



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

128^e session

Genève, 7-11 octobre 2024

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure
(autobus))****Proposition de complément 1 à la série 02 d'amendements
au Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure
(autobus))****Communication de l'expert de la Fédération de Russie***

Le texte ci-après, établi par les experts de la Fédération de Russie, vise à modifier le Règlement ONU n° 66 afin d'y ajouter des définitions des termes « trappe d'évacuation » et « issue de secours ». Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.34 et 2.35, libellés comme suit :

- « 2.34 Par **“trappe d'évacuation”**, on entend une ouverture dans le toit ou le plancher destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger.
- 2.35 Par **“issue de secours”**, on entend une porte de secours, une fenêtre de secours ou une trappe d'évacuation. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.3 à 5.1.5, libellés comme suit :

- « 5.1.3 **Que la trappe d'évacuation du toit ne doit pas être bloquée et doit rester opérationnelle. Si la trappe d'évacuation doit être ouverte manuellement (dans le cas d'une trappe en verre, sans la briser), la force d'ouverture à appliquer dans n'importe quelle direction ne doit pas être supérieure à 400 N.**

Nota : S'il n'y a qu'une seule trappe d'évacuation sur le toit, l'essai d'ouverture doit être réalisé depuis l'extérieur. S'il y a deux ou plusieurs trappes, l'essai d'ouverture doit être réalisé depuis l'intérieur et depuis l'extérieur du véhicule.

- 5.1.4 **Que les fixations des sièges n'ont pas été détruites. Pendant les essais, il est acceptable que les éléments de fixation des sièges au plancher soient déformés ou endommagés, à condition que les sièges restent attachés au plancher au moyen des fixations prévues et qu'ils ne puissent pas bouger, glisser ou pivoter autour des points de fixation par inadvertance.**
- 5.1.5 **Qu'il n'y a eu aucun déplacement d'objet dangereux (extincteurs, bris de glace, etc.) dans l'espace de survie. ».**

Paragraphe 5.4.5, lire :

- « 5.4.5 Le principe fondamental s'appliquant aux essais d'homologation équivalents est que ceux-ci doivent être représentatifs de l'essai de renversement de base défini à l'annexe 5, **et qu'ils permettent d'évaluer le respect des prescriptions du paragraphe 5.1 du présent Règlement.** Si la méthode d'essai équivalente choisie par le constructeur ne permet pas de tenir compte de caractéristiques spéciales de construction ou d'aménagement du véhicule (par exemple présence d'un système de climatisation sur le toit, hauteur variable du renfort de ceinture, hauteur variable du toit), le service technique peut exiger que le véhicule complet soit soumis à l'essai de renversement défini à l'annexe 5. **Si la méthode d'essai équivalente choisie par le constructeur ne permet pas d'évaluer le respect des prescriptions du paragraphe 5.1 du présent Règlement, la Partie contractante appliquant ledit Règlement peut exiger la présentation des résultats de l'essai du véhicule complet conformément à l'annexe 5. ».**

Annexe 5,

Paragraphe 2.1, lire :

- « 2.1 Il n'est pas nécessaire que le véhicule soumis à l'essai soit complètement équipé et en ordre de marche. ~~En principe~~ **Avec l'accord du service technique**, des différences par rapport à cet état sont acceptables si les caractéristiques et le comportement fondamentaux de la superstructure n'en sont pas affectés. **Il est permis de remplacer les éléments qui n'ont pas d'incidence sur la résistance de la superstructure par des éléments équivalents en termes de masse et de méthode d'installation, à l'exception des éléments qui peuvent bouger et pénétrer dans l'espace de survie des passagers après le renversement du véhicule.** Le véhicule d'essai doit par contre être identique à la version complète en ordre de marche pour ce qui est des caractéristiques suivantes : ».

Paragraphe 2.1.3, lire :

- « 2.1.3 Les éléments qui ne contribuent pas à la résistance mécanique de la superstructure et qui ont trop de valeur pour qu'on les expose à des dommages (groupe motopropulseur, appareillage du tableau de bord, siège du conducteur, équipement de cuisine, équipement sanitaire, etc.) peuvent être remplacés, **avec l'accord du service technique**, par des éléments additionnels équivalents de par leur masse et leur méthode d'installation. Ces éléments additionnels ne doivent pas avoir pour effet de renforcer la résistance mécanique de la superstructure ; ».

Paragraphes 2.1.5 à 2.1.5.2.3, lire :

- « 2.1.5 Dans le cas où les dispositifs de retenue des occupants font partie du type de véhicule, une masse doit être fixée à chaque siège équipé d'un dispositif de retenue suivant **la méthode ci-après** l'une des deux méthodes suivantes, au choix du constructeur :

2.1.5.1 Première méthode: Cette masse doit:

2.1.5.1.1 Être égale à 50 % de la masse nominale d'un occupant (M_{mi}), égale à 68 kg;

2.1.5.1.2 Être placée de telle sorte que son centre de gravité soit situé à 100 mm au-dessus et à 100 mm en avant du point R du siège tel qu'il est défini à l'annexe 5 du Règlement n° 21; 2.1.

5.1.3 Être fixée rigidement et solidement de telle manière qu'elle ne puisse se détacher pendant l'essai.

2.1.5.21 Deuxième méthode: Cette masse doit:

2.1.5.21.1 Être un mannequin anthropomorphe de 68 kg retenu par une ceinture de sécurité à deux points. Le mannequin doit permettre le guidage et le positionnement des ceintures de sécurité ;

2.1.5. 21.2 Être placée de telle manière que son centre de gravité et ses dimensions soient conformes à la figure A5.2 ;

2.1.5. 21.3 Être fixée rigidement et solidement de telle manière qu'elle ne puisse se détacher pendant l'essai. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.2.4 et 2.2.5, libellés comme suit :

« 2.2.4 **Toutes les trappes d'évacuation et les sorties de secours doivent être fermées.**

2.2.5 **Les extincteurs doivent être placés aux endroits prévus et être fixés conformément aux normes en vigueur, comme spécifié par le fabricant. S'il est possible de placer des extincteurs de taille et de masse différentes, une version de l'extincteur dont la taille et la masse sont les plus élevées doit être fournie pour les essais, en accord avec le service technique. ».**

II. Justification

1. Il est proposé d'ajouter les définitions des termes « trappe d'évacuation » et « issue de secours » car ceux-ci seront mentionnés tout au long du Règlement. Ces définitions concordent avec celles du Règlement ONU n° 107.

2. Dans un premier temps, il avait été proposé d'ajouter des prescriptions de sécurité à la procédure d'essai énoncée à l'annexe 5 pour le véhicule complet, mais lors des réunions du Groupe de travail, il a été fait observer que si l'on procédait ainsi, les différentes méthodes d'essai prescrites dans le Règlement ne seraient plus équivalentes. Les nouvelles dispositions qu'il est proposé d'ajouter à la section 5 s'appliqueraient à tous les autobus et autocars, tout en confirmant la nécessité de respecter les prescriptions quelle que soit la méthode d'essai suivie.

3. Le paragraphe 2.1.5 de l'annexe 5 offre deux options pour la masse d'essai : 34 et 68 kg. Il est proposé de conserver uniquement l'option correspondant à une masse de 68 kg, car celle-ci est aussi proche que possible des valeurs réelles et permet une évaluation complète de la superstructure de l'autobus et des éléments de fixation des sièges.
