



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-quinzième session

Genève, 27-31 mai 2024

Point 15 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)**Proposition de série 04 d'amendements
au Règlement ONU n° 137 (Choc avant,
l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)****Communication de l'expert du Japon* ****

Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à modifier les prescriptions relatives au critère de compression du thorax (ThCC) pour le mannequin femme du 5^e centile dans le cas des véhicules de la catégorie N₁. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34, distribué à la soixante-quatorzième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU (comprenant la proposition de série 03 d'amendements figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/2023/111) figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 5.2.1.2.3, lire :

- « 5.2.1.2.3 Le critère de compression du thorax (ThCC) ne doit pas être supérieur :
- a) à 34 mm dans le cas des véhicules de la catégorie M₁ ;
 - b) À 34 mm dans le cas des véhicules de la catégorie N₁ dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg, la largeur maximale ne dépasse pas 1 480 mm et la longueur ne dépasse pas 3 400 mm ; et
 - c) à 42 mm dans le cas des véhicules de la catégorie N₁ dont la masse maximale admissible dépasse 2 800 kg, ou dont la largeur maximale dépasse 1 480 mm, ou dont la longueur dépasse 3 400 mm. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.7 à 12.12, libellés comme suit :

- « 12.7 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 04 d'amendements.
- 12.8. À compter du 1^{er} septembre 2027, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2027.
- 12.9. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2027, sous réserve que les dispositions transitoires énoncées dans lesdites séries d'amendements prévoient cette possibilité.
- 12.10. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.11. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations déjà délivrées en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.12. Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes qui commencent à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues de reconnaître les homologations de type qui ont été accordées en application de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

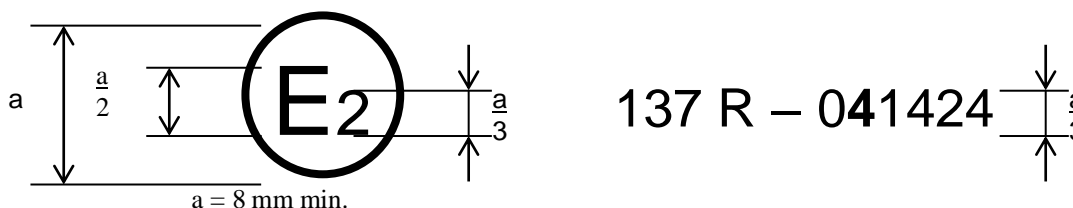
Annexe 2, lire :

« Annexe 2

Exemples de marques d'homologation

Modèle A

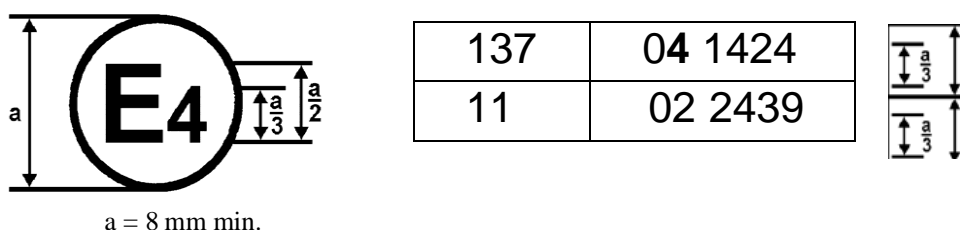
(voir par. 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en France (E2) en ce qui concerne la protection des occupants en cas de choc avant, en application du Règlement n° 137 sous le numéro d'homologation 0341424. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 137 tel que modifié par la série 034 d'amendements.

Modèle B

(voir par. 4.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule concerné a été homologué aux Pays-Bas (E4) en application des Règlements ONU n°s 137 et 11¹. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement n° 137 comprenait la série 034 d'amendements et le Règlement n° 11 la série 02 d'amendements. ».

II. Justification

1. Pour protéger les occupants âgés de 65 ans ou plus, le critère de compression du thorax (ThCC) pour les mannequins femmes hybrides III du 5^e centile (AF05) est de 34 mm dans les véhicules de la catégorie M₁. Le Japon estime qu'il conviendrait d'appliquer le même critère à une certaine gamme de véhicules de la catégorie N₁ susceptibles d'être utilisés par des particuliers pour les trajets domicile-travail lorsque le critère sera en vigueur.

2. Les véhicules de la catégorie N₁ ont été inclus dans le champ d'application du Règlement ONU n° 137 par le complément 3 à la série 01 d'amendements. Conformément à la réglementation japonaise, un essai de choc frontal a été exigé pour les véhicules de la catégorie N₁ dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg, en prévision de

¹ Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

l'extension du champ d'application du Règlement ONU n° 137. En outre, au Japon, il a été décidé de modifier la réglementation nationale de sorte qu'à partir du 1^{er} septembre 2027, le ThCC des mannequins AF05 dans les véhicules de la catégorie N₁ dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg soit le même que celui des véhicules de la catégorie M₁, c'est-à-dire 34 mm. Le Japon estime par conséquent qu'il est nécessaire d'apporter la même modification au Règlement ONU n° 137.

3. L'expert du Japon a présenté un document informel sur cette question (GRSP-66-29) à la soixante-sixième session du GRSP. L'expert de la Commission européenne ayant soutenu la mesure adoptée par le Japon et aucune objection n'ayant été soulevée à cette session, le Japon a pris l'initiative de soumettre une proposition d'amendement à la soixante-douzième session du GRSP.

4. À la soixante-treizième session du GRSP, l'expert du Japon a présenté des données relatives aux accidents impliquant des véhicules de la catégorie N₁ au Japon et montrant la nécessité de protéger les femmes âgées occupant le siège du passager avant (document informel GRSP-73-27). Dans presque tous les cas où une passagère âgée assise à l'avant avait été mortellement ou grièvement blessée, il s'agissait d'une voiture de la catégorie N₁ de type « Kei », disponible au Japon. C'est pourquoi, dans la présente proposition, la largeur du véhicule est limitée à 1 480 mm et sa longueur à 3 400 mm, ce qui correspond aux dimensions maximales des voitures « Kei ».
