



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/34  
18 février 2004

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-QUATRIÈME SESSION**

(8-12 décembre 2003)

1. Le GRSP a tenu sa trente-quatrième session du 8 décembre (après-midi) au 12 décembre 2003, 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, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission (CE) y a aussi participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), 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.

## **A. ACCORD DE 1998**

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

Documents: TRANS/WP.29/2003/99 et document sans cote n° 2 (voir annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRSP a noté que le rapport d'activité préliminaire sur la sécurité des piétons avait été soumis au WP.29 et à l'AC.3 (TRANS/WP.29/2003/99). L'expert du Japon et le Président du groupe informel de la sécurité passive ont présenté conjointement le document sans cote n° 2, qui examine le plan d'action du groupe et les décisions découlant de sa cinquième réunion. Le groupe a l'intention de présenter le rtm au GRSP à sa session de décembre 2004. La prochaine réunion du groupe informel, qui devrait se dérouler à l'OICA, est prévue pour février 2004.

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

Documents: Documents sans cote n°s 12, 23 et 25 (voir annexe 1 du présent rapport).

4. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document sans cote n° 12, qui compare les prescriptions ISOFIX/LATCH contenues dans les Règlements n°s 14, 16 et 44 avec celles contenues dans les normes de son pays et du Canada (FMVSS n° 225 et CMVSS n° 210.1/2). Les débats ont notamment porté sur la différence relative à la résistance mécanique exigée des ancrages des attaches. En effet, la FMVSS n° 225 fixe cette résistance mécanique à 15 kN, ce qui est nettement supérieur aux 8 kN exigées dans les Règlements. L'expert des États-Unis a indiqué un lien Internet permettant d'accéder à la règle finale en date du 27 juin 2003, qui explique les raisons pour lesquelles cette valeur a été choisie dans la FMVSS n° 225 (ancrages des systèmes de retenue pour enfants). Les experts du GRSP ont estimé qu'il s'agissait là d'une des questions les plus importantes dans la mise au point du rtm. La Présidente a demandé aux experts d'examiner et de commenter les documents présentés par les États-Unis et de proposer de nouvelles idées à la prochaine session.

5. Un représentant du groupe de travail WG.18 de la CEVE a présenté les activités de ce groupe en matière de sécurité des enfants en Europe (documents sans cote n°s 23 et 25). Des recommandations ont été formulées sur la façon de réduire le nombre d'enfants tués ou gravement blessés. Le GRSP reprendra l'examen de cette question à sa prochaine session.

6. L'expert du CLEPA a annoncé qu'il présenterait un document sur le comportement des systèmes de retenue pour enfants exposés à des chocs latéraux.

### **A.3 Projet de règlement technique mondial sur les serrures et les organes de fixation des portes**

Documents: TRANS/WP.29/2003/98 et Corr.1, et document sans cote n° 18 (voir annexe 1 du présent rapport).

7. Le rapport préliminaire du groupe informel sur la mise au point d'un règlement technique mondial concernant les serrures et les organes de fixation des portes a été présenté au WP.29 et à l'AC.3 (TRANS/WP.29/2003/98 et Corr.1). L'expert des États-Unis, qui est en même temps

Président du groupe informel, a présenté le deuxième rapport d'activité du groupe, qui contient un projet de règlement technique mondial (document sans cote n° 18). Le secrétariat a été prié de le transmettre au WP.29 et à l'AC.3. Le GRSP a examiné le rapport et le projet de rtm. Le groupe informel a été prié de justifier les valeurs et les paragraphes placés entre crochets, à propos desquels plusieurs experts ont émis des réserves. En ce qui concerne la portée et l'application des rtm (tout véhicule ou voitures particulières seulement), les experts de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et du Japon ont fait part de leurs préoccupations concernant l'application du rtm à des véhicules autres que les voitures particulières et les utilitaires légers. L'expert des États-Unis a souligné qu'actuellement les normes relatives aux serrures et aux organes de fixation des portes en vigueur en Amérique du Nord étaient applicables à tous les véhicules à l'exception des autobus, en précisant que néanmoins les modèles de porte qui ne pouvaient pas satisfaire à ces prescriptions en étaient dispensés. Le groupe informel des serrures et des organes de fixation des portes tiendra sa sixième réunion à Paris, du 4 au 6 février 2004. À cette occasion, le projet de rtm sera mis en forme finale pour pouvoir être transmis au secrétariat avant le 15 février 2004, en vue de sa transformation en un document officiel qui sera soumis à la prochaine session du GRSP. La Présidente du GRSP a rappelé que ce rtm devait absolument être mis en forme finale à la prochaine session afin de pouvoir être mis aux voix au plus tard en novembre 2004, comme cela avait été demandé par l'AC.3.

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

Documents: Documents sans cote n°s 9, 10, 17 et 24 (voir annexe 1 du présent rapport).

8. Le GRSP a pris note des documents sans cote n°s 9 et 10, relatifs à l'état d'avancement du projet de norme FMVSS 202. L'expert des États-Unis a présenté le document sans cote n° 17, qui compare la version actuelle et la version proposée de cette norme avec les prescriptions des Règlements n°s 17 et 25. L'expert des Pays-Bas a déclaré que la hauteur de 800 mm proposée pour les appuie-tête devrait être augmentée afin de mieux correspondre aux dimensions anthropométriques réelles. Un représentant du CEVE a présenté le document sans cote n° 24, qui décrit les activités entreprises par le groupe de travail WG.20, en vue de mettre au point une procédure d'essai de choc arrière permettant de limiter les lésions de la nuque. Les procédures d'essai en question devraient être achevées d'ici mars 2005. Le GRSP reprendra l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

9. L'expert de l'ISO a communiqué un rapport d'activité sur la mise au point du nouveau mannequin WorldSID. Le GRSP a été informé que le mannequin en question serait prêt en juin 2004. La Présidente a remercié l'expert et lui a demandé de remettre une copie de son exposé au secrétariat pour qu'il puisse le placer sur le site Internet du WP.29.

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

Documents: Documents sans cote n°s 11, 21 et 22 (voir annexe 1 du présent rapport).

10. L'expert des États-Unis a indiqué l'état d'avancement du programme entrepris dans ce domaine par son pays (document sans cote n° 11). Un représentant du CEVE a lui pour sa part présenté l'état d'avancement des activités du groupe de travail WG.15 en général (document

sans cote n° 22) et notamment de ses activités dans le domaine de la compatibilité des véhicules en cas de choc (document sans cote n° 21).

11. La Présidente a remercié les experts de leurs exposés et leur a demandé d'en remettre une copie au secrétariat pour qu'il puisse la placer sur le site Internet du WP.29. Le CEVE a été en outre prié de tenir le GRSP informé de ses activités. L'expert du Japon a annoncé qu'il ferait un exposé à la prochaine session.

## ÉLECTION DU BUREAU

12. M<sup>me</sup> J. Abraham (États-Unis d'Amérique) a été unanimement réélue Présidente pour l'année 2004. La Présidente s'est félicitée de la confiance que lui témoignait le GRSP et a remercié ses membres de l'avoir réélue.

## **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/2003/12 et documents sans cote n<sup>os</sup> 3, 15, 19 et 20 (voir annexe 1 du présent rapport).

13. Le GRSP a pris note de l'invitation du GRSG à participer à ses activités en matière de sécurité à l'intention des utilisateurs de chaises roulantes dans les autobus et les autocars.

14. Le GRSP a examiné le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/12 ainsi que les documents sans cote connexes n<sup>os</sup> 3 et 15. Les propositions d'amendements au document TRANS/WP.29/GRSP/2003/12, adoptées en principe par le GRSP sous réserve d'un nouvel examen à sa prochaine session, sont reproduites à l'annexe 2 du présent rapport. Les experts de la France, de l'Allemagne et de l'OICA ont été priés de réviser le texte de la proposition pour la prochaine session, si nécessaire.

15. Le GRSP a pris note de la proposition formulée par l'expert de l'Espagne dans le document sans cote n° 19. Le secrétariat a été prié de le distribuer sous une cote officielle aux fins d'examen par la prochaine session.

16. Le GRSP a prié le secrétariat de modifier la figure 4 du document TRANS/WP.29/931 comme indiqué dans le document sans cote n° 20, pour ce qui est de la distance entre les ancrages inférieurs. Le secrétariat a en outre été prié de corriger les figures 6 et 7 dudit document pour que les zones ombrées soient les mêmes que sur les figures 3 et 4 de la norme FMVSS n° 225. L'expert des États-Unis d'Amérique a été prié de vérifier les corrections proposées dans le document sans cote n° 20 et de communiquer les chiffres corrigés à la prochaine session.

B.1.2 Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

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

17. L'expert de la République tchèque a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/20.

18. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/3/Rev.1 sans amendement et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2004 en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 4 du Règlement n° 17.

19. L'expert de Consumers International a présenté des renseignements sur la protection des occupants d'un véhicule en cas de déplacement des bagages (document sans cote n° 1). Plusieurs experts ont demandé que l'amendement du Règlement n° 17 soit étayé par des statistiques d'accidents. Lorsque le GRSP disposera des dites statistiques, il pourra reprendre l'examen de ce point.

B.1.3 Règlement n° 21 (Aménagements intérieurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2003/7 et document sans cote n° 14 (voir annexe 1 du présent rapport).

20. Le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/7 et le document sans cote n° 14 ont été retirés par leur auteur.

B.1.4 Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)

21. L'expert de la Fédération de Russie, qui préside le groupe informel, a informé le GRSP que son groupe n'avait pu progresser autant que prévu, mais qu'une fois qu'un certain nombre de problèmes administratifs auront été résolus, il poursuivrait ses activités. L'expert de la Fédération de Russie a demandé à tous les experts souhaitant participer aux travaux du groupe informel de se mettre en rapport avec lui. Le GRSP a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

B.1.5 Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/13, TRANS/WP.29/GRSP/2003/5,  
TRANS/WP.29/GRSP/2003/13, TRANS/WP.29/GRSP/2003/14 et  
documents sans cote n°s 8, 27 et 28 (voir annexe 1 du présent rapport).

22. À l'issue de la présentation du document sans cote n° 28, le GRSP a examiné et adopté en principe le document sans cote n° 8 (qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSP/2001/13 et qui contient en outre la proposition du TRANS/WP.29/GRSP/2003/13), avec les amendements reproduits ci-dessous. Il a été décidé qu'à sa prochaine session le GRSP examinerait un document de synthèse.

La proposition d'amendement au paragraphe 7.1.4.1.10.1.2 est supprimée.

Paragraphe 9, modifier comme suit:

«9. PROCÈS-VERBAL D'ESSAI POUR L'HOMOLOGATION DE TYPE ET LA QUALIFICATION DE LA PRODUCTION».

Paragraphe 11.2.1.1, modifier comme suit:

«11.2.1.1 [Cinq] systèmes de retenue pour enfants doivent être soumis à l'essai dynamique décrit au paragraphe 8.1.3. Le service technique ayant effectué les essais d'homologation de type doit déterminer les conditions ayant provoqué le déplacement horizontal maximum de la tête lors des essais dynamiques d'homologation de type, à l'exclusion des conditions décrites au paragraphe 7.1.4.1.10.1.2 ci-dessus. Les [5] systèmes de retenue pour enfants doivent être soumis aux essais dans les mêmes conditions.».

Nouvelle annexe 14, note de bas de page 1, modifier comme suit:

«<sup>1</sup> Le présent essai doit être effectué par les services techniques.».

23. L'expert de l'Italie a rappelé ses précédentes déclarations concernant cette procédure spéciale de vérification de la conformité et souhaité que les prescriptions introduites dans le Règlement n° 44 ne soient pas généralisées à tous les Règlements.

24. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document sans cote n° 8 amendé sous une cote officielle aux fins d'examen par la prochaine session.

25. Le GRSP a pris note du document sans cote n° 27, qui devra aussi être distribué sous une cote officielle aux fins d'examen par la prochaine session.

26. Le GRSP a examiné les documents TRANS/WP.29/GRSP/2003/5 et TRANS/WP.29/GRSP/2003/14. En ce qui concerne le second, il a adopté les amendements ci-dessous:

Paragraphe 8.4.1.1, remplacer «1 000» par «[500]».

Paragraphe 8.4.1.2, remplacer par la proposition correspondante figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/5, en plaçant la valeur  $\pm 25$  mm entre crochets.

Les paragraphes 8.4.1.3 et 8.4.2, devraient être supprimés.

27. Le secrétariat a été prié de faire distribuer une version révisée du document sous une cote officielle, aux fins d'examen par la prochaine session.

#### B.1.6 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

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

28. Le GRSP a examiné et adopté le document sans cote n° 4, tel qu'il est reproduit à l'annexe 3 du présent rapport. Le secrétariat a été prié de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2004, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 16 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16.

#### B.1.7 Choc frontal des autobus et autocars

29. Le GRSP a pris note des activités du GRSG dans ce domaine, mais avant d'examiner cette question il souhaiterait disposer d'un complément d'information et, dans la mesure du possible, d'un exposé sur la question. L'expert de l'Espagne a été prié d'inviter l'expert de son pays auprès du GRSG à participer à la prochaine session du GRSP afin de faire connaître les activités de son groupe se rapportant à la sécurité passive dans les autobus et les autocars.

#### B.2 ISOFIX

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2003/15 et documents sans cote n°s 26 et 26A (voir annexe 1 du présent rapport).

30. Le GRSP a procédé à un échange de vues général à propos du document TRANS/WP.29/GRSP/2003/15 et du document sans cote n° 26A qui le modifie. L'expert du CLEPA s'est proposé pour compléter le texte à l'aide de propositions de définition «de la position faisant face vers le côté» et des propositions de prescriptions applicables aux nacelles. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ces questions à sa prochaine session.

#### 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, TRANS/WP.29/GRSP/2003/16 et document sans cote n° 7 (voir annexe 1 du présent rapport).

31. Le GRSP a examiné le document sans cote n° 7, qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSP/2000/3. Il a examiné la valeur proposée pour  $\Delta v$  (50 + 0/-2 km/h) et le couloir de la courbe d'accélération. Plusieurs experts ont fait valoir que la courbe d'accélération devrait suivre la courbe moyenne afin de permettre une comparaison entre les essais d'accélération proposés et les essais d'accélération actuellement utilisés. Le GRSP a décidé de poursuivre l'examen de ce document et a demandé au secrétariat de le faire distribuer sous la cote TRANS/WP.29/GRSP/2000/3/Rev.1, en même temps que le document TRANS/WP.29/GRSP/2003/16.

32. À propos du document TRANS/WP.29/GRSP/2003/12, le GRSP a noté que les seuls paragraphes encore en suspens étaient les paragraphes 7.7.4 et 7.7.5. Il a prié l'expert du Japon de vérifier si les propositions qu'ils contenaient devaient être examinées. En ce qui concerne les documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/2 et TRANS/WP.29/GRSP/2002/15, le GRSP a décidé

d'en reprendre l'examen à sa prochaine session, une fois qu'une décision sur la courbe d'accélération nominale aura été prise.

33. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSP qu'un groupe d'étude des services techniques travaillait sur le dispositif d'accélération utilisé dans les Règlements n<sup>os</sup> 16 et 44 ainsi que sur la décélération sans rebond. Il a indiqué que le groupe d'étude avait l'intention de transmettre des propositions à la session de mai 2004.

#### B.4 RETENUE DES ENFANTS VOYAGEANT EN AUTOBUS OU EN AUTOCAR

Document: Document sans cote n<sup>o</sup> 8 (trente-troisième session du GRSP).

34. L'expert de l'Italie a présenté le document sans cote n<sup>o</sup> 8, qui concerne les systèmes de retenue pour enfant dans les autobus et les autocars, ainsi que la Directive 2003/20/CE de l'Union européenne. Le secrétariat a été prié de faire distribuer ce document sous une cote officielle (sans le texte de la directive) aux fins d'examen par la prochaine session.

35. L'expert du Royaume-Uni a rendu compte au GRSP des travaux de recherche entrepris dans son pays concernant les enfants particulièrement exposés, les caractéristiques des accidents et les problèmes que pose le port, par des enfants, de ceintures de sécurité pour adultes. L'expert de l'Allemagne a indiqué que, d'après des recherches menées dans son pays, des enfants de plus de 3 ans peuvent très bien, avec ou sans coussin rehausseur, utiliser une ceinture ventrale pour adulte sans risque de pénétration abdominale. L'expert de la Suède a informé le GRSP que dans son pays le port de la ceinture de sécurité serait obligatoire pour les enfants âgés de 3 ans et plus dans les autobus et les autocars, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

#### B.5 QUESTIONS DIVERSES

##### B.5.1 Considération du projet de règle n<sup>o</sup> 2 à annexer à l'Accord de 1997

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

36. Les experts du GRSP ont été priés d'examiner la proposition et de transmettre leurs observations écrites sur celle-ci au GRSP, aux fins d'examen à sa prochaine session.

##### B.5.2 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

Documents: Documents sans cote n<sup>os</sup> 6 et 13 (voir annexe 1 du présent rapport).

37. Le GRSP a pris note du document sans cote n<sup>o</sup> 6, présenté par l'expert du Japon, qui traite des problèmes liés au champ d'application du Règlement n<sup>o</sup> 94, lesquels empêchent le Japon de l'appliquer. Plusieurs experts du GRSP ont fait valoir qu'au lieu d'amender le Règlement n<sup>o</sup> 94 il serait préférable d'amender les prescriptions en vigueur au Japon contraires au champ d'application dudit règlement. L'expert du Japon est convenu d'examiner la question et de soumettre une proposition au GRSP.



38. Le GRSP a pris note du document sans cote n° 13, transmis par l'expert des États-Unis d'Amérique sur l'intégrité du système d'alimentation en carburant et a suivi avec intérêt un exposé sur la même question. L'expert des États-Unis d'Amérique a en outre fait un autre exposé sur les systèmes de retenue pour enfant et la protection en cas de choc latéral. La Présidente a remercié le représentant des États-Unis d'Amérique de ses exposés, au nom du GRSP et a demandé au secrétariat de les placer sur le site Web du WP.29. Elle a souligné l'importance de parvenir à un mannequin unique pour les enfants, à l'image de ce qui s'est fait pour les adultes (WorldSID).

39. L'expert de l'Allemagne a annoncé son intention de proposer des prescriptions applicables à des sièges de remplacement capables de protéger les occupants contre les bagages.

### B.5.3 Nouveau projet de règlement sur les systèmes de cloisonnement

Document: Document sans cote n° 16 (voir annexe 1 du présent rapport).

40. Le GRSP a pris note du document sans cote n° 16, dans lequel le CLEPA annonce son intention de soumettre un nouveau projet de règlement sur les systèmes de cloisonnement et a décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

### HOMMAGE À M. G. STURDZA

41. Le GRSP a appris que M. G. Sturdza, expert de l'AIT, allait prendre sa retraite le 31 janvier 2004. Les experts du GRSP ont remercié M. G. Sturdza de la qualité de sa contribution aux travaux du Groupe de travail et lui ont souhaité une longue et heureuse retraite. M. G. Sturdza a remercié le GRSP de sa gratitude.

### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

42. Le GRSP n'a pas examiné l'ordre du jour provisoire de sa trente-cinquième session, qui doit se tenir à Genève du 3 mai (14 h 30) au 7 mai (12 h 30) 2004. Il a été décidé que la Présidente, avec l'aide du secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dans un souci d'économie, tous les documents officiels distribués par courrier avant la session ou affichés sur le site Web du WP.29 ne seront plus distribués en salle. Les représentants sont donc priés de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT  
LA SESSION (GRSP-34-...)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
1.	Consumer International	B.1.2	A	Proposal for amendment to Regulation No. 17	(a)
2.	Groupe informel	A.1	A	Action Plan, Decisions of the fifth meeting	(a)
3.	OICA	B.1.1	A	Proposed amendments to document TRANS/WP.29/GRSP/2003/12	(a)
4.	Secrétariat	B.1.6	A	Proposal for draft corrigendum to Regulation No. 16	(e)
5.	Secrétariat		A	Proposed amendments to the provisional annotated agenda	(a)
6.	Japon	B.5.3	A	JMLIT's schedule for adoption of ECE Regulations	(a)
7.	Japon	B.3	A	Proposal for amendment to Regulation No. 44	(b)
8.	France	B.1.5	A	Proposal for amendment to Regulation No. 44	(b)
9.	États-Unis d'Amérique	A.4	A	Federal Register, Head Restraints	(a)
10.	États-Unis d'Amérique	A.4	A	FMVSS n° 202, Head Restraints	(a)
11.	États-Unis d'Amérique	A.6	A	Initiatives to address Vehicle Compatibility	(a)
12.	États-Unis d'Amérique	A.2	A	Child Restraints Anchorage Systems	(c)
13.	États-Unis d'Amérique	B.5.3	A	Federal Register, Fuel Systems Integrity	(a)
14.	Allemagne	B.1.3	A	Comments to document TRANS/WP.29/GRSP/2003/7	(a)
15.	CLEPA	B.1.1	A	Proposed amendments to document TRANS/WP.29/GRSP/2003/12	(a)
16.	CLEPA	B.5.4	A	Proposal for a new Regulation on Partitioning Systems	(a)
17.	États-Unis d'Amérique	A.4	A	FMVSS No. 202, Head Restraints	(a)
18.	États-Unis d'Amérique	A.3	A	Door Lock and Retention Components	(a), (c)
19.	Espagne	B.1.1	A	Draft amendments to Regulation No. 14	(b)
20.	République tchèque	B.1.1	A	Comments to document TRANS/WP.29/931	(c)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
21.	CEVE WG.15	A.6	A	Crash compatibility	(a)
22.	CEVE	A.6	A	EEVC in general	(a)
23.	CEVE WG.18	A.2	A	Child occupant safety	(a)
24.	CEVE WG.20	A.6	A	Rear impact test procedure and neck injuries	(a)
25.	CEVE	A.4	A	Child occupant safety	(a)
26. 26A	CLEPA	B.2	A	Draft corrigendum to TRANS/WP.29/GRSP/2003/15	(a)
27.	CLEPA	B.1.5	A	Draft amendments to Regulation No. 44	(b)
28.	France	B.1.5	A	Ad-hoc group on Regulation No. 44, Conformity of Production	(a)
29.	ISO	A.5	A	WorldSID Update	(a)

Notes:

- (a) Examen terminé ou annulé.
  - (b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
  - (c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document sans cote.
  - (d) Adopté.
  - (e) À transmettre au WP.29, à l'AC.1 ou à l'AC.3, aux fins d'examen.
-

Annexe 2

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 14 FONDÉE SUR  
LE DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSP/2002/12 ET LES DOCUMENTS  
SANS COTE N°S 3 ET 15 (voir par. 14)

Paragraphe 6.3.2, modifier comme suit:

«La force de traction...

Dans un premier temps, la force appliquée est égale à 10 %, avec une tolérance de  $\pm 30$  %, de la force recherchée, après quoi elle est augmentée pour atteindre 100 % de la force recherchée.».

Paragraphe 6.3.3, modifier comme suit:

«6.3.3 L'application de la totalité de la force doit être obtenue aussi rapidement que possible et au maximum dans un délai de [60] secondes.

Cependant, le fabricant peut demander à ce que ce délai soit ramené à 4 secondes.

Les ancrages de ceinture doivent résister à la force prescrite pendant au moins 0,2 seconde.».

Paragraphe 6.3.4, modifier comme suit:

«6.3.4 Les dispositifs de traction utilisés dans les essais décrits au paragraphe 6.4 ci-dessus sont présentés à l'annexe 5. Les dispositifs représentés à la figure 1 de ladite annexe sont placés sur le coussin du siège puis, lorsque cela est possible, plaqués contre le dossier du siège par la ceinture en tension. Le dispositif représenté à la figure 2 est quant à lui mis en place et étroitement sanglé. Aucune force ne doit être exercée sur les ancrages pendant cette opération.

Le dispositif de traction, qui peut mesurer 244 ou 406 mm, utilisé sur chaque place assise, doit être d'une largeur aussi proche que possible de la distance séparant les ancrages inférieurs.

Le dispositif de traction doit être positionné de façon à éviter toute interférence susceptible de modifier la force ou sa répartition.».



Figure 2, modifier comme suit:

«

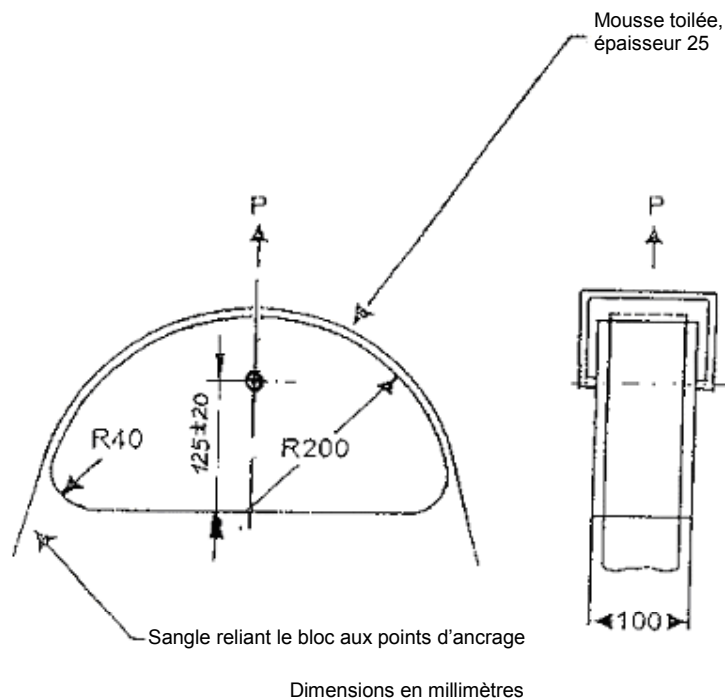


Figure 2

Pour la fixation de la sangle, le dispositif de traction de la bretelle peut être modifié en ajoutant deux rebords et/ou quelques boulons de manière que la sangle ne puisse sauter pendant l'essai de traction.»

Annexe 3PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 16  
(adoptée par le GRSP à sa trente-quatrième session) (voir par. 28)

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «8.1.2.1 Toutefois, pour les places assises latérales autres qu'à l'avant des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> figurant à l'annexe 16 et désignées par le signe Ø, l'installation d'une sangle abdominale de type Br4m ou Br4Nm est autorisée, à condition qu'il existe entre le siège et la paroi latérale la plus proche un passage permettant aux voyageurs d'accéder aux autres parties du véhicule. Un espace entre un siège et une paroi latérale est considéré comme un passage lorsque, toutes portes fermées, la distance entre ladite paroi latérale et un plan longitudinal vertical passant par l'axe médian du siège considéré – mesurée à l'endroit du point R et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule – est supérieure à 500 mm.».

Annexe 16, modifier comme suit:

«Annexe 16

PRESCRIPTIONS MINIMALES POUR CEINTURES DE SÉCURITÉ ET ENROULEURS

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PLACES ASSISES FAISANT FACE VERS L'AVANT				PLACES ASSISES FAISANT FACE VERS L'ARRIÈRE
	PLACES ASSISES LATÉRALES		PLACES ASSISES CENTRALES		
	À L'AVANT	AUTRES QU'À L'AVANT	À L'AVANT	AUTRES QU'À L'AVANT	
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3 et Br4m
M2 ≤ 3,5 tonnes	Ar4m et Ar4Nm	Ar4m et Ar4Nm	Ar4m et Ar4Nm	Ar4m et Ar4Nm	Br3, Br4m et Br4Nm
M2 > 3,5 tonnes	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m et Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m et Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m et Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m et Ar4Nm ●	Br3, Br4m et Br4Nm
M3	Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	
N1	Ar4m et Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm ou Br4m et Br4Nm ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm ou A, Ar4m et Ar4Nm* <sup>1</sup>	B, Br3, Br4m et Br4Nm	B, Br3, Br4m et Br4Nm
		Voir paragraphe 8.1.2.1 (ceinture abdominale admise aux places côté couloir)	Voir paragraphe 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence)		
N2	B, Br3, Br4m, Br4Nm ou A, Ar4m et Ar4Nm*	B, Br3, Br4m et Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm ou A, Ar4m et Ar4Nm*	B, Br3, Br4m et Br4Nm	B, Br3, Br4m et Br4Nm
N3	Voir paragraphe 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence et pour le siège du conducteur)		Voir paragraphe 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence)		

A: Ceinture trois points (sangle abdominale et baudrier)      B: Ceinture deux points (abdominale)      r: Enrouleur      m: Enrouleur à verrouillage d'urgence à sensibilité multiple  
 3: Enrouleur à verrouillage automatique      4: Enrouleur à verrouillage d'urgence      N: Seuil de réponse élevé      (voir Règlement n° 16, par. 2.14.3 et 2.14.5)  
 \*: Renvoie au paragraphe 8.1.6 du présent Règlement<sup>2</sup>      ø: Renvoie au paragraphe 8.1.2.1 du présent Règlement      ●: Renvoie au paragraphe 8.1.7 du présent Règlement<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Erratum dans le complément 12 à la série 04 d'amendements, applicable *ab initio*.

<sup>2</sup> Erratum dans la révision 4, applicable *ab initio*.

**Note:** Dans tous les cas, il est possible d'installer une ceinture de type S au lieu d'une ceinture du type A ou B, à condition que les ancrages utilisés soient conformes aux prescriptions du Règlement n° 14. Lorsqu'un harnais a été homologué en tant que ceinture de type S conformément au présent Règlement, en utilisant la sangle abdominale, les baudriers et éventuellement un ou deux enrouleurs, le constructeur ou le demandeur peut fournir une ou deux sangles d'entrejambe supplémentaires munies de leurs fixations aux ancrages. Ces ancrages supplémentaires sont dispensés des prescriptions du Règlement n° 14 (erratum dans le complément 14 à la série 04 d'amendements, applicable *ab initio*).».

-----