

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
25 septembre 2012  
Français  
Original: anglais

---

**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

**Cinquante-deuxième session**

Genève, 11-14 décembre 2012

Point 17 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 95 (Choc latéral)****Proposition de complément 3 à la série 02 d'amendements****Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles (OICA)\***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) a pour objet d'inclure des prescriptions concernant les systèmes de verrouillage automatique des portes dans le Règlement n° 95. Il est fondé sur un document sans cote (GRSP 51-12) distribué durant la cinquante et unième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/51, par. 32). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les parties de texte nouvelles ou biffés pour les parties supprimées.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

*Ajouter un nouveau paragraphe 2.35, comme suit:*

- «**2.35** Par “système de verrouillage automatique des portes”, un système qui verrouille les portes automatiquement à une vitesse prédéfinie ou dans toute autre situation définie par le constructeur.».

*Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3.1.1 à 5.3.1.1.2, comme suit:*

- «**5.3.1.1** Lorsqu’un système de verrouillage automatique des portes a été installé en option et/ou peut être désactivé par le conducteur, cette condition doit être vérifiée en appliquant l’une des deux procédures d’essai suivantes, au choix du constructeur:

**5.3.1.1.1** Si l’essai est effectué conformément au paragraphe 5.2.2.1 de l’annexe 4, le constructeur doit en outre démontrer à la satisfaction du service technique (sur la base des données internes du constructeur, par exemple) qu’en l’absence du système, ou lorsque ce dernier est désactivé, aucune porte ne s’ouvre en cas de collision.

**5.3.1.1.2** Si l’essai est effectué conformément au paragraphe 5.2.2.2 de l’annexe 4, le constructeur doit en outre démontrer qu’il est satisfait aux prescriptions concernant les forces d’inertie du paragraphe 6.1.4 de la série d’amendements 03 au Règlement n° 11 pour les portes latérales non verrouillées du côté non soumis au choc.».

*Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3.2 à 5.3.2.2.2, comme suit:*

- «**5.3.2** Après le choc, les portes latérales du côté non soumis au choc doivent être non verrouillées.

[**5.3.2.1** Dans le cas d’un véhicule équipé d’un système de verrouillage automatique des portes, celles-ci doivent être [verrouillées avant la collision et] déverrouillées après la collision, au moins du côté non soumis au choc.]

**5.3.2.2** Lorsqu’un système de verrouillage automatique des portes a été installé en option et/ou peut être désactivé par le conducteur, cette condition doit être vérifiée en appliquant l’une des deux procédures d’essai suivantes, au choix du constructeur:

**5.3.2.2.1** Si l’essai est effectué conformément au paragraphe 5.2.2.1 de l’annexe 4, le constructeur doit en outre démontrer à la satisfaction du service technique (sur la base des données internes du constructeur, par exemple) qu’en l’absence du système, ou lorsque ce dernier est désactivé, les portes latérales du côté non soumis au choc sont déverrouillées après la collision.

**5.3.2.2.2** Si l’essai est effectué conformément au paragraphe 5.2.2.2 de l’annexe 4, le constructeur doit en outre démontrer que, lors de l’application des forces d’inertie du paragraphe 6.1.4 de la série d’amendements 03 au Règlement n° 11, les portes latérales non verrouillées du côté non soumis au choc demeurent déverrouillées.».

Paragraphes 5.3.2 à 5.3.6.3 (anciens), renuméroter 5.3.3 à 5.3.7.3

Ajouter un nouveau paragraphe 10.12, comme suit:

**«10.12 Pendant une période de dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur du complément [3] à la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront continuer d'accorder des homologations de type conformément à la série 03 d'amendements sans tenir compte des dispositions du complément [3].».**

Annexe 4, ajouter les nouveaux paragraphes 5.2.1 à 5.2.2.2, comme suit:

**«5.2.1 Toutefois, dans le cas d'un véhicule équipé d'un système de verrouillage automatique des portes, toutes les portes latérales doivent être verrouillées avant l'essai.**

**5.2.2 Lorsqu'un système de verrouillage automatique des portes a été installé en option et/ou peut être désactivé par le conducteur, l'une des deux procédures ci-après doit être appliquée au choix du constructeur:**

**5.2.2.1 Toutes les portes latérales doivent être verrouillées manuellement avant l'essai.**

**5.2.2.2 Les portes latérales du côté soumis au choc doivent être déverrouillées et les portes latérales du côté non soumis au choc verrouillées avant la collision; le système de verrouillage automatique peut être désactivé manuellement pour l'essai.».**

## II. Justification

1. Aujourd'hui, les véhicules sont généralement équipés d'un système de verrouillage automatique des portes. D'après le Règlement n° 95, cependant, les portes ne doivent pas être verrouillées au cours de l'essai. Or, en réalité, sur un véhicule équipé d'un système de verrouillage automatique des portes, les portes sont verrouillées au moment où le choc se produit.

2. L'ajout des prescriptions ci-dessus pour les systèmes de verrouillage automatique des portes rend possible le déverrouillage automatique des portes après une collision, pour évacuer les occupants du véhicule. Cela permet en outre de vérifier le bon fonctionnement du système.

3. La présente proposition de l'expert de l'OICA est basée en grande partie sur la proposition de l'expert des Pays-Bas (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9), mais on y a ajouté la possibilité d'essayer le véhicule en «configuration mixte» c'est-à-dire avec des portes verrouillées et des portes non verrouillées, ce qui permet de vérifier facilement la conformité à toutes les prescriptions pour tous les systèmes au moyen d'un seul essai, comme expliqué ci-dessous.

4. Paragraphe 2.35: Ce paragraphe est repris du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9 sans aucun changement.

5. Paragraphe 5.3.1: Le principe de base est qu'aucune porte ne doit s'ouvrir au cours de l'essai, et que tous les systèmes de verrouillage doivent satisfaire à cette condition. Toutefois, dans le cas d'un véhicule équipé d'un système de verrouillage qui est automatique ou qui peut être désactivé, il existe deux solutions possibles en ce qui concerne les essais. La première est celle proposée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9. La seconde consiste à essayer de tels véhicules avec le système de verrouillage

automatique installé, auquel cas les portes du côté soumis au choc doivent être déverrouillées et les portes du côté non soumis au choc verrouillées au moment de la collision. En outre il est prescrit que les portes du côté non soumis au choc doivent satisfaire aux prescriptions concernant les forces d'inertie du Règlement n° 11. Il est ainsi possible de vérifier, par un seul essai, que toutes les portes demeurent fermées, qu'elles soient verrouillées ou qu'elles soient déverrouillées.

6. Paragraphe 5.3.2: Il a été ajouté une nouvelle prescription, comme suit: «Après le choc, les portes latérales du côté non soumis au choc doivent être non verrouillées.».

7. Paragraphe 5.3.2.1: Ce paragraphe pourrait en pratique être supprimé parce qu'il est redondant. Le principe de base est que les portes latérales doivent être déverrouillées après le choc, et que tous les systèmes de verrouillage doivent satisfaire à cette condition, qu'ils soient automatiques ou non.

8. Paragraphe 5.3.2.2: Dans le cas des véhicules équipés d'un système de verrouillage qui est automatique ou qui peut être désactivé, il existe deux solutions possibles en ce qui concerne les essais. La première est celle proposée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9. La seconde consiste à essayer de tels véhicules avec le système de verrouillage automatique installé, auquel cas les portes du côté soumis au choc doivent être déverrouillées et les portes du côté non soumis au choc verrouillées au moment de la collision. Il est ainsi possible de vérifier, par un seul essai, que toutes les portes sont déverrouillées après l'essai, qu'elles aient été verrouillées ou qu'elles aient été déverrouillées avant le choc.

9. Dispositions transitoires: Après un examen approfondi, l'OICA propose d'introduire une période transitoire de dix-huit mois, compte tenu des délais nécessaires pour finaliser les modalités d'essai et effectuer les vérifications nécessaires sur les nouveaux modèles prévus. Le secrétariat du GRSP est prié de bien vouloir vérifier le numéro correct à attribuer au complément proposé.

---