



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/33
29 août 2003

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-TROISIÈME SESSION

(2-6 juin 2003)

1. Le GRSP a tenu sa trente-troisième session du 2 juin (après-midi) au 6 juin 2003, sous la présidence de M^{me} 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, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni et Thaïlande. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi 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) et Consumers International (CI).
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote pendant la session.
3. L'expert de la Pologne a demandé au secrétariat d'indiquer qu'il avait participé aux trente et unième et trente-deuxième sessions.

A. ACCORD DE 1998

A.1 Projet de règlement technique mondial (rtm) sur la sécurité des piétons

Document: Document sans cote n° 2 (voir annexe 1 du présent rapport).

4. L'expert du Japon, M. Mizuno, qui préside le Groupe informel sur la sécurité des piétons, a présenté au GRSP un rapport préliminaire sur les résultats des quatre réunions que son groupe a tenues (document sans cote n° 2), aux fins d'examen par l'AC.3 lors de sa huitième session. Il a ajouté qu'il envisageait de soumettre un projet de rtm au GRSP à sa session de mai 2005. M. Mizuno a demandé au GRSP et au WP.29 de l'assister dans l'application du rtm aux nouveaux types de véhicules. Il a en outre demandé de l'assistance pour savoir quelle méthode et quelles valeurs devraient être utilisées dans l'analyse coût/avantages, sachant que les valeurs étaient variables selon les pays.

5. La Présidente a félicité le Groupe informel de l'excellent travail qu'il avait fait en si peu de temps. Sur proposition de la Présidente, le GRSP a décidé de solliciter l'assistance du Comité exécutif AC.3 de l'Accord de 1998 et, pour ce faire, a demandé au secrétariat de transmettre le document sans cote n° 2 au WP.29 et à l'AC.3 aux fins d'examen lors de leurs sessions de juin 2003. La Présidente a annoncé son intention de demander à l'AC.3 son approbation avant l'élaboration du rtm. Le GRSP a en outre prié le secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 2 sous une cote officielle lors de la session de décembre 2003.

A.2 Projet de règlement technique mondial sur les ancrages inférieurs et les attaches des systèmes de retenue pour enfants

6. La Présidente a rappelé le rapport qu'elle avait présenté à la cent vingt-neuvième session du WP.29 et dans lequel elle demandait à l'AC.3 de l'aider dans la procédure d'amendement des Règlements n° 14, 16 et 44, à propos du système ISOFIX, compte tenu des divergences existant entre les amendements proposés et la réglementation en vigueur aux États-Unis d'Amérique et au Canada (TRANS/WP.29/909, par. 32 et 142).

7. L'expert des États-Unis d'Amérique s'est proposé pour présenter à la prochaine session une comparaison entre les prescriptions des Règlements découlant de l'Accord de 1958 en ce qui concerne le système ISOFIX et les prescriptions en vigueur au Canada et dans son pays. Les experts du GRSP se sont félicités de cette proposition et ont décidé de l'examiner.

A.3 Projet de règlement technique mondial sur les organes de rétention des portes

Document: Document sans cote n° 5 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

8. L'expert des États-Unis d'Amérique, M. G. Mouchahoir, qui préside le Groupe informel sur les organes de rétention des portes a présenté le document sans cote n° 5, qui contient un rapport préliminaire sur les activités de son groupe. Il a indiqué que toutes les questions techniques avaient été examinées et qu'il prévoyait de présenter un projet de rtm aux fins d'adoption par son groupe à sa session de mai 2004. La Présidente a félicité le Groupe informel de son travail et elle a annoncé son intention de rendre compte à l'AC.3 de l'avancement de ses travaux. Elle a en outre annoncé son intention de demander à l'AC.3 l'autorisation de rédiger le rtm. Elle a demandé au secrétariat de transmettre le document sans cote n° 5 au WP.29 et à

l'AC.3 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2003. Le secrétariat a en outre été prié de faire distribuer le document sans cote n° 5 sous une cote officielle lors de la session de décembre 2003.

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

Document: Document sans cote n° 11 distribué lors de la trente et unième session.

9. La Présidente a confirmé que les États-Unis d'Amérique joueraient le rôle de pays chef de file dans l'élaboration d'un rtm sur les appuie-tête, une fois que le texte définitif de la règle aurait été publié dans ce pays. L'expert des États-Unis d'Amérique a soumis à nouveau le document sans cote n° 11, qu'il avait déjà présenté à la trente et unième session, en précisant que seules les places latérales étaient visées par le projet de modification de la norme FMVSS n° 202 (pour tout renseignement consulter l'adresse suivante: <http://dms.dot.gov>, feuillet n° NHTSA-2000-8570). Il a informé le GRSP que le texte définitif de la règle relative à la norme FMVSS n° 202 et le Règlement n° 17 pourraient servir de base à un éventuel rtm. Les experts des Pays-Bas ont soulevé la question de la prévention du risque de blessure par coup de fouet en cas de choc arrière et l'expert de la CLEPA a demandé si les recherches entreprises aux États-Unis d'Amérique tenaient compte de l'interaction entre les sièges et les systèmes de retenue pour enfants. Sur ces questions, la Présidente a rappelé au groupe l'intervention de M. Runge lors de la vingt-neuvième session du WP.29 (TRANS/WP.29/909, par. 5). Elle a expliqué que, dans un premier temps, le rtm améliorerait l'efficacité des appuie-tête et que, une fois achevées les recherches entreprises dans certains pays, les deux questions ci-dessus pourraient être examinées. Elle a proposé que les experts menant lesdites recherches confrontent leurs conclusions et en rendent compte à la prochaine session. Elle a en outre proposé que le GRSP reprenne l'examen du document sans cote n° 11 à cette occasion.

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

10. Le GRSP a décidé de reporter à sa session de décembre 2003 la présentation par l'expert de l'ISO du nouveau mannequin WorldSID.

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

11. L'expert des États-Unis d'Amérique a annoncé qu'il présenterait à la session de décembre 2003 l'initiative prise par son pays dans ce domaine. L'expert du Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) a pour sa part rendu compte des activités de son comité sur la compatibilité voiture particulière/voiture particulière et voiture particulière/utilitaire léger en cas de choc. La Présidente a suggéré que les deux experts, ainsi que tous les autres experts travaillant dans le même domaine, rendent compte de leurs travaux à la session de décembre 2003. Elle a en outre prié le nouveau Président du CEVE de faire une présentation générale des activités de son comité au début de la session en question.

B. ACCORD DE 1958

B.1 AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

B.1.1 Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2002/16, TRANS/WP.29/GRSP/2003/2, TRANS/WP.29/GRSP/2003/9 et documents sans cote n^{os} 1, 3 et 11 de l'annexe 1 du présent rapport.

12. L'expert de l'Espagne a annoncé qu'il soumettrait une proposition mise à jour concernant les ancrages effectifs à la session de décembre 2003.

13. Le GRSP a examiné la proposition du Japon visant à instituer le montage obligatoire de ceintures de sécurité trois points aux places arrière latérales des véhicules de la catégorie N₁ (TRANS/WP.29/GRSP/2002/16). L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote n° 3, qui proposait un certain nombre d'amendements. Les deux experts ont rédigé ensemble une proposition finale (document sans cote n° 11) qui a été adoptée par le GRSP. Le secrétariat a été prié de transmettre ladite proposition, accompagnée des amendements reproduits à l'annexe 2 du présent rapport, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2003, en tant que projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 14.

14. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/9 et demandé au secrétariat d'inclure la proposition qu'il contient dans le projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 14 (voir par. 13).

Note du secrétariat: Les deux propositions ont été fusionnées dans l'annexe 2 du présent rapport.

15. L'expert de l'OICA a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/2.

16. L'expert de l'Allemagne a présenté le document sans cote n° 1, qui propose que certaines prescriptions du Règlement n° 14 soient alignées sur la FMVSS, ainsi qu'un certain nombre d'éclaircissements. Afin de faciliter l'examen de la proposition, le secrétariat a été prié de faire distribuer le document sans cote n° 1 sous une cote officielle aux fins d'examen par la prochaine session.

B.1.2 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2002/17 et document sans cote n° 12 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

17. L'expert de l'Espagne a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/19/Rev.1.

18. Le GRSP a adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/17, tel qu'amendé par le document sans cote n° 12, concernant le montage obligatoire de ceintures de sécurité trois points aux places arrière latérales des véhicules de la catégorie N₁. Les amendements sont reproduits ci-dessous. Le GRSP a demandé au secrétariat de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions

de novembre 2003 en tant que projet de complément 16 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16.

Paragraphe 15.3.1, modifier comme suit:

«15.3.1 À compter de la date d'entrée en vigueur du complément 16 à la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations CEE en vertu du présent Règlement tel que modifié par le complément 16 à la série 04 d'amendements.»

Ajouter les deux nouveaux paragraphes ci-dessous:

«15.3.4 À compter du 16 juillet 2006, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type de véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par le complément 16 à la série 04 d'amendements.

15.3.5 À compter du 16 juillet 2008, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de reconnaître les homologations qui n'auront pas été accordées conformément au complément 16 à la série 04 d'amendements du présent Règlement.»

B.1.3 Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, TRANS/WP.29/GRSP/2003/1, TRANS/WP.29/GRSP/2003/3 et document sans cote n° 4 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

19. L'expert de l'Espagne a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/1997/6/Rev.1.

20. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/1 et demandé au secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2003 en tant que rectificatif 1 à la révision 4 du Règlement n° 17.

21. Le GRSP a examiné les documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/20, TRANS/WP.29/GRSP/2003/3 et le document sans cote n° 4. La République tchèque s'est proposée pour mettre à jour la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/20 et, conjointement avec l'OICA, pour réviser le document sans cote n° 4, qui sera distribué sous une cote officielle à la session de décembre 2003. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ces trois propositions à sa prochaine session.

B.1.4 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 et TRANS/WP.29/GRSP/2003/7.

22. L'expert des États-Unis d'Amérique a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/17.

23. L'expert de la Belgique a présenté le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/7 afin de préciser que pendant l'essai de choc de la tête, il n'était pas possible de mesurer le rayon de

courbure des surfaces susceptibles d'être heurtées par la tête. Le GRSP a accepté la proposition en principe mais a demandé à ce qu'elle soit reformulée. L'expert de la Belgique s'est proposé pour rédiger cette proposition en vue de son examen par la prochaine session.

B.1.5 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 TRANS/WP.29/GRSP/2002/18.

24. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRSP que son pays avait entrepris des essais afin de contribuer à l'amendement du Règlement n° 29. La Présidente a déclaré que le Groupe informel devrait examiner toutes les propositions en suspens avec pour objectif ultime de soumettre au GRSP une seule et même proposition d'amendement du Règlement. Elle a en outre prié le Groupe de soumettre un rapport d'activité à la session de décembre 2003. L'expert de la Fédération de Russie a demandé à tous les experts souhaitant faire partie du Groupe informel de se mettre en rapport avec lui afin qu'il puisse organiser la première réunion de ce groupe, prévue en octobre 2003.

B.1.6 Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/13, TRANS/WP.29/GRSP/2002/10, TRANS/WP.29/GRSP/2002/13 et TRANS/WP.29/GRSP/2003/4, TRANS/WP.29/GRSP/2003/5, TRANS/WP.29/GRSP/2003/8, TRANS/WP.29/GRSP/2003/11 et documents sans cote n^{os} 6, 7, 9 et 10 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

25. L'expert de la France, tout en expliquant que les systèmes de retenue pour enfants étaient tout aussi utiles à la sécurité que les casques des motocyclistes, a de nouveau présenté sa proposition visant à introduire dans le Règlement n° 44 des prescriptions relatives au contrôle de la conformité de la production calquées sur celles du Règlement n° 22 (TRANS/WP.29/GRSP/2001/13), tout en précisant que cette procédure spéciale ne serait pas étendue à d'autres règlements. L'expert de la CLEPA a déclaré que cette proposition n'était pas nécessaire si les Parties contractantes appliquaient la procédure de contrôle de la conformité de la production prévue dans l'Accord de 1958.

26. L'expert de la France a présenté l'application de sa proposition concernant le contrôle de la conformité de la production aux essais des dispositifs de retenue pour enfants. L'expert de la CLEPA a annoncé que son organisation allait procéder à une analyse des données appropriées et il a demandé à d'autres experts des services techniques d'en faire autant avec leurs propres données, afin de pouvoir présenter des résultats au GRSP à sa prochaine session. Plusieurs experts se sont déclarés préoccupés par le nombre d'échantillons à soumettre à des essais pour le contrôle de la conformité de la production ainsi que par l'écart type requis.

27. Aucun accord de principe n'ayant pu être conclu, la Présidente a proposé de solliciter l'avis du WP.29. Afin de sortir de cette impasse, le GRSP a demandé à l'expert de la France de se concerter avec les autres Parties contractantes intéressées et avec la CLEPA afin de mettre en commun leurs données et de s'entendre, le cas échéant, sur une nouvelle proposition. L'expert de la CLEPA, réitérant son refus, a présenté le document sans cote n° 6, qui propose quelques

améliorations techniques à la proposition de la France. Le GRSP a demandé au secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 6 sous une cote officielle lors de la prochaine session.

28. Le GRSP a examiné le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/10. L'expert des Pays-Bas a soumis le document sans cote n° 7, qui vise à aligner la proposition sur la proposition adoptée pour le système ISOFIX. Le GRSP a adopté la proposition amendée (à l'exception des paragraphes 8.4 à 8.4.2), telle qu'elle est reproduite à l'annexe 3 du présent rapport et il a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2003, en tant que projet de complément 6 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44.

29. Le secrétariat a été prié d'établir un nouveau document officiel en se fondant sur les propositions de paragraphes 8.4 à 8.4.2 du TRANS/WP.29/GRSP/2002/10 et a décidé de l'examiner en même temps que la proposition transmise par l'Allemagne au nom des services techniques à propos des projets d'amendements au Règlement n° 44 (TRANS/WP.29/GRSP/2003/5).

30. Le GRSP a en outre examiné et adopté les propositions contenues dans le TRANS/WP.29/GRSP/2003/4, tel qu'amendé par le document sans cote n° 10, le TRANS/WP.29/GRSP/2003/8 à l'exception de la proposition d'amendement au paragraphe 2.1.3 et le TRANS/WP.29/GRSP/2003/11, tel qu'amendé par le document sans cote n° 9. Le GRSP a demandé au secrétariat de regrouper tous ces amendements avec l'amendement dont l'adoption est mentionnée au paragraphe 28 (voir annexe 3).

31. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/13 et a prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2003 en tant que projet de rectificatif 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44.

B.1.7 Règlement n° 95 (Protection en cas de choc latéral)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2002/11.

32. Le GRSP a examiné la proposition visant à remplacer le mannequin EUROSID-1 par le mannequin EUROSID-2 (ES-2) (TRANS/WP.29/GRSP/2002/11). L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que son pays ne saurait envisager ce remplacement tant que les caractéristiques des côtes du mannequin EUROSID-2 n'auraient pas été modifiées pour remédier au risque d'accrochage de la plaque arrière du thorax. L'expert de l'OICA a confirmé que, à l'issue de plusieurs essais effectués à l'aide du mannequin ES-2, plusieurs questions techniques restaient en suspens, qui avaient été communiquées au CEVE. Les experts des Pays-Bas et de la France ont informé le GRSP que le CEVE envisageait plusieurs solutions et que le mannequin ES-2 serait modifié en conséquence. Sur proposition du Royaume-Uni et afin de ne pas modifier à nouveau les caractéristiques du mannequin, le GRSP a décidé d'instituer des dispositions provisoires autorisant les essais soit sur le mannequin ES-2 soit sur la version précédente. Le GRSP a en outre décidé qu'une fois que le mannequin ES-2 aurait été finalisé, seul ce modèle pourrait être utilisé.

33. Le GRSP a défini les prescriptions susceptibles de faire l'objet de nouveaux amendements et a décidé de les indiquer dans le rapport. Les parties concernées sont, si l'on en croit la

nouvelle annexe 6, les suivantes: la cage thoracique (par. 2.5.3), les côtes (par. 2.5.6), le ressort de réglage (par. 2.5.8) et les prescriptions relatives à l'homologation complète de l'ensemble des côtes (tableau 5, par. 5.9.8).

34. En définitive, le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/11 avec les amendements reproduits à l'annexe 4 du présent rapport. Le GRSP a demandé au secrétariat de transmettre la proposition amendée au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2003, en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendement au Règlement n° 95.

B.2 SYSTÈME ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2/Corr.1 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2/Corr.1.

35. Ainsi que cela avait été convenu à la trente-deuxième session (TRANS/WP.29/GRSP/32, par. 30), l'expert de la CLEPA a proposé l'introduction dans les Règlements n°s 16 et 44 d'une nouvelle classe de taille, la classe B1 (TRANS/WP.29/GRSP/2001/15/Rev.2/Corr.1 et TRANS/WP.29/GRSP/2001/16/Rev.2/Corr.1).

36. D'aucuns ont fait remarquer que le GRSP n'était pas l'instance appropriée pour définir les caractéristiques des systèmes de fixation des dispositifs de retenue pour enfants (SIRE) et que cette question relevait plutôt de la compétence de l'ISO.

37. En définitive, le GRSP a adopté les propositions mentionnées ci-dessus et il a demandé au secrétariat de les transmettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2003, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 15 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16 et de projet de rectificatif 1 au complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44.

B.3 DISPOSITIFS POUR ESSAIS D'ACCÉLÉRATION

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2000/3, TRANS/WP.29/GRSP/2000/12, TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, TRANS/WP.29/GRSP/2002/15 et document sans cote n° 5 (voir l'annexe 1 de la trente et unième session).

38. L'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 5 soumis lors de la trente et unième session. Il a principalement conclu que l'essai d'accélération proposé était équivalent à l'essai de décélération actuel, puisque la valeur Δv était identique dans les deux cas.

39. L'expert de la France a confirmé que si la valeur Δv était identique, les essais pouvaient être considérés comme équivalents, mais il a précisé qu'il existait néanmoins quelques différences du point de vue cinétique. L'expert de la CLEPA a confirmé l'existence de ces différences, qui se produisent principalement pendant la phase de rebond. Il a ajouté que le dispositif pour essais d'accélération dépassait les limites fixées dans le Règlement. Il a en outre ajouté que si la gamme complète des vitesses était prise en considération dans l'essai, les prescriptions du Règlement actuel seraient moins sévères. L'expert de la France a plaidé pour que les prescriptions actuelles ne soient pas modifiées mais qu'en revanche les propositions soient amendées pour que l'essai d'accélération soit équivalent à la méthode d'essai actuelle. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que la FMVSS n° 213 avait été modifiée et il a

proposé que le Règlement n° 44 soit aligné sur cette dernière, y compris en ce qui concerne la phase de rebond lors de l'impulsion. Il a précisé que la FMVSS n° 213 pouvait être consultée à l'adresse suivante: <http://www.nhtsa.dot.gov/nhtsasearch/index.asp> sur le feuillet n° 11707. L'expert de l'Allemagne a proposé que, au cas où l'autre méthode d'accélération serait acceptée, le Règlement n° 44 soit amendé pour tenir compte de la modification de la mesure de la décélération et pour supprimer toute référence à la distance d'arrêt.

40. Le GRSP est convenu de l'équivalence entre essai d'accélération et essai de décélération mais toute proposition d'amendement des Règlements en question méritait d'être examinée en détail lors de sessions ultérieures.

41. Le GRSP a examiné le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/3, au sujet duquel plusieurs experts ont fait part de leurs préoccupations et ont présenté des propositions. L'expert du Japon a accepté de les examiner en détail et de soumettre des propositions d'amendement, le cas échéant, lors de la session de décembre 2003. L'expert de la France a annoncé qu'il présenterait les essais prescrits par le Règlement n° 16 à l'aide de dispositifs pour essais d'accélération.

B.4 QUESTIONS DIVERSES

B.4.1 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

42. Le GRSP a pris note que la Directive 2003/20/CE de l'Union européenne relative au port obligatoire de la ceinture de sécurité était examinée au titre du point B.4.2 de l'ordre du jour (voir par. 48 ci-dessous).

43. En ce qui concerne les systèmes de retenue pour enfants, l'expert des États-Unis d'Amérique a rendu compte au GRSP des progrès réalisés dans son pays en ce qui concerne les prescriptions applicables aux sièges pour enfants en matière de choc latéral. Il a par ailleurs mentionné les travaux en cours sur l'utilisation des ceintures de sécurité aux places arrière médianes des voitures particulières et dans les autocars. Il a déclaré qu'à la prochaine session il rendrait compte de l'état d'avancement de ces activités.

44. L'expert de la Commission européenne a indiqué que des travaux étaient en cours sur les sujets suivants: pare-buffle, port obligatoire de la ceinture de sécurité dans toutes les catégories de véhicules, interdiction éventuelle des places latérales et autobus de ramassage scolaire.

45. L'expert du Canada a indiqué que son pays travaillait sur les essais de choc arrière, l'harmonisation de ses prescriptions en matière de choc frontal avec celles des États-Unis d'Amérique et enfin l'installation de ceintures de sécurité trois points et d'ancrages ISOFIX dans les autobus de ramassage scolaire.

46. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRSP que son pays travaillait sur des butoirs non déformables pour les essais de choc frontal et de choc latéral ainsi que sur les autobus.

47. L'expert de l'Allemagne a indiqué que son pays cherchait à mettre au point une méthode d'essai de choc latéral pour les systèmes de retenue pour enfants et de nouveaux mannequins de la taille d'un enfant. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSP que son pays s'était lui aussi engagé dans la mise au point de nouveaux mannequins de la taille d'un enfant.

B.4.2 Retenue des enfants voyageant en autobus ou en autocar

Document: Document sans cote n° 8 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

48. La Présidente a informé le GRSP sur la finalité de la Directive 2003/20/CE de l'Union européenne et l'a chargé d'examiner cette question attentivement. À ce propos, l'expert de l'Italie a présenté le document sans cote n° 8, auquel était jointe la Directive ci-dessus mentionnée. Il a indiqué que la Directive en question rendait obligatoire l'utilisation des systèmes de retenue montés dans les autobus et les autocars pour les enfants âgés de 3 ans et plus. En ce qui concerne les enfants âgés de moins de 3 ans, ce sont les prescriptions nationales qui s'appliquent. L'expert de l'Italie a proposé que le GRSP rende compte au WP.29 et au WP.1 en prenant en considération les recherches entreprises par le Groupe de travail n° 18 du CEVE (sécurité des enfants en voiture). La Présidente a annoncé qu'elle avait l'intention de rendre compte au WP.29 de cette importante question de sécurité et a demandé aux experts du GRSP de faire connaître les résultats de leurs recherches afin qu'il en soit tenu compte dans le rapport indiquant l'avis du GRSP sur la Directive.

B.4.3 Règlement n° 114 (Systèmes de coussin gonflable de deuxième monte)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2003/6.

49. L'expert de la République tchèque a présenté une proposition visant à modifier le projet de règlement actuellement élaboré par le secrétariat. Le GRSP a accepté la proposition présentée, à l'exception de la modification du marquage (annexe 4). Toutes les corrections n'étant que des corrections de forme, le GRSP a demandé au secrétariat d'apporter les corrections nécessaires avant la publication finale du Règlement.

B.4.4 Amendements collectifs aux Règlements n°s 11, 12, 14, 16 et 17

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2002/20.

50. L'expert du Japon s'est déclaré préoccupé par l'idée de supprimer les marques d'homologation figurant sur les véhicules, comme cela est proposé dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2002/20. Il a estimé que le marquage actuel était indispensable à l'indication du niveau de sécurité du véhicule. Les experts de la France et du Royaume-Uni ont indiqué pour leur part qu'ils étaient favorables à la proposition visant à supprimer la marque d'homologation. La Présidente a annoncé qu'elle avait l'intention de soumettre la question au WP.29 qui, selon elle était le mieux à même d'indiquer la marche à suivre dans ce domaine, mais que dans tous les cas la suppression du marquage devrait être examinée règlement par règlement. Elle a par ailleurs proposé que cette question ne soit pas examinée lors de la session de décembre 2003.

B.4.5 Amendements aux spécifications de la norme SAE J826 concernant le mannequin tridimensionnel H

51. La Présidente a informé le GRSP que, à la suite du rapport qu'elle avait remis sur cette question au WP.29 à sa session de mars 2003, l'expert de la SAE avait annoncé que le mannequin tridimensionnel H continuerait à être disponible (TRANS/WP.29/909, par. 41). Plusieurs experts de l'OICA et de la CLEPA ont regretté que la SAE ait annoncé sur son site Web que ce mannequin n'était plus disponible et qu'il était remplacé par le mannequin HPM-II. Les experts de ces deux organisations ont décidé de porter à la connaissance du GRSP plusieurs cas concrets et de soulever à nouveau la question auprès du WP.29, le cas échéant.

B.4.6 Examen du projet de Règle n° 2 à annexer à l'Accord de 1997

Document: TRANS/WP.29/2003/16.

52. Les experts du GRSP ont été informés que le WP.29 avait décidé de transmettre la proposition de projet de Règle n° 2 (TRANS/WP.29/2003/16) à ses groupes de travail subsidiaires aux fins d'examen (TRANS/WP.29/909, par. 160). Les experts du GRSP ont été priés d'examiner la proposition afin de donner leur accord ou de transmettre leurs observations aux fins d'examen par la prochaine session.

HOMMAGE À MM. G. FELTEN ET D. BURLEIGH

53. Le GRSP a pris note que M. G. Felten, expert de l'Allemagne, partirait à la retraite à la fin de l'année. Les experts du GRSP ont félicité M. G. Felten de la qualité de son travail non seulement en ce qui concerne la sécurité passive mais aussi les dispositions générales de sécurité, lui ont témoigné leur gratitude par des applaudissements nourris et lui ont souhaité une longue et heureuse retraite. M. G. Felten a remercié le GRSP de sa gratitude et il a annoncé qu'il participerait peut-être à la session de décembre 2003.

54. La Présidente a informé le GRSP que M. D. Burleigh, expert de la CLEPA, allait lui aussi bientôt prendre sa retraite. La Présidente et les experts du GRSP ont remercié M. D. Burleigh de ses contributions techniques de grande qualité, notamment dans le domaine de la protection des enfants et lui ont souhaité une longue et heureuse retraite bien méritée en lui faisant une longue ovation. M. D. Burleigh a remercié le GRSP de ses bons vœux et s'est déclaré personnellement satisfait d'avoir contribué à sauver la vie d'enfants en participant aux travaux du GRSP.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

55. Le GRSP a arrêté l'ordre du jour provisoire ci-dessous pour sa trente-quatrième session, qui se tiendra à Genève du 8 décembre (14 h 30) au 12 décembre (17 h 30) 2003¹.

A. Accord de 1998

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

A.2 Projet de règlement technique mondial sur les ancrages et les attaches des systèmes de retenue pour enfants

- A.3 Projet de règlement technique mondial sur les organes de rétention des portes
- A.4 Projet de règlement technique mondial sur les appuie-tête
- A.5 Échange de vues sur le mannequin pour essais de choc latéral (y compris l'évaluation du ES-2)
- A.6 Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc
- B. Accord de 1958
- B.1 Amendement à des Règlements CEE (Accord de 1958)
- B.1.1 Extension du Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)
- B.1.2 Extension du Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)
- B.1.3 Extension du Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)
- B.1.4 Extension du Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)
- B.1.5 Extension du Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)
- B.2 SYSTÈME ISOFIX
- B.3 DISPOSITIFS POUR ESSAIS D'ACCÉLÉRATION
- B.4 SYSTÈMES DE RETENUE POUR ENFANTS VOYAGEANT EN AUTOBUS
 OU EN AUTOCAR
- B.5 QUESTIONS DIVERSES
- B.5.1 Examen du projet de Règle n° 2 à annexer à l'Accord de 1997
- B.5.2 Règlement n° 114 (Systèmes de coussins gonflables de deuxième monte)
- B.5.3 Amendements aux spécifications de la norme SAE J826 concernant le mannequin tridimensionnel H
- B.5.4 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales, régionales et internationales en matière de sécurité passive

¹ Pour des raisons d'économie, les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne seront pas disponibles en salle. Les représentants sont donc priés de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Allemagne	B.1.1	A	Comments to the OICA proposal for amendment to Regulation No. 14 (TRANS/WP.29/GRSP/2003/2)
2.	Japon	A.1	A	UN/ECE/WP.29/GRSP Pedestrian Safety gtr Informal Group. Preliminary Report
3.	OICA	B.1.1	A	Amendments to UN/ECE R14 – Safety belt anchorages. OICA comments to the proposal by Japan (TRANS/WP.29/GRSP/2002/16)
4.	OICA	B.1.3	A	Amendments to UN/ECE R17 – Strength of seats. OICA comments to the proposal by the Czech Republic (TRANS/WP.29/GRSP/2003/3)
5.	États-Unis d'Amérique	A.3	A	UN/ECE/WP.29/GRSP Informal Group on Door Lock and Door Retention Components Preliminary Report
6.	CLEPA	B.1.6	A	CLEPA Proposals for revision to TRANS/WP.29/GRSP/2001/13
7.	Pays-Bas	B.1.6	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 44 (Child restraints)
8.	Italie	B.4.2	A	Child safety in buses and coaches
9.	CLEPA	B.1.6	A	Amendments to Regulation No. 44
10.	Allemagne	B.1.6	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 44 (Child restraints)
11.	Japon	1.1	A	Amendments to Regulation No. 14
12.	OICA	B.1.2	A	ECE Regulation 16 OICA comments to document TRANS/WP.29/GRSP/2002/17
	CLEPA	B.2	A	Presentation on ISOFIX CRS Volume Envelope B1 Vehicle Fit
	ISO	A.5	A	Presentation on WorldSID Update

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 14 FONDÉS SUR LES DOCUMENTS
TRANS/WP.29/GRSP/2002/16, TRANS/WP.29/GRSP/2003/9 ET LES
DOCUMENTS SANS COTE N°s 3 ET 11 ADOPTÉS PAR LE GRSP
À SA TRENTE-TROISIÈME SESSION

Paragraphe 5.3.3, modifier comme suit:

«5.3.3 Toutefois, pour les places assises latérales, autres que les places avant des véhicules des catégories M₁ et N₁, indiquées à l'annexe 6 et désignées par le signe Ø, deux ancrages inférieurs sont autorisés lorsqu'il existe entre un siège et la paroi latérale...»

Annexe 6,

Tableau, modifier comme suit:

«

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PLACE ASSISE FAISANT FACE VERS L'AVANT				PLACE FAISANT FACE VERS L'ARRIÈRE
	PLACE LATÉRALE		PLACE CENTRALE		
	AVANT	AUTRE	AVANT	AUTRE	
M ₁	3	3	3	3	2
M ₂ ≤ 3,5 tonnes	3	3	3	3	2
M ₃ et M ₂ > 3,5 tonnes	3 ⊕	3 ou 2 †	3 ou 2 †	3 ou 2 †	2
N ₁	3	3 ou 2 Ø	3 ou 2 *	2	2
N ₂ et N ₃	3	2	3 ou 2 *	2	2

»

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«14.6 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 1 à la série 06 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder d'homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 1 à la série 06 d'amendements.

14.7 Pour les véhicules non visés par le complément 1 à la série 06 d'amendements au présent Règlement, les homologations en vigueur resteront valables, à condition qu'elles aient été accordées conformément à la série 05 d'amendements, jusqu'au complément 3.

- 14.8 À compter du 20 février 2005, pour les véhicules de la catégorie M₁, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront accorder d'homologation CEE que si les prescriptions du présent Règlement, tel qu'il a été amendé par le complément 1 à la série 06 d'amendements sont satisfaites.
- 14.9 À compter du 20 février 2007, pour les véhicules de la catégorie M₁, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de reconnaître les homologations qui n'auront pas été accordées conformément au complément 1 de la série 06 d'amendements au présent Règlement.
- 14.10 À compter du 16 juillet 2006, pour les véhicules de la catégorie N, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront accorder d'homologation que si le type du véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été amendé par le complément 1 à la série 06 d'amendements.
- 14.11 À compter du 16 juillet 2008, pour les véhicules de la catégorie N, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de reconnaître les homologations qui n'auront pas été accordées conformément au complément 1 à la série 06 d'amendements au présent Règlement.»
-

Annexe 3

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 44 ADOPTÉS PAR LE GRSP
À SA TRENTE-TROISIÈME SESSION
(voir par. 28 ci-dessus)

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.11.1 Par “jambe de maintien”, un élément fixé en permanence à un système de retenue pour enfants pour créer une force de compression entre le système de retenue et la structure du véhicule afin d’échapper à l’effet d’amortissement des sièges en cas de décélération; cette jambe de maintien peut être réglable.»

Paragraphe 2.14.1, modifier comme suit:

«En vertu du Règlement n° 14. Ces ancrages comprennent le plancher du chariot décrit à l’annexe 6 ou tout autre élément de structure du ou des véhicules lorsqu’il est soutenu par une jambe de maintien.»

Paragraphe 2.23.2, sans objet en français.

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.28 Par “renvoi au montant d’une sangle de ceinture de sécurité pour adulte”, le guide par lequel passe la sangle d’une ceinture de sécurité pour adulte et qui en garantit le libre coulissement.»

Paragraphe 4.3, modifier comme suit:

«4.3 En cas d’utilisation combinée du dispositif de retenue ... pour illustrer les méthodes d’utilisation.

Il faut que le trajet de la sangle abdominale et celui de la sangle baudrier soient clairement différenciés, par exemple au moyen d’un codage de couleur, d’un texte ou encore de dessins.

Toute illustration du trajet des sangles sur le produit doit indiquer clairement l’orientation du dispositif de retenue pour enfants par rapport au véhicule. Les schémas du trajet des sangles ne montrant pas le siège du véhicule ne sont pas acceptables.

Le marquage prescrit dans le présent paragraphe ...»

Paragraphe 4.4, supprimer.

Le paragraphe 4.5 devient le paragraphe 4.4 et il est modifié comme suit (l'étiquette reste inchangée):

«4.4 En outre, si les dispositifs de retenue sont tournés vers l'arrière, ils doivent porter sur la surface intérieure visible (y compris les appuis latéraux pour la tête de l'enfant), à peu près à l'endroit de la tête de l'enfant, l'étiquette suivante ...

Cette étiquette doit être libellée ...

Dimensions minimales de l'étiquette: 60 x 120 mm.

L'étiquette doit être cousue sur tout son pourtour et/ou collée au dos de façon permanente sur toute sa surface. Toute autre forme de fixation permanente de l'étiquette empêchant qu'elle se détache du produit ou soit masquée est acceptable. Les étiquettes fixées par un seul côté sont formellement interdites.

Si des parties du dispositif de retenue ou de tout accessoire fourni par le fabricant du dispositif de retenue sont susceptibles de masquer l'étiquette, une étiquette supplémentaire est exigée. Lorsque le dispositif de retenue est conçu pour être utilisé de différentes manières, une étiquette d'avertissement doit être visible en permanence dans toutes les situations.»

Les paragraphes 4.6 à 4.9 deviennent les paragraphes 4.5 à 4.8.

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«6.1.3.7 Les systèmes de retenue pour enfants munis d'une jambe de maintien doivent être homologués dans la catégorie "semi-universel" ou "spécifique à un véhicule" et être conformes aux prescriptions de l'annexe 11 du présent Règlement. Il appartient au fabricant du système de retenue pour enfants de déterminer, pour chaque véhicule, si le dispositif de retenue doit être équipé d'une jambe de maintien et de faire connaître sa décision.»

Paragraphe 6.1.6, remplacer le renvoi au paragraphe 1.42 par un renvoi au paragraphe 1.20.

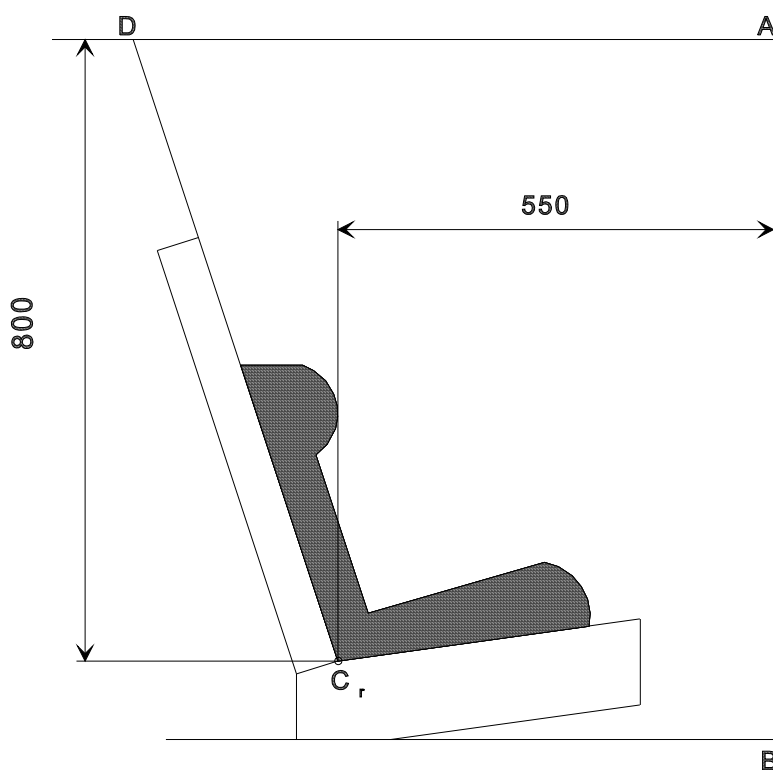
Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«7.1.2.2 Les systèmes de retenue pour enfants équipés d'un appuie-tête réglable permanent fixé de façon mécanique, qui sert à régler directement la hauteur soit de la ceinture de sécurité pour adulte soit du harnais pour enfants ne doivent pas nécessairement être garnis d'un matériau dissipant l'énergie aux endroits définis à l'annexe 18, qui ne sont pas susceptibles d'être heurtés par la tête du mannequin, c'est-à-dire à l'arrière de l'appuie-tête.»

Paragraphe 7.1.4.1.3, sans objet en français.

Paragraphe 7.1.4.4.1.1, modifier comme suit:

«7.1.4.4.1.1 Dispositifs de retenue pour enfants faisant face vers l'avant: la tête du mannequin ne doit pas franchir les plans BA et DA, tels qu'ils sont définis à la figure 1 ci-dessous, dans les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement si cette immobilisation survient avant.



Dimensions en mm

Figure 1

«Agencement pour l'essai d'un dispositif faisant face vers l'avant»

Paragraphe 7.1.4.4.1.2.1, modifier comme suit:

- «7.1.4.4.1.2.1 Dispositifs de retenue pour enfants appuyés contre la planche de bord: la tête du mannequin ne doit pas franchir les plans AB, AD et DCr, tels qu'ils sont définis à la figure 2 ci-dessous, dans les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement si cette immobilisation survient avant.

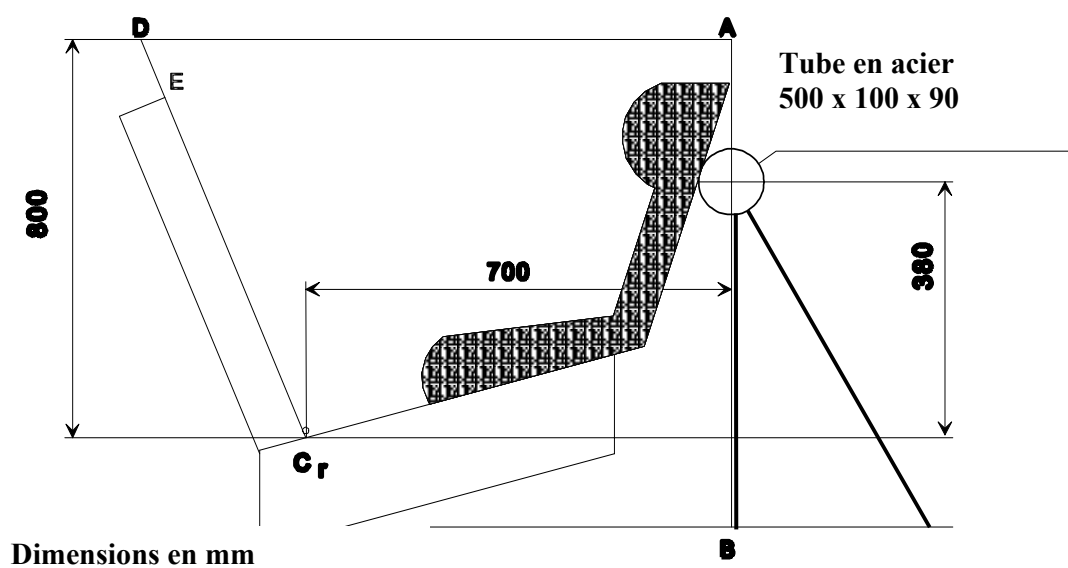
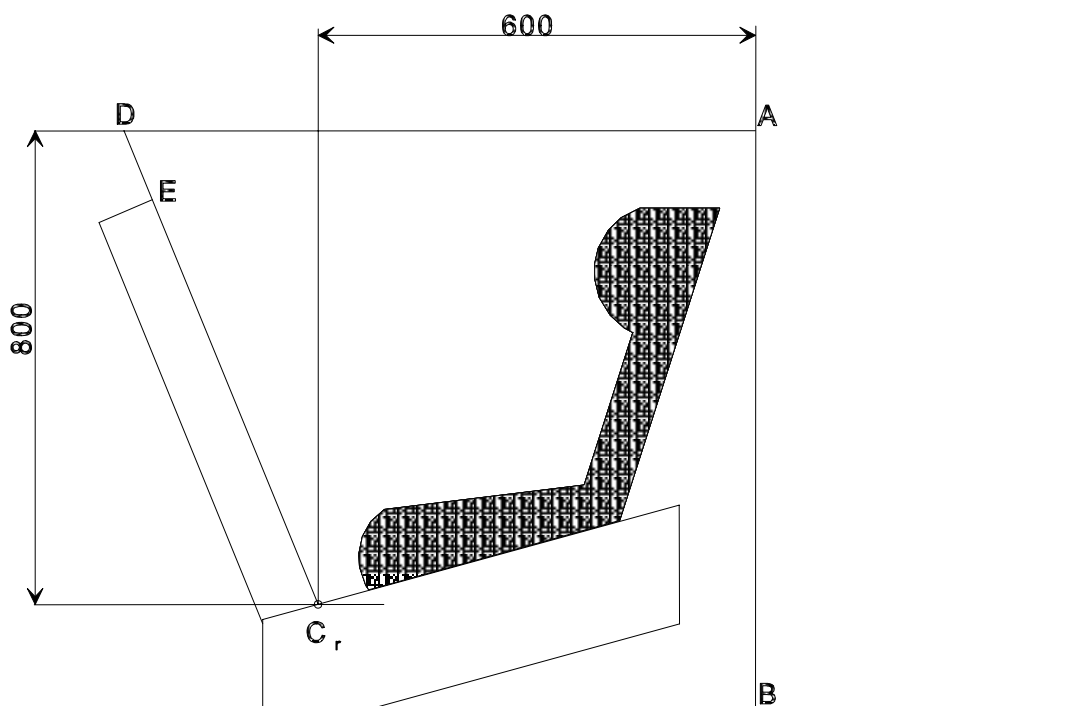


Figure 2

Agencement pour l'essai d'un dispositif faisant face vers l'arrière»

Paragraphe 7.1.4.4.1.2.2, modifier comme suit:

«7.1.4.4.1.2.2 Dispositifs de retenue pour enfants du groupe 0 non appuyés contre la planche de bord et nacelles: la tête du mannequin ne doit pas franchir les plans AB, AD et DE, tels qu'ils sont définis à la figure 3 ci-dessous, dans les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant.



Dimensions en mm

Figure 3

«Agencement pour l'essai d'un dispositif de retenue pour enfants du groupe 0 non appuyé contre la planche de bord»

Paragraphe 7.1.4.4.1.2.3, modifier comme suit:

«7.1.4.4.1.2.3 Dispositifs de retenue pour enfants autres que ceux du groupe 0 appuyés contre la planche du bord: la tête du mannequin ne doit pas dépasser les plans FD, FG et DE, tels qu'ils sont définis à la figure 4 ci-dessous, dans les 300 ms qui suivent le choc ou lorsque le mannequin s'immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant.

Si le système ...»

Paragraphe 7.2.1.2, modifier comme suit:

«... dans la position de verrouillage effectif et lorsqu'elle est projetée sur un plan perpendiculaire à la direction initiale du déplacement du bouton, une surface minimale de ..., la largeur étant la plus petite des deux dimensions de la partie prescrite.»

Paragraphe 7.2.2.1, remplacer les mots «pour l'ensemble» par «avec tous les mannequins».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«8.1.3.7.8 Si les configurations d'un système de retenue pour enfants du groupe 0 ou 0+ diffèrent selon la masse de l'enfant, chaque configuration doit être éprouvée avec chacun des mannequins des deux groupes considérés.»

Paragraphe 8.2.1.1.2, modifier comme suit:

«... ou du véhicule sans en ouvrir la boucle. Une tension de 200 ± 2 N est appliquée à la boucle. Si la boucle est fixée à une pièce rigide, la force est exercée selon un angle égal à celui que forme, lors de l'essai dynamique, la boucle et cette pièce rigide.»

Paragraphe 9.1, modifier comme suit:

«9.1 Dans le procès-verbal d'essai doivent être consignés les résultats de tous les essais et mesures [y compris la courbe de décélération du chariot et l'indication de l'instant (en ms) où la tête du mannequin est le plus éloignée de sa position de départ, lors de l'essai dynamique] ainsi que les vitesses du chariot, l'emplacement de la boucle pendant l'essai si cet emplacement est variable et toute défaillance ou rupture éventuelle.»

Annexe 6, appendice 3, figures 1 et 2, remplacer le texte ci-dessous:

«DISTANCE C – R_e = 550 mm

ANGLE “ANG” = 30° MAXIMUM»

par le texte suivant:

«DISTANCE C – R_e = 530 mm

Re est situé sur l'axe médian du bobineau de l'enrouleur

ANGLE “ANG” = 30° MAXIMUM»

Annexe 13,

Paragraphe 2, modifier comme suit:

«... deux points d'ancrage (A1 et A2) (voir la figure 1), et une partie centrale (N en détail sur la figure 3). L'enrouleur ...»

Paragraphe 3, modifier comme suit:

«...

L'enrouleur R doit être fixé à l'ancrage du chariot de manière que l'axe médian du bobineau soit situé sur Re.

Sur la figure 1 ci-dessous la valeur de X est de 200 ± 5 mm. La longueur effective de la sangle entre A1 et l'axe médian du bobineau de l'enrouleur Re (lorsque la sangle est complètement déroulée, y compris la longueur minimale de 150 mm* utilisée pour les essais des catégories universelle et semi-universelle) doit être de $2\,820 \pm 5$ mm lorsqu'elle est mesurée suivant une ligne droite, sans charge et sur une surface horizontale; cette longueur peut être augmentée pour l'essai de la catégorie des dispositifs à usages restreints. Pour toutes les autres catégories de dispositif de retenue pour enfants, la longueur minimale de la sangle enroulée sur le bobineau de l'enrouleur est de 150 mm*.»

Figure 1, modifier comme suit:

«

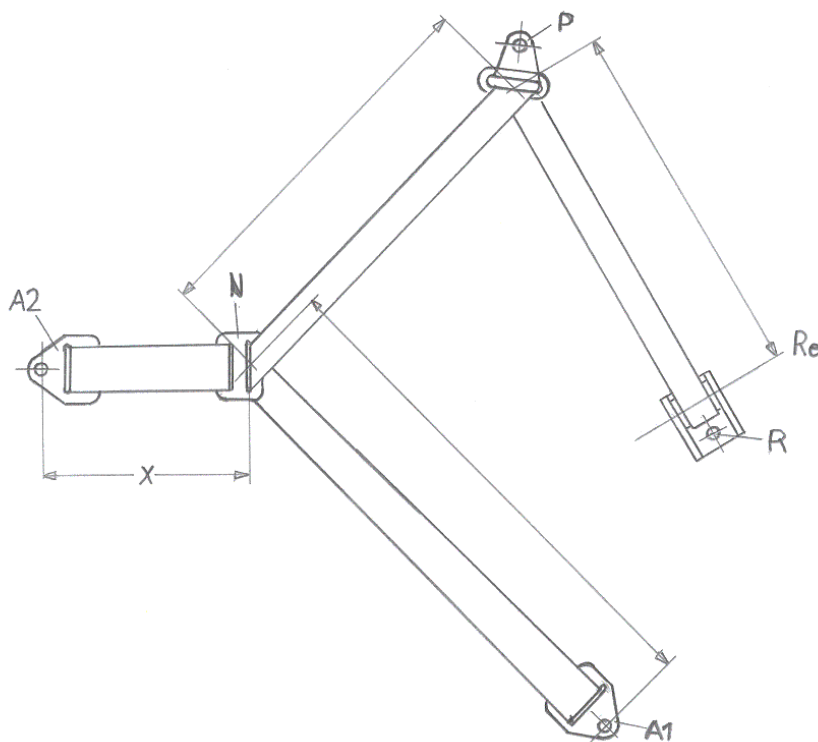


Figure 1

Configuration normale d'une ceinture de sécurité»

Annexe 17,

Paragraphe 3.1 à 3.3, modifier comme suit:

- «3.1 L'essai doit être exécuté sur un dispositif de retenue pour enfants complet ayant subi, le cas échéant, un minimum de modifications pour garantir l'accès au support (juste sous le point d'impact) et à l'élément de frappe, de manière à influencer le moins possible sur les résultats de l'essai.
- 3.2 Le dispositif de retenue pour enfants doit entièrement reposer sur sa surface extérieure dans la zone d'impact et doit aussi reposer, juste sous le point d'impact, sur une embase rigide lisse, par exemple un socle en béton.

- 3.3 Lever la fausse tête jusqu'à une hauteur de 100-0/+5 mm, mesurée entre les faces supérieures du dispositif de retenue pour enfants et le point le plus bas de la fausse tête, et la laisser tomber. Enregistrer l'accélération de la fausse tête au moment du choc.»

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.»

Annexe 4

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSP/2002/11 ADOPTÉS PAR
LE GRSP À SA TRENTE-TROISIÈME SESSION
(voir par. 32 à 34 ci-dessus)

Dans l'ensemble du texte de la version anglaise, remplacer «should» par «shall».

Nouveaux paragraphes 11 à 11.3, modifier comme suit:

...

Paragraphe 10.1, modifier comme suit:

«10.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 1 à la série 02 d'amendements ... tels qu'amendés par le complément 1 à la série 02 d'amendements.»

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«10.6 Dans un délai de [36] mois à compter de l'entrée en vigueur du complément 1 à la série 02 d'amendements ... tels qu'amendés par le complément 1 à la série 02 d'amendements.

10.7 Dans un délai de [84] mois à compter de l'entrée en vigueur du complément 1 à la série 02 d'amendements ... tels qu'amendés par le complément 1 à la série 02 d'amendements.»

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 6, ainsi conçu:

«6. Mannequin pour essai de choc latéral (ES-1/ES-2)²»

Les points 6 à 14 deviennent les points 7 à 15.

Annexe 6,

Paragraphe 1.1, note 1, ajouter la cote d'un document et sa date de parution.

Paragraphe 5.6.5 et 5.10.5, remplacer «ISO 6487:2000 CFC 60» par «ISO 6487:2000 CFC 180».

Paragraphe 5.11.7, remplacer «14,8 kN» par «4,8 kN».
