|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/8 |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | Distr. générale22 février 2019FrançaisOriginal : 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**

**Soixante-cinquième session**

Genève, 13-17 mai 2019

Point 2 de l’ordre du jour provisoire

**Règlement technique mondial ONU no 7 (Appuie-tête)**

 Proposition d’amendement 1 (phase 2) au Règlement technique mondial ONU no 7 (Appuie-tête)

 Communication de l’expert de l’Association européenne
des fournisseurs de l’automobile[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après a été établi par l’expert de l’Association européenne des fournisseurs de l’automobile (CLEPA) en vue de modifier l’option d’essai dynamique de la proposition d’amendement 1 au Règlement technique mondial ONU no 7 présentée par le groupe de travail informel chargé de la phase 2 du RTM ONU no 7 (ECE/TRANS/ GRSP/2018/27). Il est fondé sur le document informel GRSP-64-44 distribué à la soixante‑quatrième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte du document ECE/TRANS/GRSP/ 2018/27 apparaissent en caractères gras ou biffés.

 I. Proposition

*Paragraphe 3.17*, lire :

« 3.17 Par “rebond”, on entend ~~que la tête a rebondi après avoir heurté l’appuie-tête.~~ **le mouvement que fait la tête après avoir perdu le contact avec l’appuie‑tête aux instants ultérieurs à T-HRC(end)**. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 3.18*, libellé comme suit :

« 3.18 “**Soutien latéral**”**, les éléments d’assise réglables situés sur les côtés de l’assise du siège et/ou du dossier du siège, offrant un soutien latéral à son occupant.** ».

*Paragraphe 5.3.3.2*, lire :

« **5.3.3.2 Critères d’évaluation**

**Tout appuie-tête doit permettre de contrôler le mouvement de la tête et du cou dans les limites suivantes :**

| *Critères relatifs aux blessures* | *~~AIS1+ : 50 % (Abbreviated Injury Scale)~~**~~<Équivalence>~~**~~WAD2+ : 82,9 % (Whiplash Associated Disorders)~~* |
| --- | --- |
| **~~IV-NIC = 1,1~~** |
| NIC Max | **28 m2/s2** |
| Partie supérieure de la nuque | ~~FX (vers l’arrière)~~**FX+ supérieure** | **790 N** |
| **MY+/- supérieure** | **37,8** **Nm** |
| Partie inférieure de la nuque | ~~FX (vers l’arrière)~~**FX- inférieure** | **790 N** |
| **MY+/- inférieure** | **37,8** **Nm** |

*Notes :* Ne comprend pas les chiffres négatifs ou positifs de la force longitudinale FX pour les mesures de la phase de rebond (exclues). ».

*Annexe 9, paragraphes 4.2.1.3 et 4.2.1.4*, lire :

« 4.2.1.3 Définition de ~~T-[HRC]~~~~(end~~) **T(end)**

 Le moment où l’accélération du chariot filtrée conformément à la CFC60 passe pour la première fois en dessous de 0 g est appelé ~~T-[HRC]~~~~(end)~~ **T(end)**.

4.2.1.4 Définition de l’intervalle de temps

 L’intervalle de temps pour le couloir d’accélération du chariot est défini comme dT = ~~T-[HRC]~~~~(end)~~ **T(end)** − T0. ».

 II. Justification

1. La CLEPA estime que le GRSP devrait choisir les limites de risque de blessure en fonction, non seulement, des courbes de risque de blessure qui ont été présentées, mais aussi en fonction de la faisabilité technique, sur la base des variations de mesure de l’outil, à savoir le mannequin biomécanique pour choc arrière (BioRID).

2. L’argumentaire de la CLEPA a été présenté dans le document informel GRSP-64-44, à la session de décembre 2018 du GRSP. Il s’appuie sur les résultats de répétabilité et de reproductibilité pour le mannequin BioRID II, présentés dans le document GTR-16-02 HIS du groupe de travail informel.

3. La CLEPA corrige également la définition de T(end), qui est différente de celle de T-HRC(end).

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018‑2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), 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. [↑](#footnote-ref-2)