

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 février 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-neuvième session

Genève, 9-13 mai 2016

Point 19 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 129 (Dispositifs renforcés de retenue pour enfants)**Proposition de série 01 d'amendements au Règlement n° 129
(Dispositifs renforcés de retenue pour enfants)****Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à actualiser les références faites à la norme européenne relative à la toxicité et à l'inflammabilité des matériaux utilisés dans la production des dispositifs de retenue pour enfants. Il est fondé sur le document GRSP-58-34, distribué à la cinquante-huitième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 129, y compris le projet de série 01 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6), sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

GE.16-03090 (F) 180316 290316



* 1 6 0 3 0 9 0 *

Merci de recycler



I. Proposition

Liste des annexes,

Ajouter une nouvelle annexe 23, libellée comme suit :

« **Annexe 23 Inflammabilité des matériaux destinés à être utilisés dans les systèmes de retenue pour enfants intégrés** »

Texte du Règlement,

Paragraphes 6.3.1.1 et 6.3.1.2, modifier comme suit :

« 6.3.1.1 Les fabricants de dispositifs de retenue pour enfants doivent déclarer par écrit que la toxicité des matériaux utilisés dans la fabrication desdits dispositifs et qui sont accessibles à l'enfant qui s'y trouve est conforme aux dispositions pertinentes de la norme EN 71-3 dans sa dernière version publiée (**par. 4.2, tableau 2, catégorie III pour les dispositions particulières et par. 7.3.3 pour la méthode d'essai**). ~~Les autorités chargées de délivrer l'homologation~~ **Le service technique** se réserve le droit de vérifier l'exactitude de la déclaration.

6.3.1.2 **L'inflammabilité des dispositifs renforcés de retenue pour enfants présentés à l'homologation doit être évaluée par l'une des méthodes suivantes :**

La méthode 1 est applicable uniquement aux dispositifs renforcés de retenue pour enfants non intégrés. La méthode 2 est applicable uniquement aux dispositifs renforcés de retenue pour enfants intégrés spécifiques à un véhicule.

Méthode 1

Les fabricants de dispositifs de retenue pour enfants doivent déclarer par écrit que l'inflammabilité des matériaux utilisés pour fabriquer les dispositifs en question est conforme **aux dispositions du paragraphe 5.4 de la norme EN 71-2** dans sa dernière version publiée, **sans que la vitesse de propagation de la flamme puisse dépasser 30 mm/s**. Des essais destinés à confirmer la validité de cette déclaration peuvent être effectués à la demande ~~de l'autorité chargée des essais~~ **du service technique**. **Les assemblages textiles doivent faire l'objet d'un essai en tant que matériaux composites.**

Par "**matériau composite**", on entend un matériau constitué de plusieurs couches de matériaux similaires ou différents, dont les surfaces sont intimement liées par cémentation, collage, enrobage, soudage, etc. Les matériaux répondant à cette définition doivent faire l'objet d'un essai en tant que matériaux composites. Lorsque l'assemblage présente des discontinuités, les matériaux ne sont pas considérés comme composites et doivent donc faire l'objet d'essais distincts.

Le service technique se réserve le droit de vérifier l'exactitude de la déclaration.

Méthode 2

Le demandeur doit déclarer par écrit que, lors de l'essai des matériaux mené conformément à l'annexe 23 du présent Règlement, les matériaux utilisés ne brûlent ni ne laissent une flamme se propager à leur surface

à une vitesse de plus de [250 mm] par minute. Tout matériau utilisé dans un dispositif renforcé de retenue pour enfants doit être conforme à ces prescriptions. Toutefois, la prescription relative à la propagation d'une flamme ne s'applique pas aux surfaces créées par la découpe d'un échantillon d'essai à des fins d'essai conformément aux dispositions de l'annexe 23.

Ces prescriptions doivent être respectées dans les positions "en service" et "repliée" du dispositif renforcé de retenue pour enfants intégré.

Si un matériau cesse de brûler avant d'avoir brûlé pendant 60 secondes après le début du chronométrage, et que la partie brûlée ne s'est pas étendue sur une distance de plus de 51 mm depuis le lancement du chronométrage, il est réputé satisfaisant à la prescription relative à la vitesse de combustion indiquée ci-dessus.

Le service technique se réserve le droit de vérifier l'exactitude de la déclaration. ».

Ajouter une nouvelle annexe 23, ainsi conçue :

« Annexe 23

Inflammabilité des matériaux destinés à être utilisés dans les dispositifs renforcés de retenue pour enfants intégrés

1. Définitions

Par "*atmosphère de l'habitacle*", on entend l'espace situé à l'intérieur de l'habitacle contenant normalement de l'air renouvelable.

2. Choix des matériaux (voir la figure 1 ci-dessous)

2.1 Toute partie d'un matériau simple ou composite située à moins de 13 mm de l'atmosphère de l'habitacle doit satisfaire aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.1.6.

2.1.1 Tout matériau qui n'adhère pas à un autre ou à d'autres matériau(x) en tout point de contact avec ce ou ces matériau(x) doit satisfaire aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.1.6 au cours d'un essai distinct.

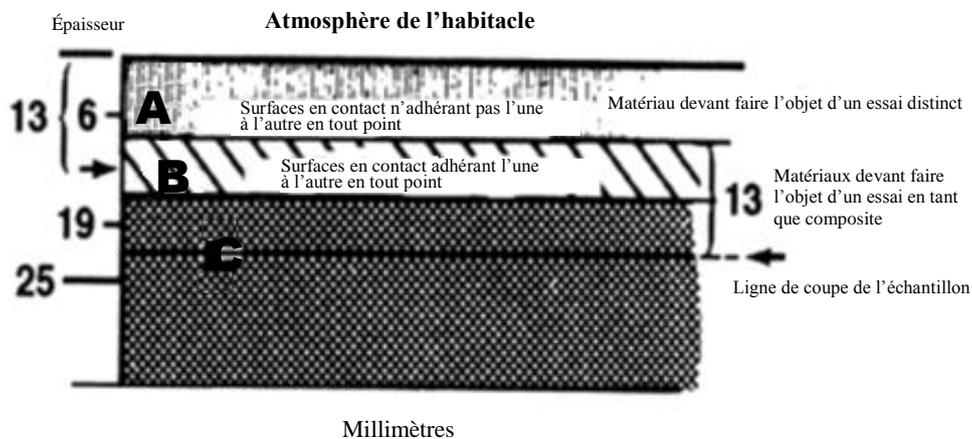
2.1.2 Tout matériau qui adhère à un autre ou à d'autres matériau(x) à tout point de contact doit satisfaire aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.1.6 au cours d'un essai subi en tant que matériau composite conjointement avec le ou les autre(s) matériau(x).

Le matériau A présente une interface non adhérente avec le matériau B et doit faire l'objet d'un essai distinct.

Une partie du matériau B est située à moins de 13 mm de l'atmosphère de l'habitacle, et les matériaux B et C adhèrent l'un à l'autre en tout point de contact. Par conséquent, B et C doivent faire l'objet d'un essai en tant que matériau composite.

La découpe est pratiquée dans le matériau C comme le montre la figure 1, de manière à obtenir un échantillon de 13 mm d'épaisseur.

Figure 1



3. Procédure d'essai

3.1 Afin de protéger les échantillons des courants d'air, l'essai est effectué dans une chambre de combustion métallique dont les dimensions intérieures sont les suivantes : longueur : 381 mm ; profondeur : 203 mm ; et hauteur : 356 mm et qui est munie d'une fenêtre d'observation en verre à l'avant, d'une ouverture pouvant être fermée pour permettre l'introduction du porte-échantillon, et d'un trou destiné à recevoir le tuyau d'alimentation d'un bec à gaz. Pour la ventilation, la partie supérieure de la chambre comporte une fente d'aération de 13 mm en faisant tout le tour; la base est munie de dix trous de 19 mm de diamètre chacun et de pieds de 10 mm de haut, tous disposés comme indiqué sur la figure 2.

3.2 Avant l'essai, chaque échantillon est conditionné pendant 24 heures à une température de 21 °C et à une humidité relative de 50 % jusqu'au moment de l'essai.

3.3 L'échantillon d'essai est inséré entre deux bâtis de métal en forme de U superposés, de 25 mm de largeur et de 10 mm de hauteur.

Les dimensions intérieures des bâtis en forme de U sont de 51 mm de largeur par 330 mm de longueur.

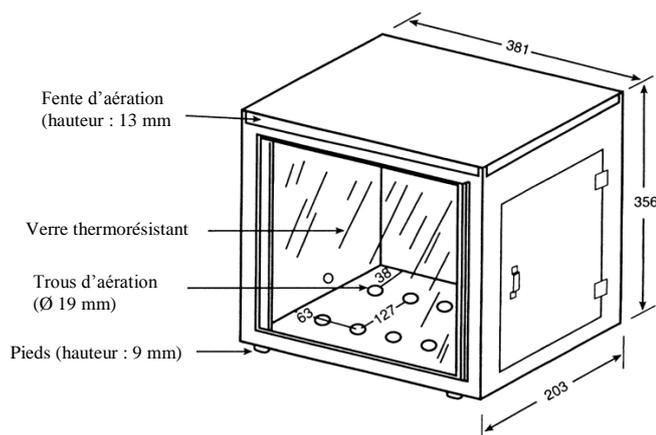
Des supports constitués de fins fils métalliques résistant à la chaleur sont tendus en travers du bâti en forme de U inférieur, dans sa largeur, à intervalles de 25 mm, afin de maintenir en place les échantillons qui pourraient se ramollir et se courber à leur extrémité enflammée, ce qui risquerait d'altérer la régularité de la combustion.

Pour supporter ce type de matériau, il est possible d'utiliser un dispositif supplémentaire consistant en un autre bâti en forme de U, plus large que celui contenant l'échantillon et tendu de fils résistant à la chaleur d'un diamètre de 10 millièmes de pouce disposés à 25 mm d'intervalle, destiné à être inséré sur le bâti en forme de U inférieur.

- 3.4 Un bec Bunsen équipé d'une buse d'un diamètre intérieur de 10 mm est utilisé.
- Le gicleur est réglé de manière à fournir une flamme de 38 mm de hauteur, la buse étant en position verticale et l'orifice d'admission d'air du brûleur étant fermé.
- 3.5 La température de la flamme du gaz injecté dans le brûleur est équivalente à celle du gaz naturel.
4. Préparation des échantillons
- 4.1 Chaque échantillon de matériau soumis à l'essai doit être un rectangle de 102 mm de large par 356 mm de long, chaque fois que possible.
- L'épaisseur de l'échantillon est celle du matériau simple ou composite utilisé dans le véhicule, étant entendu que si l'épaisseur du matériau est supérieure à 13 mm, l'échantillon est découpé à cette épaisseur mesurée à partir de la surface de l'échantillon la plus proche de l'atmosphère de l'habitacle.
- Lorsqu'il est impossible d'obtenir un échantillon plat en raison de la courbure de sa surface, l'échantillon est découpé à une épaisseur ne dépassant pas 13 mm d'épaisseur en tout point.
- Lorsque la longueur ou la largeur d'un échantillon sont respectivement inférieures à 356 mm ou 102 mm, on utilise sa plus grande dimension.
- 4.2 L'échantillon est obtenu par découpe du matériau dans les sens longitudinal et transversal.
- L'échantillon est orienté de telle sorte que la surface la plus proche de l'atmosphère de l'habitacle soit tournée vers le bas sur le bâti d'essai.
- 4.3 Les matériaux présentant une surface molletonnée ou capitonnée sont disposés sur une surface plane et peignés deux fois à contre-poil à l'aide d'un peigne muni de sept à huit dents lisses et arrondies dans chaque fraction de 25 mm de sa longueur.
5. Essai
- 5.1 Monter l'échantillon de manière que ses deux côtés et un de ses bords soient maintenus dans le bâti en forme de U. Si la taille de l'échantillon ne dépasse pas 51 mm, de sorte que les côtés de l'échantillon ne puissent être maintenus dans le bâti en forme de U, disposer l'échantillon sur les supports de fils métalliques comme décrit au paragraphe 3.3, un de ses bords étant maintenu par l'extrémité fermée du bâti en forme de U.
- 5.2 Disposer l'échantillon monté en position horizontale, au centre de la chambre de combustion.
- 5.3 La flamme étant réglée comme décrit au paragraphe 2.4, disposer le bec Bunsen et l'échantillon de telle sorte que le centre de l'extrémité supérieure du brûleur se trouve à 19 mm au-dessous du centre de l'arête inférieure du bord libre de l'échantillon.
- 5.4 Exposer l'échantillon à la flamme pendant 15 secondes.

- 5.5 Commencer à chronométrer (sans tenir compte de la durée d'application de la flamme du brûleur) lorsque la flamme de l'échantillon en combustion atteint un point situé à 38 mm de l'extrémité libre de l'échantillon.
- 5.6 Mesurer le temps nécessaire à la flamme pour parvenir à un point situé à 38 mm de l'extrémité pincée de l'échantillon. Si la flamme n'atteint pas le terme indiqué, mesurer le temps mis pour parvenir au point auquel la combustion s'est arrêtée.
- 5.7 Calculer la vitesse de combustion au moyen de la formule suivante :
- $$B = 60 \times (D/T)$$
- où :
- B** = Vitesse de combustion (en millimètres par minute) ;
- D** = Distance parcourue par la flamme (en millimètres) ; et
- T** = Temps (en secondes) nécessaire à la flamme pour parcourir D millimètres.

Figure 2
Toutes les dimensions sont en millimètres (mm)



. ».

II. Justification

A. Toxicologie

1. Paragraphe 6.3.1.1 : Dans la norme EN 71-3, la catégorie III a été choisie parce qu'elle comprend les produits textiles. L'amendement proposé décrit également des modalités d'essai qui ne sont pas décrites dans le texte actuel du Règlement n° 129.

B. Inflammabilité

2. Paragraphe 6.3.1.2 : En ce qui concerne les dispositifs de retenue pour enfant intégrés spécifiques à un véhicule, il est proposé d'appliquer une méthode fondée sur la Norme fédérale de sécurité des véhicules motorisés n° 302 (FMVSS 302) des États-Unis.

3. En ce qui concerne les autres types de dispositifs de retenue pour enfants, l'amendement proposé vise à faire clairement référence aux dispositions pertinentes de la dernière version (2014) de la norme EN 71 ainsi qu'aux modalités d'essai qui s'y rapportent, et à définir une vitesse maximale de combustion. La méthode d'essai décrite au paragraphe 5.4 de la norme EN 71-2 concerne des produits analogues aux dispositifs de retenue pour enfants.
