



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/24  
19 février 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction  
des véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ PASSIVE  
SUR SA VINGT-QUATRIÈME SESSION

(1er au 4 décembre 1998)

1. Le GRSP a tenu sa vingt-quatrième session du 1er décembre (après-midi) au 4 décembre (matin) 1998, sous la présidence de M. C. Lomonaco (Italie). Des experts des pays ci-après ont participé aux travaux : Allemagne, Bélarus, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a participé. Des représentants du Japon et de la République populaire de Chine ont participé à la session en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après ont également participé : Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Consumers International (CI), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Comité de liaison de la construction d'équipements et de pièces d'automobiles (CLEPA).

2. Les documents distribués sans cote pendant la session sont énumérés à l'annexe 1 au présent rapport.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES COUSSINS GONFLABLES

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1998/4, documents informels Nos 4, 11 et 16 de l'annexe 1 au présent rapport

3. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel No 4 qui faisait le point des dispositions adoptées par le GRSP lors des sessions précédentes.

4. L'expert de la France a présenté le document informel No 11 qui expliquait pourquoi les prescriptions relatives aux volants de direction dépourvus de coussin gonflable devraient être incorporées dans le Règlement No 12 et non dans le nouveau projet de règlement. Il était donc proposé dans ce document de supprimer les prescriptions faisant état de volants de direction dépourvus de coussin gonflable.

5. L'expert de l'Allemagne a expliqué que la raison justifiant l'incorporation de ces prescriptions dans le projet de règlement était fondée sur l'homologation nationale de type, dans son pays, des volants de direction de remplacement ce qui, à son avis, était également souhaitable au plan international.

6. Le GRSP a décidé d'éliminer du projet de règlement les prescriptions faisant état des volants de direction dépourvus de coussin gonflable. L'expert du Royaume-Uni a déclaré craindre que cette décision implique qu'il soit toujours exigé en Allemagne une homologation nationale de type pour les volants de direction de remplacement dépourvus de coussin gonflable.

7. Pour résoudre le problème soulevé par les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni, le GRSP a suggéré à la délégation allemande d'établir, pour examen, une proposition définissant les prescriptions à incorporer dans le Règlement No 12 en ce qui concerne les volants de direction dépourvus de coussin gonflable.

8. Gardant présent à l'esprit l'accord auquel on était parvenu (voir par. 6 plus haut), le GRSP a repris l'examen de la proposition allemande (TRANS/WP.29/GRSP/1998/4), là où il avait été interrompu lors de la vingt-troisième session (TRANS/WP.29/GRSP/23, par. 42). Le secrétariat a été prié de réviser la partie examinée lors de la session précédente (jusqu'au paragraphe 5.3.3) et de supprimer les prescriptions relatives aux volants de direction dépourvus de coussin gonflable (voir par. 6 plus haut). Le secrétariat a aussi été prié de revoir le texte afin d'éviter, aux paragraphes 5 et 6 de la proposition, les prescriptions répétitives. Un certain nombre de modifications ont été adoptées en principe, compte également tenu du document informel No 11. Elles sont indiquées à l'annexe 2 du présent rapport, ainsi que celles apportées par le secrétariat.

9. Lors de l'examen du paragraphe 5.3.11 du document TRANS/WP.29/GRSP/1998/4, l'expert de la Pologne a présenté une vidéo sur certains essais effectués dans son pays. Il a déclaré craindre qu'il soit difficile et onéreux de démontrer, au moyen d'un essai selon le Règlement No 94, le rôle positif d'un système de coussin gonflable en cas de choc frontal.

10. L'expert de l'Allemagne a proposé d'incorporer une disposition veillant à assurer que les femmes du 5ème centile (petite taille) et les hommes du 95ème centile (grande taille) soient effectivement protégés. L'expert du Royaume-Uni a appuyé cette proposition.
11. L'expert du CLEPA s'est élevé contre le principe d'appliquer aux équipements des prescriptions plus strictes que celles du Règlement No 14. Il a aussi estimé qu'une telle disposition pourrait susciter des problèmes de concurrence entre constructeurs d'automobiles et équipementiers et jugé que les pays de la Communauté européenne n'accepteraient pas une telle situation.
12. Lors de l'examen du paragraphe 6.3.2, l'expert de la Fédération de Russie a demandé que soit incorporée une vitesse minimale de collision pour le déploiement du coussin gonflable. Il a proposé qu'elle soit de 25 km/h. L'expert de l'OICA a rappelé au GRSP qu'une disposition semblable avait été à l'origine étudiée au sujet du Règlement No 94 mais que le Groupe de travail l'avait rejetée.
13. Afin d'apporter une solution à ces questions particulières, les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, de la Pologne et du Royaume-Uni ont établi et présenté le document formel No 16.
14. Lors de l'examen du document formel No 16 (reproduit en annexe 3 au présent rapport), la majorité des participants ont approuvé le premier alinéa et se sont déclarés opposés au troisième. Les avis étaient partagés au sujet du deuxième.
15. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen des paragraphes 5.3.11 et 6.3.2 à la prochaine session.
16. La proposition de suppression du paragraphe 5.1.1.4 (Mise au rebut des coussins gonflables) a été examinée en détail. L'expert de l'Allemagne, appuyé par les experts de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni, a demandé que ce paragraphe soit conservé afin de garantir qu'il ne soit nui ni aux personnes ni à l'environnement.
17. Certains autres représentants ont fait valoir que cette prescription particulière n'avait rien à faire dans un règlement technique et jugé que si elle était conservée il faudrait incorporer une disposition identique dans tous les règlements.
18. L'expert de la Commission européenne a informé le GRSP qu'un projet de proposition de directive de la CEE était en cours d'élaboration. Il visait à traiter ce type de prescriptions de manière générale. Il a recommandé de ne pas prendre de décision et d'attendre que la Communauté européenne se soit prononcée définitivement.
19. Le GRSP a décidé en principe de supprimer le paragraphe 5.1.1.4 et de demander au WP.29 d'apporter une solution applicable aux règlements pour lesquels le même problème pourrait se poser.
20. L'expert du Royaume-Uni a émis une réserve à l'encontre de la gamme des cycles de température des essais thermiques du paragraphe 6.2.1.1.

21. En ce qui concerne l'étiquetage (par. 7.2.2 à 7.3.3), l'expert de Consumers International a proposé d'utiliser la même étiquette de mise en garde que celle du Règlement No 44, Complément 2 à la série 03 d'amendements, approuvée à la cent seizième session du WP.29 (document TRANS/WP.29/650). Sa proposition figurait dans le document informel No 14 (voir par. 59 et 60 plus bas). D'autres experts ont estimé qu'il faudrait uniquement faire référence au Règlement No 94. Il n'a pas été possible de parvenir à un accord et le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de la question à la prochaine session.

22. Le GRSP a constaté qu'avec les amendements adoptés (voir annexe 2 du présent rapport), on était parvenu à un accord sur le projet de règlement relatif aux coussins gonflables à l'exception des paragraphes 5.1.1.4; 5.3.11; 6.3.2 (voir par. 19 et 9 à 15 plus haut) et des paragraphes 7.2.2 à 7.3.3 relatifs à l'étiquetage (voir par. 21 ci-dessus). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ces paragraphes à la prochaine session.

#### AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS DE LA CEE

##### a) Règlement No 12 (Dispositifs de conduite)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1998/14, documents informels Nos 8 et 9 de l'annexe 1 au présent rapport.

23. L'expert de l'OICA a présenté le document informel No 8. Il a expliqué pourquoi son organisation était opposée à la proposition des Pays-Bas figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/14 (voir par. 27 plus bas). À son avis, les données rassemblées au sujet des accidents indiquaient clairement que même dans le cas des modèles anciens de volants de direction, les accidents impliquant des collisions frontales à vitesse faible ou modérée étaient sans grande conséquence sur le plan des lésions à la tête.

24. Il a aussi expliqué que l'OICA avait rassemblé plusieurs bandes vidéo montrant qu'il n'y avait pas de choc de la tête sur le volant de direction dans les collisions frontales intervenant à une vitesse inférieure à 30 km/h. Il a fait savoir que certains de ces enregistrements seraient présentés lors de la prochaine session du GRSP.

25. L'expert de la France a présenté une étude sur la probabilité d'un choc de la tête contre le volant de direction en cas de collision frontale intervenant à vitesse faible ou modérée (document informel No 9). Cette étude établissait que l'on constatait très peu de lésions graves dans les véhicules équipés de coussin gonflable.

26. En réponse à la question de l'expert de l'Allemagne sur le respect des prescriptions du Règlement No 12, l'expert de la France a expliqué qu'un certain nombre de véhicules retenus dans ces statistiques étaient de conception ancienne. Afin de pouvoir étudier l'influence réelle de ces accidents dans le cas des types de véhicules homologués selon le Règlement No 12, il a accepté de présenter à la prochaine session des données ayant exclusivement trait à ces véhicules.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/14 qui avait pour but d'introduire un essai de choc de la tête contre le volant de direction lorsque, pour diverses raisons, y compris une collision à faible vitesse, le coussin gonflable n'était pas déployé.

28. Il n'a pas été possible de parvenir à un consensus au sujet de la proposition des Pays-Bas et le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, à la lumière des nouvelles données qui seraient communiquées par la France et de la présentation vidéo annoncée par l'expert de l'OICA (voir par. 24, plus haut).

b) Règlement No 14 (Ancrage de ceintures de sécurité)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1997/11, TRANS/WP.29/GRSP/1998/2, TRANS/WP.29/GRSP/1998/19, documents informels Nos 5, 10, 12 et 17 de l'annexe 1 au présent rapport

29. Il a été pris note de la proposition du CLEPA (TRANS/WP.29/GRSP/1998/2) d'ajouter un renvoi au Règlement No 80 pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa prochaine session et demandé que les observations éventuelles soient communiquées au CLEPA.

30. En ce qui concerne les ancrages ISOFIX, l'expert de l'ISO a informé le GRSP que la partie de la norme relative aux deux ancrages rigides dans l'angle du siège serait probablement mise aux voix et adoptée en janvier 1999. Toutefois, la deuxième partie de la norme, relative à l'ancrage de la sangle supérieure, ne serait examinée que dans une seconde étape.

31. Abordant la question de l'ancrage de la sangle supérieure, l'expert de l'OICA a estimé qu'il faudrait aussi étudier d'autres méthodes permettant d'empêcher la rotation du dispositif de retenue pour enfants comme par exemple l'emploi d'un jambage ou d'un dispositif de tensionnage. Il a proposé qu'avant de prendre une décision définitive relative à un autre ancrage, il faudrait s'efforcer de déceler tout problème de rotation lié aux deux points de fixation inférieurs ISOFIX. Il ne faudrait proposer de solution éventuelle que si un problème de ce type était bien défini.

32. Les experts des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni et de Consumers International ont dit qu'ils préféreraient la solution de la sangle supérieure, présentée dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/11.

33. Vu les divergences d'opinion, le GRSP a demandé à disposer davantage de renseignements. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré qu'une règle fédérale relative à la sangle supérieure serait adoptée en 1999 et il s'est proposé de fournir des renseignements voulus au GRSP.

34. Les experts de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de l'OICA et du CLEPA ont accepté de constituer un groupe informel sous la présidence de l'expert du Royaume-Uni (M. P. O'Reilly), afin d'examiner la question de la sangle supérieure et de fournir au GRSP les renseignements voulus.

35. Les experts du Groupe susmentionné (voir par. 34 ci-dessus) ont établi et présenté le document informel No 17 définissant le mandat de ce groupe informel ISOFIX constitué spontanément. Après l'avoir étudié, le GRSP y a apporté des modifications de détail et adopté ce mandat, qui figure en annexe 4 au présent rapport.

36. L'expert de la France a présenté le document formel No 10 qui contenait une proposition visant à adapter les prescriptions du Règlement No 14 en matière de résistance des ancrages de ceintures de sécurité au nouveau système de retenue muni d'un limiteur de charge.

37. Le GRSP a décidé d'examiner cette proposition à la prochaine session et prié le secrétariat de publier le document informel No 10 sous une cote officielle.

38. Le GRSP a également prié le secrétariat de publier sous une cote officielle, pour examen à la prochaine session, le document informel No 5, présenté par l'expert de l'Allemagne, contenant une proposition d'amendement au paragraphe 6.4.4.2 du Règlement No 14.

39. L'expert de l'Allemagne a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/19 qui contenait une proposition visant à réduire la distance latérale minimale entre les ancrages inférieurs effectifs aux places assises arrière des véhicules des catégories  $M_1$  et  $N_1$ . Il a également présenté le document informel No 12, qui étayait cette proposition et montrait qu'il n'y avait pas de différence fondamentale de performance, si l'on retenait la distance proposée (240 mm) ou la distance actuellement inscrite dans le Règlement (350 mm).

40. L'expert de l'Espagne a fait part de ses craintes et a proposé que cette réduction ne s'applique qu'au siège arrière central. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

c) Règlement No 17 (Résistance des sièges)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1997/1, TRANS/WP.29/GRSP/1997/6,  
TRANS/WP.29/GRSP/1998/20, documents informels Nos 1, 2 et 3  
de l'annexe 1 au présent rapport

41. L'expert des États-Unis a présenté le document informel No 1 qui contenait des renseignements à jour sur les études effectuées par la NHTSA au sujet de la résistance des dossiers de siège. Il a annoncé qu'une étude nouvelle, plus complète, serait présentée à la prochaine session.

42. L'expert de l'Allemagne a présenté une étude accidentologique des lésions provoquées par les bagages transportés dans les voitures (document informel No 2). Ce document conclut qu'un meilleur agencement des bagages, un renforcement des dossiers de sièges et une amélioration de la rigidité, des ancrages et du verrouillage de ces dossiers contribueraient à réduire les lésions causées aux passagers.

43. L'expert de l'Italie a présenté le document informel No 3 qui contenait les résultats des essais de résistance des dossiers de sièges comparant les résultats obtenus pour les sièges conformes aux prescriptions du Règlement,

modifié par la série 07 d'amendements, à ceux relatifs aux sièges conformes aux prescriptions figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/1. Il a déclaré qu'aucune amélioration sensible n'avait été démontrée sur le plan de la sécurité et estimé que les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/1 ne devraient pas être adoptées à moins que les données relatives aux accidents ne prouvent l'insuffisance des prescriptions actuelles du Règlement.

44. L'expert du Royaume-Uni a fait part de quelques préoccupations au sujet des essais présentés par l'expert de l'Italie et insisté pour que soient apportés les amendements contenus dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/1. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa prochaine session.

45. Pour le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/6, le GRSP a aussi décidé de poursuivre l'examen de la question à sa prochaine session.

46. L'expert de l'Allemagne a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/20 qui contenait une proposition visant à harmoniser le Règlement No 17 avec la Directive européenne 74/408/CEE. Le GRSP a adopté le document et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à sa session de juin 1999.

d) Règlement No 21 (Aménagement intérieur)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/R.163, TRANS/WP.29/GRSP/1997/2, TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 et document informel No 15 de l'annexe 1 au présent rapport

47. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 qui remplaçait les documents TRANS/WP.29/GRSP/R.163 et TRANS/WP.29/GRSP/1997/2 et indiquait les modifications récentes à la norme FMVSS No 201. Il a expliqué que d'autres modifications visant à apporter des améliorations étaient prévues et seraient probablement adoptées d'ici août 1999. Il a par ailleurs précisé que des dispositions relatives aux chocs latéraux et frontaux seraient incorporées à une étape ultérieure.

48. S'agissant des prescriptions relatives aux chocs latéraux et frontaux, l'expert du Royaume-Uni a suggéré que l'on attende les résultats finals du CEVE.

49. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSP que le CEVE avait pour la fausse tête étudié trois solutions. Il semblait que l'on doive finalement retenir une fausse tête mobile en tous sens, conforme à celle utilisée aux États-Unis d'Amérique. Il a signalé que l'on procédait actuellement à l'analyse des accidents.

50. L'expert de la France a confirmé cette information et annoncé qu'une solution définitive devrait être retenue d'ici l'été 1999.

51. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa session de décembre 1999. Néanmoins, si le document espagnol annoncé au sujet du Règlement No 21 (TRANS/WP.29/GRSP/23, par. 32) était disponible, il devrait être examiné à la prochaine session.

e) Règlement No 29 (Cabines de véhicules utilitaires)

Document : TRANS/WP.29/GRSP/1998/13

52. L'expert de la République tchèque a présenté la proposition relative à l'exclusion du Règlement No 29 des véhicules des catégories  $N_1$  dérivés de ceux de la catégorie  $M_1$  (TRANS/WP.29/GRSP/1998/13).

53. Plusieurs représentants ont fait observer que, contrairement à l'intention de la proposition, tous les véhicules de la catégorie  $N_1$  étaient exclus du champ d'application du Règlement. Deux solutions ont été proposées. La première consistait à n'exclure du champ d'application que les véhicules de la catégorie  $N_1$  d'une masse totale inférieure à 1 500 kg. La deuxième consistait à n'appliquer le Règlement qu'aux véhicules de la catégorie  $N_2$  dont la masse totale était supérieure à 7 500 kg, et à ceux de la catégorie  $N_3$ .

54. Il n'a pas été possible de conclure et le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

f) Règlement No 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1997/12, document informel Nos 6 et 13 de l'annexe 1 au présent rapport

55. Lors de l'examen du Règlement No 14, le système de fixation ISOFIX pour dispositifs de retenue pour enfants (TRANS/WP.29/GRSP/1997/12) a été étudié (voir par. 30 à 35, plus haut).

56. Le document informel No 6, présenté par l'expert de la Hongrie, soulevait le point de savoir si le Règlement autorisait un dispositif de retenue pour enfants avec un bouclier "Y" ou un bouclier "T". À son avis, les versions anglaise et française du Règlement n'étaient pas identiques, ce qui était source de confusion et de difficultés d'interprétation.

57. L'expert de la France a proposé de revoir le passage pertinent du Règlement No 44 en collaboration avec l'expert du Royaume-Uni et d'informer le GRSP à la prochaine session.

58. Les experts des services techniques allemands appliquant le Règlement ont présenté le document informel No 13. Afin de pouvoir étudier cette proposition à la prochaine session, le GRSP a demandé au secrétariat de distribuer ce document sous une cote officielle.

g) Règlement No 94 (Protection en cas de collision frontale)

Document : Document informel No 14 de l'annexe 1 au présent rapport

59. L'expert de Consumers International a présenté le document informel No 14 qui contenait une proposition visant à incorporer le même pictogramme et la même légende que ceux adoptés pour les dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et qui mettaient en garde contre le danger mortel ou le risque de lésions graves pouvant être causées aux enfants par le déploiement du coussin gonflable protégeant le siège du passager avant.



60. Considérant que la question était liée à l'étiquetage présenté dans le projet de règlement sur les coussins gonflables (voir par. 21 et 22, plus haut), le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à la prochaine session et demandé au secrétariat de distribuer le document informel No 14 sous une cote officielle.

h) Règlement No 95 (Protection en cas de collision latérale)

61. L'examen de cette question a été reporté à la prochaine session.

RÈGLEMENT No 22 (Casques de protection)

Documents : TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 et Add.1 et document informel No 7 de l'annexe 1 au présent rapport

62. Le GRSP a examiné et adopté le document formel No 7 et a décidé de le transmettre au Groupe de travail et au Comité d'administration (AC.1), pour examen à sa session de mars 1999 en tant que proposition de projet de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement No 22.

63. En ce qui concerne les documents TRANS/WP.29/GRSP/5/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1 et TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 et Add.1, le GRSP a décidé qu'ils devraient, une fois tout adoptés, constituer la série 05 d'amendements au Règlement.

64. L'expert de l'Allemagne, président du groupe informel sur le Règlement No 22, a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1 qui contenait une proposition relative à l'essai de la mentonnière pour les casques munis d'une protection maxillaire.

65. Le GRSP a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/5/Rev.1, avec les modifications suivantes :

Paragraphe 5.1.4.1.1, note 3, modifier comme suit :

"3/ 1 pour ..., 24 pour l'Irlande, ... 32 pour la Lettonie, 33 à 36 (disponibles), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (disponibles), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (disponible), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par ses États membres qui utilisent leur symbole CEE respectif) et 43 pour le Japon. Les chiffres suivants ..."

Paragraphe 7.3.4.2, point d'impact P : Remplacer "500 mm" par "50 mm".

66. Lors de l'examen de la proposition de l'Allemagne, qui figurait dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/15/Rev.1, plusieurs membres du groupe informel ont estimé que cette dernière ne reflétait pas les conclusions auxquelles ce groupe était parvenu et que quelques autres dispositions restaient à l'étude.

67. Appuyé par l'expert de la Belgique, l'expert de la France a demandé que soit maintenu le contrôle permanent de la production, tel que prévu dans la version actuelle du Règlement.

68. Pour les raisons mentionnées aux paragraphes 66 et 67 ci-dessus, la GRSP a décidé de renvoyer le document TRANS/WP.29/GRSP/15/Rev.1 devant le groupe informel, pour réexamen.

69. Lors de l'examen du document TRANS/WP.29/GRSP/1998/16, l'expert de la France a fait observer que le groupe informel n'avait pas encore approuvé l'essai de choc oblique (méthode B) et que, sans cette méthode, l'étude de cette proposition était inutile. Les experts de la Belgique, de l'Espagne et de l'Italie se sont rangés à cet avis. Ils ont également déclaré ne pouvoir accepter cette proposition si elle ne prévoyait pas la méthode B.

70. L'expert du Royaume-Uni a insisté pour que la proposition soit examinée afin que l'on puisse poursuivre les travaux nécessaires à la mise à jour du Règlement No 22 (TRANS/WP.29/GRSP/23, par. 44). Suite à cette intervention, le GRSP a examiné le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 et adopté, en principe, les modifications suivantes :

Paragraphe 6.5, modifier le premier alinéa comme suit :

"... à l'essai défini au paragraphe 7.4 [ou 7.5]"

Paragraphe 6.6, ôter les crochets.

Paragraphe 7.4.4.1.1, remplacer "9 Ns" par "12,5 Ns".

Paragraphe 7.4.4.2.1, remplacer "4 000 N" et "28 Ns" par "3 500 N" et "25 Ns".

71. L'expert de l'Italie a déclaré que le paragraphe 7.1 était en contradiction avec les paragraphes 6.10.8 et 6.11.8.

72. Le GRSP a décidé de renvoyer le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/16 devant le groupe informel afin que soit achevée la méthode d'essai B et que soient étudiées toutes les modifications adoptées en principe, ainsi que les contradictions éventuelles (voir par. 70 et 71 ci-dessus).

73. Lors de l'examen de la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/16/Add.1, l'expert de la France a déclaré que la proposition n'avait pas été approuvée par le groupe informel et devrait être considérée comme une proposition du Royaume-Uni.

74. Se référant à la déclaration de la France, l'expert de l'Allemagne, président du groupe informel, a expliqué que l'essai d'abrasion avait été incorporé dans la proposition afin d'intégrer tous les différents essais auxquels procédaient divers services techniques, y compris ceux du Royaume-Uni. Il a aussi expliqué que la méthode d'essai avait été tirée du Règlement No 43. Il a néanmoins proposé de reporter l'examen de l'essai d'abrasion à la prochaine session du GRSP, après réexamen par le groupe informel.

75. Afin de progresser, le GRSP a procédé à la première lecture du document TRANS/WP.29/GRSP/1998/16/Add.1 et adopté, en principe, les modifications suivantes :

Paragraphe 6.15.3.6 (numérotation nouvelle), modifier comme suit :

"... (Q) ne doit pas être inférieur à :

0,8 pour les signaux lumineux rouges et jaunes;  
0,6 pour le signal lumineux vert;  
0,4 pour le signal lumineux bleu.

Le quotient relatif ..."

Paragraphe 6.15.3.8 (nouveau), remplacer "annexe 13" par "annexe 15".

Paragraphe 6.15.3.9 (nouveau), remplacer "annexe 14" par "annexe 16".

Paragraphe 7.8.3.3.1.1 (numérotation nouvelle), remplacer "annexe A" par "annexe 13" et "annexe B" par "annexe 14".

Paragraphe 15.1, modifier comme suit :

"15.1 Casques et visières".

Paragraphes 15.2 à 15.2.1.2, supprimer.

76. Le GRSP a décidé que le groupe informel devrait réexaminer les références à la méthode A, faites dans les paragraphes 7.8.3.1 et 7.8.3.1.3.3, les références faites à la méthode B dans les paragraphes 7.8.3.2 et 7.8.3.2.1, ainsi que le texte des paragraphes 13.6 à 13.6.7 et l'annexe 10.

#### QUESTIONS DIVERSES

a) Hommage à M. P. Frederiksen

77. M. P. Frederiksen, expert du Danemark, a annoncé son départ prochain à la retraite. Il a remercié tous ses collègues du GRSP et du secrétariat pour leur collaboration. Le Président a remercié M. Frederiksen de ses contributions précieuses aux travaux du Groupe et lui a souhaité une longue et heureuse retraite. Tous les représentants se sont associés à ces vœux et remerciements et ont applaudi M. Frederiksen chaleureusement.

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

78. Pour la vingt-cinquième session, qui se tiendra à Genève du 3 mai (14 h 30) au 7 mai (12 h 30) 1999 <sup>1</sup>, le GRSP a arrêté l'ordre du jour suivant :

---

<sup>1</sup>Dans un souci d'économie, aucun document officiel distribué avant la session (et envoyé par la poste) ne sera disponible en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents pour la réunion.

1.     Projet de règlement sur les coussins gonflables - extension
2.     Amendements à des Règlements de la CEE
  - 2.1    Règlement No 12 (Dispositifs de conduite)
  - 2.2    Règlement No 14 (Ancrage des ceintures de sécurité)
  - 2.3    Règlement No 17 (Résistance des sièges)
  - 2.4    Règlement No 21 (Aménagement intérieur)
  - 2.5    Règlement No 29 (Cabines de véhicules utilitaires)
  - 2.6    Règlement No 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)
  - 2.7    Règlement No 94 (Protection en cas de collision frontale)
  - 2.8    Règlement No 95 (Protection en cas de collision latérale)
3.     Règlement No 22 (Casques de protection) <sup>2</sup>
4.     Questions diverses.

---

---

<sup>2</sup>Ce point ne sera pas étudié avant l'après-midi du 6 mai 1999.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE  
PENDANT LA SESSION

<u>No</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	États-Unis d'Amérique	2.3	A	A Preliminary Investigation of Seat Performance and Occupant Injuries using 1995-1996 Automated NASS CDS Data in Rear Impacts - A NHTSA Internal Study.
2.	Allemagne	2.3	A	Injuries to car occupants as a result of pieces of luggage transported in cars
3.	Italie	2.3	A	Comments on doc. TRANS/WP.29/GRSP/1997/1
4.	Allemagne	1.	A	Agreements on draft Regulation on airbags
5.	Allemagne	2.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No 14
6.	Hongrie	2.6	A	Belt or strap systems of child restraint
7.	Belgique	3.	A.	Proposal for draft corrigendum to Regulation No 22
8.	OICA	2.1	A	OICA position on the Dutch proposal to amend Regulation No 12
9.	France	2.1	A	Probability of a head impact on the steering wheel in a low to moderate speed frontal collision configuration
10.	France	2.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No 14
11.	France	1.	A	Proposal for draft amendments to the draft Regulation on airbags
12.	Allemagne	2.2	A	Test report ECE Regulation No 14
13.	Allemagne	2.6	A	Proposal for draft amendments to Regulation No 44.03 (proposed by the Test Houses on Regulation No 44)
14.	Consumers International	2.7	A	A proposal for an amendment to Regulation No 94 to improve the warnings about hazards from airbags
15.	Pays-Bas	2.4	A	Corrigendum to Regulation No 21

<u>No</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
16.	GRSP <sup>1</sup>	1.	A	Proposal for draft amendments to the draft Regulation on airbags
17.	GRSP <sup>2</sup>	2.2	A	Terms of reference of informal "ISOFIX" group
-	Pays-Bas		A	Consequences of relief of the chest displacement requirement in Regulation No 16

---

---

<sup>1</sup>Présenté conjointement par les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, de la Pologne et du Royaume-Uni.

<sup>2</sup>Présenté conjointement par les experts de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, du CLEPA et de l'OICA.

Annexe 2

AMENDEMENTS ADOPTÉS EN PRINCIPE PAR LE GRSP AU SUJET DE LA PROPOSITION  
DE PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES COUSSINS GONFLABLES  
DE REMPLACEMENT  
(Document TRANS/WP.29/GRSP/1998/4)

Table des matières

Paragraphe 3.2, 4.2, 5.3 et 6.2, supprimer "ou sans coussin gonflable".

Paragraphe 10, supprimer les mots "OU SANS".

Liste des annexes

Annexes 2 et 5, supprimer "ou sans coussin gonflable".

Annexes 7 et 8, supprimer.

Annexes 9 et 10 (anciennes), renuméroter 7 et 8.

Texte du Règlement

Paragraphe 1, modifier comme suit :

"1.           DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux équipements suivants, destinés à être montés ultérieurement :

Paragraphe 1.2, modifier comme suit :

"1.2           Aux volants de direction de remplacement pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> munis d'un module de coussin gonflable d'un type homologué ... des lésions pouvant être subies par les occupants."

Paragraphe 2.3, modifier comme suit :

"... sous-ensemble comprenant la source d'énergie pour son déploiement et le coussin gonflable utilisé lors du déploiement."

Paragraphe 2.4 (nouveau), reprendre le texte du paragraphe 2.14.

Paragraphe 2.4, renuméroter 2.5 et modifier comme suit :

"2.5           "Système de coussins gonflables de remplacement" : un système de coussins gonflables de remplacement fourni pour modifier un véhicule à moteur et dont les dimensions fonctionnelles, la forme, les matériaux ou le fonctionnement peuvent différer de tout système de coussins gonflables de l'équipement originel fourni par le constructeur du véhicule pour ledit véhicule à moteur."

Paragraphe 2.5 et 2.6 (anciens), renuméroter 2.6 et 2.7.

Paragraphe 2.7 (ancien), supprimer.

Paragraphe 2.9, sans objet en français.

Paragraphe 2.11 et 2.13, modifier comme suit :

- "...  
b) la géométrie du coussin gonflable,  
c) le matériau du coussin gonflable,  
..."

Paragraphe 2.12, modifier comme suit :

"2.12 Type de volant de direction de remplacement muni d'un module de coussin gonflable : désigne deux volants de direction de deuxième monte munis de coussins gonflables qui ne présentent pas de différences essentielles en ce qui concerne :

- a) la présence d'un coussin gonflable,
- b) la dimension et le diamètre du volant,
- c) la forme, dans la mesure où elle a des incidences sur la sécurité et sur la résistance,
- d) le matériau,
- e) la définition du type de module de coussin gonflable pour système de coussins gonflables de remplacement énoncée au paragraphe 2.11 ci-dessus."

(Paragraphe 2.14, renuméroter 2.4)

Paragraphe 3.1.1, supprimer "ou le constructeur du véhicule".

Paragraphe 3.2, supprimer "ou sans coussin gonflable".

Paragraphe 3.2.1, modifier comme suit :

"... un volant de direction de remplacement muni d'un module de coussin gonflable sera soumise ..."

Paragraphe 3.2.2, modifier comme suit :

"... volant de direction de remplacement muni d'un coussin gonflable, la demande ..."

Paragraphe 3.2.2.5, après "volants de direction de remplacement" ajouter "munis d'un coussin gonflable".

Paragraphe 3.3, modifier comme suit :

"3.3 Demande d'homologation d'un système de coussins gonflables de remplacement autre que celui monté sur un volant de direction"



Paragraphe 3.3.2.3, remplacer "du ou des dispositifs de coussins gonflables" par "du ou des systèmes de coussins gonflables".

Paragraphe 4.1.4.1, note 1/, modifier comme suit :

"1/ 1 pour ..., 24 pour l'Irlande, ... 32 pour la Lettonie, 33 à 36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par ses États membres qui utilisent leur symbole CEE respectif) et 43 pour le Japon. Les chiffres suivants ... de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, et les chiffres ainsi attribués..."

Paragraphe 4.2.1, modifier comme suit :

"4.2.1 Si un type de volant de direction de remplacement muni d'un coussin gonflable soumis pour homologation répond aux prescriptions des paragraphes 5 et 6, l'homologation de ce volant muni d'un type de coussin gonflable est accordée."

Paragraphe 4.3.1, modifier comme suit :

"... l'homologation est accordée pour ce système de coussins gonflables de remplacement."

Paragraphe 5.1, modifier comme suit (y compris le titre dans la "Table des matières") :

"... munis d'un module de coussin gonflable d'un type homologué ou d'un (de) système(s) de coussins gonflables de remplacement autre(s) que celui (ceux) monté(s) sur un volant de direction."

Paragraphe 5.1.1.2, renuméroter 5.1.1.1.

Paragraphe 5.1.1.3, renuméroter 5.1.1.2 et modifier comme suit :

"... après la durée de vie sous garantie,"

Paragraphe 5.1.1.4, supprimer.

Paragraphe 5.1.1.5, renuméroter 5.1.1.3.

Paragraphe 5.1.3, modifier comme suit :

"5.1.3 Un système complet doit comprendre un dispositif signalant à l'utilisateur que le ou les systèmes de coussin gonflable ne sont pas dans l'état de marche prévu."

Paragraphe 5.1.4, remplacer "la structure souple puisse être écartée" par "le coussin gonflable puisse être écarté".

Paragraphe 5.1.5, modifier comme suit :

...  
"Il doit être présenté une déclaration ... et la température des gaz et des particules solides dégagés lors du déploiement du coussin gonflable ne sont pas susceptibles de provoquer des lésions graves aux occupants ...".

Paragraphe 5.2.1, ajouter à la fin ce qui suit :

"...  
Le fabricant du module doit attester que les essais susmentionnés ont été effectués avec succès. En cas de doute, l'autorité responsable de la délivrance de l'homologation se réserve le droit de vérifier l'exactitude de cette attestation."

Paragraphe 5.2.2.3, supprimer.

Paragraphe 5.2.2.4 à 5.2.2.6 (anciens), renuméroter 5.2.2.3 à 5.2.2.5.

Paragraphe 5.2.2.8 (anciens), renuméroter 5.2.2.6.

Paragraphe 5.3, supprimer les mots "ou sans coussin gonflable".

Paragraphe 5.3.1.1 à 5.3.1.4, modifier comme suit :

- "5.3.1.1 un essai thermique du volant de direction (tous les éléments sauf le module de coussin gonflable), tel que décrit au paragraphe 6.2.1.1, garantissant la cohésion de tous les matériaux utilisés,
- 5.3.1.2 un essai de pliage, tel que décrit au paragraphe 6.2.1.2, garantissant une déformation minimum de la jante du volant de direction,
- 5.3.1.3 un essai de torsion, tel que décrit au paragraphe 6.2.1.3, garantissant une rigidité suffisante lorsque le volant de direction supporte une charge tangentielle à sa jante,
- 5.3.1.4 un essai de résistance, tel que décrit au paragraphe 6.2.1.4, garantissant une durée de vie suffisante."

Paragraphe 5.3.2 à 5.3.7, supprimer.

Paragraphe 5.3.8 (ancien), renuméroter 5.3.2 et modifier comme suit :

- "5.3.2 Dans le cas d'un volant ... utilisé par le constructeur."  
(supprimer en fait le deuxième alinéa).

Paragraphe 5.3.9 (ancien), renuméroter 5.3.3.

Paragraphe 5.3.10 (ancien), renuméroter 5.3.4 et remplacer "paragraphe 6.2.3.1" par "paragraphe 6.2.2".

Paragraphe 5.3.11 (ancien), renuméroter 5.3.5 et remplacer "paragraphe 6.2.4" par "paragraphe 6.2.3".

Note : voir également les paragraphes 9 à 15 et l'annexe 3 du présent rapport.

Paragraphe 5.4.2, modifier comme suit :

"... Dans le cas d'un dispositif de la catégorie C, des mannequins supplémentaires seront utilisés..."

Paragraphe 6.2, supprimer les mots "ou sans coussin gonflable".

Paragraphe 6.2.2.3, modifier comme suit :

"... au volant d'origine, le retour de la commande de l'indicateur de direction, le signal..."

Paragraphe 6.3.2, modifier comme suit :

"...  
Dans le cas d'un dispositif de coussins gonflables de la catégorie C, des mannequins supplémentaires..."

Note : voir également les paragraphes 9 à 15 et l'annexe 3 du présent rapport.

Annexe 2, supprimer les mots "ou sans coussin gonflable."

Annexe 3, supprimer les mots "ou sans coussin gonflable."

Annexes 7 et 8, supprimer.

Annexes 9 et 10 (anciennes), renuméroter 7 et 8.

---

Annexe 3

PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENT AU PROJET DE RÈGLEMENT  
SUR LES COUSSINS GONFLABLES

Transmise par les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie,  
de la Pologne et du Royaume-Uni

Paragraphe 5.3.11., modifier comme suit :

"5.3.11. Les volants de direction de remplacement munis de coussins gonflables doivent satisfaire à un nombre suffisant d'essais, conformément au paragraphe 6.2.3., démontrant le bon fonctionnement d'un ou de plusieurs dispositifs de coussins gonflables au cours d'un essai de collision frontale selon le Règlement No 94, série 01 d'amendements. Par nombre suffisant d'essais, on entend qu'il faut effectuer au moins un essai selon le Règlement No 94 pour chaque type d'une gamme de véhicules.

Si le service technique chargé de cet essai a des doutes quant au bon fonctionnement du système de coussins gonflables de remplacement eu égard à la gamme de personnes, c'est-à-dire du mannequin femme du 5ème centile au mannequin homme du 95ème centile, le fabricant du système de coussins gonflables de remplacement doit fournir des résultats d'essai complémentaires.

Outre les essais susmentionnés, le fabricant du système de coussins gonflables de remplacement doit démontrer que le déploiement n'intervient pas si le véhicule muni d'un tel système de coussins gonflables de remplacement entre, par exemple, en collision à une vitesse de  $[25] + 0,2/- 0,0$  km/h dans les conditions d'essai prescrites dans le Règlement No 94 de la CEE".

---

Annexe 4

MANDAT DU GROUPE INFORMEL "ISOFIX"

Mandat du groupe informel ISOFIX, qui sera présidé par M. P. O'Reilly  
(Royaume-Uni)

1. Étudier le potentiel de rotation du siège du dispositif de retenue pour enfants et le mesurer; réunir des preuves rassemblées par les groupes précédents;
2. Examiner les études effectuées par les groupes précédents au sujet de la mauvaise utilisation des dispositifs de retenue pour enfants;
3. Définir les éléments du véhicule et du dispositif de retenue pour enfants qu'il conviendrait de contrôler et comment procéder à cette fin;
4. Définir les prescriptions essentielles d'une procédure d'essai ainsi qu'un dispositif d'essai permettant de mesurer cette rotation et le programme d'essais qui serait nécessaire pour évaluer le bien-fondé de cette approche;
5. Aucune modalité spéciale de financement n'est arrêtée mais tout membre du groupe informel doit être disposé à effectuer des travaux ou des essais à l'appui de l'homologation qui lui semble préférable;
6. Si le groupe informel juge qu'une approche et une procédure d'essai sont possibles, il faudra établir une procédure ou un schéma plus détaillé d'ici décembre 1999 pour aider le GRSP, et
7. Un rapport intérimaire sera présenté au GRSP lors de sa session de mai 1999.

-----