

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 décembre 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****156^e session**

Genève, 13-16 mars 2012

Point 16.4 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° 7 (Appuie-tête)**

**Troisième rapport d'activité du groupe informel
de la phase 2 du RTM n° 7 (Appuie-tête)****Communication du Président du groupe informel de la phase 2
du RTM n° 7***

Le présent document a été établi par le Président du Forum mondial. Il est basé sur le texte du document informel WP.29-155-34, qui a été distribué à l'occasion de la 155^e session du Forum mondial (ECE/TRANS/WP.29/1093, par. 105). Ce document, s'il est adopté, sera joint en appendice à l'amendement au RTM conformément aux dispositions des paragraphes 6.3.4.2, 6.3.7 et 6.4 de l'Accord de 1998.

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (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 des véhicules en matière de sécurité et d'environnement. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

A. Contexte

1 À sa 143^e session (novembre 2007), le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) avait convenu de fournir des instructions au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) pour l'élaboration du projet de RTM sur les appuie-tête (ECE/TRANS/WP.29/1064, par. 81) et il avait décidé que la phase 2 du RTM devrait traiter, comme indiqué dans le document WP.29-143-23-Rev.1, des questions ci-après:

a) Hauteur de l'appuie-tête (fixée à 850 mm);

b) Essai dynamique approprié, y compris la procédure d'essai, les critères de lésion et les couloirs de tolérance correspondants pour le mannequin biofidèle de choc arrière BioRID II.

2. À sa vingt-septième session (juin 2009), le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 avait accepté la démarche en deux temps proposée par les représentants du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des États-Unis d'Amérique. Il s'agissait en premier de déterminer si le mannequin BioRID II peut être plus efficace pour l'étude des blessures qui se produisent lors d'un choc arrière à petite vitesse, et ensuite d'axer les travaux sur la réduction des blessures lors de chocs par l'arrière à plus haute vitesse.

3. À la vingt-huitième session de l'AC.3 (novembre 2009), le Japon avait présenté une proposition visant à élaborer des amendements au RTM, qu'il avait établie en collaboration avec le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique, ainsi qu'un calendrier révisé des travaux. L'AC.3 avait décidé d'entreprendre l'élaboration des amendements au RTM.

4. Le premier rapport d'activité du groupe informel a été présenté à la 152^e session de l'AC.3 en novembre 2010 (ECE/TRANS/WP.29/2010/136). Le deuxième rapport d'activité du groupe informel a été présenté à la 154^e session du WP.29/AC.3 en juin 2011 (ECE/TRANS/WP.29/2011/86).

B. Position actuelle

5. Le groupe informel s'est réuni sept fois, dont la dernière à Washington (États-Unis) le 10 juin 2011. Il compte à la fois des participants venant de l'industrie et des représentants des gouvernements des régions d'Asie-Pacifique, d'Amérique du Nord et d'Europe.

6. Le groupe informel a procédé, pour traiter la question de la hauteur de l'appuie-tête, selon une démarche en deux étapes:

7. La première consiste à examiner la procédure de mesure de la hauteur de l'appuie-tête et en particulier de déterminer la hauteur effective et non plus la hauteur physique du dispositif. Un sous-groupe restreint, comprenant des représentants du secteur de l'industrie, coordonné par les Pays-Bas, avait bien progressé dans l'élaboration d'une procédure révisée, qui devrait être prête pour être soumise à un examen détaillé à la prochaine réunion du groupe informel. La deuxième consiste à formuler des recommandations concernant les prescriptions de hauteur. Cet aspect sera examiné après qu'un accord aura été atteint sur la procédure de mesure.

8. En ce qui concerne le mannequin BioRID II, des progrès notables ont été faits sur l'évaluation de la répétabilité et de la reproductibilité. Bien que la plupart des évaluations aient donné de bons résultats sur ces deux aspects, des travaux de recherche se poursuivent pour éclaircir des questions de reproductibilité soulevées par un représentant.

9. L'exécution d'un programme d'essais comparatifs interlaboratoires, utilisant les spécimens de mannequin BioRID II pour lesquels des variations avaient été observées, avait été décidée à la réunion de Washington. Les mannequins avaient été envoyés aux États-Unis, où l'entreprise General Motors et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) effectuaient les essais. Il était à l'origine prévu que les mannequins seraient ensuite renvoyés en Europe, où les essais comparatifs interlaboratoires se poursuivraient, et qu'une série d'essais supplémentaire, financée par la Commission européenne, conclurait le programme. Malheureusement, les mannequins avaient été repris par leurs propriétaires après les essais aux États-Unis, et le programme interlaboratoires n'avait pas pu être achevé. Le programme européen, cependant, se poursuivait, mais avec d'autres mannequins.

10. Des critères de lésions sont actuellement évalués par la NHTSA et le Japan Automobile Research Institute (JARI). Les travaux de la NHTSA sont achevés, mais ceux du JARI ont été retardés du fait du tsunami qui est survenu plus tôt au cours de l'année. L'Institut espère être en mesure de présenter son analyse pour examen par le groupe informel au cours du premier trimestre de 2012.

11. Le groupe informel poursuit ses efforts en vue de fournir des recommandations au GRSP à ses sessions de 2012, malgré certains retards introduits par le programme d'essais supplémentaire et les contretemps imprévisibles rencontrés dans l'élaboration des critères de lésions. Le groupe informel continuera d'informer le WP.29/AC.3 des incidences que pourraient avoir ces retards sur la présentation des recommandations à la 156^e session de mars 2012.

12. La prochaine réunion du groupe informel se tiendra à Londres durant la semaine commençant le 19 mars (immédiatement après la 156^e session du WP.29), conjointement avec celle des groupes informels WorldSid et Pole Side Impact.
