



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****174<sup>e</sup> session**

Genève, 13-16 mars 2018

Point 18.5 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux RTM  
ou d'amendements à des RTM existants : RTM n° 9  
(Sécurité des piétons)****Autorisation d'élaborer un amendement au RTM n° 9  
(Sécurité des piétons)****Communication du représentant de la République de Corée\***

Le texte ci-après, soumis par le représentant de la République de Corée, vise à adapter le Règlement technique mondial (RTM) n° 9 à l'évolution technique, notamment à établir une procédure d'essai pour les systèmes de capot actif servant à assurer aux piétons et aux autres usagers de la route vulnérables une protection adéquate en cas d'accident (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45). Il a été adopté par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à sa session de novembre 2016 et est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2016/115 (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 133). La présente autorisation est communiquée au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Conformément aux dispositions des paragraphes 6.3.4.2, 6.3.7 et 6.4 de l'Accord de 1998, le présent document, une fois adopté, sera joint en appendice au Règlement technique mondial modifié.

---

\* 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.



## **Demande d'autorisation d'élaborer un amendement au RTM n° 9 (Sécurité des piétons)**

### **A. Objectif**

1. La présente proposition a pour but d'élaborer, dans le cadre de l'Accord de 1998, un amendement au Règlement technique mondial (RTM) n° 9 sur la sécurité des piétons afin d'adapter celui-ci à l'évolution technique en établissant une procédure d'essai pour les systèmes de capot actif servant à assurer aux piétons et aux autres usagers vulnérables de la route une protection adéquate en cas d'accident.

### **B. Historique**

2. Le RTM n° 9 sur la sécurité des piétons a été inscrit au Registre mondial le 12 novembre 2008.

3. L'amendement 1 au RTM n° 9, selon lequel les véhicules automobiles des catégories 1-2 et 2, pour lesquels la distance entre l'axe transversal de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur est inférieure à 1 100 mm, sont exclus du domaine d'application du Règlement, a été inscrit au Registre mondial le 10 novembre 2010.

4. L'amendement [2] à la phase 2 du RTM n° 9, qui prévoit l'emploi de la jambe d'essai souple (FlexPLI) et une nouvelle zone d'essai contre le pare-chocs, est en cours d'élaboration depuis décembre 2011.

5. L'amendement [3] au RTM n° 9, qui comprend une proposition concernant les points de contact de l'élément de frappe tête, est en cours d'élaboration depuis mai 2012.

6. À la cinquante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), l'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-56-21 pour information seulement et a dit qu'il fallait préciser la procédure d'essai des dispositifs de capot actif et expliqué qu'environ 2 000 piétons étaient tués chaque année en Corée.

7. À la cinquante-septième session du GRSP, l'expert de la République de Corée est revenu sur la question de l'absence de dispositions concernant la procédure d'essai des systèmes de capot actif visant à rendre les véhicules moins dangereux pour les piétons. L'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) a informé le GRSP que des recommandations et des lignes directrices s'adressant aux services techniques pour les essais des capots actifs figuraient dans un document (INF GR/PS/141 Rev.1) de l'ancien groupe de travail informel, disponible à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/pedestrian\\_8.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/pedestrian_8.html).

8. À la cinquante-huitième session du GRSP, les experts de la République de Corée et de l'OICA ont présenté une proposition d'amendement au RTM (GRSP-58-31), comprenant des dispositions relatives aux systèmes de capot actif visant à protéger les piétons. L'expert de l'OICA a précisé que la proposition visait à utiliser une procédure bien établie qui avait été présentée il y a plusieurs années et qui avait été soumise aux Parties contractantes pour examen.

9. À la 168<sup>e</sup> session du WP.29, le représentant de l'OICA a informé l'AC.3 que les experts de la République de Corée et de l'OICA avaient présenté, à la session de décembre 2015 du GRSP, une proposition d'amendement au RTM n° 9 destinée à y introduire des dispositions relatives aux systèmes de capot actif. L'AC.3 a noté que pour pouvoir élaborer l'amendement, le GRSP aurait besoin d'une autorisation qui devrait être officiellement soumise par le pays responsable, en l'occurrence la République de Corée, à sa session de juin 2016.

10. À la cinquante-neuvième session du GRSP, les experts de la République de Corée ont proposé de soumettre une demande d'autorisation d'élaborer un amendement au RTM n° 9 concernant la procédure d'essai des systèmes de capot actif à la 169<sup>e</sup> session du

WP.29 et d'élaborer parallèlement un amendement correspondant au Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).

11. À sa soixante-deuxième session, le GRSP a décidé de transformer l'équipe spéciale constituée pour élaborer des amendements en groupe de travail informel pour favoriser la participation des experts des parties contractantes à l'Accord de 1998 et progresser plus rapidement.

### C. Objet de l'amendement

12. L'amendement au RTM n° 9 doit consister à :

- a) Modifier la partie A – Justifications techniques ;
- b) Modifier la Partie B – Texte du Règlement technique mondial, en particulier :
  - i) Modifier les paragraphes 3.1, 3.11 et 6.2.2 ;
  - ii) Ajouter de nouveaux paragraphes ;
  - iii) Ajouter une nouvelle annexe 1 – Procédure d'essai des systèmes de capot actif ;
- c) Procéder aux améliorations et corrections voulues, selon que de besoin.

13. La proposition d'amendement correspondant au Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) doit prévoir une procédure d'essai pour les systèmes de capot actif.

### D. Organisation du processus et calendrier

14. La proposition sera établie par les experts de la République de Corée et de l'OICA. Les modifications à apporter à cette proposition seront élaborées en collaboration avec tous les experts intéressés du GRSP, qui se réuniront en groupe de travail informel plutôt que sous la forme d'une équipe spéciale.

15. Plan d'action proposé :

- a) Juin 2016 : Soumission de la demande d'autorisation d'élaborer un amendement au RTM n° 9 (Sécurité des piétons) au WP.29/AC.3 ;
- b) Novembre 2016 : Approbation par le WP.29/AC.3 ;
- c) Mai 2017 : Présentation et examen de la proposition (document informel) à la soixante et unième session du GRSP ;
- d) Mars 2018 : Soumission au WP.29/AC.3 d'une révision de la demande d'autorisation (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45) d'élaborer un amendement au RTM n° 9 (Sécurité des piétons) au sein d'un groupe de travail informel ;
- e) Mai 2018 : Examen d'un projet de proposition et éventuelle adoption à la soixante-troisième session du GRSP ;
- f) Novembre 2018 : Adoption de la proposition par le WP.29/AC.3.

16. Le WP.29/AC.3 sera tenu informé des progrès accomplis aux sessions de juin 2017 et de juin 2018.