



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/31  
2 août 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 TRENTE ET UNIÈME SESSION

(13-17 mai 2002)

1. Le GRSP a tenu sa trente et unième session du 13 mai (après-midi) au 17 mai (matin) 2002 sous la présidence de M<sup>me</sup> J. Abraham (États-Unis d'Amérique). 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 tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) a participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: 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.

## **ACCORD DE 1998**

### **1. Projet de règlement technique mondial sur la sécurité des piétons**

Document: Document informel n° 10 de l'annexe 1 au présent rapport

3. L'expert du Japon a confirmé que le Président du Groupe de travail sur les piétons du Programme de recherche internationale harmonisée (IHRA) assumerait la présidence du groupe informel chargé d'élaborer un règlement technique mondial. En sa qualité de président de ce groupe, il en a présenté les activités, qui étaient par ailleurs indiquées sur le site Web du GRSP. Le rapport final à l'IHRA pourrait être consulté sur le site Web de ce programme à l'adresse suivante: <http://www-ihra.nhtsa.dot.gov/Pedestrian/pedestrian.html>.

4. L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel n° 10, qui proposait un mandat pour le groupe de travail informel du GRSP sur la sécurité des piétons. Plusieurs experts ont fait des observations à ce sujet. Le GRSP a adopté ce mandat, tel qu'il figure à l'annexe 2 du présent rapport.

5. L'expert de l'OICA a déclaré que sa position relative à l'élaboration d'un règlement technique mondial n'était pas liée par les opinions exprimées par les experts ayant représenté son organisation lors de réunions précédentes, car elles l'avaient été à titre personnel. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré que le règlement technique mondial devrait porter, non seulement sur les voitures particulières, mais aussi sur les véhicules utilitaires légers et les fourgons et que la conception générale des travaux en cours sur la question ne devrait pas se limiter à celle de l'IHRA et du CEVE mais tenir compte de toutes les recherches et évaluations actuelles effectuées par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux. L'expert de Consumers International a déclaré que, pour l'élaboration du règlement mondial, on pouvait tirer parti des essais effectués par le Programme européen pour l'évaluation d'automobiles neuves (Euro-NCAP).

6. L'expert du Japon a annoncé que la première réunion du groupe informel pourrait se tenir dès juin ou juillet 2002 et il a prié l'expert de la Commission européenne d'en assumer les fonctions de secrétaire. La présidente a demandé aux experts souhaitant participer au groupe informel de contacter l'expert du Japon afin de faciliter l'organisation de la première réunion.

### **2. Projet de règlement technique mondial sur les ancrages inférieurs et l'attache supérieure des systèmes de retenue pour enfants**

7. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir au GRSP que le Canada et son pays se penchaient sur la question des systèmes ISOFIX depuis plus de 10 ans et que leurs règlements nationaux différaient des prescriptions de l'ISO non pas au sujet de la configuration ou la géométrie des ancrages mais de la puissance des forces appliquées. Il s'est prononcé fermement en faveur de l'utilisation de l'attache supérieure comme troisième point d'appui.

8. La Présidente a déclaré que, compte tenu du fait que le WP.29 avait demandé de commencer les travaux relatifs à l'élaboration d'un règlement technique mondial dans ce domaine, le GRSP devrait faire preuve de prudence dans la définition des systèmes ISOFIX. Elle a noté que les prescriptions actuellement en vigueur dans certains pays non européens, comme les États-Unis d'Amérique et le Canada, étaient plus strictes que celles des normes de l'ISO.

3. Projet de règlement technique mondial sur les éléments de fixation des portes

Document: Document informel n° 15 de l'annexe 1 au présent rapport

9. La Présidente a rappelé au GRSP que le WP.29 avait décidé de créer un groupe informel chargé d'élaborer ce règlement technique mondial (TRANS/WP.29/841, par. 163 et annexe 4), et elle a confirmé que les États-Unis d'Amérique en assumeraient la présidence.

10. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel n° 15 et expliqué que le tableau indiquait les principales différences entre la norme FMVSS 206 et le Règlement n° 11. Ce document pourrait servir de base aux travaux du groupe informel. Il a demandé aux experts souhaitant participer à ce groupe de le contacter et proposé que la première réunion se tienne en septembre 2002. L'expert de l'OICA a déclaré que son organisation avait effectué d'importants travaux sur la question et désirait participer au groupe informel.

4. Projet de règlement technique mondial sur les appuie-tête

Document: Document informel n° 11 de l'annexe 1 au présent rapport

11. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel n° 11, qui contenait un résumé des prescriptions envisagées pour la norme FMVSS 202 actuellement à l'étude dans son pays. Ce document faisait également ressortir les différences entre les prescriptions proposées par les États-Unis d'Amérique et les Règlements n°s 17 et 25. Ces différences étaient mineures et il devrait être possible d'élaborer un règlement technique mondial dans ce domaine.

12. Le GRSP a décidé d'examiner ce document à sa prochaine session. Les experts ont été priés de le conserver et de s'en munir à la session de décembre 2002.

5. Échange de vues sur le mannequin pour essais de choc latéral

13. La Présidente a fait savoir au GRSP qu'une lettre d'information du WorldSID datée de mai 2002 était à disposition. Elle faisait le point des progrès accomplis dans la mise au point du mannequin WorldSID (mannequin pour essais de choc latéral à l'échelle mondiale).

14. Le GRSP a accepté l'offre de l'expert de l'Australie, Président du Groupe de travail du choc latéral de l'IHRA, de présenter une communication lors de la session de décembre 2002 au sujet des progrès accomplis par la recherche harmonisée dans le domaine du choc latéral, y compris en ce qui concerne le WorldSID.

6. Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc

15. Le GRSP a fait sienne la proposition de la Présidente d'inviter le Président du Groupe de travail de l'IHRA sur la compatibilité à faire un exposé général sur les activités de ce groupe. L'expert de l'OACI a signalé que les experts pouvaient obtenir des renseignements sur les activités de l'IHRA en consultant son site Web: <http://www-ihra.nhtsa.dot.gov/>.

7., 8. Échange de vues sur l'élaboration de projets de règlements techniques mondiaux sur les ancrages de ceintures de sécurité et sur les ceintures de sécurité

16. La Présidente a fait savoir au GRSP qu'à sa cent vingt-sixième session, le WP.29 n'avait pas retenu ces points parmi les priorités concernant l'élaboration de règlements techniques mondiaux (TRANS/WP.29/841, par. 163 et annexe 4). Le WP.29 reverrait néanmoins ses priorités à sa session de novembre 2002.

17. Les experts de l'OICA et de la CLEPA se sont déclarés déçus par l'exclusion de ces deux points importants du programme de travail relatif à l'élaboration de règlements techniques mondiaux car ils étaient importants pour l'industrie mondiale. L'expert de l'Italie a souhaité que ces deux points figurent un jour parmi les priorités et il a proposé de collaborer avec les experts de l'OICA et de la CLEPA.

### **ACCORD DE 1958**

#### 1. AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

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

18. Le GRSP a noté que ce point avait été réaffecté dans la partie de l'ordre du jour relative à l'Accord de 1998 (voir par. 9 et 10, plus haut).

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

###### 1.2.1 Ancrages effectifs

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/10; document informel n° 16 de l'annexe 1 au présent rapport

19. L'expert de l'Espagne a présenté le document informel n° 16, qui remplaçait le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/10 et indiquait les diverses configurations d'ancrage au sujet desquelles l'Espagne demandait des précisions. Il a confirmé son intention de transmettre une proposition définitive pour examen à la prochaine session.

###### 1.2.2 Projet de règlement technique mondial

20. Le GRSP a noté que ce point avait été réaffecté dans la partie de l'ordre du jour relative à l'Accord de 1998 (voir par. 16 et 17, plus haut).

###### 1.2.3 Amendements techniques

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2002/4; TRANS/WP.29/GRSP/2002/7

21. Le GRSP a adopté la proposition du Japon figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/4 et décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de novembre 2002 en tant que projet de complément 4 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 14. Selon cette proposition, les véhicules de la catégorie N seraient équipés de ceintures de sécurité sur les sièges arrière. Si le WP.29 l'adoptait, le Règlement n° 14

équivaldrait aux Règlements du Japon (Règlement de sécurité, art. 22-3) et des États-Unis (FMVSS n° 208). L'expert de Consumer International a soulevé quelques objections relatives à la proposition du Japon, qui n'exigeait pas de ceintures de sécurité à trois points pour ces sièges. Il a été décidé que l'examen de la question des ceintures de sécurité à trois points pourrait intervenir lors de sessions ultérieures.

22. Le GRSP a noté que la question de la proposition du document TRANS/WP.29/GRSP/2002/7 avait été résolue à la session précédente (TRANS/WP.29/GRSP/30, par. 16).

### 1.3 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

#### 1.3.1 Amendements techniques

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/5; TRANS/WP.29/GRSP/2002/12; document informel n° 13 de l'annexe 1 au présent rapport

23. En ce qui concerne la proposition actualisée visant à étendre au passager avant les limites indiquées dans les prescriptions relatives au contact entre le thorax et le visage du conducteur et le dispositif de direction (TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1), l'expert de l'OICA s'est félicité de la proposition communiquée par l'expert de l'Espagne et a présenté le document informel n° 13 dans lequel il étendait aux autres occupants les limites supérieures autorisées dans la version actuelle du Règlement et dans la proposition de l'Espagne. Il a précisé que la sécurité des passagers serait garantie car, dans tous les cas, les prescriptions des Règlements n°s 12 et 21 seraient respectées.

24. Plusieurs experts ont fait part de leurs préoccupations quant à ces propositions. Le GRSP a décidé d'en reprendre l'examen à la session de décembre 2002. L'expert de l'Espagne a été prié de fournir des données sur le contact entre le tableau de bord et le passager. Le secrétariat a été prié de distribuer le document informel n° 13 sous une cote officielle, pour examen à la trente-deuxième session.

25. Le GRSP a adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/5, modifiée comme il est indiqué ci-après, et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2002 en tant que projet de complément 14 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16. Cette proposition est en conformité avec celle concernant le Règlement n° 14.

Insérer les nouveaux paragraphes 15.3 à 15.3.3, ainsi libellés:

#### «15.3 Dispositions transitoires

Les présentes dispositions transitoires ne s'appliquent qu'à l'installation de ceintures de sécurité sur les véhicules et n'affectent pas la marque d'homologation des ceintures.

- 15.3.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du Complément 14 à la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par le Complément 14 à la série 04 d'amendements.
- 15.3.2 À l'expiration d'un délai de 36 mois suivant la date d'entrée en vigueur mentionnée au paragraphe 15.3.1 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont l'homologation que si le type de véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par le Complément 14 à la série 04 d'amendements.
- 15.3.3 À l'expiration d'un délai de 60 mois suivant la date officielle d'entrée en vigueur mentionnée au paragraphe 15.3.1 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de reconnaître les homologations qui n'auront pas été accordées en vertu du Complément 14 à la série 04 d'amendements au présent Règlement.»

26. L'expert de l'Italie a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/12.

#### 1.3.2 Règlement technique mondial concernant les ceintures de sécurité

27. Le GRSP a noté que ce point avait été réaffecté dans la partie de l'ordre du jour relative à l'Accord de 1998 (voir par. 16 et 17, plus haut).

#### 1.4 Règlement n° 17 (Résistance des sièges)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/20; document informel n° 2 de l'annexe 1 au présent rapport

28. En ce qui concerne les propositions des documents TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, le GRSP a décidé d'en reprendre l'examen à sa session de décembre 2002, dans l'attente de propositions actualisées de l'Espagne et de la République tchèque. L'expert de la République tchèque a néanmoins invité instamment le Groupe de travail à adopter l'amendement à la figure de l'annexe 5 de sa proposition (TRANS/WP.29/GRSP/2001/20), cette figure n'étant pas suffisamment claire.

29. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel n° 2, proposition actualisée relative aux éléments des systèmes de cloisonnement. Cette proposition reprenait les observations du GRSP relative au document informel n° 20 de la trentième session (TRANS/WP.29/GRSP/30, par. 29 à 32).

30. Suite aux préoccupations de plusieurs experts au sujet de cette proposition, il leur a donné des explications et les a priés de lui faire parvenir des amendements écrits afin de les incorporer dans une nouvelle proposition actualisée qu'il avait l'intention de préparer pour examen à la prochaine session.

### 1.5 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17

31. L'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé au GRSP que l'actualisation du Règlement n° 21 avait été prévue. La première était achevée et la proposition correspondante serait examinée par le WP.29 et l'AC.1 à leur session de juin 2002 (TRANS/WP.29/2002/33). En ce qui concerne la deuxième, le GRSP avait manifesté de l'intérêt envers l'incorporation dans le Règlement des prescriptions FMVSS actuelles. L'expert de l'Allemagne, Coprésident du groupe informel, a confirmé que, pour cette deuxième phase, l'on attendait les données définitives des États-Unis d'Amérique concernant la fausse tête libre en tous axes et les nouvelles procédures d'essai du CEVE. L'expert du CEVE a confirmé qu'une nouvelle méthode d'essai serait probablement proposée au GRSP à la fin de 2002. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir que dans son pays les travaux en étaient seulement au stade de la recherche. Le GRSP a décidé de réserver ce point de l'ordre du jour pour examen ultérieur.

### 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; document informel n° 9 de l'annexe 1 au présent Règlement

32. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° 9 qui avait été communiqué à la session de mars 2002 du WP.29 (TRANS/WP.29/841, par. 18). Il a rappelé que le champ d'application du Règlement n° 29 couvrait initialement tous les véhicules N et déclaré qu'il n'y avait aucune raison d'exclure les véhicules de livraison (fourgons). Il a reconnu que le Règlement devait être adapté en fonction des nouveaux critères mais insisté pour que les véhicules N1 restent dans son champ d'application et que soit ajouté un essai pour la paroi arrière des cabines.

33. Les experts de l'Italie, du Royaume-Uni, de la République tchèque, de l'Allemagne, de la Suède et de l'OICA ont déclaré que le Règlement devrait s'appliquer aux véhicules disposant de cabines séparées et rappelé au GRSP que le Règlement n° 94 couvrirait les véhicules N1 d'une masse maximale inférieure à 2,5 tonnes.

34. L'expert du Royaume-Uni a offert d'actualiser sa proposition (document informel n° 7 de la vingt-neuvième session), en y incorporant toutes les propositions présentées par les experts, à l'exception de celle de la Russie qu'il jugeait sensiblement divergente. Selon les recherches effectuées dans son pays, l'essai de la paroi arrière n'avait guère de valeur.

35. En concluant les débats, la Présidente a invité les experts concernés à travailler ensemble à la recherche d'un consensus sur le champ d'application du Règlement. Elle a demandé à l'expert du Royaume-Uni de distribuer une proposition aux experts concernés, afin de recueillir leurs observations, et de la présenter au secrétariat pour distribution lors de la session de décembre 2002 lors de laquelle le GRSP devrait pouvoir trouver une solution.

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

1.7.1 Amendements techniques

Documents: 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; TRANS/WP.29/GRSP/2002/3; TRANS/WP.29/GRSP/2002/10; documents informels n<sup>os</sup> 7, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 de l'annexe 1 au présent Règlement

36. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/10, qui regroupait les propositions contenues dans les documents TRANS/WP.29/GRSP/2000/15, TRANS/WP.29/GRSP/2000/16, TRANS/WP.29/GRSP/2001/8, TRANS/WP.29/GRSP/2001/21 et TRANS/WP.29/GRSP/2002/3.

37. Le GRSP a examiné les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/10 et accepté en principe les amendements reproduits ci-après, ainsi que les propositions des documents informels n<sup>os</sup> 7 et 22.

Insérer un nouveau paragraphe 7.1.4.1.9, ainsi libellé:

«7.1.4.1.9 Les systèmes de retenue pour enfants équipés d'une béquille doivent être soumis aux essais ci-après. S'il s'agit d'un système de type semi-universel, les essais doivent être effectués avec la béquille réglée en position maximale et en position minimale. Pendant les essais, la béquille doit reposer sur la plaque-plancher du chariot, comme décrit à l'annexe 6. Si la béquille se trouve hors du plan de symétrie, le service technique retiendra le cas le plus défavorable pour les essais susmentionnés. S'il s'agit d'un système de type "spécifique à un véhicule", la béquille doit être réglée suivant les prescriptions du fabricant du système de retenue.»

Paragraphe 7.1.4.1.9 à 7.1.4.1.9.2 (anciens), renuméroter 7.1.4.1.10 à 7.1.4.1.10.2.

Paragraphe 9.1, modifier comme suit:

«... (y compris la courbe de décélération du chariot et l'enregistrement ... et les défaillances ou ruptures éventuelles.»

Paragraphe 11.4, à supprimer (le texte actuel est conservé).

Annexe 6,

Paragraphe 3.3.1.1, modifier comme suit:

«3.3.1.1 Le plateau doit être fermement fixé sur le chariot. Sa hauteur par rapport au point CR, dimension X de la figure 2 de l'appendice 3 à la présente annexe, doit être réglée de manière à respecter les prescriptions du paragraphe 7.1.4.1.9.»

Annexe 6, appendice 3, figure 2, pour la hauteur du plateau du chariot, remplacer «200» par «X».



Annexe 18, paragraphe 1, modifier comme suit:

«... du siège pour enfants. Dans le cas de dispositifs pour nacelles où il n'est pas possible d'installer symétriquement le mannequin en fonction du dispositif et des instructions du fabricant, la limite inférieure de la zone où le matériau conforme à l'annexe 17 doit être utilisé doit correspondre à toutes les zones situées au-delà de l'épaule du mannequin dans le sens de la tête, lorsque la mesure est effectuée avec ce mannequin dans la nacelle et dans la plus mauvaise position conformément aux instructions du fabricant, la nacelle étant placée sur le banc d'essai.

S'il est possible de placer symétriquement le mannequin dans la nacelle, la totalité des surfaces intérieures doit être tapissée d'un matériau conforme à l'annexe 17, censé jouer son rôle tout autant que la structure interne; le service technique peut s'en assurer en procédant à des essais supplémentaires.»

38. En ce qui concerne la proposition visant à soumettre à l'essai un système de retenue pour enfants équipé d'une attache supérieure mais sans mise en fonction (nouveaux paragraphes 7.1.4.1.10 à 7.1.4.1.10.2), le GRSP n'est pas parvenu à un accord et il a décidé d'examiner la question au titre du point 2 de l'ordre du jour (ISOFIX).

39. En ce qui concerne l'enregistrement du mouvement de rebond (par. 7.1.4.4.1.1 à 7.1.4.4.1.2.3), le GRSP est convenu qu'il devrait s'agir d'un critère d'homologation de type. L'expert de l'Italie n'étant pas de cet avis a exprimé des réserves. L'expert de l'OICA a suggéré que le texte actuel du Règlement reste inchangé et l'expert de la France a exprimé ses doutes quant à la reproductibilité du mouvement de rebond.

40. En ce qui concerne l'enregistrement du comportement dynamique (par. 8.4 à 8.4.2), le GRSP a décidé de mettre les alinéas entre crochets et de revenir sur la question à sa session de décembre 2002. La Présidente a souhaité que l'examen de la question puisse être alors achevé.

41. L'expert du Japon a retiré les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/4, et informé le GRSP que cette question serait résolue au plan national.

42. L'expert de la France a suggéré que l'on accepte la proposition relative à la procédure concernant la conformité de la production (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13), qui était parallèle à celle du Règlement n° 22. L'expert de l'Italie a partagé cet avis mais fait observer que cette procédure ne devrait valoir que pour ces deux Règlements car les casques, tout comme les systèmes de retenue pour enfants pouvaient être obtenus hors du contrôle des fabricants. Le GRSP a finalement décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à sa prochaine session.

43. L'expert de la France a présenté les documents informels n<sup>os</sup> 17, 18, 19, 20 et 21 concernant des projets de complément au Règlement n° 44. Le GRSP a réservé un bon accueil à ces propositions, mais il restait toutefois à régler certaines questions en suspens qui seraient examinées lors de la prochaine réunion technique dirigée par la France. Le GRSP a décidé de reprendre leur examen à la prochaine session, en décembre 2002 et il a prié le secrétariat de les distribuer à cette fin sous une cote officielle unique.

44. L'experte de CI a présenté des activités de recherche, menées sur le terrain, concernant le mauvais emploi des systèmes de retenue pour enfants, en particulier ceux équipés d'un harnais. Il faudrait prendre des mesures pour assurer que l'étiquette soit correctement placée et éliminer les étiquettes en «drapeau». Elle a aussi recommandé que le GRSP revienne sur les prescriptions relatives aux dimensions de la coque et à la place pour les jambes concernant les dispositifs de retenue du groupe 0+, afin de permettre que les enfants puissent être maintenus plus longtemps dans des dispositifs faisant face vers l'arrière, d'introduire des prescriptions pour le réglage automatique du harnais selon toutes les tailles d'enfants, de mieux indiquer les dispositifs tournés vers l'avant ou vers l'arrière et d'améliorer l'application des prescriptions relatives au marquage permanent. En ce qui concerne l'adoption des prescriptions ISOFIX, elle a insisté pour que soient fournis aux consommateurs des renseignements clairs et pratiques pour le placement des dispositifs ISOFIX sur les sièges de véhicules dotés d'équipements ISOFIX.

45. L'expert de l'Allemagne a fait savoir au GRSP qu'une autre étude effectuée dans son pays au sujet du mauvais emploi des dispositifs établissait qu'après l'entrée en vigueur de la version actuelle du Règlement, les cas de mauvais emploi étaient tombés de 50 % à 25 %. Plusieurs experts ont jugé que seuls les mauvais emplois ayant des conséquences graves pour la sécurité des enfants devraient être pris en considération.

#### 1.8 Règlement n° 95 (Protection en cas de collision latérale)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2002/6, TRANS/WP.29/GRSP/2002/11; documents informels n<sup>os</sup> 4 et 14 de l'annexe 1 au présent rapport

46. L'expert du CEVE a rappelé qu'il avait présenté un rapport concernant les caractéristiques de la face avant du butoir mobile déformable du CEVE (TRANS/WP.29/GRSP/30, par. 56). Le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/6 contenait les amendements visant à incorporer dans le Règlement le nouveau butoir mobile déformable. Il y était indiqué un plus grand nombre de caractéristiques des matériaux de la face du butoir, afin de limiter les différences imputables au butoir constatées dans le comportement des mannequins.

47. L'expert de l'OICA a appuyé cette proposition tout en déclarant qu'il faudrait, avant de l'adopter, procéder à des essais de validation supplémentaires. Présentant le document informel n° 4, l'expert du Japon a demandé que soient modifiés les couloirs statiques pour les blocs 1 et 3 ainsi que le bloc 4, afin d'assurer qu'il n'y a pas de différence dans le comportement et la reproductibilité des butoirs mobiles déformables, en obtenant une meilleure relation entre les caractéristiques statiques et les caractéristiques dynamiques.

48. Le GRSP a pris acte de l'opposition du Japon, mais la majorité des représentants a décidé d'adopter la proposition du document TRANS/WP.29/GRSP/2002/6 avec les modifications indiquées ci-après, et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2002 en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 95.

Insérer les nouveaux paragraphes 11 à 11.3, ainsi libellés:

«11. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 11.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du Règlement tel qu'il a été amendé par la série 02 d'amendements.
- 11.2 Passé un délai de 12 mois après l'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation CEE qu'aux types de véhicules conformes aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 02 d'amendements.
- 11.3 Passé un délai de 60 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser l'immatriculation initiale sur leur territoire (première mise en circulation) des véhicules ne satisfaisant pas aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 02 d'amendements.»

Annexe 5,

Paragraphe 2.1.3.1, modifier comme suit:

«La dimension des capteurs de chaque bloc doit être de 19 mm  $\pm$  10 %...»

Paragraphe 2.1.3.5, supprimer les crochets.

Paragraphe 2.1.5.14, remplacer «45  $\pm$  5 kJ» par «45  $\pm$  3 kJ».

Note après le paragraphe 2.1.5.16, supprimer.

Paragraphes 2.2, 2.1.1 à 2.6.1, sans objet en français.

Paragraphe 5.3, supprimer les crochets.

Paragraphe 6, supprimer les crochets.

Paragraphe 6.6.5.2, supprimer les crochets.

49. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/11, qui contenait une proposition visant à remplacer le mannequin EUROSID-1 par le mannequin ES-2. La question a été longuement débattue et il a été fait part de quelques préoccupations au sujet de la sensibilité directionnelle du mannequin, l'homogénéité intercostale, les caractéristiques de raideur de l'amortissement et l'interaction entre la plaque arrière et le siège du véhicule.

50. L'expert de l'OICA a fait part de ses préoccupations relatives à cette proposition, compte tenu non seulement de la performance technique de l'ES-2, mais aussi du fait que les travaux étaient en cours au sein de l'ISO pour mettre au point le mannequin WorldSID (document informel n° 14). Il a conclu qu'il serait à ce stade prématuré et contre-productif de faire figurer le mannequin ES-2 dans le Règlement n° 95, puisqu'il était prévu que le WorldSID soit achevé d'ici 2004. Il a proposé que sa communication figure sur le site Web du GRSP.

51. L'expert des Pays-Bas a fait observer qu'il fallait considérer le mannequin ES-2 comme une étape intermédiaire avant l'adoption définitive du WorldSID, étant donné qu'il présentait des améliorations et des avantages supplémentaires par rapport au mannequin actuel. Il a fait savoir au GRSP que le Groupe de travail 12 du CEVE avait défini les caractéristiques du mannequin ES-2.

52. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir que son pays procédait actuellement à l'évaluation du mannequin ES-2. Il a présenté des résultats d'essais limités et s'est déclaré préoccupé par la question de l'interaction entre la plaque arrière et le siège. Le GRSP a finalement décidé de poursuivre l'examen de la question à sa session de décembre 2002.

## 2. ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/1; TRANS/WP.29/GRSP/2002/2; TRANS/WP.29/GRSP/2002/8; documents informels n°s 8 et 12 de l'annexe 1 au présent rapport

53. Le GRSP a constaté que le document informel n° 8 précisait que la proposition relative à l'acceptation des ancrages ISOFIX rigides et non rigides (TRANS/WP.29/GRSP/2002/8) émanait du Président SC12/WG1/US T.A.G. de l'ISO et du Président du Comité du SAE sur les dispositifs de retenue pour enfants.

54. L'expert des États-Unis a présenté une communication sur les prescriptions applicables à la résistance des ancrages ISOFIX dans son pays. Pour la force appliquée, la durée d'application et le critère de déplacement, les prescriptions n'étaient pas identiques à celles de la norme ISO. Son pays avait par ailleurs publié deux avis d'initiative réglementaire relatifs aux dispositifs de retenue pour enfants. Ils pouvaient être consultés à l'adresse Internet suivante: <http://www.nhtsa.dot.gov>. Il apprécierait que les experts du GRSP les commentent. Le GRSP a remercié l'expert des États-Unis et l'a prié de fournir sa communication au secrétariat afin qu'elle soit placée sur le site Web du GRSP.

55. L'expert du Royaume-Uni a présenté une proposition relative à la réalisation d'un essai unique supplémentaire pour les dispositifs équipés d'une attache supérieure, avec la sangle supérieure non attachée (TRANS/WP.29/GRSP/2002/2). Les experts de l'Allemagne, de la Suède et de la CI se sont prononcés en faveur. L'expert de la France a fait observer que la proposition déboucherait sur deux niveaux de prescription différents selon que la sangle supérieure serait attachée ou non. À son avis, cela ne ferait qu'accroître la perplexité des consommateurs et les chances d'une mauvaise utilisation des dispositifs de retenue. C'est pourquoi il a exprimé des réserves.

56. L'expert de l'Espagne a déclaré qu'incorporer un essai obligatoire avec des limites visant à assurer un niveau de sécurité minimum en cas de mauvaise utilisation pourrait créer un précédent fâcheux. On courrait le risque que ce niveau de sécurité minimum soit le niveau standard exigé par le Règlement et implique que l'attache supérieure, ou tout autre système destiné à empêcher la rotation, n'est pas nécessaire pour assurer la sécurité de l'enfant. L'expert de l'Italie a insisté sur le fait que le Règlement et un règlement technique mondial éventuel devraient autoriser une solution technique autre que l'attache supérieure pour éviter la rotation d'un dispositif de retenue pour enfants.

57. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 12 dans lequel il proposait de modifier les propositions ISOFIX actuelles pour autoriser les dispositifs de retenue ISOFIX ne disposant que de deux ancrages inférieurs, à condition que le coussin de siège de la place assise du véhicule soit plus ferme que le coussin de la place assise du banc d'essai du Règlement n° 44. Le GRSP a rejeté cette proposition.

58. L'expert de la France a présenté une communication résumant les grands principes ISOFIX pour les Règlements n<sup>os</sup> 14, 16 et 44 (TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1). En réponse à la suggestion de l'expert des États-Unis d'Amérique de s'écarter des normes ISO en ce qui concerne l'intensité des forces appliquées, il a été répondu que les propositions contenues dans les trois documents correspondaient pour l'instant au consensus atteint par le groupe informel au titre de l'Accord de 1958 et que cela ne préjugait pas d'une harmonisation future avec les États-Unis d'Amérique et le Canada, dans le cadre d'un règlement technique mondial.

59. L'expert de l'Italie a rappelé l'intervention qu'il avait faite lors de la précédente session du GRSP (TRANS/WP.29/GRSP/30, par. 43) et proposé que pour les véhicules très petits soit uniquement exigée une position ISOFIX en raison de l'impossibilité d'en avoir deux. Les experts du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique ont partagé les préoccupations italiennes au sujet des petits véhicules. Les experts du Royaume-Uni et de CI ont demandé qu'un ancrage supérieur existe pour toute position ISOFIX. Les deux questions ont été laissées en suspens en attendant plus ample examen par le groupe de rédaction et par le GRSP lui-même, à la prochaine session.

60. Après avoir examiné en détail les documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1, le GRSP a invité l'expert de la France à réviser la proposition, compte tenu des accords auxquels on était parvenu et des observations présentées. Il a par ailleurs décidé qu'un groupe de rédaction se réunirait à Paris les 10 et 11 septembre 2002 pour mettre ces propositions à jour et les faire parvenir au secrétariat à temps pour qu'elles soient distribuées sous une cote officielle à la session de décembre 2002. Il a également été décidé que le TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1 serait actualisé en fonction des deux autres documents.

61. Le GRSP a aussi examiné la proposition présentée dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/1 et décidé que le groupe de rédaction devrait l'étudier.

62. L'expert de la France a prié les experts du GRSP de lui faire parvenir leurs observations dès que possible, car c'était le seul moyen de lui permettre de mettre en forme les propositions actualisées et de respecter l'accord auquel on était parvenu (voir par. 60, plus haut) au sujet de la soumission des propositions officielles qu'étudierait le GRSP à sa session de décembre 2002.

3. Dispositifs d'essai avec accélération

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3; TRANS/WP.29/GRSP/2000/12; TRANS/WP.29/GRSP/2001/2; documents informels n<sup>os</sup> 5 et 6 de l'annexe 1 au présent rapport

63. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, qui contenait les amendements qu'il était nécessaire d'apporter au Règlement n<sup>o</sup> 16 pour l'emploi de dispositifs d'essai avec accélération. L'expert du Japon a présenté une étude sur l'essai de dispositifs de retenue pour enfants équivalent en utilisant un chariot décélérant et accélérant (document informel n<sup>o</sup> 5). Il a par ailleurs indiqué que le document informel n<sup>o</sup> 6 proposait les amendements à apporter au Règlement n<sup>o</sup> 17 pour autoriser l'utilisation du chariot avec accélération. L'expert de la France a déclaré qu'à impulsion analogue, les résultats des dispositifs à accélération et à décélération étaient analogues.

64. Faute de temps, le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de la question à sa session de décembre 2002, prié les experts d'y apporter leur exemplaire du document informel n<sup>o</sup> 5, pour examen, et demandé au secrétariat de distribuer le document informel n<sup>o</sup> 6 sous une cote officielle.

4. QUESTIONS DIVERSES

4.1 Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

65. Faute de temps, le GRSP a décidé de ne pas examiner ce point.

4.2 Nouveau projet de règlement sur la prévention du risque de blessure par coup de fouet en cas de choc arrière

66. Faute de temps, le GRSP a décidé d'examiner ce point à une session ultérieure.

4.3 Retenue des enfants voyageant dans des autobus et des autocars

67. Le GRSP a noté que le WP.29 lui avait donné mandat d'étudier les moyens appropriés de retenir les enfants qui voyageaient dans des autobus et des autocars (TRANS/WP.29/841, par. 43). Il a décidé d'examiner cette question lors de sessions ultérieures.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

68. Un débat de fond a eu lieu au sujet de l'ordre du jour et du temps insuffisant à l'examen de tous les points. La Présidente a suggéré que vu les limites imparties, le GRSP étudie la possibilité d'examiner certains points toutes les deux sessions et non à chacune d'entre elles. Elle a fait savoir qu'elle se pencherait de près sur l'ordre du jour de la prochaine session et étudierait avec le secrétariat la possibilité de l'alléger. Pour la trente-deuxième session,

qui se tiendra à Genève du 10 décembre (14 h 30) au 13 décembre (12 h 30) 2002<sup>1</sup> le GRSP avait provisoirement décidé des points suivants, sous réserve de modifications par la Présidente<sup>2</sup>:

A. Accord de 1998

1. Projet de règlement technique mondial sur la sécurité des piétons
2. Projet de règlement technique mondial sur les ancrages et les attaches des systèmes de retenue pour enfants
3. Projet de règlement technique mondial sur les éléments de fixation des portes
4. Projet de règlement technique mondial sur les appuie-tête
5. Projet de règlement technique mondial sur le mannequin pour choc latéral

B. Accord de 1958

1. Amendements à des Règlements CEE (Accord de 1958)
  - 1.1 Règlement n° 14 (Ancrage de ceintures de sécurité), actualisation
  - 1.2 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité), actualisation
  - 1.3 Règlement n° 17 (Résistance des sièges), actualisation
  - 1.4 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs), actualisation
  - 1.5 Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires), actualisation
  - 1.6 Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants), actualisation
  - 1.8 Règlement n° 95 (Protection en cas de collision latérale), actualisation
2. ISOFIX
3. Dispositifs d'essai avec accélération
4. Questions diverses

---

<sup>1</sup> 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 leur exemplaire des documents.

<sup>2</sup> La trente-deuxième session du GRSP commencera par les règlements techniques mondiaux au titre de l'Accord de 1998 puis abordera les dispositifs ISOFIX et les dispositifs d'accélération relatifs à tous les règlements concernés, le Règlement n° 44 et le Règlement n° 95. Les autres points de l'ordre du jour ne seront examinés que si cela est possible.

- 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 mannequin
  - 4.3 Retenue des enfants voyageant dans des autobus et des autocars
-



Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉE  
PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Présidente du GRSP	-	A	Proposed Amendments to the provisional annotated agenda for the thirty-first GRSP session (TRANS/WP.29/GRSP/2002/9)
2.	CLEPA	1.4	A	Draft amendments to Regulation N° 17 (Strength of seats)
3.	Présidente du GRSP	-	A	Proposed meeting running order
4.	Japon	1.8	A	Proposal concerning the deformable barrier specifications proposed in TRANS/WP.29/GRSP/2002/6
5.	Japon	3.	A	A study on equivalent CRS test. Difference between decelerating sled and accelerating sled
6.	Japon	3.	A	Proposal for draft amendments to Regulation N° 17 (Seat strength)
7.	CLEPA	1.7.1	A	Proposal for draft amendments (Supplement 4 to the 03 series) to Regulation N° 44
8.	Secrétariat	2.	A	Corrections to document TRANS/WP.29/GRSP/2002/8
9.	Fédération de Russie	1.6	A	Proposals concerning specifying some provisions of ECE Regulation N° 29 with respect to vans
10.	Commission européenne	0.1	A	Proposal for terms of reference for a working group on pedestrian safety
11.	États-Unis d'Amérique	0.4	A	Federal Motor Vehicle Safety Standard N° 202. Head restraints. Summary of Jan. 4, 2001. Notice of proposed rulemaking
12.	Allemagne	2.	A	Conditional use of top tether anchorage in the ISOFIX proposals (Reg. 14, 16, 44)
13.	OICA	1.3.1	A	OICA proposal to amend the draft Corrigendum to ECE Regulation N° 16 submitted by Spain – TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
14.	OICA	1.8	A	ECE Regulation 95 – Lateral impact Proposal TRANS/WP.29/GRSP/2002/11
15.	États-Unis d'Amérique	0.3	A	Comparison between FMVSS N° 206 and ECE R11
16.	Espagne	1.2.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation N° 14 (Safety-belt anchorage)
17.	France	1.7.1	A/F	Proposition de corrigendum du Règlement n° 44
18.	France	1.7.1	A/F	Proposition de corrigendum du Règlement n° 44
19.	France	1.7.1	A/F	Proposition de corrigendum du Règlement n° 44
20.	France	1.7.1	A/F	Proposition de corrigendum du Règlement n° 44
21.	France	1.7.1	A/F	Proposition de corrigendum du Règlement n° 44
22.	Pays-Bas, Suède, Allemagne et CI	1.7.1	A	Proposal to amend Regulation N° 44 (2002/10)
--	ISO	1.8	A	WorldSID
--	Japon	0.1	A	Summary of IHRA Pedestrian Safety WG Activities
--	France	2.	A	ISOFIX French proposal (documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/14/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.1)
--	CI	1.7.1	A	Child Restraint Systems – A field study of misuse
--	OICA	1.8	A	ES-2 concerns
--	États-Unis d'Amérique	2.	A	Notice of proposed rulemaking
	États-Unis d'Amérique	2.	A	Anchorage strength requirements
	États-Unis d'Amérique	1.8	A	ES-2 Back Plate/Seat Interaction

Annexe 2

MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL DU GRSP SUR LA SÉCURITÉ  
DES PIÉTONS, ADOPTÉ À LA TRENTÉ ET UNIÈME SESSION DU GRSP

La création, au sein du GRSP, d'un groupe informel sur la sécurité des piétons vise à concentrer des efforts du Groupe de travail de la sécurité passive et non à empiéter sur les travaux de groupes existants.

Ce groupe pourrait examiner et fusionner les travaux effectués par le Japon, les États-Unis d'Amérique, le CEVE, l'IHRA et toute autre organisation gouvernementale ou non gouvernementale dans le domaine de la sécurité des piétons. Il serait alors possible d'approfondir les connaissances et d'actualiser les prescriptions.

Le Groupe a pour objectif de faire des rapports et de présenter des propositions, fondées sur les caractéristiques, en vue de l'essai et de l'homologation de véhicules, y compris les voitures particulières, les fourgons et les véhicules utilitaires légers en ce qui concerne la sécurité des piétons, propositions qui pourraient se prêter à l'incorporation dans un règlement technique mondial.

À cette fin, le groupe informel devrait se pencher sur les points suivants:

- Préciser le nombre et la source des lésions (par exemple, capot, pare-brise, chaussée), l'importance relative des mécanismes conduisant à des lésions fatales et les parties du corps concernées;
- Objectif(s) et avantages de tout nouveau règlement (ou amendement à des règlements en vigueur) par rapport aux niveaux et sources de connaissances actuels;
- Utilisation de la meilleure technologie disponible et améliorations technologiques susceptibles de constituer des étapes importantes dans la mise au point de méthodes et la recherche et la réalisation d'améliorations, y compris les mesures de sécurité passive et active;
- Coûts, financiers et sociaux, accompagnant chaque niveau de rigueur réglementaire ou de performance;
- Relation ou interaction potentielle entre tout règlement technique proposé et d'autres règlements en vigueur ou sur le point d'être adoptés, soit à titre individuel par toute Partie contractante, soit au titre des accords existants gérés par le WP.29.

Le groupe informel sera chargé de préparer et de présenter une proposition de règlement technique mondial fondé sur les travaux de recherche-développement effectués jusqu'ici par différentes institutions et par les milieux professionnels, et il tiendra compte de tous travaux supplémentaires en cours.

La préparation de la proposition comportera deux phases:

Phase 1

Le groupe informel présentera par écrit une analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'un règlement technique mondial sur la sécurité des piétons, et il la soumettra au Comité exécutif (AC.3) avant la fin 2003.

Le groupe étudiera les recommandations et les méthodes de mise en œuvre en vue d'élaborer un règlement technique mondial.

Phase 2

Si le Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998 reste en faveur de l'élaboration d'un règlement technique mondial, le groupe informel élaborera, avant la fin 2005, des recommandations complètes et détaillées, conformément au paragraphe 6.3.4 de l'article 6 de l'Accord de 1998.

-----