



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****Cent quarante-neuvième session**

Genève, 10-13 novembre 2009

Point 17.1 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux Règlements  
techniques mondiaux ou d'amendements à des Règlements  
techniques mondiaux existants – RTM n° 9 (Sécurité des piétons)  
Proposition visant à élaborer des amendements au Règlement  
technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons)****Communication du représentant du Japon\***

Le texte reproduit ci-dessous, soumis par le représentant du Japon, contient une proposition visant à élaborer des amendements au Règlement technique mondial (RTM) n° 9 (Sécurité des piétons). Il est fondé sur le document WP.29-148-07/Rev.1 (ECE/TRANS/WP.29/1077, par. 92). La proposition est soumise au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 aux fins d'examen (par. 6.4 de l'Accord). Si l'AC.3 est d'avis qu'il faut modifier le RTM n° 9, alors la proposition devrait être transmise au Groupe de travail compétent (par. 6.3.3 de l'Accord).

**I. Objectif de la proposition**

1. L'objectif de la proposition est de recommander l'adoption d'un amendement au Règlement technique mondial n° 9 qui concerne la sécurité des piétons. À la session de novembre 2008 du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998, les Parties contractantes audit accord, dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), ont voté en faveur de la création d'un RTM sur la sécurité des piétons (RTM n° 9).

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS.166.Add.1, 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 des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

2. En 2005, un Groupe d'évaluation technique a été mis sur pied par le groupe informel de la sécurité des piétons, qui relève du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), pour déterminer si l'utilisation d'une jambe d'essai était appropriée dans un règlement technique mondial sur la sécurité des piétons. En sa qualité de Président du Groupe d'évaluation technique, le Japon, par l'intermédiaire de son Ministère du territoire, des infrastructures, du transport et du tourisme, soutient cette activité.

3. L'actuel RTM sur la sécurité des piétons décrit, dans son préambule, la nécessité de modifier à l'avenir le tibia d'essai. Le Japon propose donc que le RTM n° 9 (ECE/TRANS/180/Add.9) soit modifié, en se fondant sur les paragraphes 63 et 64, qui sont reproduits ci-après:

«f) Questions à examiner à l'avenir

63. Les débats ont montré que certaines questions ne pourraient être résolues avant la fin du mandat du groupe informel, qui a donc décidé que les points ci-après seraient examinés à l'avenir.

i) Élément de frappe tibia

64. L'élément de frappe tibia actuellement utilisé dans les essais en Europe a été conçu par le Laboratoire britannique des recherches en matière de transport (TRL). Cependant, comme il présente certaines insuffisances en ce qui concerne la biofidélité et la répétabilité des résultats d'essais, le Japon a proposé qu'il soit remplacé par un élément de frappe appelé «FlexPLI». Compte tenu de sa grande biofidélité et de son excellente représentativité des lésions, il devrait être le seul modèle utilisé à l'avenir. En attendant de pouvoir le mettre à l'épreuve dans des essais d'homologation, il faut obtenir certaines confirmations. Un Groupe d'évaluation technique a précisément été mis sur pied pour voir s'il peut être utilisé pour les essais d'homologation (TRANS/WP.29/GRSP/36). Le Groupe d'évaluation technique procède actuellement à l'évaluation du FlexPLI aux fins d'essais et de vérification de la conformité et devrait faire connaître ses conclusions au GRSP d'ici à la fin 2007 (TRANS/WP.29/GRSP/37). Le Groupe d'évaluation technique devrait aussi recommander la date à laquelle le nouvel élément de frappe tibia pourrait être officiellement utilisé et la date à laquelle il pourrait remplacer l'ancien élément de frappe rigide. Il devrait en outre définir la période de transition pendant laquelle le modèle rigide et le FlexPLI pourraient être utilisés indifféremment.»

## II. Amendements proposés

4. Le Japon propose que les questions suivantes soient examinées:

- a) Caractéristiques de la jambe d'essai;
- b) Date effective d'entrée en vigueur;
- c) Période de transition;
- d) Essai d'homologation;
- e) Autres: critères de blessure et valeurs de seuil
  - i) Allongement maximal du ligament collatéral médian  $\leq$  [xx] mm;
  - ii) Moment de flexion maximale du tibia  $\leq$  [xxx] Nm;
  - iii) Allongement maximal des ligaments croisés antérieurs et des ligaments croisés postérieurs  $\leq$  [x.x] mm, uniquement aux fins de surveillance.

5. En avril 2008, la version finale du FlexPLI (Flex-RTM) a été adoptée par les membres du Groupe d'évaluation technique et son prototype a été dévoilé en novembre 2008. Les résultats de son évaluation par les membres du Groupe d'évaluation technique seront recueillis lors de la neuvième réunion du Groupe en septembre 2009, pour finalisation.

6. Le Japon souhaiterait que le GRSP examine la proposition d'amendement du RTM n° 9 à sa quarante-sixième session, en décembre 2009.

---