

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
8 avril 2011  
Français  
Original: anglais

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****154<sup>e</sup> session**

Genève, 21-24 juin 2011

Point 16.9 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux Règlements  
techniques mondiaux ou d'amendements à des Règlements techniques  
mondiaux existants – Choc latéral contre un poteau**

**Proposition relative au mandat, au Règlement intérieur et au  
premier rapport d'activité du groupe informel chargé de  
l'élaboration d'un Règlement technique mondial sur les  
essais de choc latéral contre un poteau**

**Communication du représentant de l'Australie\***

Le présent document contient une proposition relative au mandat et au Règlement intérieur du groupe informel chargé de l'élaboration d'un Règlement technique mondial (RTM) sur les essais de choc latéral contre un poteau, ainsi qu'au premier rapport d'activité de ce groupe informel. Il est fondé sur le texte du document informel WP.29-153-33, qui a été distribué à l'occasion de la 153<sup>e</sup> session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1089, par. 109). Il est soumis au WP.29 et au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998 aux fins d'examen. Le présent rapport devrait figurer en appendice à l'amendement au RTM dans le Registre mondial.

---

\* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106 et ECE/TRANS/2010/8, 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. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Historique

1. Lors de la 150<sup>e</sup> session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) en mars 2010, l'Australie a présenté un document informel proposant d'élaborer un RTM sur les essais de choc latéral contre un poteau (WP.29-150-11).
2. L'AC.3 a demandé au secrétariat de distribuer le document WP.29-150-11 sous une cote officielle pour examen et mise aux voix lors de la session de juin 2010. Il a été décidé de communiquer ce document au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) pour examen à sa session de mai 2010 et évaluation de la nécessité d'un groupe informel.
3. À sa session de mai 2010, le GRSP a examiné la proposition officielle de l'Australie (ECE/TRANS/WP.29/2010/81) en même temps que le document informel GRSP-47-28, qui proposait notamment une liste des tâches à effectuer. Le GRSP a entériné la proposition d'harmonisation de l'essai de choc latéral contre un poteau et la mise sur pied d'un groupe informel qui serait chargé de cette question et placé sous la présidence de l'Australie, sous réserve d'acceptation par le WP.29 et l'AC.3.
4. Lors de la 151<sup>e</sup> session du WP.29 en juin 2010, l'AC.3 a examiné la proposition officielle de l'Australie et approuvé l'élaboration du RTM ainsi que la constitution du groupe informel. L'AC.3 a également décidé que le groupe informel serait chargé en premier lieu de:
  - a) Confirmer la nécessité, du point de vue de la sécurité, d'élaborer un RTM compte tenu de l'installation de plus en plus fréquente de systèmes de contrôle de stabilité sur les véhicules; et
  - b) Dans le même temps, de procéder à l'évaluation des différentes normes potentielles en matière d'essais de choc à utiliser dans le projet de RTM. L'AC.3 est convenu qu'il serait procédé en parallèle à l'élaboration du RTM et à l'étude des avantages que pouvait présenter ce règlement.
5. Le secrétariat a été prié d'établir un document de l'AC.3 correspondant et de le transmettre au GRSP pour examen.
6. Les Parties contractantes représentées au sein du groupe informel étaient: l'Allemagne, l'Australie, le Canada, la Chine, les États-Unis d'Amérique, la France, l'Italie, le Japon, la Nouvelle Zélande, les Pays-Bas, la République de Corée, le Royaume-Uni et la Commission européenne. Des représentants de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) y participaient également.

## II. Réunion à Bonn, du 16 au 18 novembre 2010

7. Le groupe informel s'est réuni pour la première fois à Bonn du 16 au 18 novembre 2010. Cette rencontre initiale a mis l'accent sur l'élaboration d'une base de connaissances commune portant sur les travaux de recherche les plus importants déjà consacrés au choc latéral contre un poteau, ainsi que sur les essais de choc récents et sur la définition de paramètres pour les activités futures.
8. Exposés:

Les exposés suivants ont été proposés lors de la réunion:

  - a) Département australien des infrastructures et des transports (DIT) – RTM sur les essais de choc latéral contre un poteau: Évaluation des besoins en matière de sécurité: collecte initiale de données;

- b) Institut fédéral de recherche sur les routes (Bundesanstalt für Straßenwesen-BAST) – Influence du contrôle de la stabilité des véhicules sur les accidents se produisant sur des routes de campagne;
- c) DIT – Évaluation des technologies pour véhicules – Systèmes de contrôle de stabilité: utilisation des données du système de notation de la sécurité des voitures d'occasion en Australie;
- d) National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) – Essais de choc latéral contre un poteau aux États-Unis d'Amérique;
- e) BAST, au nom des Groupes de travail WG13 et WG21 du Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) – Données concernant les accidents: chocs latéraux contre des poteaux;
- f) DIT – Résumé des résultats d'essais disponibles;
- g) Compte rendu du Sous-Comité sur le positionnement du mannequin WorldSID;
- h) DIT – Résumé des essais de choc contre un poteau;
- i) Transport Canada – Comparaison des essais de choc latéral contre un poteau avec les mannequins WorldSID IRTRACC, WorldSID Rib-Eye et ES-2re;
- j) DIT – Recherches menées en Australie en 2010 sur les essais de choc latéral contre un poteau: Résumé des recherches récentes portant sur des chocs latéraux avec des poteaux obliques, perpendiculaires et perpendiculaires décalés utilisant le mannequin WorldSID du 50<sup>e</sup> centile;
- k) NHTSA – Calcul des avantages apportés par la réglementation en matière de choc latéral oblique contre un poteau;
- l) La BAST, au nom des Groupes de travail WG13 et WG21 du Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) – Coûts-avantages des procédures d'essais de choc latéral.
9. La NHTSA a aussi présenté plusieurs documents, auxquels se sont référés ses exposés.
10. Les points suivants ont été abordés au cours de la discussion.
11. La réunion a décidé d'adopter le Règlement intérieur, qui figure dans l'annexe 1.
12. La réunion a décidé d'adopter le mandat du groupe informel. Il est présenté dans l'annexe 2 en vue de son approbation par le GRSP avant d'être soumis à celle du WP.29. La date d'entrée en vigueur du RTM proposé n'est pas mentionnée dans le projet de mandat, mais il a été convenu de lui consacrer un point de l'ordre du jour des prochaines réunions du groupe informel.
13. D'autres questions ont fait l'objet de décisions ou ont suscité une certaine convergence de vues:
- a) Il a été pris note des résultats préliminaires concernant les besoins en matière de sécurité, mais il a été convenu que des exposés plus détaillés seraient nécessaires lors de la prochaine réunion;
- b) Les exposés de la BAST, du DIT et de la NHTSA ont indiqué que les systèmes de contrôle de stabilité (ESC) auraient des incidences importantes sur la réduction des accidents impliquant un seul véhicule, surtout s'agissant de véhicules du type SUV, mais qu'ils ne permettraient pas de résoudre le problème qui fait l'objet du RTM;

c) Les participants à la réunion se sont montrés fermement convaincus que le RTM devait être un document de haute qualité présentant une seule procédure d'essai. Tout en reconnaissant que les décisions relatives au calendrier de mise en œuvre étaient au bout du compte du ressort des Parties contractantes, plusieurs participants ont proposé que le RTM fasse mention d'un délai approprié et d'une date de mise en œuvre, par exemple dans la partie A;

d) Il ressort des points de vue exprimés que la portée du RTM devrait s'étendre aux véhicules de transport en commun ou utilitaires légers de moins de 10 000 lb (moins de 4 500 kg);

e) Il a été relevé que les données recueillies aux États-Unis d'Amérique plaident en faveur d'un essai à angle oblique et que les données du CEVE indiquent que la majorité des accidents se produit sous des angles de  $90^\circ \pm 15^\circ$ , ce qui signifie que les données ne sont pas nécessairement contradictoires. Il a été convenu qu'il fallait consacrer davantage de recherches à l'angle d'impact. Il a cependant été relevé que le choix d'un angle d'impact était difficile et que dans une procédure d'essai cet angle pouvait être déterminé en fonction du résultat recherché plutôt que du point d'impact le plus courant;

f) On a relevé qu'il était nécessaire de collaborer étroitement avec le groupe informel du mannequin WorldSID, mais qu'il fallait maintenir une division claire du travail. Le groupe informel du mannequin WorldSID serait ainsi chargé de produire les courbes de risque (sur la base de travaux déjà entrepris par un groupe de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), mais c'est le groupe informel des essais de choc latéral contre un poteau qui serait responsable d'établir les critères de blessure et les limites;

g) Il a été décidé que le futur groupe informel des essais de choc latéral contre un poteau et le groupe informel du mannequin WorldSID tiendraient des réunions communes lorsque ce sera possible;

h) Il a été noté que l'élaboration du mannequin pour choc latéral WorldSID Homme du 50<sup>e</sup> centile serait achevée en 2011, l'établissement des courbes de risque et la détermination de la position assise pouvant prendre plus de temps, alors que celle du mannequin WorldSID Femme du 5<sup>e</sup> centile le serait en 2013;

i) Il a généralement été admis que les procédures d'essai dans le RTM utiliseraient des mannequins WorldSID;

j) Il a été jugé prématuré de convenir d'une procédure d'essai et qu'il fallait continuer à s'inspirer des procédures d'essai basées sur la norme FMVSS 214 (Federal Motor Vehicle Safety Standard), du programme EuroNCAP, ainsi que de l'essai de choc perpendiculaire décalé mis au point dans le cadre du projet APROSYS;

k) Il a été décidé que l'analyse coûts-avantages constituerait un élément majeur de la comparaison entre les trois procédures candidates;

l) Le DIT a présenté un calendrier de réalisation devant conduire à la soumission d'un projet de RTM au WP.29 et à l'AC.3 pour approbation en novembre 2012. D'aucuns ont considéré que ce calendrier était très ambitieux, d'autant que le RTM devait être entériné par le GRSP. Il a été décidé de garder la question à l'examen, l'objectif le plus important étant de produire un Règlement de haute qualité.

### III. Prochaines réunions

14. La prochaine réunion du groupe informel des essais de choc latéral contre un poteau se tiendra à Bruxelles du 28 février au 4 mars 2011 en conjonction avec les réunions des groupes informels du mannequin WorldSID et du RTM n<sup>o</sup> 7 (Appuie-tête).

15. Les réunions ultérieures des groupes informels des essais de choc latéral contre un poteau et du mannequin WorldSID seront conjointes lorsque cela sera jugé utile. D'autres réunions sont prévues du 6 au 10 juin 2011 à Washington, ainsi qu'en septembre-octobre 2011 et en décembre 2011.

#### IV. Activités

16. Les activités qui doivent être menées à bien avant la réunion de Bruxelles sont notamment:

<i>Activité</i>	<i>Responsabilité</i>
Fournir des données sur les besoins en matière de sécurité	Les Parties contractantes qui participent au groupe informel et n'ont pas encore répondu à la demande de l'Australie (adressée par courrier électronique le 17 septembre 2010) devraient le faire. Le délai initialement imparti courait jusqu'à la fin de décembre 2010.  L'Australie devra prendre contact de manière bilatérale avec les gouvernements qui ont recensé des problèmes concrets.  [NB: L'Australie pourrait également demander davantage de détails aux Parties contractantes (notamment en ce qui concerne les analyses par sexe et par partie du corps).]
Procéder à une analyse approfondie des besoins en matière de sécurité	Australie
Identifier les catégories de véhicules qui devront être visées par le règlement	Allemagne
Recalculer les chiffres relatifs aux avantages en ce qui concerne les États-Unis d'Amérique pour tenir compte des données les plus récentes	États-Unis d'Amérique
Organiser une séance d'information sur les travaux du projet APROSYS en matière de choc latéral	À organiser par l'Australie
Organiser une séance d'information sur les travaux pertinents d'EuroNCAP	À organiser par l'Australie et la France
Examiner les données relatives à l'angle d'impact	Allemagne, États-Unis d'Amérique et autres Parties contractantes le cas échéant
Fournir un résumé analytique des données relatives aux essais de choc pertinents, ainsi que les préavis de futurs essais	Parties contractantes

<i>Activité</i>	<i>Responsabilité</i>
Présenter à la réunion de Bruxelles des exposés sur les essais de choc pertinents	Parties contractantes
Recueillir des informations sur le coût des contre-mesures	L'Australie approfondira la question au niveau bilatéral avec les fabricants
Examiner l'intérêt que pourraient présenter des contre-mesures en matière de choc latéral contre un poteau lors du renversement d'un véhicule, compte tenu de l'impact des systèmes de contrôle de stabilité	L'Australie approfondira la question au niveau bilatéral avec les fabricants
Identifier les parties du corps à évaluer, comme première étape vers l'établissement de critères de blessure (valeurs à examiner lors d'une réunion ultérieure)	Groupe informel
Examiner si le RTM doit concerner la sécurité électrique à la suite d'un accident	L'Australie approfondira la question; groupe informel

17. Les avis concernant toutes ces activités doivent être communiqués au plus vite au secrétariat; ils seront le cas échéant inscrits à l'ordre du jour de la réunion de Bruxelles.

18. Des activités supplémentaires pourront être proposées pour la réunion de Bruxelles. Les membres du groupe informel seront contactés le cas échéant.

## Annexe 1

### Règlement intérieur

1. Le groupe informel est ouvert à tous les participants du GRSP et du WP.29. Il n'est pas prévu pour l'instant de limiter le nombre des participants de tel ou tel pays ou de telle ou telle organisation, sans que cette possibilité soit exclue.
2. Le groupe informel est dirigé par un président (M. Hogan) et un secrétaire (M. Belcher).
3. La langue officielle du groupe est l'anglais.
4. Tous les documents et propositions sont soumis au secrétaire du groupe dans un format électronique approprié avant les réunions. Les points ou propositions qui doivent faire l'objet d'une décision de la part du groupe informel doivent être distribués deux semaines avant une réunion.
5. L'ordre du jour et les documents de séance doivent être distribués à tous les membres du groupe deux semaines avant toutes les réunions programmées.
6. Le groupe informel s'efforce de prendre ses décisions par consensus et, en l'absence de consensus, le président du groupe ou son représentant présentent les différents points de vue au GRSP.
7. Les conclusions du groupe de travail informel sont régulièrement communiquées au GRSP sous la forme d'un document informel par le président ou son représentant.
8. Tous les documents de travail du groupe informel sont distribués sous forme numérique et librement accessibles sur le site Web CEE dossier GRSP [http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting\\_docs\\_grsp.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grsp.html).

## Annexe 2

### Mandat

Le groupe informel est principalement chargé des tâches suivantes:

1. Examiner les travaux de recherche existants, notamment les résultats d'essais de choc, et la littérature;
2. Coordonner ses résultats avec ceux des réunions du groupe informel du GRSP sur le mannequin WorldSID;
3. Évaluer les besoins en matière de sécurité, et notamment analyser l'état actuel des décès et des blessures provoqués par des chocs latéraux contre des poteaux, par d'autres chocs latéraux ou par le renversement de véhicules, en tenant compte d'évolutions positives déjà acquises ou probables, comme l'introduction des systèmes de contrôle de stabilité; et cibler les catégories de véhicules à prendre en considération;
4. Examiner les procédures d'essai possibles;
5. Étudier les variations possibles dans les procédures d'essai concurrentes;
6. Mettre au point des contre-mesures sur la base des procédures d'essai concurrentes présélectionnées;
7. Calculer jusqu'à quel point ces contre-mesures seraient susceptibles d'atténuer la gravité des accidents;
8. Procéder à l'analyse coûts-avantages des procédures d'essai présélectionnées (en incluant les données provenant d'un large éventail de pays, car les avantages peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre);
9. Évaluer les possibles accroissements en termes de coûts et d'avantages résultant, par exemple, d'essais portant sur des individus plus petits (femme du 5<sup>e</sup> centile) et les occupants d'un siège du côté non soumis au choc ou d'un siège arrière;
10. Sélectionner une procédure d'essai préférée; et
11. Préparer un projet de règlement technique mondial pour examen par le GRSP puis par le WP.29.