



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39
3 juillet 2006

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-NEUVIÈME SESSION
(15-19 mai 2006)**

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive a tenu sa trente-neuvième session du 15 (après-midi) au 19 (matin seulement) mai 2006, sous la présidence de M. G. Mouchahoir (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Australie, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République d'Afrique du Sud, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie. Des experts de la Commission européenne (CE) y ont aussi participé, de même que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Consumers International (CI) et Union internationale des transports routiers (IRU).

2. On trouvera à 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: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7; GRSP-39-5, GRSP-39-8, GRSP-39-12 et GRSP-39-16-Rev.1 (voir annexe 1 du présent rapport).

3. Le Président du groupe de travail informel de la sécurité des piétons a rendu compte de l'avancement des travaux d'élaboration d'un projet de RTM sur la sécurité des piétons. Il a déclaré que le groupe informel avait adopté d'un commun accord la proposition finale de projet de RTM, telle qu'elle est reproduite dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2. Il a ajouté que le groupe avait proposé la meilleure méthode d'essai avec jambes de mannequin disponible, qui n'est pas parfaite et doit être améliorée à l'avenir. Il a suggéré que l'on procède à de nouveaux travaux de recherche pour améliorer les méthodes d'essai concernées. Le GRSP a souscrit à cette proposition et invité l'IHRA à procéder à des recherches détaillées sur les essais au cours desquels l'élément de frappe fémur (véhicules équipés de pare-chocs hauts) vient heurter le bord d'attaque du capot. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à une session ultérieure, sur la base des résultats de l'étude de l'IHRA.

4. Le GRSP a pris note du fait que le projet de RTM ne contenait pas de dispositions relatives à la procédure d'homologation de type et qu'à l'avenir, cette procédure administrative serait prévue dans le Règlement CEE ou la Directive de l'Union européenne (UE) pertinent. Il a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 de manière approfondie. L'expert du Royaume-Uni a noté que la masse de l'élément de frappe tête d'enfant était différente de celle indiquée dans la Directive correspondante de l'UE. Il a ajouté que les dispositions relatives à la méthode d'essai concernant la répétabilité de la peau synthétique avaient été omises. S'agissant des points d'impact choisis sur le capot pour l'élément de frappe tête d'enfant, l'expert des Pays-Bas a formulé une réserve à propos de l'utilisation d'une longueur développée (WAD) de 1700 mm, car cette valeur est elle aussi différente de celle figurant dans l'actuelle Directive européenne (1500 mm). Il a également indiqué que la vitesse de l'élément de frappe au moment de l'impact était inférieure à celle indiquée dans la Directive européenne. Il a souligné que l'on ne pourrait accepter de fixer des valeurs moins strictes dans le RTM que si les Parties contractantes étaient politiquement clairement résolues à garantir que cette perte d'avantages serait compensée par d'autres moyens ou dispositifs de sécurité (tels que les systèmes d'assistance au freinage, les systèmes anticollision, etc.). L'expert de la Commission européenne a rendu compte de l'état d'avancement de l'examen de la phase II de la Directive correspondante de l'UE sur la protection des piétons.

5. Les experts de la CE et du Japon ont respectivement présenté les documents GRSP-39-12 et GRSP-39-16-Rev.1 concernant l'éventuelle extension du domaine d'application du RTM aux véhicules de plus de 2,5 tonnes. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7, dans lequel il est proposé de modifier non seulement les justifications techniques, mais aussi les propositions d'extension du domaine d'application du projet de RTM. Elle a noté que les États-Unis d'Amérique pourraient envisager de limiter le domaine d'application aux véhicules ayant un PTC maximum de 4,5 tonnes et rappelé les réserves techniques formulées par son pays au sujet des essais réalisés avec des têtes et des jambes de mannequin. S'agissant du document GRSP-39-5, l'expert de l'OICA a fait part des préoccupations que lui inspiraient les propositions d'amendement du domaine d'application,

de l'élément de frappe fémur et du critère de blessure à la tête (HIC). Il a ajouté qu'il préférerait que l'on s'en tienne au texte du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2, tel qu'adopté par le groupe informel.

6. Il a été noté que la masse à vide moyenne des véhicules avait augmenté au cours des dernières années. Nombre de délégations préféreraient que l'on s'en tienne, dans un premier temps, au domaine d'application initial du projet de RTM (véhicules de moins de 2,5 tonnes) et que l'on adopte le RTM dans les meilleurs délais. L'extension du domaine d'application du RTM à d'autres véhicules devrait être envisagée ultérieurement, sous réserve de nouvelles études et des décisions du WP.29 et de l'AC.3.

7. Pour conclure, le Président a fait part de son intention d'informer le WP.29 de cette question d'ordre politique à sa session de juin 2006 et de solliciter l'avis de l'AC.3 sur la question du domaine d'application du RTM. Le GRSP a décidé de procéder à l'examen final du projet de RTM à sa prochaine session, en décembre 2006, sur la base d'un document révisé élaboré par le groupe informel. Le Président a invité la Commission européenne à résoudre, au niveau de l'Union européenne, les questions en suspens et à établir, en tant que responsable technique du RTM, le rapport final sur l'élaboration d'un RTM sur la protection des piétons.

8. Le GRSP a accueilli avec satisfaction le rapport de situation (document GRSP-39-8) du Président du Groupe d'évaluation technique Flex-PLI (Flex-TEG) sur la mise au point d'un élément de frappe flexible (Flex-PLI). S'agissant de la nécessité de constituer un nouveau groupe informel sur cette question, le GRSP a décidé de reporter sa décision finale à sa prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/12 et GRSP-39-14 (voir annexe 1 du présent rapport).

9. Le GRSP a pris note du deuxième rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe informel des appuie-tête (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/12). La Présidente du groupe informel a présenté le projet de troisième rapport du groupe (GRSP-39-14). Elle a invité tous les experts du GRSP à lui adresser leurs observations pour que celles-ci puissent être prises en compte lors de l'élaboration de la version définitive du rapport qui sera soumis au WP.29 et à l'AC.3. Elle a indiqué que le groupe informel avait l'intention de mettre la dernière main au projet de RTM pour permettre au GRSP de l'examiner à sa quarante et unième session, en mai 2007.

10. S'agissant de la nécessité de créer un groupe informel sur les essais dynamiques avec mannequins pour blessures à la nuque par coup de fouet, le GRSP a décidé de reporter sa décision à sa prochaine session, en décembre 2006, en attendant que les travaux connexes du CEVE soient achevés.

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

Document: TRANS/WP.29/GRSP/2005/11.

11. Le Président du GRSP a rappelé la finalité du document TRANS/WP.29/GRSP/2005/11, qui contient des amendements visant à résoudre la question restée en suspens de la définition d'un système de fermeture auxiliaire. Il a proposé d'adopter ces amendements à une session ultérieure, dans l'attente de l'examen final par le WP.29 de la question d'une meilleure définition du domaine d'application du Règlement CEE n° 11.

A.4 Échange de vues sur le mannequin pour essai de choc latéral

12. L'experte des États-Unis d'Amérique a fait savoir au GRSP que la procédure de réglementation du nouveau mannequin en était au stade final dans son pays. Elle a indiqué que le mannequin ES-2re serait bientôt reconnu au niveau fédéral et qu'il pourrait être intégré dans les Règlements CEE.

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

13. L'expert de l'Allemagne s'est proposé de tenir le GRSP informé des travaux en cours dans le groupe de travail n° 15 du CEVE et qu'il rendrait compte de l'état d'avancement de ses recherches à la prochaine session. Le GRSP a noté que les documents relatifs à ces recherches pouvaient être consultés sur le site Web du CEVE, à l'adresse suivante:
<http://www.eevc.org/wgpages/wg15/wg15index.htm>.

A.6 Véhicules à hydrogène et à pile à combustible – Sous-groupe de la sécurité (HFCV-SGS)

14. Le Président a fait savoir au GRSP que le WP.29 et l'AC.3 avaient invité les responsables techniques du RTM (Allemagne, États-Unis d'Amérique et Japon) à définir la marche à suivre en matière de sécurité des véhicules à hydrogène et à pile à combustible à l'intention du sous-groupe chargé des questions de sécurité du GRSP (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/1050, par. 91). Il a invité tous les experts intéressés par la question à se faire connaître.

B. ACCORD DE 1958

B.1 Amendements à des Règlements

B.1.1 Règlement n° 11 (Serrures et charnières de portes)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 et Corr.1; GRSP-39-13 et GRSP-39-20 (voir annexe 1 du présent rapport).

15. L'expert de la CE a rappelé la finalité du document TRANS/WP.29/GRSP/2005/9, qui est d'aligner le domaine d'application et les dispositions du Règlement n° 11 sur celles du RTM n° 1. Il a par ailleurs présenté le document GRSP-39-13, dans lequel il est proposé d'étendre le domaine d'application du Règlement n° 11 aux véhicules des catégories N₂ et N₃. Un grand nombre de délégations préféreraient conserver le champ d'application initial (véhicules des catégories M₁ et N₁) et ont exprimé des réserves au sujet de l'extension du domaine d'application aux véhicules des catégories autres que M₁ et N₁. Le GRSP a reconnu,

en l'occurrence, la nécessité d'introduire des dispositions transitoires et d'établir la proposition sous la forme d'une nouvelle série d'amendements. À l'issue des débats, l'expert de la CE a présenté une version révisée de la proposition (document GRSP-39-20).

16. Le GRSP a adopté les documents TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 et Corr.1 avec les amendements reproduits à l'annexe 2 du présent rapport. S'agissant du domaine d'application du Règlement, il a été décidé de laisser la catégorie [N] entre crochets, en attendant la décision du WP.29. 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 2006, comme projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 11.

B.1.2 Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/3; GRSP-39-1 et GRSP-39-6 (voir annexe 1 du présent rapport).

17. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/3 concernant les corrections de forme à apporter aux dispositions actuelles du Règlement. Le secrétariat a indiqué au GRSP que les corrections apportées aux paragraphes 2.31, 5.3.10 à 5.3.10.6 et 5.3.11 avaient déjà été prises en compte dans la révision 4 du Règlement n° 14 publiée récemment. Le GRSP a adopté les propositions d'amendement au paragraphe 14.3 et prié le secrétariat de soumettre les amendements adoptés au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de novembre 2006, comme projet de rectificatif 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 14.

18. Le GRSP a accueilli avec satisfaction le document GRSP-39-1 (présenté par l'Italie), qui propose l'installation obligatoire d'ancrages de ceintures de sécurité dans les autobus de la classe II, essentiellement utilisés pour les services interurbains. La proposition a suscité plusieurs observations. L'expert du Japon s'est dit préoccupé par la proposition et a demandé une justification plus détaillée. À l'issue du débat, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session sur la base d'une version révisée de la proposition de l'Italie.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-39-6 concernant le risque d'utilisation incorrecte des ancrages pour fixation supérieure destinés aux dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX. La proposition a suscité plusieurs observations. L'expert de l'OICA a formulé une réserve pour étude. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'un document portant une cote officielle, établi conjointement par l'Allemagne et l'OICA.

B.1.3 Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSP/2005/16; TRANS/WP.29/GRSP/2005/18; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4; GRSP-39-2-Rev.1, GRSP-39-15 et GRSP-39-17 (voir annexe 1 du présent rapport).

20. L'expert du Japon a retiré le document TRANS/WP.29/GRSP/2005/18. L'expert de la France a présenté un aperçu du document TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1 concernant l'installation de témoins de port de ceinture. Il a souligné l'urgence de la question et présenté une proposition révisée (document GRSP-39-17) qui tient compte des observations formulées

lors de la précédente session du GRSP. L'expert du Japon s'est opposé à la désactivation partielle des témoins de port de ceinture. À la suite de l'insertion de nouvelles dispositions transitoires, l'expert de l'OICA a préféré adopter les amendements en tant que nouvelle série d'amendements au Règlement n° 16. Le GRSP a décidé d'examiner une dernière fois la question à sa prochaine session, en décembre 2006, sur la base d'un document de synthèse, établi conjointement par les experts de la France, du Japon et du Royaume-Uni, tenant compte des directives générales concernant les dispositions transitoires (document TRANS/WP.29/1044) et des amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4.

21. Du fait que le pêne de la ceinture risquait de toucher les éléments intérieurs et la porte du véhicule, le GRSP a réexaminé le document TRANS/WP.29/GRSP/2005/16 et adopté la proposition avec l'amendement au paragraphe 8.2.2.5.2 reproduit 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 2006, en tant que projet de complément 18 au Règlement n° 16.

Paragraphe 8.2.2.5.2, deuxième tiret, remplacer «et sur le gabarit» par «ou sur le gabarit».

22. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-39-15, qui contient plusieurs propositions d'amendement visant à aligner le texte actuel du Règlement sur les normes ISO 139 et 105-B02. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et d'examiner une proposition de la CLEPA visant à en faire de même avec le Règlement n° 44. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document GRSP-39-15 sous une cote officielle (voir document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14).

23. Dans le droit fil de la proposition présentée par son pays et dont il est question au paragraphe 18 (autobus de classe II), l'expert de l'Italie a présenté le document GRSP-39-2-Rev.1, qui contient une proposition de série 05 d'amendements au Règlement n° 16. L'expert de l'Allemagne s'est demandé si une nouvelle série d'amendements se justifiait, dans la mesure où seul un très faible pourcentage de véhicules était concerné. Il a dit préférer ne pas obliger les fabricants de ceintures de sécurité à mettre en place un nouveau marquage des composants et a proposé d'ajouter une exemption aux dispositions transitoires. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'un document révisé de l'Italie tenant compte des observations formulées par l'Allemagne.

24. Le GRSP a approuvé la proposition du Président d'inscrire, si nécessaire, cette dernière question à l'ordre du jour, en tant qu'amendements collectifs à tous les Règlements concernés.

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5.

25. L'expert de la Fédération de Russie, qui préside le groupe informel chargé du Règlement n° 29, a rendu compte des progrès réalisés par le groupe lors de la réunion informelle tenue préalablement à la session du GRSP proprement dite. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5, dans lequel il est proposé d'ajouter dans le Règlement de nouvelles méthodes d'essai pour les différentes catégories de véhicules. Concernant la suite donnée à la proposition, l'expert de la Suède a suggéré de s'en servir comme base pour l'élaboration d'un nouveau projet de RTM au titre de l'Accord de 1998. L'expert de l'OICA

s'est félicité de ce point de vue. L'expert de la Suède a fait part de son intention de jouer le rôle de chef de file sur cette question et a annoncé qu'il en informerait le WP.29 à sa session de novembre 2006. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en décembre 2006.

26. Le Président du GRSP a remercié le groupe informel et la délégation russe du travail accompli. Il a suggéré que le groupe informel se réunisse de nouveau à Genève, avant la quarantième session du GRSP. Le secrétariat a été prié d'étudier la possibilité de fournir des services d'interprétation à cette occasion.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/6, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9; GRSP-39-7 et GRSP-39-19 (voir annexe 1 du présent rapport).

27. S'agissant de l'adaptation des prescriptions relatives au poids des dispositifs de décélération en fonction des nouvelles prescriptions applicables aux systèmes ISOFIX, le Président a rappelé que le GRSP avait déjà approuvé les amendements figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/6. L'expert du Japon s'est interrogé sur la nécessité de modifier, en conséquence, les dispositions du Règlement n° 16. Le GRSP a adopté le document avec les amendements reproduits 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 2006, en tant que projet de complément 3 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44.

Annexe 6, paragraphe 1.1, modification sans objet en français.

28. L'expert de la CLEPA a rendu compte des résultats d'une étude sur l'éventualité de porter de 800 à 900 mm la distance prescrite dans le plan horizontal (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9). Le GRSP a pris note d'un certain nombre d'observations et de réserves. L'expert de la CLEPA s'est proposé de poursuivre l'étude et d'élaborer, le cas échéant, une nouvelle proposition, pour examen à la prochaine session du GRSP.

29. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-39-7 sur la nécessité de préciser les dispositions de l'annexe 16 du Règlement, en ce qui concerne la conformité de la production. Le GRSP a reconnu cette nécessité et invité l'expert de l'Allemagne à élaborer un document portant une cote officielle, pour examen à la prochaine session du GRSP.

30. Le GRSP a pris note d'une proposition du Japon visant à clarifier les dispositions concernant l'impulsion du chariot d'accélération, conformément à l'intervalle spécifié pour le dispositif de décélération (document GRSP-39-19). S'agissant du point B.1.8 de l'ordre du jour (voir par. 33 ci-dessous), l'expert du Japon s'est proposé de prendre en compte les observations formulées par le GRSP et d'établir une nouvelle proposition, pour examen à la prochaine session.

B.1.6 Règlement n° 94 (Protection en cas de choc avant)

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

31. Le GRSP a noté que le WP.29 avait résolu le problème que posait le document TRANS/WP.29/GRSP/2004/8 et décidé de le supprimer de l'ordre du jour.

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

32. Le GRSP a noté que dans l'Union européenne, en Australie et au Japon, il était inutile d'introduire dans les Règlements CEE des dispositions relatives au mannequin ES-2 révisé (ES-2re) à titre de solution provisoire et préférerait attendre la mise au point définitive du mannequin WorldSID pour essai de choc latéral. L'experte des États-Unis d'Amérique s'est déclarée déçue par cette prise de position. Le GRSP a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour.

B.1.8 Dispositifs pour essais d'accélération

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1; GRSP-39-9-Rev.1 et GRSP-39-18 (voir annexe 1 du présent rapport).

33. S'agissant de l'inclusion des dispositifs pour essais d'accélération dans le Règlement n° 16, l'expert du Japon a présenté le document GRSP-39-9-Rev.1 sur l'étude de faisabilité réalisée dans son pays. Il a également présenté le document GRSP-39-18, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1. Le GRSP a accueilli ces documents avec satisfaction et pris note d'un certain nombre d'observations. Il a décidé d'examiner une dernière fois la question à sa prochaine session, sur la base d'une version révisée de la proposition du Japon. À cette fin, tous les experts du GRSP ont été invités à communiquer leurs observations, en temps utile, à la délégation japonaise.

B.1.9 Nouveau projet de règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange

34. L'expert de l'Allemagne s'est porté volontaire pour établir une proposition révisée de nouveau règlement sur les sièges de rechange et les housses de rechange pour sièges, qu'il présenterait à la prochaine session du GRSP. Le GRSP s'est félicité de la proposition et a décidé de reprendre l'examen de la question à sa quarantième session.

B.1.10 Examen des domaines d'application et des définitions communes

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8.

35. S'agissant de la question d'une meilleure définition du domaine d'application des Règlements, le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8 présenté par l'OICA. L'expert des Pays-Bas a déclaré que les domaines d'application des Règlements n^{os} 14 et 16 ne se recouvraient pas. Le GRSP a décidé qu'à l'avenir ils devraient être harmonisés.

36. S'agissant du domaine d'application du Règlement n° 44, le GRSP a pris note de plusieurs observations. L'expert de la France a proposé de rédiger, avec la CLEPA, pour examen à la prochaine session du GRSP, une nouvelle proposition tenant compte des observations formulées.

37. Le GRSP a adopté les propositions d'amendement du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/8, à l'exception de la partie A.8 (amendements au Règlement n° 44). 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 2006, en tant que projet de complément aux Règlements n^{os} 14, 16, 17, 29, 32, 33, 42, 80 et 94.

B.1.11 Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10; GRSP-39-3 et GRSP-39-10 (voir annexe 1 du présent rapport).

38. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10, dans lequel il est proposé d'utiliser des dispositifs pour essai d'accélération pour les essais visant à éprouver la résistance mécanique des sièges et les systèmes de retenue des bagages. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-39-10 qui contient quelques amendements supplémentaires. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10 avec les amendements reproduits à l'annexe 3 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 2006, en tant que projet de complément 3 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 17.

39. Le GRSP a examiné le document GRSP-39-3 (présenté par l'Italie), dans lequel il est proposé d'aligner les dispositions du Règlement sur celles de la Directive correspondante de l'Union européenne (2005/39/CE). La proposition a suscité plusieurs observations. À l'issue des débats, l'expert de l'Italie s'est déclaré disposé à réviser la proposition en tenant compte des observations reçues et à la soumettre en tant que document portant une cote officielle, pour examen à la prochaine session du GRSP.

B.1.12 Règlement n° 80 (Résistance des sièges d'autobus et de leurs ancrages)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11; GRSP-39-4 et GRSP-39-11 (voir annexe 1 du présent rapport).

40. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11, dans lequel il est proposé d'utiliser des dispositifs pour essai d'accélération pour tester la résistance des sièges d'autobus. Le GRSP a pris note des modifications supplémentaires apportées au document GRSP-39-11 (présenté par l'OICA) et adopté la proposition, moyennant les modifications figurant à l'annexe 4 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 2006, en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 80.

41. L'expert de l'Italie a présenté le document GRSP-39-4, qui vise à aligner également le Règlement n° 80 sur la Directive 2005/39/CE de l'UE (voir par. 39). L'expert du Japon a demandé une justification plus détaillée et fait part de son inquiétude vis-à-vis des modifications qu'il est proposé d'apporter au domaine d'application. Devant les réserves exprimées par certaines délégations, tous les experts ont été invités à communiquer leurs observations en temps utile à la délégation italienne. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen

de cette question à sa prochaine session sur la base d'un document révisé, établi par l'Italie, tenant compte des observations reçues.

C. AUTOBUS ET AUTOCARS

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

42. Le GRSP a noté qu'il n'y avait pas d'informations nouvelles sur la question. Le Président a suggéré de garder cette question inscrite à l'ordre du jour pour que l'échange d'informations puisse se poursuivre.

C.2 Systèmes de retenue pour enfants dans les autobus et les autocars

43. Le GRSP a noté qu'il n'y avait pas d'informations nouvelles sur la question. Le Président a suggéré de garder cette question inscrite à l'ordre du jour pour que l'échange d'informations puisse se poursuivre.

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

44. Le GRSP a noté qu'il n'y avait pas d'informations nouvelles sur la question. Le Président a suggéré de garder cette question inscrite à l'ordre du jour pour que l'échange d'informations puisse se poursuivre.

D. QUESTIONS DIVERSES

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

45. Le GRSP a pris note de l'exposé de l'expert du Canada concernant le point de vue de ce pays sur la protection contre les chocs arrière (consulter le site: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/grspinf39.html>).

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

46. Pour sa quarantième session, qui se tiendra à Genève du 12 (14 h 30) au 15 (12 h 30) décembre 2006, 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 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION
(GRSP-39-...)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
1.	Italie	B.1.2	A	Draft proposal for 07 series of amendments to Regulation No. 14 (Safety belt anchorages)	a)
2.	Italie	B.1.3	A	Draft proposal for 05 series of amendments to Regulation No. 14 (Safety belts)	a)
3.	Italie	B.1.11	A	Draft proposal for 08 series of amendments to Regulation No. 17 (Seats, their anchorages and head restraints)	a)
4.	Italie	B.1.12	A	Draft proposal for 02 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages in buses)	a)
5.	OICA	A.1	A	OICA comments on document GRSP/2006/7 presented by the USA	a)
6.	Allemagne/TSG	B.1.2	A	Proposal for draft amendments to UNECE Regulation No. 14	a)
7.	Allemagne/TSG	B.1.5	A	Proposal for draft amendments to UNECE Regulation No. 44/04	a)
8.	Japon	A.1	A	Status report on Flexible pedestrian legform impactor Technical Evaluation Group (Flex-TEG)	a)
9.-Rev.1	Japon	B.1.8	A	Japan's feasibility study of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1 (UNECE Regulation No. 16)	a)
10.	OICA	B.1.11	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 17 (Acceleration test devices)	d)
11.	OICA	B.1.12	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages in buses)	d)
12.	Commission européenne	A.1	A	Proposal for draft amendments to draft global technical regulation on pedestrian protection	a)
13.	Commission européenne	B.1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 11 (Door latches and door retention components)	a)
14.	Commission européenne	A.2	A	Third progress report of the informal group on head restraints (Draft)	a)
15.	Commission européenne	B.1.3	A	Proposal for a draft amendment to Regulation No. 16	b)
16.-Rev.1	Japon	A.1	A	Proposal for draft amendments to draft global technical regulation on pedestrian safety	a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
17.	France	B.1.3	A/F	Proposition de complément n° 18 à la série 04 du Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)	a)
18.	Japon	B.1.8	A	Draft amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1 (Regulation No. 16)	a)
19.	Japon	B.1.5	A	Draft amendments to Regulation No. 44-04, Supplement 1	a)
20.	Commission européenne	B.1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 11	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 avec des amendements.

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 11 ADOPTÉS PAR LE GRSP À SA
TRENTE-NEUVIÈME SESSION SUR LA BASE DES DOCUMENTS
TRANS/WP.29/GRSP/2005/9 et Corr.1
(voir par. 16 du présent rapport)

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux **véhicules des catégories M₁ et [N] en ce qui concerne** les serrures et organes de fixation des portes tels que les charnières et **autres pièces de maintien des portes qui peuvent être utilisées pour l'entrée ou la sortie des occupants.**».

Nouveau paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«2.3 Par "serrure auxiliaire de porte", une serrure possédant une position de fermeture complète, **avec ou sans position de fermeture intermédiaire**, fixée à une porte ou un ensemble de portes équipées d'une serrure primaire.».

Nouveau paragraphe 2.21, modifier comme suit:

«2.21 "Serrure primaire de porte", une serrure possédant à la fois une position de fermeture complète et une position de fermeture intermédiaire **et qui est conçue comme une "serrure primaire de porte" par le constructeur, lequel ne peut plus ensuite modifier cette désignation. Tous les constructeurs sont tenus, si on le leur demande, d'indiquer, sur tel ou tel modèle, quelles sont les serrures primaires.**».

Paragraphe 4.2, remplacer «(02)» par «(03)».

Paragraphe 4.4.1, mettre à jour la note 1/.

Paragraphe 5.2.3, 5.3 et 5.4, supprimer.

Le paragraphe 12 devient le paragraphe 13 et il est modifié comme suit:

«13. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

13.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder d'homologation en vertu du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.

13.2 Jusqu'au 12 août 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer de délivrer des homologations aux types de

véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement modifié par les séries d'amendements précédentes.

- 13.3 À compter du 12 août 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type de véhicules à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.
- 13.4 Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule homologué en vertu de la série 03 d'amendements au présent Règlement.
- 13.5 Jusqu'au 12 août 2012, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule homologué en vertu des précédentes séries d'amendements au présent Règlement.
- 13.6 À compter du 12 août 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser la première immatriculation nationale ou régionale (la première mise en circulation) d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 03 d'amendements au présent Règlement.
- 13.7 À compter du 12 août 2012, les homologations accordées en vertu du présent Règlement cesseront d'être valables, sauf dans le cas des types de véhicule qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.».

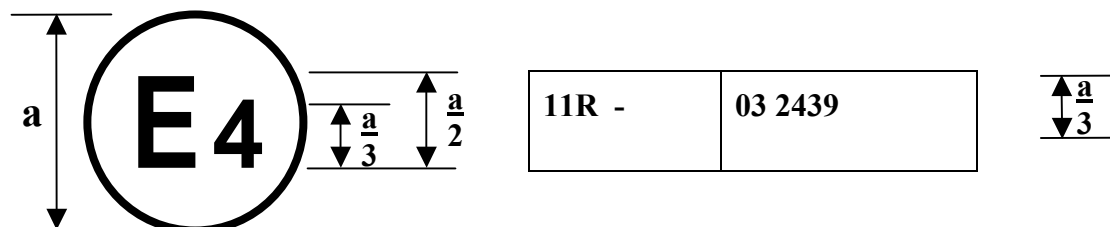
Annexe 2, modifier comme suit:

«Annexe 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

(voir par. 4.4 du présent Règlement)

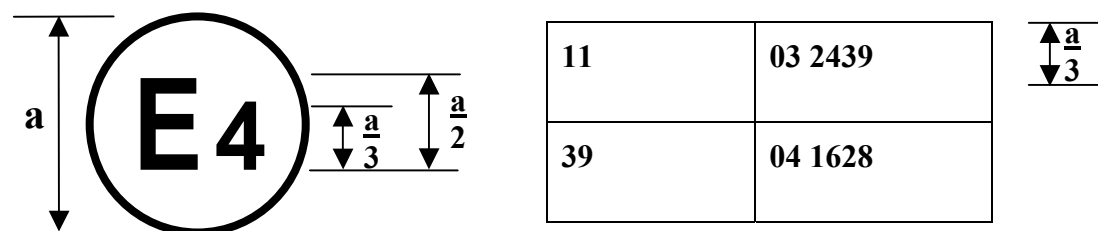


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en ce qui concerne les serrures et organes de fixation des portes, en application du Règlement n° 11 modifié par la série **03** d'amendements.

Modèle B

(voir par. 4.5 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en application du Règlement n° 11 modifié par la série **03** d'amendements, et du Règlement n° 39, modifié par la série 04 d'amendements^{1/}.

^{1/}. Ce deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.».

Annexe 3

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 17 ADOPTÉS PAR LE GRSP À SA
TRENTE-NEUVIÈME SESSION SUR LA BASE DU DOCUMENT

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/10

(voir par. 38. du présent rapport)

Paragraphe 6.3.1, modifier comme suit:

«6.3.1 On applique une décélération longitudinale horizontale vers l'avant ou, **au choix du demandeur**, une accélération longitudinale horizontale vers l'avant d'au moins 20 g ...».

Paragraphe 6.3.2, modifier comme suit:

«6.3.2 On applique une décélération longitudinale ou, **au choix du demandeur**, une accélération longitudinale conforme aux ...».

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 10, libellé comme suit:

«**10. Type du dispositif: dispositif de décélération ou dispositif d'accélération 2/**»

Les points 10 à 21 deviennent les points 11 à 22.

Annexe 7, paragraphe 1.5, remplacer «ISO 6487 (1980)» par «ISO 6487 (2002)».

Annexe 9,

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 La carrosserie de la voiture particulière doit ..., selon les paragraphes 2.1 ou 2.2, la carrosserie de la voiture doit subir une décélération ou, **au choix du demandeur**, une accélération de manière que la courbe reste ...».

Appendice, graphique, remplacer «Décélération g» par «**valeur de g**».

Annexe 4

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 80 ADOPTÉS PAR LE GRSP À SA
TRENTE-NEUVIÈME SESSION SUR LA BASE DU DOCUMENT
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/11
(voir par. 40 du présent rapport)

Appendice 1, paragraphe 3.4.2, modifier comme suit:

«3.4.2 La décélération ou, **au choix du demandeur**, l'accélération du chariot pendant la simulation de choc doit ...».

Annexe 1,

Ajouter un nouveau point 7, libellé comme suit:

«7. **Type du dispositif: dispositif de décélération ou dispositif d'accélération 2**»

Les points 7 à 16 deviennent les points 8 à 17.
