.1** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 09 d'amendements.
- 14.30.2** À compter du 1^{er} septembre [2025], 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 1^{er} septembre [2025].
- 14.30.3** Jusqu'au 1^{er} septembre [2027], 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^{er} septembre [2025].
- 14.30.4** À compter du 1^{er} septembre [2027], 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 audit Règlement.
- 14.30.5** Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes qui commencent à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues de reconnaître les homologations de type accordées en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 14.30.6** Nonobstant les dispositions du paragraphe 14.30.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules ou les systèmes pour véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 10 d'amendements.
- 14.30.7** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 14.30.8** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe 2, lire :

« Exemples de marques d'homologation »

Modèle A

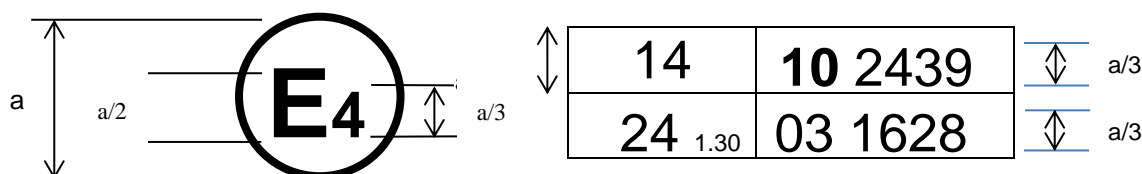
(Voir le paragraphe 4.4 du présent Règlement)



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 les ancrages de ceinture de sécurité, en application du Règlement ONU n° 14, sous le numéro **102439**. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement ONU n° 14 comprenait déjà la série **0910** d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.

Modèle B

(Voir le paragraphe 4.5 du présent Règlement)



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 les ancrages de ceinture de sécurité, en application des Règlements ONU n°s 14 et 24*. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est $1,30 \text{ m}^{-1}$.) Les numéros d'homologation signifient qu'aux dates où ces homologations ont été accordées, le Règlement ONU n° 14 incluait la série **0910** d'amendements et le Règlement ONU n° 24 était dans sa série 03 d'amendements.

* Le deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple. ».

II. Justification

1. Comme cela a été exposé dans les documents informels GRSP-71-07, GRSP-70-06 et GRSP-70-07, les ceintures à deux points d'ancrage ne procurent qu'une sécurité limitée par rapport aux ceintures trois points, surtout en cas de collision frontale.
2. D'après le document informel GRSG-109-03, un tiers environ des collisions d'autobus en Europe sont des collisions frontales. Les collisions frontales sont associées à un taux de pertes relativement élevé (nombre de victimes par accident).
3. Au vu des données sur l'accident survenu à Karkkila (document informel GRSP-70-06), le degré de sécurité que procurent les ceintures deux points n'est pas suffisant.

4. Selon les estimations du coût et des effets de l'installation de ceintures trois points dans les autobus en Finlande (document informel GRSP-70-07), une telle mesure constituerait un moyen économique d'améliorer la sécurité des passagers.

5. Les ceintures de sécurité à trois points d'ancrage sont largement répandues dans les voitures particulières, et leur utilisation dans les autobus est bien étayée dans la documentation sur le sujet.
