



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/30
1^{er} mars 2002

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 TRENTIÈME SESSION**

(3-6 décembre 2001)

1. Le GRSP a tenu sa trentième session du 3 décembre (après-midi) au 6 décembre 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, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République populaire de Chine, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) était aussi présent. 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), Consumers International (CI) et Comité européen du véhicule expérimental (CEVE).
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote pendant la session.

1. AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

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

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

3. À la suite de l'aval donné par le WP.29 (TRANS/WP.29/792, par. 62) à la poursuite des travaux en vue de la mise au point d'un règlement technique mondial, le GRSP a examiné la proposition transmise par l'expert de l'OICA (TRANS/WP.29/GRSP/2001/1). Le GRSP a constaté que les principales différences entre la réglementation des États-Unis (FMVSS n° 206) et le Règlement n° 11 portaient sur le champ d'application et les serrures des portes arrière.

4. L'expert de Consumers International s'est opposé à la suppression de la prescription relative à une position de verrouillage intermédiaire des portes latérales montées sur charnières (par. 2.2.1) et a estimé que le règlement technique mondial devrait être au moins aussi contraignant que les règlements existants. L'expert de l'OICA a estimé que l'harmonisation des règlements techniques ne devait pas simplement consister à conserver les prescriptions les plus exigeantes, qui risquaient d'être incompatibles les unes avec les autres, mais devrait plutôt consister à examiner toutes les prescriptions existantes dans le dessein de garantir un maximum de sécurité. L'expert du Royaume-Uni s'est rallié à cette opinion, et il a ajouté que le GRSP devrait examiner et évaluer sur un plan technique toutes les prescriptions pertinentes.

5. L'expert des Pays-Bas a demandé que les poignées intérieures des portes arrière fonctionnent même en cas de verrouillage. Selon lui, elles ne devraient être bloquées que lorsque la sécurité enfant est engagée.

6. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir qu'il avait l'intention d'examiner le document en détail et il a demandé instamment qu'une Partie contractante à l'Accord de 1998 le transmette au GRSP pour examen.

7. Le GRSP, tout en remerciant l'expert de l'OICA d'avoir préparé le document comparatif, a émis l'espoir qu'une Partie contractante s'en servirait pour établir un avant-projet de règlement technique mondial et a décidé de remettre l'examen de ce point à plus tard, en attendant que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 donne son avis.

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

1.2.1 Ancrages effectifs

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2000/10.

8. L'expert de l'Espagne a expliqué au GRSP que la mise à jour de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/10 se poursuivait comme cela avait été demandé (TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 13). Il a confirmé son intention de la transmettre à la session de mai 2002 pour examen.

1.2.2 Projet de règlement technique mondial

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/7, TRANS/WP.29/GRSP/2000/9 et Add.1, et TRANS/WP.29/GRSP/2001/5.

9. Le Président a rappelé aux experts du GRSP que, en ce qui concerne l'instauration d'un règlement technique mondial prévoyant deux degrés de résistance (ancrages de ceintures trois points à toutes les places assises sur les véhicules M1 pour le premier degré et ancrages de ceintures deux points aux places faisant face vers l'arrière pour le second degré), le WP.29 avait recommandé que le règlement technique mondial contienne un ensemble de prescriptions uniformes. Il a informé le GRSP que le WP.29 avait indiqué que des prescriptions prévoyant une résistance moindre ne pourraient être instaurées qu'à la demande d'une Partie contractante à l'Accord de 1998. À ce propos, l'expert de l'Italie a rappelé au GRSP que, en l'état actuel des choses, aucune législation n'exigeait la présence d'ancrages de ceintures trois points à toutes les places assises sur les véhicules de la catégorie M1. De plus, il a ajouté qu'aucune législation internationale n'exigeait que les sièges faisant face vers l'arrière soient équipés de ceintures de sécurité trois points.

10. L'expert de CI a déclaré que l'installation de ceintures abdominales aux places assises faisant face vers l'avant n'était acceptable que sur certains marchés. L'expert du Royaume-Uni a expliqué que selon lui toutes les places assises faisant face vers l'avant devraient être équipées de ceintures trois points mais que des ceintures deux points étaient envisageables pour les sièges faisant face vers l'arrière. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que dans son pays toutes les places assises ne devaient pas obligatoirement être équipées de ceintures trois points. Il a par ailleurs insisté sur le fait que seule une Partie contractante à l'Accord de 1998 pouvait transmettre au GRSP un avant-projet de règlement technique mondial.

11. Le GRSP a pris note d'un consensus pour l'installation d'ancrages de ceintures trois points aux places assises faisant face vers l'avant et d'ancrages de ceintures deux points aux places assises faisant face vers l'arrière. L'expert des Pays-Bas a demandé ce qui se passait pour les places assises ne faisant pas exactement face vers l'arrière. Le GRSP lui a demandé de soumettre une proposition à la prochaine session pour examen.

12. Le GRSP s'est rendu compte que les quatre documents relatifs à ce point pourraient constituer un ensemble de dispositions à inclure dans un règlement technique mondial et, en attendant qu'une Partie contractante le transmette pour examen, a décidé de remettre l'examen de ce point à plus tard en attendant que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 donne son avis.

1.2.3 Système ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/11, TRANS/WP.29/GRSP/2001/14, et documents sans cote n^{os} 8 et 13 (voir annexe 1 du présent rapport).

13. Le GRSP a décidé d'examiner ensemble tous les points se rapportant au système ISOFIX, qu'ils relèvent des Règlements n^{os} 14, 16 ou 44 (voir par. 37 à 45 du présent rapport).

1.2.4 Amendements techniques

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/18 et document sans cote n° 9 (voir annexe 1 du présent rapport).

14. L'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 9, qui contenait des propositions visant à introduire dans les Règlements n°s 14 et 16 des dispositions relatives aux ceintures de sécurité et à leurs ancrages devant être installées aux places faisant face vers l'arrière dans les véhicules de la catégorie N. Il a expliqué qu'ainsi modifiés, les Règlements 14 et 16 seraient alignés sur la réglementation japonaise (Règlement de sécurité art. 22-3) et sur la FMVSS n° 14, ce qui rendrait ces deux règlements plus facilement acceptables par son pays. Afin que cette proposition puisse être examinée plus en détail, le secrétariat a été prié de faire distribuer le document sans cote n° 9 sous une cote officielle pour la session de mai 2002.

15. Le GRSP a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/18 et a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002, mais uniquement en tant que projet de complément 3 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 14.

16. À la demande de l'expert de l'OICA, le GRSP a adopté un projet de rectificatif à la version française du règlement, qui est reproduit ci-dessous. Le GRSP a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002 en tant que projet de rectificatif 2 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 14.

Paragraphe 12, modifier la version française comme suit:

«... la fabrication d'un type d'ancrage de ceinture de sécurité conformément au ... modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.»

1.3 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

1.3.1 Amendements techniques

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/17, TRANS/WP.29/GRSP/2001/19, TRANS/WP.29/GRSP/2001/23, et documents sans cote n°s 5, 23 et 24 (voir annexe 1 du présent rapport).

17. L'expert de l'Allemagne a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/17, qui contenait une proposition visant à rendre plus claires et à développer les prescriptions applicables aux types spéciaux de ceinture de sécurité. Pour pouvoir tenir compte des observations des experts, le document sans cote n° 23, qui contient des modifications à cette proposition, a été présenté. Le GRSP a adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/17, telle qu'elle est reproduite à l'annexe 2 du présent rapport. Il a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 13 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16.

18. Concernant la réduction de la force de réenroulement maximale (TRANS/WP.29/GRSP/2001/23 et document sans cote n° 5), l'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 24, qui contenait les observations formulées par plusieurs experts au sujet de la proposition. Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 2 du présent rapport et a décidé de

l'incorporer au projet de complément 13 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16 (voir par. 17 ci-dessus).

19. L'expert de l'Espagne a présenté une proposition visant à ce que le thorax et le visage du passager avant aussi puissent venir au contact du tableau de bord (TRANS/WP.29/GRSP/2001/19). Il a précisé qu'il manquait un paragraphe dans le document et a expliqué au GRSP qu'il n'était pas dangereux de permettre que le visage du passager avant entre en contact avec le tableau de bord, à condition que le véhicule soit d'un type homologué conformément aux Règlements n°s 21, 94 et 95. Plusieurs experts se sont ralliés à cette proposition et le GRSP a décidé d'en poursuivre l'examen à sa session de mai 2002. Le GRSP a en outre demandé au secrétariat d'établir une version révisée du document, où figurerait le paragraphe manquant.

1.3.2 Chariots d'accélération

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/2.

20. L'expert de la France a présenté un exposé dans lequel il comparait les essais effectués avec une installation pour essais de choc grandeur nature et ceux effectués avec un chariot de type HYGE, dans le cadre du Règlement n° 16. Il a informé le GRSP que les essais pouvaient être effectués avec trois sortes d'installations pour essais de choc (installation grandeur nature, installation grandeur nature mais avec un chariot mû par une sangle élastique ou installation avec chariot de type HYGE) et que quatre mesures avaient été effectuées. Il a conclu en indiquant que l'essai à l'aide d'un chariot de type HYGE pourrait fort bien remplacer l'essai prescrit dans le Règlement n° 16 même s'il n'était pas parfaitement équivalent. Enfin, il a proposé que, dans un premier temps, cette nouvelle méthode d'essai soit introduite dans les Règlements n°s 14, 16, 17, 21 et 44, et qu'ensuite les règlements en question soient modifiés plus profondément. Il s'est par ailleurs proposé pour établir les propositions correspondantes en vue de la prochaine session.

21. Le GRSP a remercié l'expert de la France de son exposé et a décidé de poursuivre l'examen des propositions contenues dans les documents TRANS/WP.29/GRSP/2000/12 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, parallèlement aux propositions devant être soumises par l'expert de la France.

1.3.3 Système ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/15 et documents sans cote n°s 8 et 14 (voir annexe 1 du présent rapport).

22. Comme pour le Règlement n° 14 (voir par. 11 ci-dessus), le GRSP a décidé d'examiner ensemble tous les points se rapportant au système ISOFIX, qu'ils relèvent des Règlements n°s 14, 16 ou 44 (voir par. 35 à 43 du présent rapport).

1.3.4 Règlement technique mondial sur les ceintures de sécurité

Documents: Documents sans cote n°s 17 et 18 (voir annexe 1 du présent rapport).

23. L'expert du CLEPA a présenté les documents sans cote n°s 17 et 18. Il a expliqué que le document n° 17 contenait une proposition de projet de règlement technique mondial sur les ceintures de sécurité, établie par les fabricants du monde entier, alors que le document n° 18

présentait la première partie du projet, un tableau montrant les différences entre le Règlement n° 16, la FMVSS n° 209 et la norme japonaise SRRV 22-3, et la seconde partie du projet.

24. Il a souligné que sa proposition définissait le champ d'application du règlement technique mondial, compte tenu des trois séries de normes mises en parallèle (CEE, États-Unis d'Amérique et Japon) et qu'elle contenait des essais dynamiques et non pas statiques, mais aussi des essais destinés à vérifier la résistance mécanique des ceintures de sécurité dans l'esprit de la norme FMVSS n° 209.

25. À la demande du GRSP, il a expliqué que la proposition considérait les passagers comme attachés par les ceintures de sécurité et les autres systèmes de retenue et non pas par les sièges du véhicule. Il a précisé que la proposition ne s'appliquerait pas aux systèmes de retenue montés d'origine dans les véhicules. Il a en outre précisé que la boucle ne devrait pas s'ouvrir pendant les essais. À ce propos, l'expert de Consumers International a formellement demandé que, dans l'hypothèse où des travaux seraient entrepris sur un projet de règlement technique mondial concernant les ceintures de sécurité, il faudrait envisager d'y inclure des prescriptions visant à ce que les boucles de ceinture ne s'ouvrent pas sous l'effet de l'inertie induite en cas de forte accélération. Il a ajouté que des ouvertures de boucle causées par l'inertie avaient été observées aussi bien lors d'accidents que lors d'essais en grandeur nature.

26. Le GRSP a remercié l'expert du CLEPA et a décidé de s'engager dans un examen plus détaillé, en prenant en considération non seulement les documents du CLEPA mais aussi un document devant être transmis par les experts des États-Unis d'Amérique concernant l'équivalence entre le Règlement n° 16 et la FMVSS n° 209. Quoiqu'il en soit, le GRSP a décidé qu'une fois que l'examen du document annoncé par l'expert des États-Unis d'Amérique serait achevé, l'examen de cette question serait reporté jusqu'à ce qu'une Partie contractante s'en serve pour établir une proposition de projet de règlement technique mondial et que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 donne son avis.

1.4 Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, et documents sans cote n°s 20, 21 et 25 (voir annexe 1 du présent rapport).

27. L'expert de la République tchèque a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, qui contenait une proposition visant à aligner le Règlement n° 17 sur la Directive 74/408/CEE de la Communauté européenne. Il a précisé que, afin que les deux textes soient rigoureusement parallèles, il allait présenter à la prochaine session une proposition visant à ce que les sièges des véhicules soient homologués en tant qu'élément.

28. Plusieurs experts se sont déclarés préoccupés par les modifications qu'il est question d'apporter au champ d'application du Règlement n° 17 et à la figure de l'annexe 5 et par l'extension de ce règlement à d'autres places assises que celles faisant face vers l'avant. Le GRSP a prié l'expert de la République tchèque de répondre à ces observations à la session de mai 2002.

29. L'expert du CLEPA a présenté le document sans cote n° 20, qui contenait une proposition visant à amender le Règlement n° 17 en vue d'y incorporer des prescriptions relatives à

l'homologation de type de systèmes de démontage permettant d'ajouter ultérieurement des accessoires. Il a aussi présenté le document sans cote n° 21, qui montrait la corrélation entre les essais dynamiques et les essais statiques proposés dans le document sans cote n° 20.

30. Des préoccupations ont été exprimées concernant la façon de fixer les éléments au véhicule, le risque de déverrouillage des dossiers à cause de ces éléments et la conformité aux prescriptions du Règlement n° 21. Il a par ailleurs été souligné que ces éléments devraient garantir la même sécurité que les pièces d'origine fournies par le constructeur du véhicule.

31. Un expert du CLEPA a accepté d'examiner la proposition, à la lumière des observations faites, et s'est proposé pour la transmettre à la prochaine session pour examen.

32. Concernant la proposition visant à prévoir un espace suffisant pour qu'une personne puisse quitter les places arrière d'un véhicule de transport de personnes à deux portes (TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1), l'expert de l'Espagne a présenté le document sans cote n° 25, qui proposait que l'on utilise un cylindre représentant le thorax d'un mannequin hybride de type III. Il a proposé de mettre sa proposition à jour pour la prochaine session. L'expert de l'Allemagne a proposé que des instructions explicites d'utilisation du cylindre y soient jointes.

1.5 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/11.

33. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/11 avec les amendements adoptés lors de la précédente session (TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 44). Malgré la réserve en suspens formulée par l'expert de l'Italie à propos de l'annexe 8 de la proposition, dont le GRSP a pris note, il a été décidé de transmettre la proposition modifiée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 21.

34. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen du document TRANS/WP.29/GRSP/1998/17.

1.6 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°s 23 et 24 (vingt-huitième session) et n° 7 (vingt-neuvième session).

35. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé les deux principales questions à l'examen: la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/3, qui devrait être examinée par l'expert du Royaume-Uni (TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 50), et la définition du champ d'application. Il a proposé de reporter l'examen de la nouvelle proposition mais d'examiner la question du champ d'application.

36. Le GRSP a estimé qu'une proposition écrite devrait être soumise avant d'examiner la question du champ d'application du Règlement et a demandé à l'expert de la Fédération de Russie de présenter une proposition finale. L'expert de l'OICA a proposé que le champ d'application ne soit pas modifié car l'homologation d'un véhicule en vertu du Règlement n° 94 pourrait le dispenser de l'essai de choc frontal prescrit dans le Règlement n° 29.

1.7 Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants)

1.7.1 Système ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/12, TRANS/WP.29/GRSP/2001/16, et documents sans cote n^{os} 8, 12, 14, 15 et 19 (voir annexe 1 du présent rapport).

37. L'expert de la France a présenté une vue d'ensemble des points concernant le système ISOFIX, afin de parvenir à un accord sur ses principes, tels qu'ils avaient été convenus par le groupe de rédaction. Selon lui, cet accord était nécessaire avant de se lancer dans un examen détaillé des amendements proposés aux Règlements n^{os} 14, 16 et 44 (comme indiqué dans les documents sans cote n^{os} 13, 14 et 15, qui remplaçaient respectivement les documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/14, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/16).

38. Il a informé le GRSP que le groupe de rédaction s'était mis d'accord sur les principes de base de la définition d'une place ISOFIX, conçue soit comme un système d'ancrages ISOFIX soit comme un système d'ancrages ISOFIX plus un ancrage supérieur de type ISOFIX. Alors qu'un système d'ancrages ISOFIX n'était constitué que de deux points d'ancrage inférieurs conçus conformément à la norme ISO, l'ancrage supérieur ISOFIX était conçu pour la sangle supérieure. Il a ajouté que le groupe de rédaction avait décidé, tout au moins pour les véhicules de la catégorie M1, qu'il y aurait deux places ISOFIX, dont une au moins dans la deuxième rangée de sièges, et deux ancres supérieurs, le premier pour la place faisant face vers l'avant et le second pour la place faisant face vers l'arrière.

39. Il a expliqué au GRSP que les systèmes de retenue pour enfants avaient été divisés en cinq catégories de taille, qui s'ajoutaient au classement par masse du Règlement n° 44. Il a indiqué que le groupe de rédaction proposait que les systèmes de retenue pour enfants ISOFIX universels soient constitués d'un système faisant face vers l'avant de type intégral, composé de deux ancres ISOFIX et d'un ancrage supérieur, et que ce système soit homologué au moyen du banc défini dans le Règlement n° 44 équipé d'un ancrage supérieur. Il a précisé au GRSP que le système ISOFIX de type semi-universel pouvait être constitué de n'importe quel système de retenue pour enfants équipé de deux ancres ISOFIX et d'un dispositif empêchant la rotation et qu'il pouvait être homologué au moyen du banc défini dans le Règlement n° 44.

40. L'expert de la France a terminé son exposé en expliquant que, quelle que soit la place ISOFIX, le constructeur était tenu de déclarer les catégories, les groupes de masse et les types de systèmes de retenue ISOFIX pour enfants pouvant être montés. Il a ajouté que la catégorie, le groupe de masse et les montages ISOFIX correspondants devraient figurer sur l'emballage de chaque système de retenue pour enfants de type ISOFIX.

41. Le GRSP a félicité l'expert de la France de la qualité de son exposé et a remercié le groupe de rédaction d'avoir pu parvenir à un consensus sur cette difficile question. L'expert de la France a été aimablement prié de remettre au secrétariat un exemplaire de son exposé afin qu'il puisse figurer sur le site Internet du GRSP.

42. Le GRSP a émis un avis favorable concernant les principes de base énoncés ci-dessus. Cependant, l'expert des Pays-Bas a indiqué que la notion d'universalité ne devait pas

nécessairement supposer l'utilisation de l'attache supérieure pour éviter la rotation. Des experts du Royaume-Uni, de l'Australie, du Canada et de Consumers International ont estimé que deux ancrages inférieurs ne suffisaient pas à garantir la sécurité des enfants et qu'une attache supérieure était absolument nécessaire. Les experts de la France et de l'OICA ont estimé quant à eux que l'attache supérieure était une bonne solution, mais que d'autres moyens pourraient être mis au point pour éviter la rotation des systèmes de retenue pour enfants. L'expert du Japon s'est rallié aux propositions contenues dans les documents sans cote n^{os} 13, 14 et 15, et il a attiré l'attention du GRSP sur le document sans cote n^o 8, qui contenait des amendements à ceux-ci. Les experts de l'Allemagne et de l'Italie ont formulé des réserves au sujet de ces propositions.

43. L'expert de l'Italie a déclaré que l'idée d'inscrire un volume, tant dans les systèmes de retenue pour enfants faisant face vers l'avant que dans ceux faisant face vers l'arrière, supposait l'instauration de nouvelles prescriptions sans précédent dans les règlements concernant les véhicules. Il a ajouté qu'une autre conséquence de l'introduction des volumes en question serait de limiter à 400 ou 440 mm les dimensions minimales des montages utilisés pour les systèmes de retenue pour enfants ISOFIX universels. Il a ajouté que les volumes en question, censés limiter la longueur des ceintures de sécurité pour adultes en cas d'installation d'un système ISOFIX semi-universel étaient incompatibles avec les volumes actuels à cause, entre autres, de l'emplacement de la boucle. En conséquence, il serait impossible d'utiliser pour la même place assise un système de retenue pour enfants ISOFIX et un système universel traditionnel. Il a conclu en indiquant que l'Italie était favorable aux propositions faites par la France, qu'elle considérait comme une bonne base de discussion, à condition qu'elles n'impliquent pas de prescriptions relatives au volume intérieur des véhicules.

44. Les experts des États-Unis d'Amérique et de l'Australie ont rappelé au GRSP que le document sans cote n^o 12 préconisait l'adoption d'ancrages ISOFIX de type rigide et non rigide.

45. Pour finir, le GRSP a décidé d'examiner les propositions de la France à sa session de mai 2002 et il a chargé les experts d'examiner les documents sans cote concernés. Afin que la question puisse être examinée correctement, le secrétariat a été prié de faire distribuer les documents sans cote n^{os} 8, 12, 13, 14, 15 et 19 sous une cote officielle.

1.7.2 Chariots d'accélération

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3.

46. On trouvera les résultats des débats aux paragraphes 20 et 21 ci-dessus.

1.7.3 Amendements techniques

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/2, 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, TRANS/WP.29/GRSP/2001/21, et documents sans cote n^{os} 1 et 8 (vingt-neuvième session) et 6, 10 et 11 (voir annexe 1 du présent rapport).

47. L'expert de la Suède a présenté le document sans cote n^o 6, qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/2. L'expert de l'Allemagne a présenté, au nom des laboratoires d'essai, le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/8 et a rappelé au GRSP que

le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/16 était toujours à l'examen. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/21 et aussi rappelé au GRSP que le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/15 était lui aussi toujours à l'examen.

48. Conscient de l'interdépendance de ces cinq documents, le GRSP a décidé, afin de faciliter leur compréhension, de demander aux experts des trois pays auteurs d'établir une version de synthèse de toutes les propositions, pour examen à la prochaine session.

49. Concernant la proposition relative au contrôle de la conformité de la production (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13), les experts de la Finlande, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Suède et du CLEPA y ont fait objection. Ils ont fait valoir que les actuelles dispositions en la matière n'étaient pas correctement appliquées par les Parties contractantes au Règlement n° 44 et que les problèmes que la proposition cherchait à résoudre ne se poseraient pas si les prescriptions de l'Accord de 1958 en la matière étaient correctement appliquées, parallèlement aux prescriptions du Règlement n° 44.

50. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à sa session de mai 2002, à la lumière des prescriptions en la matière contenues dans l'Accord de 1958.

51. Concernant la proposition du Japon visant à faciliter le maniement de la boucle et de la languette, afin de rendre possible l'utilisation d'un enrouleur sensible au déroulement de la sangle et permettre aussi le montage d'un système de retenue pour enfants tourné vers l'arrière aux places assises équipées de ceintures de sécurité deux points (TRANS/WP.29/GRSP/2001/4), l'expert du Japon a présenté les documents sans cote n° 10 et 11. Il a rappelé au GRSP que les documents sans cote n° 1 et 8 présentés à la vingt-neuvième session portaient sur le même sujet.

52. À propos des trois objectifs énoncés dans la proposition, plusieurs experts ont fait part de leurs préoccupations et ont manifesté une certaine opposition. Le Président du GRSP a admis qu'aucun de ces trois objectifs n'était acceptable pour l'instant, et il a proposé que l'on recherche une solution nationale pour sortir de l'impasse.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/6, TRANS/WP.29/GRSP/2001/7, TRANS/WP.29/GRSP/2001/22, et document sans cote n° 26 (voir annexe 1 du présent rapport).

53. Concernant les propositions relatives à l'étiquette de mise en garde contre les dangers des coussins gonflables en cas d'utilisation de systèmes de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière (TRANS/WP.29/GRSP/2001/7 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/22), les experts de Consumers International et de l'OICA sont parvenus à un compromis qu'ils ont soumis au GRSP (document sans cote n° 26).

54. Le GRSP a adopté la proposition contenue dans le document sans cote n° 26 telle qu'elle est reproduite à l'annexe 3 du présent rapport, et il a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002 en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94.

55. Le GRSP a aussi adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/6, avec les amendements reproduits ci-dessous. Il a décidé de

la transmettre au WP.29 et l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002 en tant que projet de rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 94.

Annexe 9,

Paragraphe 1.1, remplacer le renvoi à «(BS 1470)» par «(ISO 209, première partie)».

Paragraphe 1.2, remplacer le renvoi à «(BS 1470)» par «(ISO 209, première partie)», et corriger la ligne se référant à la dimension des alvéoles, comme suit:

«...
Dimension des alvéoles: 6,4 mm ± 20 %
.....»

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

Documents: Documents sans cote n°s 2, 3 et 16 (voir annexe 1 du présent rapport).

56. L'expert du CEVE a présenté un rapport final concernant le programme d'essai visant à valider les caractéristiques de la face avant du butoir mobile, tel qu'il avait été arrêté lors des sessions précédentes (TRANS/WP.29/GRSP/28, par. 89 et 90, et TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 69 et 70). Il a précisé que le document sans cote n° 2 contenait des recommandations en vue de l'établissement de nouvelles caractéristiques de la face avant des butoirs mobiles du CEVE et qu'en annexe il contenait une proposition concrète d'amendement du Règlement n° 95.

57. Il a informé le GRSP que le programme de validation avait montré que la face avant des butoirs mobiles présentait une répétabilité et une reproductibilité satisfaisantes pour respecter les nouvelles caractéristiques. En outre, il a ajouté que les résultats des essais montraient qu'il fallait renforcer le collage entre les blocs d'aluminium et leur support pour certaines des faces (de 0,4 à 0,6 Mpa) et qu'une modification des couloirs des blocs 1 et 3 était recommandée dans les nouvelles caractéristiques.

58. L'expert du Japon a expliqué que les essais grandeur nature menés dans son pays avaient montré que l'écart entre les déformations subies par les véhicules heurtés pouvaient aller jusqu'à 50 mm et que la corrélation entre la courbe dynamique et la courbe statique n'était pas très claire. À son avis, il faudrait examiner plus en détail les courbes dynamiques et les courbes statiques.

59. Le GRSP a remercié l'expert du CEVE et les pays qui avaient participé aux travaux. Il a été décidé que la proposition d'amendement du Règlement n° 95 contenue dans le document sans cote n° 2 devrait être examinée en détail, et le secrétariat a donc été prié de la faire distribuer sous une cote officielle pour la session de mai 2002.

60. Le GRSP a examiné et adopté un rectificatif au Règlement n° 95 contenu dans le document sans cote n° 16. Il a été décidé de le transmettre, tel qu'il est reproduit ci-dessous, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de rectificatif 3 au Règlement n° 95.

Annexe 5,

Paragraphe 2.3.1.3, modifier comme suit:

«... ne s'écarte pas de l'enfoncement de plus de 35 mm et que la somme...».

61. L'expert des Pays-Bas a expliqué la façon dont le mannequin EUROSID 2 (ES-2) avait été mis au point en précisant qu'il était plus perfectionné que le modèle précédent, le mannequin EUROSID 1 (ES-1). Il a confirmé que les travaux étaient effectués en coordination avec le CEVE et la NHTSA et que de nombreux essais étaient effectués dans l'Union européenne, aux États-Unis d'Amérique, au Canada, au Japon et en Australie. Il a conclu en déclarant que le mannequin ES-2 permettait d'obtenir de biens meilleurs résultats que le modèle précédent et qu'il devrait donc être accepté dans le monde entier.

62. L'expert de l'Italie a admis la supériorité du mannequin ES-2 sur le modèle précédent, mais il a précisé que, lors des essais grandeur nature, certaines valeurs critiques étaient apparues plus élevées avec le mannequin ES-2 qu'avec le mannequin ES-1. Pour conclure, il a admis que le mannequin ES-2 représentait une bonne base d'harmonisation et un meilleur moyen d'évaluation lors des essais grandeur nature. Il a néanmoins précisé que les essais à l'aide de ce nouveau mannequin ne seraient que progressivement appliqués aux nouveaux types de véhicule et qu'il faudrait prévoir des dispositions transitoires pour se donner le temps de remédier à ses insuffisances.

63. L'expert de la France a bien précisé que la recherche d'un nouveau mannequin avait été guidée avant tout par un souci d'harmonisation et que le mannequin ES-2 allait dans la bonne direction. L'expert des États-Unis d'Amérique a précisé que la mise au point du mannequin ES-2 n'en était qu'au stade de la recherche et il a confirmé qu'une bonne partie des difficultés posées par le mannequin ES-1 avait été résolue, mais que la plaque-support posait toujours des problèmes. Il a précisé que la NHTSA attendait ses commentaires avant de se prononcer définitivement sur le mannequin ES-2.

64. L'expert de l'ISO a fait un exposé concernant la mise au point d'un mannequin perfectionné destiné aux essais de choc latéral, baptisé «WorldSID». Il a précisé que ce projet était conduit par le Comité technique TC22 de l'ISO et qu'il avait pour objectif de remplacer tous les mannequins de taille adulte utilisés dans les essais de choc latéral par un seul et même mannequin, à la fois très représentatif et universellement acceptable. Pour résumer, il a indiqué que les résultats obtenus avec le prototype étaient très prometteurs, que les travaux de mise au point se poursuivaient et que ce nouveau mannequin devrait être prêt en 2004.

65. Le GRSP a remercié les experts des Pays-Bas et de l'ISO de leurs exposés et a décidé de les placer sur le site Web du GRSP.

2. QUESTIONS DIVERSES

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

66. L'expert de l'Italie a informé le GRSP que le Groupe «Transports terrestres» du Conseil de l'Union européenne était en train d'examiner une proposition de directive relative au port

obligatoire de la ceinture de sécurité et à l'utilisation obligatoire des systèmes de retenue pour enfants. Il a précisé que cette proposition obligerait les enfants voyageant dans des véhicules des catégories M2 et M3 (autobus et autocars) à s'attacher avec une ceinture pour adultes en l'absence de système de retenue pour enfants. Il a notamment attiré l'attention des experts du GRSP sur les risques que pourraient courir les enfants en cas d'accident, étant donné que ces ceintures étaient conçues pour des adultes. À cet égard, il a demandé aux experts du GRSP d'appeler l'attention du Groupe «Transports terrestres» sur ces risques afin qu'aucune décision concernant le port de la ceinture par les enfants voyageant dans des autobus ou des autocars ne soit prise avant que des études techniques appropriées aient été menées. Le GRSP a favorablement accueilli la proposition de l'expert de l'Italie et a décidé que le groupe de rédaction devrait solliciter auprès du WP.29 l'autorisation d'examiner les moyens appropriés d'attacher les enfants voyageant en autobus ou en autocar.

2.2 Nouveau projet de règlement sur la prévention du risque de traumatisme dit «coup du lapin» en cas de choc arrière

Document: Document sans cote n° 4 (voir annexe 1 du présent rapport).

67. L'expert de l'ISO a fait un exposé sur les travaux que mène le TC22 SC10 WG1 de son organisation sur le risque de blessures du rachis cervical en cas de choc arrière à faible vitesse. Il a indiqué que c'était précisément parce qu'il n'existait pas de procédure d'essai harmonisé que l'ISO s'efforçait d'en mettre une au point. Il a en outre bien précisé que le Groupe de travail (WG.1) ne s'intéressait qu'aux blessures légères dues à une différence de vitesse de 15 km/h au maximum. Il a ajouté qu'en ce qui concerne les mesures, un projet serait distribué pour approbation par les membres du groupe de travail d'ici au mois de mars 2002.

68. Le Président a remercié l'expert de l'ISO de son rapport, qu'il a jugé utile pour la mise au point d'un projet de règlement. Il a rappelé les exposés qui avaient été faits lors des sessions précédentes et il a insisté sur la nécessité de coordonner les travaux afin d'éviter les doubles emplois et de ne présenter qu'une seule et même proposition au GRSP pour examen. Il a rappelé une fois de plus qu'il serait souhaitable que le travail de coordination soit assuré par le CEVE (TRANS/WP.29/GRSP/29, par. 75).

69. L'expert de l'Italie a présenté le document sans cote n° 4, qui exposait les préoccupations de l'Italie concernant la mise au point d'une procédure d'essai de choc arrière. Il s'est rallié à l'opinion du Président selon laquelle les travaux devraient être coordonnés par le CEVE et il a estimé que le GRSP ne saurait examiner une proposition de projet de règlement sur la prévention de risque de traumatisme dit «coup du lapin» avant que le Comité directeur du CEVE ne l'ait adoptée.

2.3 Programme de recherche internationale harmonisée (IHRA)

Documents: Documents sans cote n°s 1, 7 et 22 (voir annexe 1 du présent rapport).

70. L'expert de l'Australie, Président du groupe de travail IHRA chargé des chocs latéraux a rendu compte des activités de ce groupe (document sans cote n° 1). Il a passé en revue les travaux effectués depuis 1998 et expliqué que les objectifs de son groupe pour la période 2001-2005 étaient de coordonner à l'échelle mondiale les travaux de recherche visant

à la mise au point d'une future procédure d'essai de chocs latéraux et de parvenir à l'harmonisation la plus complète possible, avec pour but ultime d'améliorer la sécurité en cas de choc latéral. Il a indiqué que, au cours de ses deux premières années d'activité, son groupe de travail était arrivé à la conclusion qu'il fallait mettre au point de nouvelles procédures d'essai de choc latéral (essai à l'aide d'un butoir mobile déformable, essai contre un pylône, évaluation de coussins gonflables démontés et essais de choc sur des sous-ensembles).

71. L'expert du Royaume-Uni, qui préside le groupe de travail IHRA sur la compatibilité des véhicules utilisés pour les essais de choc a lui aussi rendu compte des travaux de son groupe (document sans cote n° 22). Il a précisé que le travail de son groupe consistait à examiner la compatibilité entre les véhicules de différentes tailles et de différentes catégories, en cas aussi bien de choc frontal que de choc latéral. De l'avis de son groupe, l'amélioration de la compatibilité entre la structure des différents types de véhicule serait une bonne chose, et toute une batterie d'essais utilisant aussi bien le butoir fixe actuel qu'un butoir mobile déformable étaient à l'étude.

72. Le Président du GRSP, en sa qualité de président du groupe de travail IHRA sur la protection en cas de choc frontal décalé a lui aussi présenté un rapport sur les activités de son groupe (document sans cote n° 7). Il a souligné que le principal objectif de son groupe était de parvenir à une procédure d'essai harmonisée, en s'inspirant des différentes pratiques en usage dans le monde.

ÉLECTION DU BUREAU

73. Suite à l'annonce faite par le secrétariat, le lundi 3 décembre 2001, et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur du Forum (TRANS/WP.29/690), le GRSP a procédé à l'élection de son bureau, le mercredi 5 décembre 2001. Le GRSP a élu M^{me} J. Abraham (États-Unis d'Amérique) comme président pour les deux sessions prévues en 2002.

HOMMAGE AU PRÉSIDENT, M. C. LOMONACO

74. Le GRSP a noté avec regret que M. Lomonaco avait décidé de se retirer de la présidence, qu'il assurait depuis la création du Groupe de travail. Il a été rappelé qu'auparavant il avait présidé plusieurs autres groupes d'experts et qu'au total il avait travaillé au WP.29 pendant plus de 30 ans. Il a fortement contribué à améliorer non seulement la sécurité passive des véhicules, mais aussi la sécurité en général. Eu égard à ses qualités humaines et professionnelles éminentes et à son travail à la présidence du GRSP, même après avoir pris sa retraite dans son pays, l'expert de l'Espagne a proposé que le GRSP élise M. C. Lomonaco président honoraire. Au nom de tous les participants, le secrétaire du GRSP a exprimé à M. C. Lomonaco la reconnaissance du Groupe de travail et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

HOMMAGE À M. R. FERRAVANTE

75. Le GRSP a été informé que M. R. Ferravante, expert de la Communauté européenne, n'exercerait plus ses fonctions auprès du GRSP car il était appelé à d'autres tâches. Le GRSP l'a remercié de la qualité de son travail et lui a adressé ses meilleurs vœux pour l'avenir.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

76. Pour sa trente et unième session, qui se tiendra à Genève du 13 mai (14 h 30) au 17 mai (12 h 30) 2002¹, le GRSP 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)²
 - 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
 - 1.3 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)
 - 1.3.1 Amendements techniques
 - 1.3.2 Projet de règlement technique mondial²
 - 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 Amendements techniques
 - 1.8 Règlement n° 95 (Protection des occupants en cas de choc latéral)
2. ISOFIX³
3. CHARIOTS D'ACCÉLÉRATION
4. QUESTIONS DIVERSES
 - 4.1 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive
 - 4.2 Méthode d'essai avec chariot pour l'essai de choc arrière avec mannequin⁴.

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

³ La trente et unième session du GRSP examinera en premier lieu tous les points se rapportant au système ISOFIX, quels que soient les règlements dont ils relèvent.

⁴ Sous réserve de la présentation d'une étude par le CEVE.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS
PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1	Australie	2.3	A	IHRA Side Impact Working Group Status Report
2.	CEVE	1.9	A	Recommandations for a revised specification for the EEVC mobile deformable barrier face
3.	Italie	1.9	A	Concern of the Italian delegation with regard to the development of the ES-2 dummy
4.	Italie	2.2	A	Concern of the Italian delegation with regard to the development of a rear impact collision test procedure
5.	Japon	1.3.1	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation N° 16
6.	Suède	1.7.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation N° 44
7.	Italie	2.3	A	5-years status report of the advanced offset frontal crash protection
8.	Japon	1.2.3.1 1.3.3.1 1.7.1	A	Japan's position on proposed adoption of ISOFIX systems into ECE Regulations
9.	Japon	1.2.4	A	Proposal concerning the rear seat safety-belts of category N vehicles (Regulations N° 14, N° 16)
10.	Japon	1.7.3	A	Brake test results
11.	Japon	1.7.3	A	Results of dynamic test on rearward facing CRS installed with 45° CRS-seatback inclination
12.	Secrétariat	1.7.1	A	ISOFIX comments

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
13.	France	1.2.3	A	Proposal for draft 06 series of amendments to Regulation N° 14
14.	France	1.3.3	A	Proposal for draft 04 series of amendments to Regulation N° 16
15.	France	1.7.1	A	Proposal for draft 04 series of amendments to Regulation N° 44
16.	Secrétariat	1.9	A	Proposal for draft Corrigendum to Regulation N° 95
17.	CLEPA	1.3.4	A	Draft global technical regulation on safety-belts
18.	CLEPA	1.3.4	A	Presentation of the draft global technical regulation on safety-belts
19.	Royaume-Uni	1.7.1	A	United Kingdom proposal to amend head excursion limits for ISOFIX child restraints equipped with top tether
20.	CLEPA	1.4	A	Draft amendments to Regulation N° 17
21.	CLEPA	1.4	A	Draft amendments to Regulation N° 17. Correlation between dynamic and static test of station wagon barrier nets
22.	Royaume-Uni	2.3	A	Status report of IHRA vehicle compatibility working group
23.	Allemagne	1.3.1	A	Proposal to amend document TRANS/WP.29/GRSP/2001/17
24.	Japon et Espagne	1.3.1	A	Proposal for draft 05 series of amendments to Regulation N° 16
25.	Espagne	1.4	A	Draft amendments to Regulation N° 17
26.	CI et OICA	1.8	A	Draft amendments to Regulation N° 94
--	CEVE	1.9	A	Development and evaluation of EUROSID-2 (ES-2) dummy

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
--	ISO	1.9	A	WorldSID. Advanced harmonized dummy for side impact
--	ISO	2.2	A	ISO TC22 SC10 WG1 activity on the test procedure for the evaluation of injury risk to the cervical spine in a low speed rear end impact
--	France	1.2.3 1.3.3 1.7.1	A	ISOFIX systems Integration in R14, R16, R44
--	France	1.3.2	A	Comparison tests on full crash test facility and hyge sled test facility in the frame of Regulation ECE R 16

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 16 ADOPTÉS PAR LE GRSP
À SA TRENTIÈME SESSION

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«... d'absorption d'énergie ou de rétraction de la ceinture.

Cet assemblage peut être soumis à l'essai et homologué en tant que ceinture de sécurité ou système de retenue.».

Paragraphe 2.1.1, modifier comme suit:

«2.1.1 Ceinture abdominale

Une ceinture deux points passant devant le corps de l'utilisateur à la hauteur du bassin.».

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 Ceinture trois points

Ceinture constituée essentiellement d'une sangle abdominale combinée à une sangle diagonale.».

Insérer un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«2.1.4 Ceinture du type S

Une ceinture autre qu'une ceinture de sécurité trois points ou une ceinture abdominale.».

Le paragraphe 2.1.4 devient le 2.1.5 et il est modifié comme suit:

«2.1.5 Ceinture harnais

Une ceinture du type S comprenant une sangle abdominale et des bretelles; une ceinture harnais peut être complétée par une sangle d'entrejambe;».

Paragraphe 2.17, modifier comme suit:

«2.17 Système de retenue

Un système conçu pour un type de véhicule spécifique ou un type défini par le constructeur du véhicule et agréé par le service technique, composé d'un siège et d'une ceinture fixés au véhicule par des moyens appropriés et comprenant en outre tous les éléments installés pour réduire le risque de blessures pour l'utilisateur, en cas

de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement de son corps;».

Insérer 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 de sécurité est bouclée. Dès que la ceinture est déverrouillée, le réducteur de tension se met automatiquement hors fonction.».

Insérer un nouveau paragraphe 5.3.4.2.2.4, ainsi conçu:

«5.3.4.2.2.4 la lettre “t” pour une ceinture de sécurité équipée d'un enrouleur comprenant un réducteur de tension».

Les paragraphes 5.3.4.2.2.4 et 5.3.4.2.2.5 deviennent les paragraphes 5.3.4.2.2.5 et 5.3.4.2.2.6.

Paragraphe 6.2.5.2.2, modifier comme suit:

«6.2.5.2.2 Si l'enrouleur fait partie d'une ceinture abdominale, ...

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.».

Paragraphe 6.2.5.3.4, modifier comme suit:

«6.2.5.3.4 Si l'enrouleur fait partie d'une ceinture abdominale, ...

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, si ce n'est que, dans le cas d'une ceinture équipée d'un réducteur de tension, la force minimale de réenroulement peut être ramenée à 0,05 daN uniquement lorsque ledit réducteur est en fonction. Si la sangle passe dans un renvoi au montant, la force de réenroulement doit être mesurée sur la longueur libre entre le mannequin et le renvoi au montant.

Si la ceinture comporte un mécanisme manuel ou automatique qui empêche la ceinture de se réenrouler complètement, ce mécanisme ne doit pas être en fonction lors de l'évaluation de la force de réenroulement.

Si l'ensemble comprend un réducteur de tension, la force de réenroulement mentionnée plus haut devra être mesurée avec le réducteur tour à tour en fonction et hors fonction lors de cette évaluation effectuée avant et après les essais de longévité définis au paragraphe 6.2.5.3.5.».

Paragraphe 6.2.5.3.5, modifier comme suit:

«6.2.5.3.5 La sangle doit ... (soit 45 000 en tout).

Si l'ensemble comporte un réducteur de tension, les essais susmentionnés doivent être effectués avec le réducteur tour à tour en fonction et hors fonction.

Après les essais mentionnés ci-dessus, l'enrouleur devra fonctionner correctement et continuer à satisfaire aux prescriptions des paragraphes 6.2.5.3.1, 6.2.5.3.3 et 6.2.5.3.4 ci-dessus.».

Insérer des nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

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

6.2.5.4.1 Lorsque des enrouleurs, à l'exception de ceux qui sont à verrouillage automatique, sont soumis à des essais conformément au paragraphe 7.6.4.2, ils doivent faire en sorte que la sangle soit 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.».

Insérer un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«6.4.1.2.5 Les ceintures de sécurité équipées d'un réducteur de tension doivent être soumises à un essai de longévité avec ledit réducteur en fonction conformément au paragraphe 6.2.5.3.5 avant d'être soumises à un essai dynamique. L'essai dynamique doit être effectué avec le réducteur de tension en fonction.»

Paragraphe 7.6.4.1, modifier comme suit:

«7.6.4.1 La force de réenroulement est mesurée sur une ceinture installée sur un mannequin comme dans l'essai dynamique prescrit au paragraphe 7.7. La tension de la sangle est mesurée aussi près que possible du point de contact avec le mannequin, tandis que la sangle est réenroulée à une vitesse approximative de 0,6 m/min. environ. Dans le cas d'une ceinture de sécurité équipée d'un réducteur de tension, la force de réenroulement et la tension de la sangle doivent être mesurées avec ledit réducteur tour à tour en fonction et hors fonction.»

Insérer un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«7.6.4.2 Avant l'essai dynamique décrit au paragraphe 7.7, le mannequin en position assise, vêtu d'une chemise en coton, doit être basculé vers l'avant jusqu'à

ce que la sangle soit déroulée de l'enrouleur sur 350 mm, puis ramené à sa position initiale.».

Insérer un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«7.7.1.7 Les essais dynamiques des ceintures harnais doivent être effectués sans la sangle d'entrejambe, s'il en existe une.».

Annexe 7,

Légende de la figure 6, modifier comme suit:

«...»

P = point de référence du bassin ... mannequin

La mesure du déplacement au point P doit exclure tout phénomène rotatoire autour de l'axe de la hanche et d'un axe vertical.».

Annexe 9,

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«4. Le constructeur/demandeur doit mettre une notice de montage à la disposition de l'utilisateur pour tous les véhicules où la sangle d'entrejambe peut être utilisée. Le fabricant de la ceinture harnais doit préciser le mode de montage des éléments supplémentaires de renfort pour les ancrages des sangles d'entrejambe et leur installation dans tous les véhicules où elle est prévue.».

Annexe 16,

Note au-dessous du tableau, modifier comme suit:

«Note: Dans tous les cas, il est possible d'installer une ceinture du type S au lieu d'une ceinture du type A ou B, à condition que les ancrages utilisés soient conformes aux prescriptions du Règlement n° 14. Lorsqu'une ceinture harnais a été homologuée en tant que ceinture du type S selon le présent Règlement, en utilisant la sangle abdominale, les bretelles et éventuellement un ou plusieurs enrouleurs, une ou deux sangles d'entrejambe supplémentaires, y compris leurs fixations aux ancrages peuvent être fournies par le constructeur/demandeur. Ces ancrages supplémentaires ne sont pas tenus d'être conformes aux dispositions du Règlement n° 14.».

Annexe 3

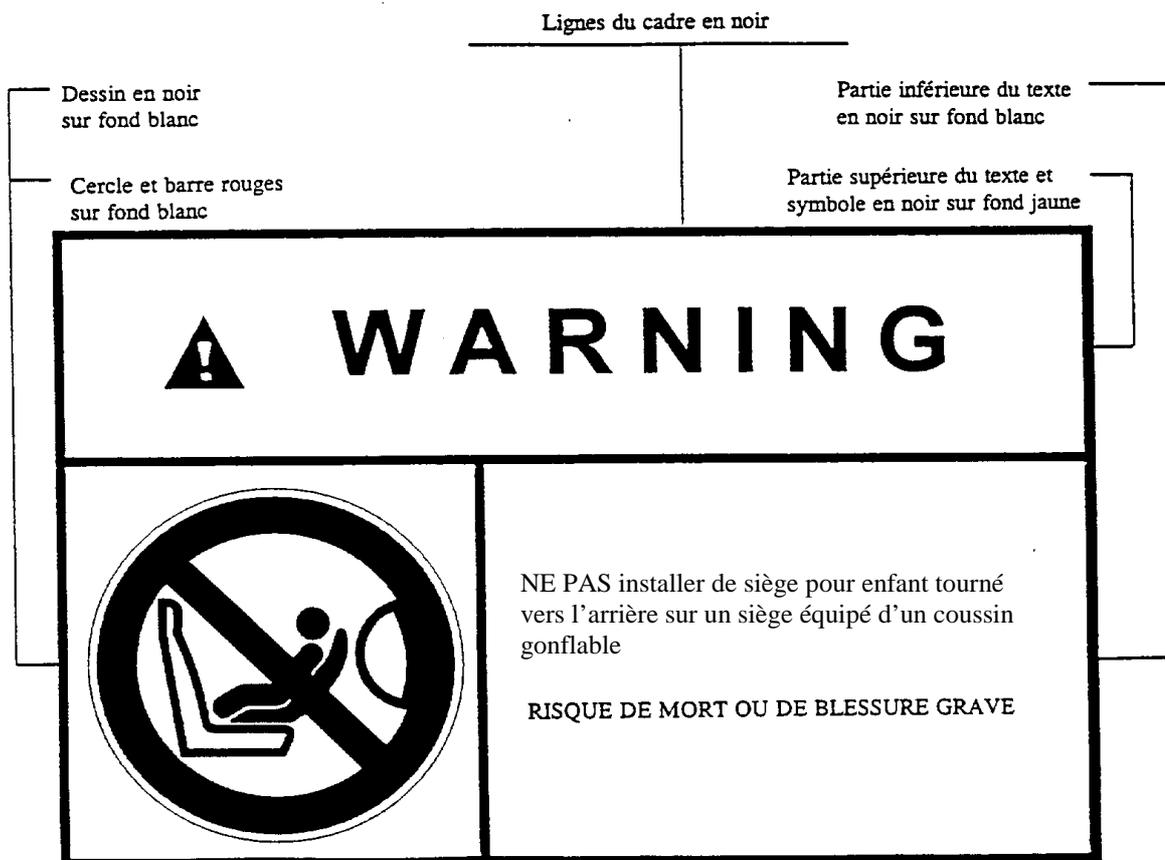
AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 94 ADOPTÉS PAR LE GRSP
À SA TRENTIÈME SESSION

Paragraphe 4.1, modifier comme suit:

- «4.1 Si le type de véhicule soumis à l'homologation conformément au présent Règlement satisfait aux prescriptions du présent Règlement, l'homologation de ce type de véhicule est accordée.».

Paragraphes 6.1.2 à 6.2.3, modifier comme suit:

- «6.1.2 Sur les véhicules munis d'un coussin gonflable pour passager, cette information doit figurer sur l'étiquette de mise en garde décrite au paragraphe 6.2 ci-après.
- 6.2 Les véhicules équipés d'un ou de plusieurs coussins gonflables frontaux pour passager doivent contenir des informations sur le risque grave lié à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants tournés vers l'arrière, sur les sièges équipés d'un coussin gonflable.
- 6.2.1 Ces informations doivent comprendre au minimum une étiquette sur laquelle figurent un pictogramme et un texte de mise en garde, comme indiqué ci-après:



Les dimensions hors tout sont au minimum de 120 x 60 mm (ou une surface équivalente).

La présentation de l'étiquette peut différer de l'exemple ci-dessus mais le contenu du texte doit être conforme aux prescriptions mentionnées plus haut.

- 6.2.2 Au moment de l'homologation de type, l'étiquette doit être libellée dans au moins une des langues de la Partie contractante où est présentée la demande d'homologation. Le constructeur doit s'engager à veiller à ce que la mise en garde soit libellée dans au moins une des langues du pays où le véhicule doit être commercialisé.
- 6.2.3 Dans le cas d'un coussin gonflable frontal pour passager avant, l'étiquette de mise en garde doit être durablement fixée de chaque côté du pare-soleil du passager, de telle sorte qu'au moins une étiquette soit visible à tout moment, quelle que soit la position du pare-soleil. Il est aussi possible de placer une mise en garde sur la face visible du pare-soleil lorsqu'il est en position repliée et une autre mise en garde sur le ciel de toit en dessous du pare-soleil, de sorte qu'au moins une des deux soit visible à tout moment. La taille des caractères doit être telle que l'étiquette puisse être lue aisément par un usager ayant une vue normale assis sur le siège en question.

Dans le cas d'un coussin gonflable frontal équipant d'autres sièges du véhicule, l'étiquette de mise en garde doit être placée directement devant le siège correspondant et pouvoir être vue clairement et à tout moment par quelqu'un installant sur le siège en question un dispositif de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière. La taille des caractères doit être telle que l'étiquette puisse être lue aisément par un usager ayant une vue normale assis sur le siège en question.

Cette prescription ne s'applique pas aux sièges équipés d'un dispositif automatique de désactivation du coussin gonflable frontal en cas d'installation d'un dispositif de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«6.2.4 Des renseignements précis se référant à la mise en garde doivent figurer dans le carnet d'entretien du véhicule; le texte ci-après dans la langue officielle du pays où le véhicule doit être immatriculé, doit au minimum être prévu:

“Ne pas installer de système de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur un siège protégé par un coussin gonflable frontal”

Le texte doit être accompagné d'une illustration de la mise en garde que l'on doit trouver dans le véhicule.».
