



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/101
26 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Cent trente-septième session, 15-18 novembre 2005,
points 6.3.5 et B.2.2.5 de l'ordre du jour)

DEMANDE D'INCLUSION DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS TECHNIQUES
MONDIAUX ADMISSIBLES DES NORMES FMVSS DES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE N° 213 (DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS) ET N° 225
(SYSTÈMES D'ANCRAGE DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS)

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le document reproduit ci-après est présenté par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif (AC.3) pour examen. Il contient une demande d'inclusion dans le Recueil des règlements admissibles des normes FMVSS n° 213 (Dispositifs de retenue pour enfants) et n° 225 (Systèmes d'ancrage des dispositifs de retenue pour enfants).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

DEMANDE D'INCLUSION DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS TECHNIQUES
MONDIAUX ADMISSIBLES DES NORMES FMVSS DES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE N° 213 (DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS) ET N° 225
(SYSTÈMES D'ANCRAGE DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS)

Les États-Unis d'Amérique demandent que les normes FMVSS n° 213 (Dispositifs de retenue pour enfants) et n° 225 (Systèmes d'ancrage des dispositifs de retenue pour enfants) figurent dans le Recueil des règlements admissibles.

Historique

Les dispositifs de retenue pour enfants sont le moyen de protection le plus efficace en cas d'accident. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), des États-Unis d'Amérique, considère que ces dispositifs, lorsqu'ils sont convenablement utilisés, réduisent de 71 % le risque de décès lors d'un accident. Cependant, pour tirer pleinement parti de cette protection, ces dispositifs doivent être installés et utilisés correctement. Une étude réalisée sous les auspices de la NHTSA a permis d'établir que pour près de 80 % d'entre eux ce n'était pas le cas. Chaque année, aux États-Unis d'Amérique, on compte en moyenne 230 enfants âgés de 0 à 6 ans tués et près de 66 000 blessés lors d'accidents automobiles, alors qu'ils sont assis dans ces dispositifs. On estime que si ces dispositifs avaient été utilisés correctement, 68 décès et 874 cas de lésions non mortelles auraient pu être évités.

Description du Règlement

Pour résoudre le problème, la NHTSA a défini un système uniforme de fixation des dispositifs de retenue pour enfants. Les véhicules sont équipés de systèmes indépendants d'ancrage à trois points: deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur. Chaque ancrage inférieur est constitué d'une barre de 6 mm située à l'intersection du coussin et du dossier de siège, à un emplacement où les passagers ne sentiront pas sa présence. Le troisième point correspond à l'ancrage de fixation supérieure. La présence de ces systèmes d'ancrage est exigée pour deux places assises arrière. En outre, si un véhicule comporte trois places assises nominales arrière ou une seconde ou une troisième rangée de sièges, une autre place assise, autre que latérale, doit être équipée d'un ancrage de fixation supérieure prêt à l'emploi. Les dispositifs de retenue pour enfants doivent être munis de moyens permettant de les assujettir à ces systèmes d'ancrage.

La NHTSA a étudié différents types de systèmes d'attache uniformes. Elle a retenu le système d'ancrage rigide car il autorise une plus grande souplesse dans la conception des dispositifs de retenue. Les attaches des dispositifs de retenue peuvent être rigides ou non rigides (c'est-à-dire souples) par conception. Les deux systèmes offrent des avantages comparables en matière de sécurité.

On trouvera dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2004/14 un tableau comparant ces Règlements aux normes du Canada et de la CEE-ONU.

Avantages sur le plan de la sécurité

Les systèmes uniformes permettront une meilleure sécurité en diminuant les risques d'utilisation incorrecte et en offrant une meilleure protection que les systèmes actuels (même s'ils sont utilisés correctement). Sur les 68 vies perdues chaque année en raison d'une mauvaise utilisation, le présent Règlement devrait permettre d'en sauver de 30 à 33. En cas d'accident, la fixation supérieure empêchera le mouvement de la tête et réduira le risque de lésion grave à ce niveau. On estime que de 6 à 17 vies supplémentaires pourraient être sauvées grâce aux ancrages de fixation. Les avantages des attaches rigides et non rigides sur le plan de la sécurité sont récapitulés au tableau S-1. On estime que ces systèmes permettront d'éviter chaque année de 36 à 50 décès et de 1 231 à 2 929 cas de lésions non mortelles.

Tableau S-1
Avantages

Dispositif de retenue/véhicule	Diminution du nombre de tués	Diminution du nombre de blessés
Rigide/rigide	36 à 47	1 231 à 2 893
Non rigide/rigide	36 à 50	1 235 à 2 929

Coûts estimatifs moyens

On trouvera au tableau S-2 une estimation de ce que l'agence estime être le montant total le plus vraisemblable du coût du Règlement. La NHTSA est convaincue que les ventes de dispositifs de retenue munis d'attaches rigides (qui coûtent, selon le tableau S-3, de 33,87 à 43,87 dollars É.-U.) et du système d'attaches non rigides fait appel à une sangle unique passant par l'ouverture à l'arrière du siège (qui selon le tableau S-3 peut ne coûter que 9,62 dollars É.-U.) peuvent s'avérer limitées car peu de fabricants ont indiqué avoir l'intention de produire ce type de systèmes. L'estimation des coûts les plus vraisemblables (17,19 dollars É.-U.) est donc fondée sur une moyenne de systèmes d'attache non rigides avec sangle double. Le coût moyen par véhicule (5,67 dollars É.-U.) est pondéré en fonction du nombre de places assises devant être équipées d'ancrages rigides.

Tableau S-2
Coûts estimatifs moyens (1 996 dollars É.-U.)

Type de dispositifs	Par dispositif de retenue	Par véhicule	Coût annuel total	Coût par équivalent décès (millions)
Dispositifs de retenue non rigides/véhicule rigide	17,19 dollars É.-U.	5,67 dollars É.-U.	152 millions de dollars É.-U.	De 2,1 à 3,7 dollars É.-U.

Gamme des coûts

La gamme des coûts de l'installation d'ancrages et de fixations, ainsi que de la modification de la conception des sièges pour enfants est récapitulée au tableau S-3. Les ancrages et fixations devraient renchérir le coût des véhicules, de 2,82 à 6,62 dollars. Pour les dispositifs de retenue, les coûts augmenteront de 9,62 à 43,87 dollars.

Rentabilité

Pour un coût moyen annuel total d'un montant estimatif de 152 millions de dollars, le coût par équivalent de vies sauvées est estimé entre 2,1 et 3,7 millions de dollars (voir tableau S-2).

Tableau S-3
Coût pour le consommateur des divers types de systèmes
(1 996 dollars des États-Unis)

Systeme	Par dispositif de retenue	Par véhicule ¹
Dispositif de retenue rigide	33,87 à 43,87 dollars É.-U.	
Dispositif de retenue non rigide	9,62 à 21,09 dollars É.-U.	
Véhicule rigide		2,82 à 6,62 dollars É.-U.

Amendements au règlement final

Depuis la publication du document originel, en mars 1999, il y a eu trois amendements. Le premier, publié en août 1999, précise les modalités à respecter pour tester des ancrages de fixation supérieure et les systèmes d'ancrages inférieurs; il exclut les autobus navettes de la norme; et il apporte des modifications techniques pour rectifier certains des chiffres et d'autres parties du règlement final de mars 1999. Le deuxième, publié en juillet 2000, concerne certains points qu'il faut résoudre ou préciser au sujet de l'installation des systèmes d'ancrage dans les véhicules et la manière de les soumettre aux essais de conformité. Le troisième, publié en juin 2003, a trait à la résistance requise pour l'ancrage de fixation supérieure et pour les ancrages inférieurs; aux modalités des essais de résistance; à la manière dont les barres d'ancrages inférieurs doivent être configurées et marquées; à l'emplacement des barres par rapport aux coins des sièges; à l'emplacement des ancrages de fixation supérieure par rapport aux places assises d'un véhicule; à l'installation des systèmes d'ancrages dans les véhicules équipés de systèmes de coussins gonflables perfectionnés; et au point de savoir si les rehausses sans dossier doivent être munies de pièces de fixation pour les relier aux ancrages inférieurs.

¹ La gamme va des véhicules sans siège arrière (ce qui signifie un ancrage nécessaire pour un siège avant) aux véhicules comportant trois places assises arrière (ce qui signifie deux places assises avec des ancrages inférieurs et une fixation supérieure et une place assise avec simplement une fixation supérieure).

Documentation technique

Des renseignements techniques étayant ces règlements, y compris pour ce qui est des meilleures technologies disponibles, des avantages connexes et de la rentabilité peuvent être consultées dans les documents suivants:

Justification technique du règlement des États-Unis:

- Règlement final: Federal Motor Vehicle Safety Standards; Child Restraint Systems; Child Restraint Anchorage Systems, numéro d'index: 3390
- 1^{er} amendement, en date du 31 août 1999, numéro d'index: 6160
- 2^e amendement, en date du 31 juillet 2000, numéro d'index: 7648
- 3^e amendement, en date du 27 juin 2003, numéro d'index: 15438
- Tableau comparant les normes des États-Unis et du Canada relatives aux dispositifs de retenue pour enfants avec les normes de la CEE qui concernent les systèmes ISOFIX (TRANS/WP.29/GRSP/2004/14)
- Évaluation économique finale: FMVSS n° 213, FMVSS n° 225, Child Restraint Systems, Child Restraint Anchorage Systems
- Documentation complémentaire: <http://dms.dot.gov/>, numéro d'index: 3390, 6160, 7648 et 15438.
