



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSP/37
24 juin 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ PASSIVE (GRSP)
SUR SA TRENTE-SEPTIÈME SESSION**

(23-27 mai 2005)

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive a tenu sa trente-septième session du 23 (après-midi) au 27 mai 2005 (matin seulement), sous la présidence de M. G. Mouchahoir (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, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient également présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), 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 dans l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

A. ACCORD DE 1998

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2005/3; documents informels n^{os} GRSP-37-15, GRSP-37-16 et GRSP-37-18 (voir annexe 1 du présent rapport).

3. M. Y. Mizuno (Japon), Président du groupe de travail informel, a présenté en détail le projet de rtm (TRANS/WP.29/GRSP/2005/3). Il a aussi présenté le document GRSP-37-15, en faisant savoir que le Japon prévoyait d'inclure le texte de ce document dans la section du rtm exposant les arguments techniques. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté des observations sur la proposition (GRSP-37-18), et a demandé que la section des arguments techniques décrive de manière plus détaillée le raisonnement sur lequel se fondaient les prescriptions du rtm. D'autres experts ont formulé des observations orales à ce sujet. Les experts du GRSP ont été invités à envoyer leurs observations sur le projet au Président ou au secrétariat du groupe informel avant juillet 2005, afin qu'elles puissent être prises en considération par le groupe informel lorsqu'il se réunirait en juillet. Après cette dernière réunion, une version actualisée du projet sera transmise pour examen à la session de décembre 2005 du GRSP. M. Mizuno a donné des informations faisant le point sur les travaux concernant l'élément de frappe «jambe de piéton» (Flex-PLI) (GRSP-37-16) accomplis par le groupe d'évaluation, qui devrait achever ses travaux d'ici à la fin de 2007.

A.2 Projet de règlement technique mondial (rtm) sur les appuie-tête

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/15; document informel n^o GRSP-37-19 (voir annexe 1 du présent rapport).

4. M^{me} S. Meyerson (États-Unis d'Amérique), Présidente du groupe informel, a présenté le premier rapport d'avancement sur les travaux du groupe informel (GRSP-37-19), qui remplaçait les informations données dans le TRANS/WP.29/GRSP/2004/15. Elle a fait savoir que le groupe informel se réunirait à nouveau du 13 au 15 juin et du 7 au 9 septembre 2005, et elle a invité les experts du GRSP à participer à ces réunions. Les observations faites par les experts sur ce rapport seront prises en compte lors de l'élaboration de la version définitive de celui-ci qui serait soumise au WP.29 et à l'AC.3. La Présidente a informé le GRSP qu'elle escomptait pouvoir soumettre un projet de rtm à l'AC.3 pour examen à sa session de novembre 2006.

A.3 Règlement technique mondial n^o 1 (Serrures et organes de fixation des portes)

Documents: documents informels n^{os} GRSP-36-5 et GRSP-37-17 (voir annexe 1 du présent rapport).

5. Afin de résoudre la question restée en suspens de la définition d'un système de fermeture auxiliaire de porte (GRSP-36-5), l'expert des États-Unis d'Amérique a présenté une proposition (GRSP-37-17). Le secrétariat a été prié de transmettre cette proposition sous une cote officielle au GRSP pour examen à sa prochaine session. Le GRSP a convenu qu'il déciderait alors si elle devait être adoptée comme rectificatif ou comme amendement au rtm n^o 1.

A.4 Échange de vues sur les ancrages inférieurs et les fixations supérieures pour systèmes de retenue pour enfant

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2004/14.

6. Étant donné qu'aucune information nouvelle n'avait été présentée, le Président du GRSP a proposé de supprimer ce point de l'ordre du jour de la prochaine réunion à moins que des informations concrètes à ce sujet ne soient reçues d'ici là.

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

Documents: documents informels n^{os} GRSP-36-11, GRSP-37-4 et GRSP-37-21 (voir annexe 1 du rapport de la précédente et de l'actuelle sessions).

7. L'expert de l'ISO a fait une présentation sur le mannequin WorldSID (GRSP-37-21). Il a offert de communiquer aux experts du GRSP des copies gratuites du projet de norme ISO/IS 15830, parties 1 à 4, sur demande envoyée à l'adresse e-mail indiquée dans le document GRSP-37-4.

A.5 Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc

8. Le Président du Groupe de travail 12 du CEVE a informé le GRSP que les travaux se poursuivraient sur l'élaboration de méthodes d'essai contre barrière. Le Président du GRSP l'a invité à faire rapport sur les progrès des travaux à la session de décembre 2005.

B. ACCORD DE 1958

B.1 Amendements à des règlements

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/23, TRANS/WP.29/GRSP/2005/4; documents informels n^{os} GRSP-34-20, GRSP-36-13, GRSP-37-6, GRSP-37-9 et GRSP-37-14 (voir annexe 1 du rapport de la précédente et de l'actuelle sessions).

9. En ce qui concerne la définition de l'ancrage effectif de ceinture (TRANS/WP.29/GRSP/2004/23), le GRSP a approuvé la proposition reproduite ci-dessous. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005, comme rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement n^o 14.

«Paragraphe 2.4.1.1, supprimer.

Paragraphe 2.4.1.2 et 2.4.1.3 (anciens), renuméroter 2.4.1.1 à 2.4.1.2.».

10. En ce qui concerne les amendements proposés aux figures 6 et 7 de l'annexe 9 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/4, GRSP-34-20, GRSP-36-13, GRSP-37-14), le GRSP a jugé que la figure 6 n'avait pas besoin d'être modifiée et décidé de modifier la figure 7 comme indiqué à l'annexe 2 du présent rapport. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition adoptée au

WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005, comme projet de rectificatif 3 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 14.

11. L'expert de l'OICA a informé le GRSP des difficultés rencontrées sur les véhicules des catégories N₂ et N₃ qui étaient équipés de sièges suspendus à satisfaire aux prescriptions du paragraphe 7.1.1 du Règlement (GRSP-37-6). Il a demandé aux experts de communiquer des données sur les accidents pour permettre de vérifier la pertinence des prescriptions de ce paragraphe. Le Président du GRSP a invité l'OICA à prendre contact avec les experts avant de présenter une proposition tendant à modifier le Règlement.

12. L'expert du Japon a présenté une proposition visant à éviter que les dispositions puissent être interprétées comme signifiant que les ancrages de ceintures de sécurité n'étaient pas prescrits pour les sièges pouvant être tournés ou placés face vers l'arrière (GRSP-37-9). Le secrétariat a été prié de distribuer la proposition sous une cote officielle pour examen à la prochaine session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/22, TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSP/2005/7; documents informels n^{os} GRSP-37-13 et GRSP-37-22 (voir annexe 1 du présent rapport).

13. Le GRSP a examiné une proposition actualisée de l'expert de la France concernant l'installation de témoins de port de ceinture (TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1, qui remplaçait le TRANS/WP.29/GRSP/2004/22). Des observations sur cette proposition ont été présentées par le Royaume-Uni (concernant les exemptions à l'obligation du port de la ceinture, la nécessité d'une analyse coûts-avantages, et les dispositions transitoires), le Japon (sur la nécessité d'adopter cette proposition en tant que nouvelle série d'amendements) et la CLEPA (sur le maintien du système actuel de marquage des ceintures). Les experts du GRSP ont été invités à envoyer des propositions écrites à l'expert de la France en vue de l'élaboration d'une proposition de synthèse qui serait examinée à la prochaine session.

14. En ce qui concerne les caractéristiques de construction des gabarits d'installation des dispositifs de retenue pour enfant (TRANS/WP.29/GRSP/2005/7 et GRSP-37-22), le GRSP a adopté la proposition reproduite ci-dessous. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005, comme projet de rectificatif 4 au complément 15 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16.

«Annexe 17, appendice 2,

Paragraphe 4, ajouter à la fin:

“4. ...

Les gabarits ci-dessous doivent être construits de manière à avoir une masse comprise entre 5 et 15 kg et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles.”».

15. Le GRSP a décidé d'examiner à sa session de décembre 2005 la proposition communiquée par l'expert de la France (GRSP-37-13) sous une cote officielle. Celui-ci a proposé d'envoyer une proposition actualisée tenant compte des observations qui auraient été reçues avant le 9 septembre 2005.

B.1.3 Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)

16. L'expert de la Fédération de Russie, Président du groupe informel, a informé le GRSP que des travaux préparatoires se poursuivaient dans son pays. Il a proposé d'introduire des essais différents pour différentes catégories de véhicules. Il a souligné que des essais supplémentaires en laboratoire seraient encore nécessaires avant que soit élaborée une version révisée du Règlement, et qu'il envisageait de convoquer la première réunion du groupe informel soit à Moscou, soit à Genève avant la prochaine session du GRSP.

17. Le GRSP a noté que l'OICA effectuait actuellement une étude mondiale sur les accidents de camions, en vue de déterminer les risques d'accidents et d'étudier les solutions réglementaires possibles, en tenant compte notamment du Règlement n° 29.

B.1.4 Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfant)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/20, TRANS/WP.29/GRSP/2005/8; document informel n° GRSP-37-2 (voir annexe 1 du présent rapport).

18. La CLEPA a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2004/20.

19. Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2005/8 avec les modifications reproduites ci-dessous. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition adoptée au WP.29 et l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005, comme projet de complément 8 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44.

Paragraphe 8.5, remplacer les mots «dans la dernière édition de la norme ISO 6487» par «dans la norme ISO 6487: 2002».

Annexe 7, paragraphe 3, remplacer les mots «dans la dernière édition de la norme ISO 6487» par «dans la norme ISO 6487: 2002».

20. Le GRSP a conclu à la nécessité de préciser dans le Règlement qu'une sangle guide ne constitue pas un système de retenue pour enfant. En conséquence, l'expert des Pays-Bas a proposé de mettre à jour sa proposition (GRSP-37-2) et de la communiquer au secrétariat à temps pour qu'elle puisse être distribuée comme document officiel à la prochaine session du GRSP.

B.1.5 Règlement n° 94 (Protection en cas de choc avant)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2004/8.

21. Dans l'attente de l'avis émis par le WP.29 (TRANS/WP.29/1039, par. 14 et 38), il a été décidé que l'examen de la proposition serait repris à la prochaine session du GRSP. L'expert de la CE a informé le GRSP que le processus de mise en application des Règlements n° 94 et 95 par la Communauté européenne était toujours en cours.

B.1.6 Règlement n° 95 (Protection en cas de choc latéral)

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2005/2.

22. Le GRSP a adopté la proposition du document TRANS/WP.29/GRSP/2005/2 et demandé au secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005 comme projet de rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 95 (français seulement).

23. Le Président du GRSP a demandé à être informé du stade atteint par les travaux en vue de l'adoption de la version révisée du mannequin ES-2 (ES-2re) dans le Règlement n° 95, afin d'harmoniser le dispositif d'essai utilisé dans le Règlement n° 95 avec celui du projet de règlement des États-Unis d'Amérique sur le choc latéral. L'expert des Pays-Bas a fait savoir au GRSP que les informations communiquées par les États-Unis d'Amérique sur l'ES-2re ont été transmises au Groupe de travail 12 du CEVE, qui examinait actuellement cette question.

B.1.7 DISPOSITIFS POUR ESSAIS D'ACCÉLÉRATION

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, TRANS/WP.29/GRSP/2002/15, TRANS/WP.29/GRSP/2003/16, TRANS/WP.29/GRSP/2004/24, TRANS/WP.29/GRSP/2004/25, TRANS/WP.29/GRSP/2005/5, TRANS/WP.29/GRSP/2005/6; documents informels n°s GRSP-35-8, GRSP-37-10, GRSP-37-11, GRSP-37-12 et GRSP-37-23 (voir annexe 1 du rapport de la session de mai 2004 et de l'actuelle session).

24. Le GRSP a noté que les documents TRANS/WP.29/GRSP/2001/2, TRANS/WP.29/GRSP/2003/16, TRANS/WP.29/GRSP/2004/24, TRANS/WP.29/GRSP/2004/25 et GRSP-35-8 ont été remplacés par les propositions communes (TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 et TRANS/WP.29/GRSP/2005/6) communiquées par l'expert de la France.

25. L'expert de la France a présenté la proposition tendant à inclure les dispositifs pour essais d'accélération dans le Règlement n° 16 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/5); certaines prescriptions avaient été laissées entre crochets dans l'attente d'une décision du GRSP. L'expert du Japon a présenté le GRSP-37-11 modifiant la proposition. Le GRSP a décidé d'ajouter à la fin du paragraphe 7.7.4.2 la phrase suivante, proposée par l'expert des Pays-Bas:

Paragraphe 7.7.4.2, ajouter à la fin:

«...

Si les essais ci-dessus ont été exécutés à une vitesse supérieure et/ou si la courbe d'accélération a dépassé la limite supérieure de la zone hachurée et si la ceinture de sécurité satisfait aux prescriptions, l'essai est considéré comme satisfaisant.».

26. L'expert du Japon a annoncé qu'avant de préciser sa position quant à la proposition, son pays effectuerait d'autres essais sans calcul de la distance d'arrêt (voir le document GRSP-37-10) et il a proposé de poursuivre l'examen de la proposition à la prochaine session du GRSP.

27. Le Président du GRSP a suggéré de réduire la largeur de la première partie du couloir de tolérance. En ce qui concerne les prescriptions de conformité de production (CDP), l'expert de l'Italie a proposé que les essais CDP soient exécutés avec le même type de dispositif que celui utilisé pour les essais d'homologation de type. Le GRSP a convenu de reprendre l'examen de la proposition à sa prochaine session.

28. Après l'examen des propositions d'amendements au Règlement n° 44 (TRANS/WP.29/GRSP/2005/6, GRSP-37-10, GRSP-37-12), l'expert des Pays-Bas a présenté une proposition de synthèse incluant tous les amendements approuvés (GRSP-37-23). Le GRSP a adopté le document TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 avec les amendements reproduits dans l'annexe 3 au présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2005, comme partie du projet de complément 8 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44 (voir par. 19). Les prescriptions en matière de CDP seront examinées à la session de décembre 2005 (voir par. 27).

29. En ce qui concerne les amendements au Règlement n° 17 (TRANS/WP.29/GRSP/2002/15), le GRSP a décidé d'examiner une proposition actualisée qui devait être communiquée par l'expert du Japon.

B.1.8 RÈGLEMENT N° 11 (Serrures et charnières de portes)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2005/9, documents informels n^{os} GRSP-37-3 et GRSP-37-7 (voir annexe 1 du présent rapport).

30. L'expert de la CE a présenté les propositions des documents TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 et GRSP-37-3 qui décrivaient une méthode possible en vue de reprendre les dispositions des rtm adoptés dans des Règlements. Il a ajouté qu'il faudrait à cette fin obtenir des orientations du WP.29 et de l'AC.3. Les experts du Canada et du Japon ont appuyé ce point de vue. L'expert de l'OICA (GRSP-37-7) a rappelé au GRSP que cette question était inscrite à l'ordre du jour de la session de juin 2005 du WP.29 et il a recommandé d'attendre la décision du WP.29 et de l'AC.3. Le GRSP a accepté de remettre l'examen de cette question à sa prochaine session.

B.2 NOUVEAUX PROJETS DE RÈGLEMENTS

B.2.1 Nouveaux projets de règlements sur les systèmes de cloisonnement

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/19 et Amend.1.

31. Le GRSP a adopté les propositions avec les modifications indiquées à l'annexe 4 au présent rapport. Il a demandé au secrétariat de transmettre le projet de règlement au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2005.

C. AUTOBUS ET AUTOCARS

C.1 Protection contre les chocs avant sur les autobus et autocars

32. L'expert de l'Italie a informé le GRSP que les dernières informations sur les progrès des travaux menés par le groupe d'experts du GRSG étaient disponibles dans le document informel

GRSG-88-10. Le Président a suggéré de garder cette question inscrite à l'ordre du jour comme moyen d'échange d'informations.

C.2 Systèmes de retenue pour enfant sur les autobus et les autocars

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/5; document informel n° GRSP-37-20 (voir annexe 1 du présent rapport).

33. Le GRSP a pris note des informations résumées sur la recherche effectuée par le Royaume-Uni sur la question du port des ceintures de sécurité pour adultes sur les minibus et les autocars par les enfants de moins de 3 ans (GRSP-37-20). L'expert de l'Italie a rappelé que l'objectif du document TRANS/WP.29/GRSP/2004/5 était d'obtenir des conseils techniques du GRSP en vue d'assurer une sécurité satisfaisante pour les enfants lorsqu'ils portaient des ceintures de sécurité conçues pour des adultes. L'expert de la France a informé le GRSP que son pays et le Groupe de travail 18 du CEVE menaient des travaux sur cette question et qu'ils présenteraient un ensemble préliminaire de recommandations à ce sujet pour la prochaine session du GRSP.

C.3 Sécurité des utilisateurs de fauteuils roulants dans les autobus et les autocars

34. Il n'a pas été présenté d'informations nouvelles à ce sujet.

D. QUESTIONS DIVERSES

D.1 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

35. L'expert des États-Unis d'Amérique a offert de fournir des informations sur le mannequin ES-2 révisé et sur le stade de mise au point du mannequin de 10 ans.

D.2 Définition plus précise du champ des Règlements annexés à l'Accord de 1958 relevant de la compétence du GRSP

Documents: documents informels n^{os} GRSP-36-8 et GRSP-37-5 (voir annexe 1 du rapport de la session précédente et de l'actuelle session).

36. Rappelant la déclaration de la Commission européenne faite à la session du WP.29 de novembre 2004 (TRANS/WP.29/1037, par. 11) sur l'intention de la CE d'accélérer la migration du système réglementaire de l'Union européenne vers les Règlements CEE annexés à l'Accord de 1958 et les rtm couverts par l'Accord de 1998, l'expert de la CE a présenté le document GRSP-37-5, donnant des indications détaillées sur la manière de résoudre les incertitudes et erreurs relatives au champ des Règlements. Le GRSP a procédé à un examen général du document. L'expert de la CE a été invité, en tenant compte des observations reçues, à présenter des propositions concrètes en ce qui concerne le champ des Règlements pour examen à la prochaine session.

D.3 PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES SIÈGES DE RECHANGE ET HOUSSES DE RECHANGE POUR SIÈGES

Document: document informel n° GRSP-37-8 (voir annexe 1 du présent rapport).

37. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-37-8 qui faisait ressortir des problèmes éventuels d'incompatibilité lors de l'utilisation de sièges de rechange et de housses de rechange dans le cas des sièges équipés de coussins gonflables. Les experts du GRSP ont été invités à examiner cette question de façon à être en mesure d'exprimer leurs vues, à la prochaine session, sur la nécessité d'élaborer un nouveau Règlement annexé à l'Accord de 1958. L'expert de la Pologne s'est déclaré favorable à un tel Règlement.

D.4 SYSTÈME HARMONISÉ À L'ÉCHELLE MONDIALE D'AUTODIAGNOSTIC DES VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS (WWH-OBD)

Document: document informel n° GRSP-37-1 (voir annexe 1 du présent rapport).

38. Une présentation a été faite par le secrétaire du groupe informel du GRPE traitant de cette question (GRSP-37-1). Les experts intéressés du GRSP ont été invités à participer à la réunion informelle du GRPE, prévue pour le 30 mai 2005 à Genève, et qui devait finaliser la partie générique du projet de rtm sur les systèmes OBD de manière à permettre une extension éventuelle future du système d'autodiagnostic à d'autres fonctions.

D.5 HOMMAGE RENDU À M. S. YAMAGISHI

39. Ayant appris que M. S. Yamagishi ne pourrait plus participer aux sessions du GRSP parce qu'il avait été promu à de nouvelles responsabilités, le GRSP l'a remercié pour la contribution précieuse qu'il avait apportée à ses travaux et lui a rendu hommage en l'applaudissant longuement.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

40. Pour sa trente-huitième session, qui se tiendra à Genève du 6 décembre (14 h 30) au 9 décembre 2005 (12 h 30), le GRSP a décidé que l'ordre du jour provisoire serait établi par le Président en collaboration avec le secrétariat¹.

¹ Pour des raisons d'économie, les documents officiels, ainsi que les documents informels, qui ont été distribués avant la session par courrier ou affichés sur le site Web du WP.29 ne sont plus distribués en salle. Les représentants sont donc priés de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents. En ce qui concerne les documents officiels dans leur version traduite, les experts peuvent désormais y accéder par l'intermédiaire du Système de diffusion électronique des documents de l'ONU (SDO) récemment ouvert au public sur le site Web: <http://documents.un.org>.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION
(GRSP-37-...)

| No | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre | Suite donnée |
|-----|-----------------------|--------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1. | WWH-OBD | D.4 | A | Diesel Heavy Duty emission related OBD – A module within a more generic GTR | a) |
| 2. | Pays-Bas | B.1.4 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 44 (Child restraints) | b) |
| 3. | Commission européenne | B.1.8 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 11 (Door latches and door retention components) - Corrigendum to document TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 | b) |
| 4. | ISO | A.5 | A | WorldSID 50th percentile male side-impact dummy | a) |
| 5. | Commission européenne | D.2 | A | Proposal for clarification of the scope of regulations under the 1958 Agreement covered by GRSP | a) |
| 6. | OICA | B.1.1 | A | Regulation No. 14 – Safety belt anchorages N2 and N3 vehicles | a) |
| 7. | OICA | B.1.8 | A | Amendments to UNECE Regulation No. 11 – Comments to TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 and GRSP-37-3 | a) |
| 8. | Allemagne | D.3 | A | New UNECE Regulations for accessory and replacement equipments | c) |
| 9. | Japon | B.1.1 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages) | b) |
| 10. | Japon | B.1.7 | A | Japan's comment on TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 UNECE Regulation No. 44, TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 UNECE Regulation No. 16 | a) |
| 11. | Japon | B.1.7 | A | Draft amendments to TRANS/WP.29/GRSP/2005/5 (Draft amendment to Regulation No. 16) | b) |
| 12. | Japon | B.1.7 | A | Draft amendments to TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 (Draft amendment to Regulation No. 44) | a) |

| No | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre | Suite donnée |
|-----|-----------------------|--------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 13. | France | B.1.2 | A/F | Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 16 (ceintures de sécurité) | b) |
| 14. | CLEPA | B.1.1 | A | Draft corrigendum to UNECE Regulation No. 14 (Anchorage of safety belts) | a) |
| 15. | Japon | A.1 | A | Japan's comment to TRANS/WP.29/GRSP/2005/3 | a) |
| 16. | Japon | A.1 | A | Flex-PLI Technical Evaluation Group (Flex-PLI TEG) Activities | a) |
| 17. | États-Unis d'Amérique | A.3 | A | Proposal for draft amendments to GTR 1 (Door latches and door retention components) | b) |
| 18. | États-Unis d'Amérique | A.1 | A | United States of America comments on draft global technical regulation on pedestrian head and leg protection (TRANS/WP.29/GRSP/2005/3) | a) |
| 19. | États-Unis d'Amérique | A.2 | A | UN/ECE/WP.29/GRSP Informal Group on Head Restraints – 1st Progress Report | a) |
| 20. | Royaume-Uni | C.2 | A | Restraining of Children Travelling in Buses and Coaches – Summary of United Kingdom's research on wearing of adult belts on minibuses and coaches by children under 3 | a) |
| 21. | WorldSID Task Group | A.5 | A | WorldSID Update | a) |
| 22. | Allemagne | B.1.2 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 16 (Draft amendment to TRANS/WP.28/GRSP/2005/7/Corr.1) | d) |
| 23. | Pays-Bas | B.1.7 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 44 (Child restraints) | d) |

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 informel.
- d) Adopté.

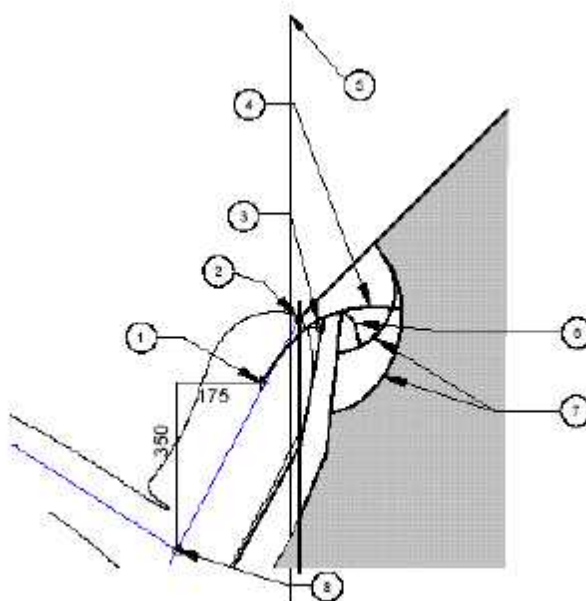
Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 14 ADOPTÉS PAR LE GRSP
À SA TRENTE-SEPTIÈME SESSION
(voir par. 10 du présent rapport)

Annexe 9, figure 7,

Remplacer la figure actuelle par la figure ci-après:

«



Légende

- 1 Point «V»
- 2 Point «R»
- 3 Point «W»
- 4 Longueur d'enroulement de la sangle à partir du point «V»: 250 mm
- 5 Plan longitudinal vertical
- 6 Longueur d'enroulement de la sangle à partir du point «W»: 200 mm
- 7 Arcs créés par les longueurs d'enroulement de la sangle
- 8 Point «H»

NOTE 1: La partie de l'ancrage supérieur conçue pour recevoir le crochet de la sangle supérieure doit être située dans la zone grisée.

NOTE 2: Point «R»: point de référence de l'épaule.

- NOTE 3: Point «V»: point de référence V, situé à 350 mm verticalement au-dessus et à 175 mm horizontalement en arrière du point «H».
- NOTE 4: Point «W»: point de référence W, situé à 50 mm verticalement en dessous et à 50 mm horizontalement en arrière du point «R».
- NOTE 5: Plan «M»: plan de référence M, situé à 1 000 mm en arrière du point «R».
- NOTE 6: Les surfaces avant extrêmes de la zone sont obtenues par rabattement des deux lignes d'enroulement sur toute leur zone d'extension à la partie avant de la zone. Les lignes d'enroulement représentent la longueur de réglage minimale de sangles de fixation supérieures typiques s'étendant soit à partir du haut du dispositif de retenue pour enfant (point W) ou plus bas sur le dossier du dispositif de retenue pour enfant (point V).

Figure 7: Emplacement de l'ancrage pour sangle supérieure ISOFIX, zone ISOFIX
– Vue latérale agrandie de la zone d'enroulement»

Annexe 3

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSP/2005/6 ADOPTÉS
PAR LE GRSP À SA TRENTE-SEPTIÈME SESSION
(voir par. 28 du présent rapport)

Dans tout le texte, supprimer les crochets.

Paragraphe 8.1.3.1.1.3.1, lire:

«... prescrits au paragraphe 8.1.3.4 et indiqués ci-après:

Méthode d'étalonnage:

La courbe de décélération...

Au besoin, ... de 200 kg, par l'addition d'une masse inerte supplémentaire de 28 kg...

Le chariot...»

Paragraphe 8.1.3.1.1.3.2, lire:

«8.1.3.1.1.3.2 Dispositif d'accélération

Conditions d'essai dynamique:

Pour le choc avant, le chariot doit être propulsé de telle manière que, pendant l'essai, la variation totale de sa vitesse ΔV soit de 52_{-2}^{+0} km/h et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 1 de l'annexe 7 et reste au-dessus du segment défini par les coordonnées (5 g, 10 ms) et (9 g, 20 ms). L'instant du choc (T_0) correspond, conformément à la norme ISO DIS 17 373, à une valeur d'accélération de 0,5 g.

Pour le choc arrière, le chariot doit être propulsé de telle manière que, pendant l'essai, la variation totale de sa vitesse ΔV soit de 32_{-0}^{+2} km/h et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 2 de l'annexe 7 et reste au-dessus du segment défini par les coordonnées (5 g, 5 ms) et (10 g, 10 ms). L'instant du choc (T_0) correspond, conformément à la norme ISO DIS 17 373, à une valeur d'accélération de 0,5 g.

Même si les prescriptions ci-dessus sont respectées, le service technique doit utiliser un chariot (muni de son siège) tel que défini au paragraphe 1 de l'annexe 6, d'une masse supérieure à 380 kg.

Toutefois, si les essais ci-dessus ont été exécutés à une vitesse supérieure et/ou si la courbe d'accélération a dépassé la limite supérieure de la zone grisée et si le dispositif de retenue pour enfant satisfait aux prescriptions, l'essai est considéré comme satisfaisant.».

Paragraphe 8.1.3.1.1.4.2, lire:

«8.1.3.1.1.4.2 la distance d'arrêt (uniquement pour les chariots de décélération), qui peut être calculée par double intégration de la décélération enregistrée du chariot,»

Paragraphe 8.1.3.2.1.6.2, lire:

«8.1.3.2.1.6.2 la distance d'arrêt (uniquement pour les chariots de décélération), qui peut être calculée par double intégration de la décélération enregistrée du chariot.»

Annexe 1, point 9, ajouter à la fin un appel de note 2/.

Annexe 7, lire:

«Annexe 7

COURBE DE DÉCÉLÉRATION OU D'ACCÉLÉRATION DU CHARIOT EN FONCTION DU TEMPS

Dans tous les cas, les méthodes d'étalonnage et de mesure doivent être conformes à celles prescrites dans la norme internationale ISO 6487: 2002; le matériel de mesure doit correspondre à la spécification d'une chaîne de mesurage de classe de fréquence (CFC) égale à 60.»

Annexe 7, appendices 1 et 2, figures, la zone grisée devrait seulement être celle comprise entre les deux limites du couloir. Dans la légende indiquant la signification des lignes, la ligne inférieure devrait être représentée par un trait interrompu « - - - - ». Après les figures, ajouter la phrase suivante:

«Le segment additionnel (voir par. 8.1.3.1.1.3.2) s'applique seulement dans le cas du chariot d'accélération».

Annexe 4

AMENDEMENTS AUX DOCUMENTS TRANS/WP.29/GRSP/2004/19 et Amend.1
ADOPTÉS PAR LE GRSP À SA TRENTE-SEPTIÈME SESSION
(voir par. 31 du présent rapport)

Paragraphe 1, lire:

«... de la catégorie M₁ 1/, qui ne sont pas des équipements...»

Paragraphe 2.1, lire:

«2.1 “Système de cloisonnement”, des accessoires ou dispositifs qui, en complément des dossiers de siège, sont destinés à protéger les occupants contre les déplacements des bagages.»

Paragraphe 2.3, lire:

(sans objet en français).

Paragraphe 2.4.3,

Au lieu de «par le fabricant», lire «par le demandeur de l’homologation».

Paragraphe 2.5, lire:

«2.5 “Siège”: voir les paragraphes 2.3 et 2.4 du Règlement n° 17.»

Paragraphe 2.7, lire:

«2.7 “Dispositif de réglage”, le dispositif permettant de régler le système de cloisonnement ou ses parties dans la position optimale d’installation dans le ou les véhicules spécifiés et la ou les positions spécifiées à l’intérieur du ou des véhicules.»

Paragraphe 5.4.1, note 1/, lire:

«1/ 1 pour l’Allemagne, ..., 50 pour Malte et 51 pour la République de Corée.
Les numéros...»

Paragraphe 5.4.2, lire:

«5.4.2 du numéro du présent règlement, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 5.4.1.»

Paragraphe 5.6, lire:

«5.6 La marque d’homologation doit être apposée sur le système de cloisonnement par le fabricant.»

Paragraphe 5.7,

Au lieu de «L'annexe 1», lire «L'annexe 2».

Paragraphe 6.1, lire:

«...»

Les systèmes de cloisonnement qui, conformément au paragraphe 3.2.1, peuvent être montés sur plusieurs types de véhicules ou dans plus d'une position spécifiée dans le véhicule spécifié doivent subir avec succès les essais prescrits à l'annexe 3 pour tous ces véhicules et toutes ces positions.»

Paragraphe 6.2.2,

Au lieu de «lors d'un choc frontal», lire «lors d'un choc».

Paragraphe 7.2, lire:

«7.2 L'autorité compétente qui a délivré l'homologation de type peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité appliquées dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications est d'une par an. L'autorité peut aussi effectuer des contrôles au hasard sur des systèmes de cloisonnement de série pour vérifier la conformité aux prescriptions énoncées au paragraphe 6 ci-dessus.»

Paragraphe 8.1,

Au lieu de «paragraphe 8.1» et «paragraphe 8», lire «paragraphe 6».

Paragraphe 9.1.2,

Au lieu de «paragraphe 6.1», lire «paragraphe 6».

Paragraphe 10.1, supprimer le numéro de paragraphe (le texte actuel étant maintenu comme partie du paragraphe 10).

Paragraphe 11.1, supprimer le numéro de paragraphe (le texte actuel étant maintenu).

Paragraphe 11.2 (ancien), renuméroter 11.1 et lire:

«11.1 Des instructions de montage qui indiquent pour quel(s) type(s) de véhicule(s) le système de cloisonnement est...»

Paragraphe 11.3 (ancien), renuméroter 11.2.

Annexe 2, lire:

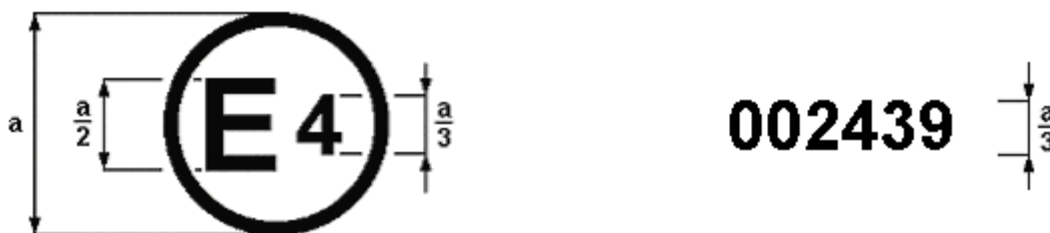
titre:

«EXEMPLE DE MARQUE D’HOMOLOGATION...»

...

...

«



a = 8 mm min.»

Annexe 3,

Dans tout le texte de l’annexe, supprimer le mot «fortement».

Paragraphe 2.1, lire:

«2.1 Le système de cloisonnement doit être fixé à un cadre rigide au moyen des éléments de fixation fournis par le fabricant. Ce cadre doit comprendre un plan horizontal rigide “E” (voir annexe 4) qui reproduit le niveau général du plancher du compartiment à bagages du véhicule. Les points d’attache A, B, C et D doivent reproduire la disposition géométrique des points d’attache prévus sur le véhicule comme prescrit au paragraphe 3.2.2 du présent règlement, les positions étant mesurées à partir du plan de référence “E”.

S’il existe différentes positions de montage à l’intérieur d’un type de véhicule spécifiées par le demandeur de l’homologation, la position correspondant au cas le plus défavorable doit être choisie en accord avec le service technique.

Toutes les sangles de fixation, toutes les structures intermédiaires et tous les éléments de fixation devraient être installés conformément aux instructions du fabricant.»

Paragraphe 2.2, lire:

«... au paragraphe 3.2.2 du présent règlement.»

Paragraphe 2.3.1, lire:

«... sur une distance horizontale de 200 mm. Dans cette position, ils doivent être fixés contre tout déplacement vers l'arrière. Si, avec la configuration du véhicule décrite au paragraphe 3.2.2 du présent règlement, il n'est pas possible de déplacer les deux masses d'essai du type 1...»

Paragraphe 2.3.2, 2.3.3 et 2.6,

À chaque fois qu'il est question du paragraphe 3.2.2, lire «au paragraphe 3.2.2 du présent règlement...»

Paragraphe 3, lire:

- «3. Le cadre d'essai et ses attaches tels qu'ils sont décrits aux paragraphes 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 et 2.7 doivent être fixés solidement sur un chariot d'essai, qui est soumis à une décélération à partir d'une vitesse initiale donnée jusqu'à l'arrêt, de telle manière que la décélération du chariot et du cadre reste comprise dans un couloir dont les limites sont représentées graphiquement dans l'appendice 1 à l'annexe 3.»

Annexe 3, appendice 1, titre, lire:

«COULOIR DE DÉCÉLÉRATION DU CHARIOT EN FONCTION DU TEMPS
(choc avant)»
