

**Conseil économique et social**

Distr. générale
27 février 2015
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-septième session

Genève, 18-22 mai 2015

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons):**Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial****Proposition d'amendements au Règlement technique mondial
n° 9 (Sécurité des piétons)****Communication de l'expert de la Commission européenne en tant que
Président de l'équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs
au sein du groupe de travail informel de la phase 2
du Règlement technique mondial n° 9***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs (TF-BTA), qui est un sous-groupe du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial n° 9, vise à modifier les dispositions relatives à l'essai contre pare-chocs. Il est fondé sur le document GRSP-56-39, distribué et approuvé à la cinquante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/56, par. 9). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les parties supprimées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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.



I. Proposition

Partie B, texte du Règlement,

Ajouter un nouveau paragraphe 3.9, ainsi conçu:

«**3.9** **“*Traverse de pare-chocs*”, la traverse située sous le tablier du pare-chocs protégeant l’avant du véhicule. La traverse ne comprend ni la mousse, ni les fixations du tablier, ni aucun dispositif de protection des piétons.**».

L’ancien paragraphe 3.9 devient le paragraphe 3.10.

L’ancien paragraphe 3.10 devient le paragraphe 3.11 et il est modifié comme suit:

«3.11 **“*Zone d’impact du pare-chocs*”, la partie avant du pare-chocs délimitée par deux plans verticaux longitudinaux qui coupent les angles du pare-chocs et que l’on déplace en parallèle de 66 mm vers l’intérieur. soit la partie du tablier avant du véhicule délimitée par les coins gauche et droit du pare-chocs tels que définis au paragraphe 3.14, diminuée de 42 mm à son extrémité droite et à son extrémité gauche, mesurés depuis le point le plus extérieur avec un mètre à ruban plaqué contre la surface extérieure du véhicule, soit la surface délimitée par les extrémités de la traverse de pare-chocs telle que définie au paragraphe 3.9 (voir fig. 5D), la plus grande des deux surfaces étant retenue.**».

Les anciens paragraphes 3.11 et 3.12 deviennent les paragraphes 3.12 et 3.13.

L’ancien paragraphe 3.13 devient le paragraphe 3.14 et il est modifié comme suit:

«3.14 **“*Coin du pare-chocs*”, l’emplacement transversal du point de contact du véhicule avec un plan vertical formant un angle de 60° avec le plan longitudinal vertical du véhicule et tangent à la face externe du pare-chocs (voir fig. 5). le gabarit de coin défini à la figure 5B.**

Pour déterminer le coin du pare-chocs, on déplace la surface avant du gabarit de coin parallèlement à un plan vertical formant un angle de 60° avec le plan central longitudinal vertical du véhicule (voir fig. 5A et 5C), le centre du gabarit se situant à une hauteur:

Soit

- a) Égale ou supérieure à celle de la ligne de référence inférieure du pare-chocs ou à 75 mm au-dessus du plan de référence du sol, la valeur la plus élevée étant retenue;

Soit

- b) Égale ou inférieure à celle de la ligne de référence supérieure du pare-chocs ou à 1 003 mm au-dessus du plan de référence du sol, la valeur la plus faible étant retenue.

Pour déterminer le coin du pare-chocs, on déplace le gabarit jusqu’à ce qu’il entre en contact, le long de son axe médian vertical, avec le contour extérieur/tablier avant du véhicule. L’axe médian horizontal du gabarit est maintenu parallèle au plan du sol.

Les coins du pare-chocs sont définis de chaque côté comme étant les points de contact latéraux extrêmes entre le gabarit et le contour extérieur/tablier avant du véhicule, tels que déterminés au moyen de la procédure ci-dessus. Les éventuels points de contact sur les bords supérieurs et inférieurs du gabarit ne sont pas pris en compte. Les rétroviseurs extérieurs et les pneumatiques ne doivent pas être pris en considération.».

Figure 5, modifier comme suit:

«Figure 5A

Exemple de coin du pare-chocs (voir par. 3.14; noter que le gabarit de coin doit être déplacé verticalement et horizontalement de sorte qu'il entre en contact avec le contour extérieur/tablier avant du véhicule)

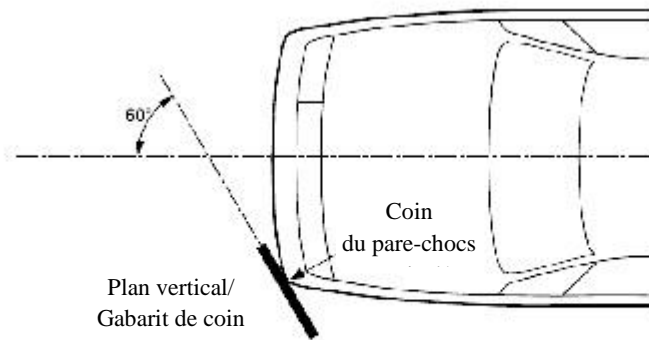
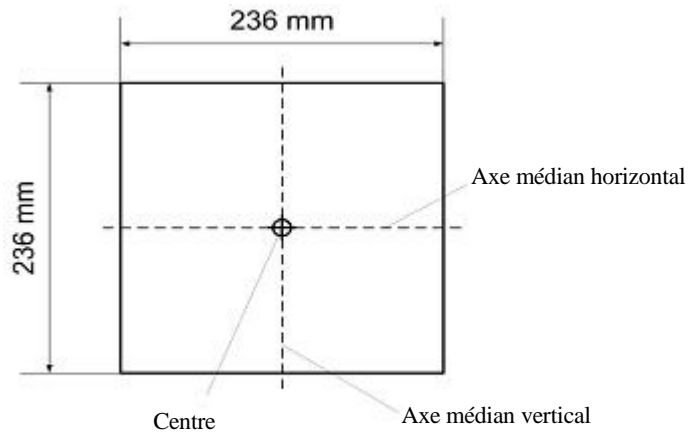


Figure 5B

Gabarit de coin



La surface avant du gabarit de coin est plane.

Son centre se trouve à l'intersection de l'axe médian vertical et de l'axe médian horizontal sur la surface avant.

Figure 5C
Détermination du coin du pare-chocs à l'aide d'un gabarit de coin (l'emplacement indiqué est purement indicatif)

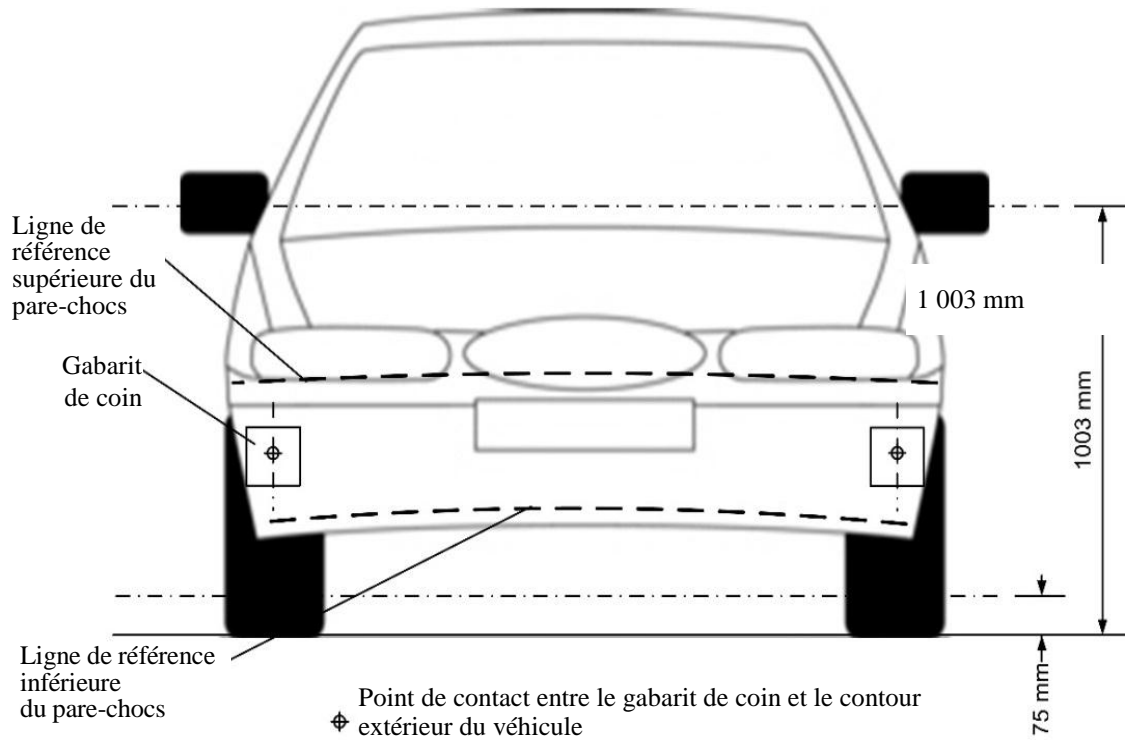
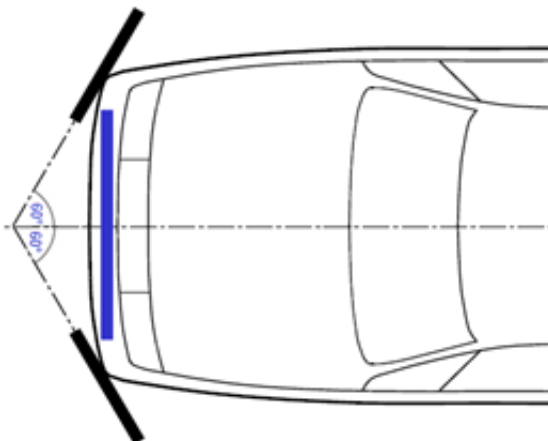


Figure 5D
Détermination de la zone d'impact du pare-chocs (noter que les gabarits de coin doivent être déplacés verticalement et horizontalement de sorte qu'ils entrent en contact avec le contour extérieur/tablier avant du véhicule)



».

Les anciens paragraphes 3.14 à 3.29 deviennent les paragraphes 3.15 à 3.30.

II. Justification

1. Des études ont montré qu'il était nécessaire de revoir la procédure de détermination de la zone d'impact du pare-chocs parce qu'elle est plus restrictive que les prescriptions en vigueur.
2. L'équipe spéciale TF-BTA a tenu plusieurs réunions sur la question.
3. Il en est ressorti qu'il était possible que les insuffisances relevées aient une incidence négative sur le rapport coût-efficacité défini par les législateurs.
4. Des données détaillées relatives aux accidents font apparaître une répartition égale du point de premier contact entre le piéton et l'avant du véhicule particulier dans les accidents ayant occasionné au moins une blessure due à un contact avec un élément de l'avant du véhicule.
5. Pour définir la zone d'impact du pare-chocs, les coins gauche et droit du pare-chocs sont d'abord déterminés au moyen d'une méthode révisée faisant intervenir un gabarit de coin qui suit le carénage du pare-chocs avant afin de repérer les points de contact latéraux extrêmes.
6. Lors des essais, des points de contact ayant causé des blessures ont été trouvés à l'extérieur des zones d'essai définies à l'aide de mesures conditionnées par le contour extérieur, en particulier aux extrémités des traverses de pare-chocs lorsque celles-ci allaient au-delà des coins gauche et droit du pare-chocs. C'est pourquoi, dans un deuxième temps, la traverse doit être incluse sur toute sa largeur dans la zone d'impact du pare-chocs. Enfin, la zone la plus large est retenue pour les essais.
7. Une définition plus claire de la traverse de pare-chocs a été fournie par le Research Council for Automobile Repairs.
8. Une marge dont la largeur est égale à la moitié de celle de l'élément de frappe doit être définie pour que les résultats des mesures soient homogènes sur les surfaces obliques. La méthode de la traverse de pare-chocs ne faisant pas intervenir le tablier extérieur et sa position ou son inclinaison, aucune marge n'est définie pour celle-ci.
9. Une proposition qui n'intégrait pas la largeur de la traverse de pare-chocs dans la zone d'impact a également été présentée au GRSP à sa session de décembre 2014 mais elle n'a pas été approuvée dans l'attente des modifications apportées par la présente proposition.