



---

**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-quatorzième session

Genève, 4-8 décembre 2023

Point 14 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<sup>e</sup> centile dans le cas des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>. Il est fondé sur le document informel GRSP-72-06, distribué à la soixante-douzième 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.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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 à 34 mm dans le cas des véhicules ~~de la~~ des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> **dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg** et à 42 mm dans le cas des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> **dont la masse maximale admissible dépasse 2 800 kg.** ».

Paragraphe 12.1, lire :

« 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série **04 03** 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 03** d'amendements. ».

Paragraphes 12.4 et 12.5, lire :

« 12.4 **À compter du 1<sup>er</sup> septembre [2027], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la série précédente d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre [2027]. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question.**

12.5 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des séries précédentes d'amendements audit Règlement, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre [2027], sous réserve que les dispositions transitoires énoncées dans lesdites séries d'amendements prévoient cette possibilité. 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 accordées en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.** ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.6 et 12.7, libellés comme suit :

« **12.6 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.**

**12.7 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.** ».

Le paragraphe 12.6 devient le paragraphe 12.8.

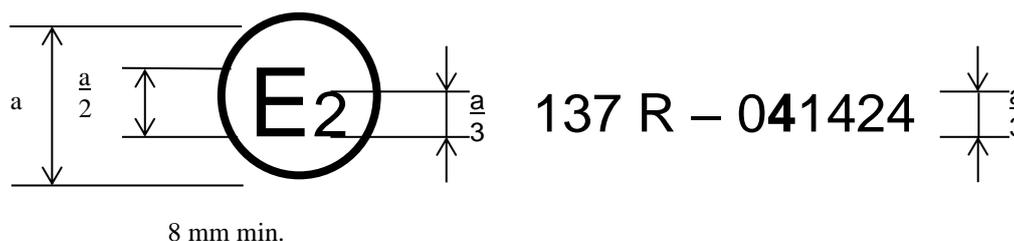
Annexe 2, lire :

## « Annexe 2

### Exemples de marques d'homologation

Modèle A

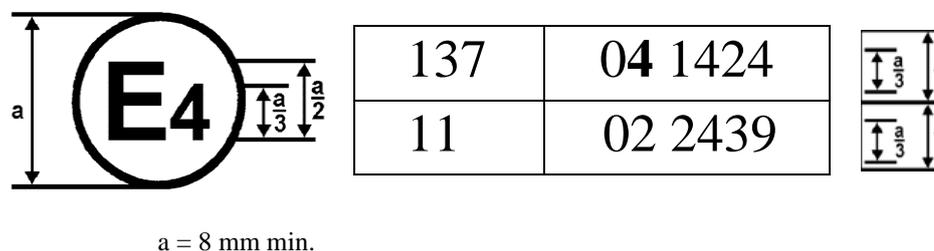
(voir par. 4.4 du présent Règlement)



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 (E 4) en application des Règlements ONU n°s 137 et 11<sup>1</sup>. 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<sup>e</sup> centile (AF05) est de 34 mm dans les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Le Japon estime qu'il conviendrait d'appliquer le même critère à une certaine gamme de véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> susceptibles d'être utilisés par des particuliers pour les trajets domicile-travail lorsque le critère sera en vigueur.

2. Les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> 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 N<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg, en prévision de

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> septembre 2027, le ThCC des mannequins AF05 dans les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg soit le même que celui des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, 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 exposé sur cette question à la soixante-sixième session du GRSP (GRSP-66-29). 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 décidé de proposer le présent amendement à la soixante-douzième session du GRSP.

---