



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/29
10 juillet 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ PASSIVE (GRSP)
SUR SA VINGT-NEUVIÈME SESSION**

(7-11 mai 2001)

1. Le GRSP a tenu sa vingt-neuvième session du 7 mai (après-midi) au 11 mai (matin) 2001, sous la présidence de M. C. Lomonaco (Italie). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 *a* du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Australie, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) était aussi présent. En outre, des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont participé à la session: Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) et Consumers International (CI).

2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote pendant la session.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES COUSSINS GONFLABLES

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/4, TRANS/WP.29/GRSP/2000/5
et TRANS/WP.29/2000/11

3. Comme annoncé lors de la vingt-huitième session (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 5), des experts de l'ISO ont rendu compte des travaux entrepris par le United States Army Research Laboratory et par l'ISO.

4. En ce qui concerne les recherches entreprises par le premier, l'expert a indiqué que les méthodes actuellement utilisées pour évaluer les lésions auditives n'étaient pas valables et qu'une nouvelle méthode de calcul était en cours de mise au point. Il a confirmé que, d'après les premiers résultats obtenus, cette nouvelle méthode paraissait fiable, et il a formulé l'espoir que des résultats définitifs puissent être présentés au Groupe de travail avant un an.

5. En ce qui concerne les recherches entreprises par l'ISO, l'expert a précisé qu'elles visaient à mettre au point une méthode d'évaluation du bruit provoqué par les coussins gonflables dans les véhicules modernes. L'expert en a principalement conclu que les avantages des coussins gonflables ne faisaient aucun doute, et qu'il serait prématuré de réglementer le bruit provoqué par leur déclenchement. À son avis, il faudra encore du temps pour mener à bien des études expérimentales et définir les modalités des mesures à effectuer. Il a ajouté que les résultats des recherches menées par la SAE sur le bruit provoqué par le déclenchement des coussins gonflables étaient présentés dans les documents techniques de la SAE sous les n^{os} 942218 et 983162.

6. Le Groupe de travail a remercié les experts de l'ISO de leurs exposés, et il a décidé de ne pas prendre de décision avant que les chercheurs en aient fini avec leur travail. Il a prié les experts de communiquer au secrétariat un exemplaire de leurs exposés afin qu'ils puissent figurer sur le site Internet du GRSP. Il a en outre décidé que ce point ne serait pas réexaminé avant la session de décembre 2002, en espérant que, d'ici là, les résultats finals des recherches seraient disponibles.

AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

a) Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2001/1

7. L'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/1 qui était censé jeter les bases d'un règlement technique mondial sur la question des serrures et organes de fixation des portes, question que son organisation avait présentée au WP.29 comme prioritaire. Le document en question présentait dans un tableau les différences entre les dispositions du Règlement n° 11, de la Directive correspondante de la Communauté européenne et de la FMVSS n° 206. Il a expliqué que, dans la dernière colonne du tableau, figuraient les propositions de l'OICA relatives à un projet de règlement technique mondial. Selon lui, les principales différences portaient sur le champ d'application et les serrures des portières arrière.

8. Le Président a rappelé au Groupe de travail que le WP.29 n'avait pas encore défini quels étaient les règlements techniques mondiaux prioritaires, et il a annoncé son intention de rendre compte au WP.29 à sa session de juin 2001, afin d'obtenir un avis concernant un éventuel nouveau règlement technique mondial sur ce sujet.

b) Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11, TRANS/WP.29/GRSP/2000/7, TRANS/WP.29/GRSP/2000/9 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSP/2000/10, TRANS/WP.29/GRSP/2001/5, TRANS/WP.29/GRSP/2001/10 et documents sans cote n^{os} 3, 13, 14, 16, 21 et 25 (voir annexe 1 du présent rapport).

9. L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote n° 3, qui contenait un projet de rectificatif au Règlement n° 14, visant à ce que la réduction de la distance minimale entre les ancrages de la place arrière médiane s'applique à tous les types de siège et pas seulement aux banquettes. L'expert de l'Espagne a présenté une proposition analogue (document sans cote n° 16).

10. Malgré les objections des experts du Royaume-Uni et de Consumers International, le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/2001/26, précédemment établie par le secrétariat à la demande du Président du Groupe de travail. Il a été confirmé que la majorité du Groupe de travail était favorable à cette proposition et qu'elle devrait donc être soumise au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de juin 2001.

11. Au sujet de la définition d'un ancrage effectif, l'expert de l'Espagne a présenté le document sans cote n° 25, dans lequel était proposé un nouveau libellé du paragraphe 2.4 du Règlement n° 14. L'expert de la Roumanie, pour sa part, a présenté le document sans cote n° 13, qui contenait ses observations concernant la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/10.

12. Selon l'expert de l'Allemagne, le paragraphe 2.4 du Règlement n° 14 donnait dans son libellé actuel une définition claire de l'ancrage effectif, et les difficultés décrites par l'expert de l'Espagne concernaient davantage le libellé des paragraphes 2.4.1 à 2.4.1.3, parce que ceux-ci donnaient d'autres exemples.

13. Le Groupe de travail a souscrit à l'explication de l'expert de l'Allemagne et a demandé à l'expert de l'Espagne de faire porter sa proposition de modification non pas sur le paragraphe 2.4 mais sur les paragraphes 2.4.1 à 2.4.1.3.

14. En ce qui concerne la proposition d'établir un règlement technique mondial sur ce sujet (TRANS/WP.29/GRSP/2000/7 et TRANS/WP.29/GRSP/2000/9), l'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/9/Add.1, qui contenait une mise à jour de sa proposition initiale ainsi que les figures de l'annexe 3 (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 36). Il a indiqué que son organisation envisageait de créer un groupe d'experts sur cette question, qui serait chargé de toutes les questions examinées pendant la vingt-huitième session mais restées en suspens (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 26 à 33 et par. 35). Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de ces propositions à sa prochaine session.

15. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/5, qui contenait des propositions concrètes concernant les ancrages des ceintures trois points à chacune des places assises avant et arrière. Il a par ailleurs précisé que le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/10 faisait double emploi avec sa propre proposition et ne devrait donc pas être pris en considération.

16. L'expert de l'OICA a demandé que l'on examine la possibilité d'instaurer un règlement technique mondial sur les ancrages de ceintures de sécurité prévoyant plusieurs degrés de résistance et de réserver l'obligation des deux ancrages bas aux pays ne souhaitant pas appliquer les dispositions les plus sévères. L'expert des États-Unis d'Amérique a souscrit à cette idée alors que les experts du Royaume-Uni et de Consumers International ont rejeté l'idée d'un règlement technique mondial prévoyant plusieurs degrés de résistance.

17. Les experts de l'Italie et de l'Espagne ont estimé que l'idée d'installer des ancrages trois points aux places assises faisant face vers l'avant était facile à admettre, mais que leur extension aux places faisant face vers l'arrière serait beaucoup plus difficile à accepter.

18. Le Président du Groupe de travail a demandé à l'expert de l'OICA de revoir sa proposition de façon qu'elle reflète les différentes solutions proposées par les experts lors du débat, et proposé qu'elle soit examinée lors de la session de décembre 2001. En outre, il a annoncé son intention de consulter le WP.29 sur la possibilité d'établir un règlement technique mondial prévoyant plusieurs degrés de résistance.

19. À propos du système ISOFIX, l'expert de la France, qui avait été chargé d'établir une proposition révisée concernant les règlements touchés, a présenté les documents sans cote n^{os} 21 (Règlement n^o 14), 23 (Règlement n^o 44) et 22 (Règlement n^o 16). En outre, il a annoncé que les propositions complémentaires relatives à la deuxième étape (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 15 à 17) seraient probablement prêtes pour la prochaine session du Groupe de travail.

20. L'expert de la France a souligné qu'il était urgent d'adopter le système ISOFIX et, afin de faire avancer les choses, il a proposé de mettre sur pied un groupe de rédaction qui serait chargé d'établir le libellé définitif des propositions concernant les trois Règlements touchés. Il a proposé que le groupe de rédaction se réunisse les 18 et 19 octobre 2001 à Paris. Sur la question de la rotation des systèmes de retenue pour enfants, il a ajouté que, compte tenu des progrès réalisés par l'ISO sur cette question, ces travaux devraient être pris en considération dans l'établissement des propositions définitives.

21. L'expert de l'ISO a rendu compte de l'avancement des travaux entrepris par le Groupe de travail chargé d'examiner les systèmes ISOFIX (groupe 1) et expliqué que ce dernier avait examiné les résultats de recherches menées en France. Il a ajouté que les différents systèmes ISOFIX avaient été comparés aussi bien aux places faisant face vers l'avant qu'à celles faisant face vers l'arrière. Il a conclu qu'un système ISOFIX comprenant deux points d'ancrage rigides et un système de retenue pour enfants équipé d'un écran et d'une ceinture trois points avait obtenu de bons résultats lors des essais de déplacement de la tête et d'accélération du thorax, et que seule une ceinture deux points équipant un siège de retenue pour enfants avec écran ou un harnais cinq points sans attache supérieure avait dépassé les limites en ce qui concerne le déplacement de la tête.

22. L'expert de l'ISO a informé le Groupe de travail qu'avec un système ISOFIX à deux points d'ancrage et un système de retenue pour enfants équipé d'un harnais cinq points et d'une attache supérieure, le déplacement de la tête était parfaitement maîtrisé, mais que les forces exercées sur la nuque et l'accélération du thorax étaient en augmentation. Il a ajouté qu'avec un système ISOFIX à deux points d'ancrage, installé sur une place assise faisant face vers l'arrière, les charges sur la nuque étaient réduites, mais qu'une sangle abdominale était nécessaire en cas de choc par l'arrière. Enfin, il a déclaré que, d'après les chercheurs, la preuve était faite qu'il fallait élargir la zone des ancrages du système ISOFIX.

23. L'expert du CEVE a confirmé que l'élargissement éventuel de cette zone n'aurait aucune incidence lors des chocs latéraux. L'expert des Pays-Bas, quant à lui, a déclaré qu'il aimerait savoir si, dans les recherches, le siège avait été considéré comme le troisième point de fixation des systèmes ISOFIX.

24. Le Groupe de travail a remercié l'expert de l'ISO et l'a aimablement prié de remettre au secrétariat un exemplaire de son exposé pour qu'il puisse figurer sur le site Internet du Groupe de travail.

25. À la demande de l'expert de Consumers International, l'expert de la France a expliqué que la distance minimale entre les sièges avant et les sièges arrière, sauf en cas de montage d'ancrages ISOFIX aux sièges arrière (document sans cote n° 21, par. 5.3.10.1.2), avait été fixée à 720 mm sans qu'aucun essai n'ait été effectué, mais que cette valeur avait été considérée comme normale lors de la rédaction de la proposition.

26. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen du document sans cote n° 21, parallèlement à la proposition que devait soumettre la France (voir par. 20 ci-dessus), lors de sa session de décembre 2001. Afin de permettre un examen plus détaillé de la proposition, le secrétariat a été prié de faire distribuer le document sans cote n° 21 sous une cote officielle pour ladite session.

27. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote n° 14, qui proposait des amendements relatifs à la résistance des ancrages des minibus. Il a indiqué que deux solutions pouvaient être envisagées: soit adapter le Règlement n° 14 pour que les minibus soient soumis aux mêmes prescriptions que les voitures particulières en ce qui concerne la résistance des ancrages, soit s'aligner sur le Règlement ADR 68 de l'Australie relatif à la fixation des sièges dans les autocars. Il a annoncé que l'ensemble des travaux entrepris dans son pays serait présenté à la Conférence technique sur l'amélioration de la sécurité des véhicules (ESV), qui devait se tenir aux Pays-Bas au mois de juin.

28. Les experts de l'Italie et de l'OICA ont fait remarquer que, avant d'amender le Règlement, il faudrait procéder à une analyse coûts-avantages et examiner les données relatives aux accidents. Le Groupe de travail a décidé qu'après avoir été examinée à la Conférence ESV, cette question pourrait être examinée à sa session de décembre 2001, à la demande de l'expert du Royaume-Uni.

c) Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/12, TRANS/WP.29/GRSP/2001/2 et documents sans cote n^{os} 5, 6, 9, 10, 17, 22, 27, 28 et 29 (voir annexe 1 du présent rapport)

29. L'expert de la France a présenté le document sans cote n° 22, qui contenait les amendements à apporter au Règlement n° 16 pour y inclure les prescriptions relatives au système ISOFIX. Comme pour le Règlement n° 14, le secrétariat a été prié de faire distribuer le document sans cote n° 22 sous une cote officielle à la session de décembre 2001.

30. En ce qui concerne la réduction de la limite de la force de réenroulement (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12), l'expert du Japon a expliqué que, à l'issue de plusieurs essais, il avait été prouvé que la réduction de la force de réenroulement n'entraînait aucune diminution de la sécurité des passagers (documents sans cote n^{os} 5 et 6).

31. Plusieurs experts se sont déclarés préoccupés par la réduction de moitié de la force de réenroulement et d'une autre réduction de moitié à l'issue de l'essai de longévité, dans les deux cas, que les ceintures de sécurité soient ou non équipées de réducteurs de tension.

32. Afin de répondre aux préoccupations évoquées ci-dessus, l'expert du Japon a présenté les documents sans cote n^{os} 27 et 29, qui contenaient des explications supplémentaires ainsi qu'une variante. L'expert de l'Espagne a quant à lui présenté le document sans cote n° 28, qui contenait la même proposition, mais libellée différemment.

33. Enfin, le Groupe de travail a adopté en principe la proposition reproduite à l'annexe 2 du présent rapport. Il a décidé de confirmer son adoption à sa prochaine session, une fois qu'elle aura été complétée par l'inclusion de l'autre proposition que devait transmettre l'expert de l'Espagne, relative au marquage du nouveau type de ceinture de sécurité.

34. Au sujet du chariot d'accélération (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/2), l'expert de la France a informé le Groupe de travail que, à l'issue de plusieurs essais comparatifs, il était établi qu'il n'existait pas d'équivalence entre le chariot d'accélération et le chariot de décélération. Il a proposé de communiquer les résultats de ces essais à la session de décembre 2001 pour examen. De son côté, l'expert de la Fédération de Russie a indiqué que son pays avait lui aussi procédé à des essais dont les résultats montraient, contrairement aux essais menés par la France, que l'équivalence entre les deux dispositifs pouvait être considérée comme acceptable.

35. L'expert de la France a déclaré que, dans le cas où un nouveau dispositif serait choisi, le règlement devrait toujours laisser la possibilité aux services techniques de procéder aux essais à l'aide du chariot de décélération. Il tenait absolument à ce que la méthode d'essai actuelle soit considérée comme la méthode de référence. En outre, il a indiqué que, pour garantir la conformité des contrôles de la qualité de la production, le règlement devrait stipuler que l'essai dynamique était réservé à l'homologation de type de la ceinture de sécurité considérée et que, pour les homologations accordées à l'issue d'un essai effectué avec le décéléromètre, les essais de conformité de la production devaient aussi être effectués avec le même appareil.

36. L'expert du Japon a retiré sa proposition, qui visait à établir une équivalence entre les normes en vigueur au Japon et aux États-Unis d'Amérique et celles prévues dans le Règlement n° 16 (TRANS/WP.29/GRSP/2000/12, annexe 1B, point 11, note 4).

37. L'expert de l'Espagne a présenté le document sans cote n° 17, qui contenait une proposition de projet de rectificatif au Règlement n° 16. Le Groupe de travail a décidé de l'examiner à sa prochaine session et a donc demandé au secrétariat de le faire distribuer sous une cote officielle.

38. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents sans cote n°s 9 et 10, qui contenaient des amendements au Règlement n° 16. Afin que ces propositions puissent être examinées dans le détail, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de regrouper les deux documents en un seul et de faire distribuer ce dernier sous une cote officielle pour la session de décembre 2001.

d) Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1 et documents n°s 20 et 24 (voir annexe 1 du présent rapport)

39. L'expert de l'Espagne a informé le Groupe de travail que les travaux de mise à jour de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1 se poursuivaient toujours et que la proposition reformulée devrait pouvoir être soumise à la session de décembre 2001.

40. L'expert de la République tchèque a présenté le document sans cote n° 24, qui proposait d'amender le champ d'application du Règlement n° 17, d'apporter quelques corrections aux dessins, de l'aligner sur la Directive de la Communauté européenne correspondante et d'autoriser l'homologation d'un siège en tant qu'élément séparé.

41. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à sa prochaine session et a donc demandé au secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 24 sous une cote officielle.

42. L'expert du CLEPA a proposé que le champ d'application du Règlement englobe aussi le système de cloisonnement et ses ancrages (document sans cote n° 20). Le Groupe de travail a donné son accord de principe et l'expert du CLEPA est convenu d'établir une proposition concrète.

e) Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17, TRANS/WP.29/GRSP/1999/11, TRANS/WP.29/GRSP/2001/11 et document sans cote n° 18 (voir annexe 1 du présent rapport)

43. Les experts de l'Allemagne et de l'Espagne ont présenté les conclusions du groupe informel (TRANS/WP.29/GRSP/2001/11). Ils ont expliqué que ces conclusions contenaient aussi la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1999/11. L'expert de l'OICA quant à lui a présenté le document sans cote n° 18, qui proposait quelques légères modifications à la proposition initiale et il a proposé au Groupe de travail de l'examiner parallèlement à l'autre document.

44. Le Groupe de travail a remercié les membres du groupe informel et, en première lecture, a adopté un certain nombre d'amendements au document TRANS/WP.29/GRSP/2001/11 (comme ce document n'existe qu'en anglais, les amendements en question ne sont pas reproduits ici).

45. L'expert de l'Italie a émis une réserve à propos du paragraphe 1.2.1 de l'annexe 8, concernant les essais de choc, et a demandé que le mannequin mâle du 95^e centile soit mieux défini. L'expert de l'Allemagne quant à lui a rappelé au Groupe de travail que l'essai en question n'était qu'un essai de choc parmi d'autres.

46. Le Président a remercié les coprésidents et les membres du groupe informel de la qualité de leur travail. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa prochaine session.

f) Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1998/13, TRANS/WP.29/GRSP/1999/1, TRANS/WP.29/GRSP/2001/3 et documents sans cote n^{os} 23 et 24 (vingt-huitième session) et 7 (voir annexe 1 du présent rapport).

47. L'expert du Royaume-Uni a présenté une proposition visant à amender le Règlement n° 29 (TRANS/WP.29/GRSP/2001/3) parallèlement au document sans cote n° 7, qui proposait d'incorporer la proposition en question dans le texte du Règlement. Il a expliqué que les principales modifications concernaient le champ d'application (véhicules N2 ayant une masse brute dépassant 7 t), les essais de choc avant et arrière et l'essai de résistance mécanique du toit.

48. L'expert de la Fédération de Russie a constaté que la proposition ne contenait ni explication ni justification et il s'est opposé au nouveau champ d'application. Il a rappelé au Groupe de travail que dans son libellé actuel le Règlement n° 29 visait tous les véhicules utilitaires et il a tenu absolument à ce que sa proposition concernant le champ d'application du Règlement soit prise en considération (TRANS/WP.29/GRSP/1999/1). Il a en outre rappelé qu'à la vingt-huitième session il avait présenté le document sans cote n° 24, dans lequel figurait une explication détaillée de la méthode d'essai. L'expert de la Pologne a lui aussi demandé que le Règlement n° 29 vise tous les véhicules de la catégorie N ayant une masse brute supérieure à 3,5 t.

49. L'expert de l'Italie a rappelé au Groupe de travail le document sans cote (n° 23) que son pays avait soumis à la dernière session ainsi que sa position concernant le rapport dont s'inspirait la proposition du Royaume-Uni. Il a en outre rappelé au Groupe de travail que l'expert du Royaume-Uni avait communiqué aux experts du Groupe de travail un exemplaire du rapport en question (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 57 et 58).

50. L'expert du Royaume-Uni a précisé que sa proposition s'appliquait uniquement aux véhicules utilitaires dont la masse brute dépassait 7 t, étant entendu que le Règlement actuel continuerait à s'appliquer aux autres véhicules de la catégorie N dont la masse brute dépassait 3,5 t. Il a accepté de revoir sa proposition et a demandé aux experts du Groupe de travail de lui envoyer leurs observations.

51. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session et a donc demandé aux experts d'apporter leurs propres exemplaires des documents sans cote n^{os} 23 et 24 de la vingt-huitième session ainsi que le document sans cote n^o 7 de la présente session.

g) Règlement n^o 44 (Systèmes de retenue pour enfant)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/12, TRANS/WP.29/GRSP/2000/2, TRANS/WP.29/GRSP/2000/3, TRANS/WP.29/GRSP/2000/15, TRANS/WP.29/GRSP/2000/16, TRANS/WP.29/GRSP/2001/4, TRANS/WP.29/GRSP/2001/8, TRANS/WP.29/GRSP/2001/13, et documents sans cote n^{os} 1, 8, 11, 23 et 26 (voir annexe 1 du présent rapport).

52. L'expert du Japon a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/4 ainsi que les documents sans cote n^{os} 1 et 8, qui contenaient des explications détaillées concernant sa proposition.

53. Plusieurs experts se sont demandé si le mannequin utilisé était véritablement représentatif d'un enfant endormi, en tous cas en ce qui concerne le déplacement en cas de choc, et il a fait valoir que si les amendements proposés étaient adoptés, les limites de déplacement fixées au paragraphe 8.2.2 seraient dépassées.

54. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a donc demandé aux experts de se munir de leurs propres exemplaires des documents sans cote n^{os} 1 et 8.

55. En ce qui concerne le nouveau chariot d'accélération (TRANS/WP.29/GRSP/2000/2, TRANS/WP.29/GRSP/2000/3 et document sans cote n^o 13), le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point, en attendant de disposer des résultats d'essais comparatifs entre ce nouveau chariot d'accélération et le chariot de décélération actuellement utilisé (voir par. 34 ci-dessus).

56. En ce qui concerne le système ISOFIX, l'expert de la France a présenté le document sans cote n^o 23. Comme il l'avait fait pour les Règlements n^{os} 14 et 16 (voir par. 26 et 29 ci-dessus), le Groupe de travail a chargé le secrétariat de faire distribuer le document sans cote n^o 23 sous une cote officielle pour la session de décembre 2001.

57. L'expert de l'Australie a présenté le document sans cote n^o 11, dans lequel il était expliqué que son pays était favorable à ce que l'attache supérieure fasse office de troisième point d'ancrage, afin d'éviter la rotation des systèmes de retenue pour enfants.

58. L'expert de la France a présenté une proposition concernant les modalités du contrôle de la conformité de la production (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13). Il a expliqué que sa proposition reprenait dans son principe les modalités adoptées pour le Règlement n^o 22.

59. Plusieurs experts se sont déclarés préoccupés par la reproductibilité des essais et par l'application différente des procédures de contrôle de la qualité selon les Parties contractantes. D'autres experts en revanche se sont félicités de cette proposition qui, selon eux, pourrait améliorer le contrôle de la qualité.

60. À l'issue d'une première lecture, le Groupe de travail a décidé de supprimer le paragraphe 11.2.1. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa session de décembre 2001.

61. L'expert des Pays-Bas a présenté le document sans cote n° 26, dans lequel il proposait d'amender le Règlement n° 44 en y ajoutant des prescriptions prévoyant l'enregistrement de tous les essais dynamiques. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette proposition à sa prochaine session, ainsi que la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/15, soumise par le même expert. Le secrétariat a été chargé de faire distribuer le document sans cote n° 26 sous une cote officielle pour la session de décembre 2001.

62. Au sujet des propositions soumises par l'expert de l'Allemagne au nom du groupe informel des services techniques (TRANS/WP.29/GRSP/2000/16 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/8) et visant à adapter le Règlement n° 44 aux progrès techniques, le Groupe de travail a décidé de reporter leur examen à sa session de décembre 2001.

h) Règlement n° 94 (Protection des occupants en cas de choc frontal)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1999/5, TRANS/WP.29/GRSP/2001/6, TRANS/WP.29/GRSP/2001/7 et document sans cote n° 19 (voir annexe 1 du présent rapport)

63. L'expert de Consumers International a soumis un nouveau modèle d'étiquette(s) de mise en garde contre les risques présentés par les coussins gonflables pour les systèmes de retenue pour enfants tournés vers l'arrière. Il a précisé que sa présente proposition (TRANS/WP.29/GRSP/2001/7) annulait et remplaçait celle qu'il avait précédemment présentée (TRANS/WP.29/GRSP/1999/5). Pour sa part, l'expert de l'OICA a présenté le document sans cote n° 19, qui contenait une proposition de son organisation sur le même sujet.

64. L'expert de l'OICA a fait remarquer que son organisation était favorable à une étiquette qui contiendrait à la fois un pictogramme et du texte mais que la question de la présence de l'étiquette dans le véhicule était exclusivement du ressort du pays dans lequel le véhicule allait être vendu et ne saurait être réglée par l'homologation de type. Il a expliqué que le paragraphe 6.2.3 de sa proposition contenait la seule solution possible au problème, à savoir que le Règlement n° 94 devrait contenir une annexe dans laquelle le texte figurant sur l'étiquette serait traduit dans toutes les langues des Parties contractantes à l'Accord de 1958.

65. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que la solution proposée par l'OICA n'était probablement pas réalisable et rappelé que les seules langues officielles de la CEE étaient l'anglais, le français et le russe.

66. Les experts de la Suède et du Royaume-Uni ont souscrit à la proposition de Consumers International. L'expert de cette organisation a proposé que certains paragraphes de la proposition de l'OICA soient repris dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/7.

67. Le Président a dit qu'il espérait que le Groupe de travail puisse arriver à un accord à la prochaine session, et le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition. Le secrétariat a été chargé de faire distribuer le document sans cote n° 19 sous une cote officielle pour la session de décembre 2001.

68. Quant à la proposition transmise par l'expert de la Suède (TRANS/WP.29/GRSP/2001/6), le Groupe de travail a décidé de l'examiner à sa prochaine session.

i) Règlement n° 95 (Protection des occupants en cas de choc latéral)

Document: Document sans cote n° 15 (voir annexe 1 du présent rapport)

69. Ainsi qu'il l'avait promis lors de la vingt-huitième session (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 89 et 90), l'expert du CEVE a rendu compte au Groupe de travail des essais effectués par son organisation pour valider les caractéristiques de la face avant des butoirs mobiles (document sans cote n° 15). Il a annoncé que le rapport final serait disponible avant la prochaine session.

70. L'expert du CEVE a indiqué en outre qu'une proposition concrète serait transmise au Groupe de travail pour examen, à sa session de décembre 2001. Le Groupe de travail a remercié l'expert du CEVE ainsi que les experts qui avaient participé aux essais de validation.

QUESTIONS DIVERSES

a) Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

71. Aucune information n'a été présentée.

b) Méthode d'essai avec chariot pour l'essai de choc arrière avec mannequin

Documents: Documents sans cote n°s 2 et 12 (voir annexe 1 du présent rapport)

72. L'expert des Pays-Bas a présenté une nouvelle méthode d'essai pour l'évaluation des risques de lésion cervicale en cas de collision arrière. Il a indiqué que plusieurs constructeurs, services techniques et universités avaient participé à la mise au point de cette nouvelle méthode, à l'issue d'une série d'essais biomécaniques. Il a expliqué au Groupe de travail en quoi consisterait le programme futur des activités et précisé qu'en juin 2001, le Groupe spécial du CEVE allait faire le point des recherches en cours et déterminer s'il serait justifié de mettre au point une procédure d'essai permettant d'évaluer le risque de lésion en cas de collision arrière. Enfin, il s'est proposé pour présenter un exposé aux experts intéressés.

73. L'expert de l'Allemagne a présenté le document sans cote n° 2, qui proposait que le Règlement n° 17 soit amendé pour prendre en considération les chocs arrière. Il a aussi présenté le document sans cote n° 12, qui proposait une méthode de calcul du couple au niveau de l'articulation entre la première vertèbre cervicale et le crâne.

74. L'expert de l'OICA a indiqué que l'ISO avait aussi travaillé dans ce domaine et s'était intéressée à tous les aspects des blessures dues à des chocs arrière.

75. Le Président a remercié les experts de leurs rapports et estimé qu'il serait bon de mettre au point un programme de création d'un mannequin ainsi qu'une méthode d'essai utilisant un chariot, afin de définir la meilleure vitesse d'essai, et d'examiner les courbes de décélération. Selon lui, il était indispensable de se concerter, afin d'éviter les doubles emplois et de ne présenter qu'une seule et même proposition au Groupe de travail. Il a proposé que la coordination soit assurée par le CEVE.

c) Règlement n° 22 (Casques de protection)

Documents: TRANS/WP.29/2001/27, TRANS/WP.29/2001/28, TRANS/WP.29/GRSP/2001/9 et document sans cote n° 4 (voir annexe 1 du présent rapport)

76. Le Groupe de travail a examiné les documents TRANS/WP.29/2001/27 et TRANS/WP.29/2001/28, qui contenaient les propositions que le secrétariat du WP.29 avait établies en regroupant les propositions adoptées à la vingt-huitième session (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 105 et annexe 3) et celles contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/9 et le document sans cote n° 4.

77. Le Groupe de travail a adopté les propositions avec les amendements reproduits ci-dessous et il a confirmé qu'elles devraient être examinées par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de juin 2001.

Document TRANS/WP.29/2001/27,

Les paragraphes 7.4.1.3 et 7.4.2.3 sont supprimés et insérés dans le document TRANS/WP.29/2001/28.

Document TRANS/WP.29/2001/28,

Le paragraphe 6.7 est supprimé.

Ajouter les paragraphes 7.4.1.3 et 7.4.2.3, qui sont tirés du document TRANS/WP.29/2001/27.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

78. Pour sa trentième session, prévue à Genève du 3 décembre (14 h 30) au 6 décembre (12 h 30) 2001^{1 2}, le Groupe de travail a arrêté l'ordre du jour suivant:

1. Amendements à des Règlements CEE (Accord de 1958)
 - 1.1 Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes)³
 - 1.2 Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)
 - 1.2.1 Définition d'un ancrage effectif
 - 1.2.2 Projet de règlement technique mondial sur les ancrages de ceintures de sécurité

¹ Dans un souci d'économie, tous les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne seront plus distribués en salle. Les délégations sont priées de bien vouloir se rendre à la réunion munies de leurs exemplaires des documents.

² Le Président du Groupe de travail a annoncé que, sous réserve d'acceptation par le WP.29, la session devrait se prolonger d'au moins une demi-journée.

³ À condition que le WP.29, autorise l'élaboration d'un règlement technique mondial.

- 1.2.3 Système ISOFIX
 - 1.3 Règlement n° 16 (ceintures de sécurité)
 - 1.3.1 Amendements techniques
 - 1.3.2 Chariots d'accélération
 - 1.3.1 Système ISOFIX
 - 1.4 Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)
 - 1.5 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)
 - 1.6 Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)
 - 1.7 Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants)
 - 1.7.1 Système ISOFIX
 - 1.7.2 Chariots d'accélération
 - 1.7.3 Amendements techniques
 - 1.8 Règlement n° 94 (Protection des occupants en cas de choc frontal)
 - 1.9 Règlement n° 95 (Protection des occupants en cas de choc latéral)
 - 2. Questions diverses
 - 2.1 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive
 - 2.2 Méthode d'essai avec chariot pour l'essai de choc arrière avec mannequin.
-

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Japon	2.7.	A	Supplemental explanation document concerning the proposed introduction of CRS webbing sensor ELRs
2.	Allemagne	3.2.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 17
3.	OICA	2.2.	A	Proposed Corrigendum to draft Supplement 2 to the 05 series of amendments to Regulation No. 14
4.	Secrétariat	3.3.	A	Proposal for draft Corrigendum to the 05 series of amendments to Regulation No. 22
5.	Japon	2.3.	A	Japan's position on TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 proposal for change in safety-belt retraction force
6.	Japon	2.3.	A	Supplementary document on Japan's position on TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 proposal for moderation on safety-belt retraction force standard in ECE R16
7.	Royaume-Uni	2.6.	A	Consolidated proposal including revising diagrams. Regulation No. 29
8.	Japon	2.5.	A	Japan's position on proposed revision of TRANS/WP.29/GRSP/2001/4 child restraint system (CRS)
9.	Allemagne	2.3.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 16
10.	Allemagne	2.3.	A	Proposal for a draft amendment to Regulation No. 16
11.	Australie	2.7.	A	Child safety restraints and tether straps: Australia real word crash performance
12.	Allemagne	3.2.	A	How to calculate the N_{km}
13.	Roumanie	2.2.	A	Remarks concerning the proposal for the modification of the definition of effective anchorage
14.	Royaume-Uni	2.2.	A	UK discussion paper on possible amendments to Regulation 14. Anchorage strength requirements for certain vehicles categories

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
15.	CEVE	2.9.	A	EEVC MDB face specification validation test programme. Progress report
16.	Espagne	2.2.	A	Proposal for a corrigendum to draft supplement N.2 to the Regulation ECE R14.05
17.	Espagne	2.4.	A	Proposal for a corrigendum to the Regulation ECE R16.04
18.	OICA	2.5.	A	Proposal for draft amendments to ECE R21
19.	OICA	2.8.	A	Airbag warning - ECE Regulation 94
20.	CLEPA	2.4.	A	Proposal to amend Regulation nr 17
21.	France	2.2.	A	Revised proposal for draft 06 series of amendments to Regulation No. 14
22.	France	2.3.	A	Revised proposal for draft 06 series of amendments to Regulation No. 16
23.	France	2..	A	Revised proposal for draft 04 series of amendments to Regulation No. 44
24.	République tchèque	2.4.	A	Comments on contemporary wording of Regulation No. 17-07
25.	Espagne	2.2.	A	Revised proposal for document TRANS/WP.29/GRSP/2000/10
26.	Pays-Bas	2.7.	A	Proposal for amending Reg. 44 - CRS
27.	Japon	2.3.	A	Supplement material for Japan's proposal to amend ECE R16
28.	Espagne	2.3.	A	Complementary paragraphs to the Japan proposal
29.	Japon	2.3.	A	Complementary paragraphs to amend ECE R16
-	ISO	1.	A	Solving the problem of Rating noise hazard for the human ear
-	ISO	1.	A	Development of an assessment method for airbag noise in modern vehicles
-	ISO	2.7.	A	Child restraint systems. Report to GRSP
-	Pays-Bas	3.2.	A	A new test method for the assessment of neck injuries in rear-end collisions

Annexe 2

PROPOSITION DE PROJET DE SÉRIE 05 D'AMENDEMENTS
AU RÈGLEMENT n° 16 ADOPTÉE EN PRINCIPE PAR LE GRSP
À SA VINGT-NEUVIÈME SESSION

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.28 Réducteur de tension

Dispositif faisant partie de l'enrouleur, qui sert à réduire automatiquement la tension de la sangle dès que la ceinture est bouclée. Dès que la boucle est déverrouillée, le réducteur de tension se met automatiquement hors fonction.»

Paragraphe 6.2.5.3.4, modifier comme suit:

«... Si l'enrouleur fait partie d'un système de retenue à sangle baudrier, la force de réenroulement doit être comprise entre 0,1 et 0,7 daN lorsqu'elle est mesurée dans des conditions analogues. Dans le cas d'une ceinture équipée du réducteur de tension défini ci-dessous, la force minimale de réenroulement peut être ramenée à 0,05 daN uniquement lorsque le réducteur de tension est en fonction. Si la sangle passe dans un renvoi au montant ... lors de l'évaluation de la force de réenroulement. Si l'ensemble comporte un réducteur de tension qui réduit automatiquement la tension de la sangle dès que la ceinture est bouclée, le réducteur de tension doit être tour à tour en fonction et hors fonction lors de cette évaluation, avant et après les essais de longévité définis au paragraphe 6.2.5.3.5.»

Paragraphe 6.2.5.3.5, modifier comme suit:

«... (soit 45 000 en tout). Si le réducteur de tension équipe une ceinture, les essais ci-dessus doivent être effectués à condition que le réducteur de tension soit tour à tour en fonction et hors fonction. Après les essais mentionnés ci-dessus, ...»

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«6.2.5.4 Les enrouleurs doivent satisfaire, à l'issue de l'essai de longévité défini au paragraphe 6.2.5.2.3 ou 6.2.5.3.5 et immédiatement après la mesure de la force de réenroulement définie au paragraphe 6.2.5.2.2 ou au paragraphe 6.2.5.3.4, aux deux prescriptions suivantes:

6.2.5.4.1 Si le mannequin, simplement vêtu d'une chemise en coton, est basculé de 45 degrés vers l'avant puis ramené à sa position initiale, l'enrouleur doit faire en sorte que la sangle est plaquée sur le thorax, et

6.2.5.4.2 Dès que la boucle est déverrouillée, l'enrouleur doit être capable à lui seul d'absorber tout le mou de la sangle.»
