



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

Soixante et unième session

Genève, 8-12 mai 2017

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) :
Proposition d'amendement 2 (phase 2) au Règlement
technique mondial****Proposition d'amendement 2****Communication de l'expert des États-Unis d'Amérique***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert des États-Unis d'Amérique, porte sur la phase 2 du règlement technique mondial n° 9 (GTR9-PH2) et en particulier sur les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) de la jambe d'essai souple (FlexPLI) qui a été introduite dans ce RTM. Il est fondé sur le document GRSP-60-17 qui a été distribué sans cote lors de la soixantième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/60, par. 6 et 7). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du projet d'amendement 2 au Règlement technique mondial (RTM) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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 en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Première partie, justifications techniques, paragraphes 217 et 218, modifier comme suit :

« I. Justifications techniques

A. Phase 1

...

B. Phase 2

...

5. Avantages et limites de l'introduction de la jambe d'essai souple

217. Lors de la sixième réunion du groupe de travail informel, les États-Unis d'Amérique ont fait savoir qu'ils étaient disposés à adopter les courbes de risque de blessure dans les délais prévus à l'amendement 2 du présent RTM, mais qu'ils ne seraient peut-être pas en mesure d'accepter les valeurs de risque de blessure dans les délais impartis. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé que, étant donné que le rapport coûts-avantages était susceptible de varier selon la flotte de véhicules du pays concerné, le RTM ne devrait contenir que les courbes de risque de blessure, les Parties contractantes étant libres de choisir les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) au moment de transposer le RTM dans leur législation nationale. **Au cours des discussions qui ont suivi cette réunion, les États-Unis d'Amérique ont décidé d'accepter les IARV proposées pour faire avancer l'élaboration de la phase 2 du RTM et de proposer d'apporter des modifications à ces valeurs de référence par le biais du processus normal de l'ONU si une analyse des avantages menée au cours de la procédure d'adoption dans leurs règlements nationaux le justifiait.**

218. Même si le groupe de travail informel a repoussé la proposition visant à retenir uniquement les courbes de risque de blessure, il est entendu que les États-Unis d'Amérique effectueront une analyse complète des incidences des IARV sur le RTM. Ils procéderont à des essais de la FlexPLI afin d'en évaluer les avantages. Il faudrait aussi examiner certaines légères améliorations, par exemple un abaissement des valeurs de seuil de blessure. Ces efforts pourraient permettre d'élaborer des recommandations visant à ajuster les valeurs de risque de blessure et d'autres aspects du présent RTM. **Les États-Unis d'Amérique communiqueront à l'ONU d'éventuelles propositions d'ajustements en ce qui concerne les IARV une fois que l'analyse coûts-avantages aura été achevée.**

... ».

Deuxième partie, texte du Règlement, modifier comme suit :

II. Texte du Règlement

Paragraphe 5.1.1, modifier comme suit :

« 5.1.1 Lors d'un essai exécuté conformément au paragraphe 7.1.1 (jambe d'essai souple contre pare-chocs), la valeur absolue de l'allongement dynamique maximum du ligament latéral interne au niveau du genou ne doit pas dépasser {22 mm} et l'allongement dynamique maximum du ligament croisé antérieur et du ligament croisé postérieur ne doit pas dépasser 13 mm. La valeur absolue du moment dynamique de flexion du tibia ne doit pas non plus dépasser {340 Nm}. En outre, le constructeur peut choisir sur les pare-chocs des zones pouvant mesurer au total jusqu'à 264 mm de largeur, dans lesquelles la valeur absolue du moment de flexion du tibia ne doit pas

dépasser 380 Nm. Une Partie contractante peut, dans sa législation nationale, restreindre l'application de la prescription relative à la zone d'exception si elle le juge approprié. ».

II. Justification

Il est proposé, au titre de la phase 2, de modifier le RTM n° 9 en faisant de la jambe d'essai souple FlexPLI un instrument d'essai harmonisé unique pour améliorer la protection de la partie inférieure des jambes des piétons. L'Administration nationale de la sécurité routière (NHTSA) s'est demandée si les IARV appliquées à ce RTM seraient bien en mesure de réduire la gravité des blessures aux États-Unis d'Amérique. Nous avons précédemment suggéré d'inclure seulement les courbes de risque de blessure et de laisser les Parties contractantes choisir les IARV adéquates lors de la transposition du présent RTM dans leur législation nationale. Nous sommes conscients que le Groupe de travail informel a ajouté des éléments de texte dans la partie A (maintenant la partie I proposée) pour tenter de répondre aux préoccupations de l'expert des États-Unis d'Amérique et que les IARV figurent actuellement entre crochets pour permettre un examen approfondi et pour accorder un délai supplémentaire aux États-Unis d'Amérique afin qu'ils achèvent leur analyse des avantages. Les États-Unis d'Amérique soumettent la présente proposition afin de faire avancer cette phase de l'élaboration du RTM.
