



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/40  
1<sup>er</sup> mars 2007

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ PASSIVE  
SUR SA QUARANTIÈME SESSION  
(Genève, 12-15 décembre 2006)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION.....	1	4
II. ACCORD DE 1998 (point A de l'ordre du jour).....	2 – 19	4
A. Projet de règlement technique mondial (RTM) sur la sécurité des piétons (point A.1 de l'ordre du jour).....	2 – 7	4
B. Projet de règlement technique mondial (RTM) sur les appuie-tête (point A.2 de l'ordre du jour).....	8 – 10	5
C. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point A.3 de l'ordre du jour).....	11	6
D. Échange de vues sur le mannequin pour choc latéral (point A.4 de l'ordre du jour).....	12	6

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
E. Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc (point A.5 de l'ordre du jour).....	13 – 15	6
F. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible – Sous-groupe de la sécurité (point A.6 de l'ordre du jour).....	16 – 17	7
G. Échange de vues sur les cabines des véhicules utilitaires (point A.7 de l'ordre du jour).....	18 – 19	7
III. ACCORD DE 1958 (point B de l'ordre du jour).....	20 – 50	7
Amendements à des Règlements (Point B.1 de l'ordre du jour) .....	20 – 50	7
1. Règlement n° 11 (Serrures et charnières de portes) (point B.1.1 de l'ordre du jour) .....	20	7
2. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point B.1.2 de l'ordre du jour) .....	21 – 24	7
3. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point B.1.3 de l'ordre du jour) .....	25 – 29	8
4. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point B.1.4 de l'ordre du jour) .....	30 – 34	9
5. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point B.1.5 de l'ordre du jour) .....	35 – 38	10
6. Dispositifs pour essai d'accélération (point B.1.6 de l'ordre du jour) .....	39 – 40	11
7. Nouveau projet de règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange (point B.1.7 de l'ordre du jour) .....	41 – 42	11
8. Examen des champs d'application et des définitions communes (point B.1.8 de l'ordre du jour).....	43	11
9. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point B.1.9 de l'ordre du jour) .....	44 – 46	12
10. Règlement n° 80 (Résistance mécanique des sièges et de leurs ancrages dans les autobus) (point B.1.10 de l'ordre du jour) .....	47	12

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
11. Règlement n° 94 (Collision frontale) (point B.1.11 de l'ordre du jour) .....	48 – 49	12
12. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point B.1.12 de l'ordre du jour) .....	50	12
IV. AUTOBUS ET AUTOCARS (point C de l'ordre du jour) .....	51 – 53	13
A. Collision frontale des autobus et des autocars (point C.1 de l'ordre du jour) .....	51	13
B. Dispositifs de retenue pour enfants dans les autobus et les autocars (point C.2 de l'ordre du jour) .....	52	13
C. Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les autobus et les autocars (point C.3 de l'ordre du jour) .....	53	13
V. QUESTIONS DIVERSES (point D de l'ordre du jour) .....	54 – 56	13
A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive (point D.1 de l'ordre du jour) .....	54	13
B. Évaluation du choc arrière (point D.2 de l'ordre du jour) .....	55	13
C. Hommage à M. G. Mouchahoir (point D.3 de l'ordre du jour) ..	56	14
VI. ÉLECTION DU BUREAU (point E de l'ordre du jour) .....	57	14
VII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION .....	58	14

**Annexes**

I. Liste des documents informels distribués pendant la session (GRSP-40-...) .....	15
II. Amendements au Règlement n° 16 adoptés par le GRSP à sa quarantième session sur la base du document TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1 .....	17
III. Amendements au Règlement n° 44 adoptés par le GRSP à sa quarantième session sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17 .....	23

## I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa quarantième session du 12 (après-midi) au 15 (matin seulement) décembre 2006 sous la présidence de M. G. Mouchahoir (États-Unis d'Amérique). Y ont participé des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Australie, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République sud-africaine, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) y a participé ainsi 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 Comité européen du véhicule expérimental (CEVE).

## II. ACCORD DE 1998 (point A de l'ordre du jour)

### A. **Projet de règlement technique mondial (RTM) sur la sécurité des piétons** (point A.1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7; document informel n° GRSP-40-14 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

2. Le GRSP a accepté la proposition de l'expert du Japon tendant à modifier comme suit le paragraphe 3 du rapport de sa session précédente (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39):

«... 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 **et sur les méthodes d'essais concernant le choc de la jambe contre un pare-chocs haut.**».

3. Le GRSP a pris note des problèmes en suspens concernant l'élaboration du projet de RTM sur la sécurité des piétons dans trois grands domaines: le domaine d'application (études de faisabilité visant à étendre l'applicabilité du RTM aux véhicules de plus de 2,5 tonnes), les études menées par la CE et le Japon sur les résultats des essais (chocs sur l'élément de frappe tibia, dispositions relatives à la sécurité active) et critères de blessure (dimensions de la tête d'enfant et vitesse d'impact connexe, dispositions concernant la peau synthétique et utilisation d'une «longueur développée» (WAD) de 1 700 mm). L'expert du Japon a indiqué que la seule étude concernant la protection des piétons qui était actuellement menée dans son pays portait sur la méthode d'essai avec fausse jambe flexible. Il a présenté le document GRSP-40-14 où figure le rapport intérimaire sur l'élément de frappe tibia flexible. Il a indiqué que de plus amples informations sur ces études seraient mises à la disposition du GRSP à sa prochaine session.

4. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que son pays avait effectué de nombreux essais conformément aux dispositions du RTM afin de justifier un domaine d'application élargi. Elle a indiqué que ces essais visent à évaluer l'incidence de la taille et de la forme des véhicules et que des essais de choc à la tête avaient été effectués sur divers types de véhicules. Elle a précisé que les États-Unis allaient effectuer des essais de choc sur la jambe conformément aux prescriptions du RTM et remercié le Japon d'avoir prêté à son pays une

jambe factice TRL. Elle a informé le GRSP que les résultats finals des études menées dans son pays lui seraient communiqués à sa prochaine session.

5. L'expert de l'Italie a rappelé au GRSP que la CE avait publié récemment un rapport intérimaire sur la protection des piétons et a précisé que ce rapport ne mentionnait aucune raison technique claire pouvant justifier l'extension du domaine d'application du RTM. (<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/>).

6. 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. Il a indiqué que les résultats des procédures internes, qui visaient principalement à établir le bien-fondé d'une extension du domaine d'application aux véhicules ayant une masse totale en charge supérieure à 2,5 tonnes, seraient regroupés dans une proposition qui ferait l'objet, en 2007, de la procédure de codécision. Il a rappelé qu'il n'était pas nécessaire que le groupe spécial se réunisse tant que les études entreprises en Europe, aux États-Unis d'Amérique et au Japon n'auraient pas été menées à bien.

7. Pour conclure, le GRSP a décidé de procéder à l'examen final du projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/7) à sa prochaine session, en mai 2007, dans l'attente des résultats des études susmentionnées et de la décision politique que devrait prendre la CE.

## **B. Projet de règlement technique mondial (RTM) sur les appuie-tête (point A.2 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14; ECE/TRANS/WP.29/2006/140 et Amend.1; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-18 et GRSP-40-19 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

8. Le GRSP a pris note du troisième rapport intérimaire sur les appuie-tête (ECE/TRANS/WP.29/2006/140) ainsi que des corrections de forme adoptées par l'AC.3 (voir ECE/TRANS/WP.29/2006/140/Amend.1). La Présidente du groupe informel des appuie-tête a informé le GRSP des progrès réalisés pendant les sessions tenues à Montréal et à Paris (GRSP-40-18 et GRSP-40-19). Elle a présenté le premier projet de RTM sur les appuie-tête (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/14) et a fait observer que certaines questions étaient encore en cours d'examen (par exemple les limites de la distance tête/appuie-tête et leur mesurage). Elle a expliqué que l'utilisation du dispositif spécial de mesure des appuie-tête (HRMD) monté sur un dispositif de mesure 3 D du point H posait de nombreux problèmes, le premier étant la variabilité des mesures effectuées sur des sièges de la même marque et du même modèle. Pour remédier à ce problème, on a mis au point une méthode de mesure de la distance tête/appuie-tête dans laquelle le point R est utilisé comme point de référence. Cette méthode était en cours de validation et les résultats devraient être connus avant la session de mai du GRSP. Elle a fait observer que le groupe se heurtait à des difficultés dans le domaine des appuie-tête non statiques et qu'il était très favorable, dans un deuxième temps, à la mise au point d'un essai dynamique d'évaluation du coup de fouet et d'un mannequin adapté à un tel essai. Pour conclure, elle a indiqué qu'il serait très difficile d'élaborer la version finale du projet de RTM avant la prochaine session du GRSP en mai 2007.

9. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'un document révisé établi par le groupe informel.

10. Pour conclure, le Président a invité l'experte des États-Unis d'Amérique à fournir au WP.29 et à l'AC.3 un résumé des problèmes en suspens et un calendrier pour le règlement de ces problèmes.

**C. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes)**  
(point A.3 de l'ordre du jour)

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. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP de la procédure suivie pour établir le RTM n° 1. Elle a indiqué que les commentaires, en particulier ceux formulés par les constructeurs, serviraient de base à un autre amendement du RTM. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'un document révisé. Le Président a rappelé que l'amendement susmentionné devrait être soumis à l'AC.3 accompagné d'un rapport écrit justifiant le bien-fondé de cet amendement (voir art. 6.4 de l'Accord de 1998).

**D. Échange de vues sur le mannequin pour choc latéral** (point A.4 de l'ordre du jour)

12. L'experte des États-Unis d'Amérique a donné au GRSP des informations sur l'amélioration de la législation de son pays. Le Président a proposé de reprendre l'examen de cette question à la prochaine session, dans l'attente des conclusions concernant le mannequin ES-2re.

**E. Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc** (point A.5 de l'ordre du jour)

13. Le Président a informé le GRSP que le WP.29 et l'AC.3 lui conseillaient de retirer ce point de son ordre du jour en raison du manque d'informations. Certains représentants ont dit préférer maintenir ce point à l'ordre du jour afin d'avoir accès aux résultats des travaux du groupe de travail WG 15 du CEVE.

14. L'expert de l'Allemagne a donné au GRSP des informations sur les travaux que menait actuellement ce groupe de travail dans le domaine de la «compatibilité entre les voitures particulières». 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>. Il a indiqué que, même si les projets de recherche étaient entrés dans leur phase finale, aucune position claire ne pouvait être adoptée à ce stade. Il a souligné que les analyses coûts-avantages étaient difficiles à réaliser et que les deux barrières d'essais candidates (barrière progressivement déformable et barrière toute largeur) étaient toutes deux considérées comme remplissant les conditions requises pour servir d'outils d'essais. Il a ajouté que le Comité directeur du CEVE se réunirait une nouvelle fois en mars 2007 pour décider de la suite à donner à cette question.

15. Le GRSP a décidé de retirer cette question de son ordre du jour pour l'instant.

**F. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible – Sous-groupe de la sécurité**  
(point A.6 de l'ordre du jour)

16. Le GRSP a pris note de l'intention des responsables techniques du RTM (Allemagne, États-Unis d'Amérique et Japon) d'élaborer un plan de route en matière de sécurité des véhicules à hydrogène et à pile à combustible, qui serait soumis à l'AC.3 à sa session de mars 2007 (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/1056, par. 110).

17. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question lorsque ce plan de route aura été élaboré.

**G. Échange de vues sur les cabines des véhicules utilitaires** (point A.7 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° GRSP-40-07 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

18. L'expert de la Suède a présenté le document GRSP-40-07 concernant la décision prise par le WP.29 et l'AC.3 à leurs dernières sessions (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/1056, par. 122), à savoir, dans un premier temps, réviser le Règlement n° 29 et, dans un second temps, envisager l'élaboration d'un RTM sur cette question.

19. Le GRSP a décidé de retirer cette question de la partie de son ordre du jour consacrée à l'Accord de 1998.

**III. ACCORD DE 1958** (point B de l'ordre du jour)

**Amendements à des Règlements** (Point B.1 de l'ordre du jour)

**1. Règlement n° 11 (Serrures et charnières de portes)** (point B.1.1 de l'ordre du jour)

20. En ce qui concerne la proposition visant à aligner le Règlement n° 11 sur le RTM n° 1, le GRSP a pris note de la décision du WP.29 et de l'AC.1 de limiter le domaine d'application aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/1056, par. 49 et 85).

**2. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)** (point B.1.2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19; document informel n° GRSP-40-08 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

21. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19 concernant les marquages permettant d'identifier les ancrages supérieurs. Selon lui, il fallait ajouter de nouvelles dispositions concernant cette identification afin que les ancrages de bagages ne soient pas utilisés à tort comme ancrages supérieurs lorsque ceux-ci sont placés dans le compartiment bagages. Il a ajouté qu'aux places assises dépourvues d'ancrages inférieurs ISOFIX, les ancrages supérieurs ISOFIX ne devraient pas porter de marquage afin d'éviter les erreurs d'utilisation. L'expert de l'OICA s'est dit opposé aux marquages de tous les ancrages supérieurs qu'ils soient situés ou non dans le compartiment bagages. À son avis, seuls devraient

porter une marque d'identification ceux pour lesquels il existe un risque de mauvaise utilisation. L'expert de la France a dit préférer l'identification au marquage.

22. Sur la proposition du Président, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée. Le Président a invité tous les experts à examiner en détail tous les aspects de la question et à procéder à une analyse coûts-avantages des différentes options.

23. Le GRSP a accueilli favorablement le document GRSP-40-08 (présenté par l'Italie et la France) qui propose de rendre obligatoire l'installation d'ancrages de ceintures de sécurité dans les autobus de la classe II et d'aligner les dispositions du Règlement n° 14 sur celles de la Directive 2005/40/CE correspondante. L'expert du Japon s'est dit opposé à l'installation obligatoire de ceintures de sécurité sur les sièges rabattables. À son avis, il devrait être, au minimum, dérogé à cette obligation pour ce type de sièges dans les Parties contractantes où ces dispositions n'existent pas encore. L'expert de l'Allemagne préférerait que les autobus à plancher surbaissé soient exemptés de cette obligation. D'autres experts ont mis en garde contre une reclassification des véhicules de la classe II et ont dit préférer l'insertion d'exemptions appropriées.

24. À l'issue du débat, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session sur la base d'un document révisé établi conjointement par l'Italie et la France.

### **3. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point B.1.3 de l'ordre du jour)**

Documents: TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/15; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-03 et Rev.1, GRSP-40-09 et GRSP-40-16 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

25. S'agissant de l'installation de témoins de port de ceinture, l'expert de la France a présenté le document GRSP-40-03, qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1 et qui tient compte des amendements proposés dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/4 et GRSP-39-17. L'expert de la France a proposé d'établir, dans un premier temps, les dispositions techniques applicables aux conducteurs des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et, dans un deuxième temps, d'examiner les dispositions techniques applicables aux passagers autres que le conducteur et aux véhicules des catégories autres que la catégorie M<sub>1</sub>. Le GRSP a reconnu la nécessité de modifier le domaine d'application, les dispositions concernant le signal visuel/le message vocal et l'extension de l'homologation des composants.

26. L'expert du Japon a présenté les résultats d'une étude sur l'efficacité des témoins de port de ceinture (GRSP-40-16). Il a souligné les avantages importants que présente ce dispositif mais a regretté la réduction de son efficacité en cas de désactivation de courte durée.

27. À l'issue du débat, l'expert de la France a présenté une proposition révisée (GRSP-40-3-Rev.1). Le GRSP a adopté la proposition reproduite à l'annexe 2 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2007, en tant que projet de série 05 d'amendements au Règlement n° 16.



28. L'expert de la CLEPA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/15 et a proposé de reprendre l'examen de cette question à la prochaine session sur la base d'une proposition révisée.

29. Aux mêmes fins que celles mentionnées au paragraphe 23 (Autobus de la classe II), l'expert de l'Italie a présenté le document GRSP-40-09, qui propose une nouvelle série d'amendements au Règlement n° 16. Le GRSP a décidé d'adopter la même méthode que pour le Règlement n° 14. Les experts du GRSP ont été invités à envoyer leurs commentaires écrits en temps voulu à l'expert de l'Italie afin qu'il puisse établir une proposition de synthèse qui serait distribuée en tant que document officiel à la session suivante.

#### **4. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point B.1.4 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-06 et GRSP-40-11 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

30. L'expert de la Fédération de Russie a présenté ses excuses pour l'annulation de la réunion informelle sur le Règlement n° 29. Se référant au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/5, il a informé le GRSP des travaux en cours dans son pays. Il a souligné la nécessité de poursuivre les recherches. Il a précisé que les travaux susmentionnés visaient à mettre en évidence des prescriptions précises pour les différents types de cabines.

31. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-40-06 et a résumé les éléments de la proposition qui y figure: choc frontal avec un niveau d'énergie accru, renversement sur le côté suivi d'un choc (nouvel essai) et essai de retournement (avec l'ajout d'une force dynamique de précharge). Pour les véhicules de la catégorie N ayant une masse totale en charge inférieure ou égale à 7,5 t, l'expert de l'OICA a proposé un essai de choc frontal avec le niveau d'énergie actuel ou une homologation conformément au Règlement n° 33 ou au Règlement n° 94.

32. L'expert de la Suède a rappelé que l'amélioration de la sécurité du poste de conduite était la priorité des priorités. Il a approuvé la démarche de l'OICA consistant à élaborer un autre essai pour les véhicules ayant une masse totale en charge de moins de 7,5 t et à actualiser les dispositions applicables aux véhicules plus lourds.

33. L'expert de la République tchèque a présenté un aperçu des principales propositions d'amendements examinées par les experts du GRSP (GRSP-40-11). Il a indiqué que le document de base TRANS/WP.29/GRSP/2002/18 (présenté par le Royaume-Uni) prenait en considération les recommandations de son pays et a exprimé l'espoir que cette proposition serait encore améliorée.

34. Le Président du GRSP a demandé à l'OICA d'aller de l'avant et d'organiser dès que possible une réunion du groupe d'experts. Il a invité le groupe informel à établir un plan de route accompagné d'un calendrier. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-40-06 sous une cote officielle.

**5. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point B.1.5 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-05, GRSP-40-15 et Rev.1 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

35. Le GRSP a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/9 (présenté par la CLEPA) concernant les résultats d'une étude sur une augmentation de 100 mm (900 mm contre 800 mm actuellement) de la hauteur à laquelle doit se situer le plan horizontal visé au paragraphe 7.1.4.4 du Règlement. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-40-05 qui donne une vue d'ensemble des dimensions intérieures de près d'une centaine de véhicules immatriculés. L'expert de l'OICA a indiqué que l'OICA était arrivée à la même conclusion sur la base de son étude et a fait observer que la proposition de la CLEPA portait uniquement sur des dispositifs universels de retenue pour enfants situés aux places latérales. Il a ajouté que la solution proposée risquait de ne pas faciliter la tâche du fabricant, à savoir ménager un espace suffisant permettant de vérifier des dispositifs dont les dimensions maximales sont de 720 mm. L'expert des Pays-Bas s'est dit favorable à la réalisation d'une vaste étude sur toutes les places assises et tous les dispositifs semi-universels. L'expert de la CLEPA a précisé qu'au départ sa proposition concernait les utilisateurs de coussins rehausseurs des classes II et III. Il a ajouté qu'un espace plus vaste permettrait d'apporter des solutions techniques au problème du glissement de l'occupant sous la ceinture. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, éventuellement sur la base d'un nouveau document établi par la CLEPA.

36. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17 qui vise à donner des précisions sur la référence aux pinces d'arrêt, le code colorimétrique pour le trajet des sangles des dispositifs de retenue pour enfants installés perpendiculairement à la route et les dispositions de l'annexe 16 du Règlement concernant la procédure de contrôle de la conformité de la production. L'expert du Japon a fait un exposé sur la manière dont les couleurs sont utilisées dans son pays pour indiquer le trajet des sangles. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

37. Le GRSP a accueilli favorablement une proposition de la CE (GRSP-40-15) visant à améliorer la sécurité des enfants assis dans des sièges pour enfants non intégrés appartenant aux groupes de masse 0, 0+ et I et utilisant des ceintures de sécurité pour adultes. L'expert de la CE a indiqué que cette proposition visait à fournir à tous les petits enfants des sièges intégrés afin de leur assurer une protection optimale. L'expert de la CLEPA a demandé que soit établi un calendrier pour le règlement des questions en suspens.

38. À l'issue du débat, l'expert de la CE a présenté le document GRSP-40-15-Rev.1. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17, tel qu'il est reproduit à l'annexe 3 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à le transmettre, à titre exceptionnel, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007 en tant que complément 4 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44.

**6. Dispositifs pour essai d'accélération** (point B.1.6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18.

39. S'agissant de l'inclusion dans le Règlement n° 16 de nouvelles dispositions concernant le dispositif d'accélération, l'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2005/5/Rev.1.

40. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/18 avec la modification reproduite ci-après. Le secrétariat a été invité à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2007 en tant que complément 19 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 16.

Ajouter un nouveau paragraphe 7.7.7, ainsi conçu:

«7.7.7 Toutefois, si les essais 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.»

**7. Nouveau projet de règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange** (point B.1.7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/16.

41. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/16, dans lequel est proposé un nouveau règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange. Il a aussi exposé les conséquences que peut avoir l'installation de housses non d'origine sur des sièges équipés de coussins gonflables. Le GRSP a reconnu que les housses de siège non d'origine existantes présentaient des risques et a fait observer que la CE examinait la question des équipements non d'origine dans son ensemble.

42. Le GRSP a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session et a invité la délégation de l'Allemagne à étayer sa proposition avec une analyse coûts-avantages.

**8. Examen des champs d'application et des définitions communes** (point B.1.8 de l'ordre du jour)

Document: document informel n° GRSP-40-17 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

43. Le GRSP a accueilli favorablement une proposition de la France (GRSP-40-17) montrant comment il serait possible d'étendre l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants à des catégories de véhicules autres que les catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, ce qui aurait une incidence sur les Règlements n<sup>os</sup> 14, 16 et 44. L'expert de la Suède a appuyé cette proposition mais a recommandé une approche prudente en ce qui concerne la modification des prescriptions techniques. À l'issue du débat, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été invité à distribuer le document GRSP-40-17 sous une cote officielle.

**9. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges)** (point B.1.9 de l'ordre du jour)

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-01 et GRSP-40-10 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

44. L'expert de l'Australie a retiré le document GRSP-40-01.

45. Le GRSP a examiné le document GRSP-40-10 (présenté par l'Italie et la France) dans lequel il est proposé d'aligner les dispositions du Règlement sur celles de la Directive correspondante de l'Union européenne (2005/39/CE). L'expert de la CE a fait observer que s'agissant des délais, il y avait un conflit avec la directive de l'UE en ce qui concerne les véhicules dans lesquels les sièges orientés vers les côtés sont groupés à l'arrière du véhicule de manière à constituer un salon intégré comptant jusqu'à 10 sièges (véhicules M<sub>3</sub> de la classe III ou B). Selon lui, pour ces véhicules, la durée de l'exemption devrait être la même que celle prévue par la directive de l'UE, à savoir cinq ans. L'expert de la Fédération de Russie a demandé qu'une analyse accidentologique soit effectuée afin d'établir clairement le bien-fondé de l'interdiction des sièges faisant face vers le côté. L'expert du Japon a aussi fait part de ses préoccupations.

46. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée.

**10. Règlement n° 80 (Résistance mécanique des sièges et de leurs ancrages dans les autobus)** (point B.1.10 de l'ordre du jour)

47. L'expert de l'Italie a dit qu'il n'était pas urgent, pour l'instant, de modifier ce Règlement.

**11. Règlement n° 94 (Collision frontale)** (point B.1.11 de l'ordre du jour)

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRSP-40-02 et GRSP-40-13 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

48. Le GRSP a examiné une proposition de l'Australie visant à obtenir des précisions sur la valeur de l'accélération de la tête (3 ms) pendant l'essai (GRSP-40-02). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée de l'Australie.

49. L'expert du Japon a annoncé que son pays envisageait d'appliquer le Règlement n° 94 et, dans cette optique, a présenté le document GRSP-40-13 dans lequel il est proposé d'apporter à ce Règlement quelques corrections. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition révisée.

**12. Règlement n° 95 (Choc latéral)** (point B.1.12 de l'ordre du jour)

Document: document informel n° GRSP-40-12 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

50. Le GRSP a examiné une proposition du Japon (GRSP-40-12) concernant la description technique du mannequin. Il a invité l'expert du Japon à fournir des données sur les conséquences

des changements de filtres proposés par le Japon. L'expert du Japon s'est offert à établir une nouvelle proposition pour la prochaine session.

#### **IV. AUTOBUS ET AUTOCARS** (point C de l'ordre du jour)

##### **A. Collision frontale des autobus et des autocars** (point C.1 de l'ordre du jour)

51. Le GRSP a noté qu'à la session d'avril du GRSG, le délégué de l'Espagne avait été invité à donner au GRSP des informations sur cette question (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70, par. 21). L'expert de l'Espagne s'est excusé de ne pas être en mesure de faire un tel exposé et s'est offert à prendre contact avec son homologue du GRSG. Le GRSP a reconnu l'importance des échanges mutuels d'informations sur cette question.

##### **B. Dispositifs de retenue pour enfants dans les autobus et les autocars** (point C.2 de l'ordre du jour)

52. Le GRSP a rappelé la proposition de la France (GRSP-40-17) visant à modifier le domaine d'application des Règlements n<sup>os</sup> 16 et 14 afin d'autoriser le transport d'enfants dans des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> (par. 43). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

##### **C. Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les autobus et les autocars** (point C.3 de l'ordre du jour)

53. Le Président du GRSG a informé le GRSP des activités menées actuellement au sein de son groupe. Les experts de GRSP ont été invités à communiquer au GRSG leurs vues sur l'élaboration de prescriptions concernant cette question ou à participer aux travaux du Groupe de travail informel.

#### **V. QUESTIONS DIVERSES** (point D de l'ordre du jour)

##### **A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive** (point D.1 de l'ordre du jour)

Document: document informel n<sup>o</sup> GRSP-40-04 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

54. L'expert du Japon a fait un exposé sur la situation actuelle des véhicules hybrides et électriques dans son pays (GRSP-40-04) et sur les mesures législatives à prendre pour rendre possible l'homologation de type de ces véhicules. Les experts du GRSP ont été invités à participer à un échange d'informations sur les activités législatives concernant cette question actuellement en cours dans leurs pays respectifs.

##### **B. Évaluation du choc arrière** (point D.2 de l'ordre du jour)

55. L'expert du CEVE a fait un exposé sur les résultats des travaux des groupes de travail 20 et 12 du CEVE (voir le site Web: <http://www.eevc.org>).

**C. Hommage à M. G. Mouchahoir** (point D.3 de l'ordre du jour)

56. Ayant appris que M. George Mouchahoir (États-Unis d'Amérique) avait décidé de prendre sa retraite et qu'il ne participerait plus aux sessions, le GRSP lui a rendu hommage, par de longs applaudissements, pour son professionnalisme et la précieuse contribution qu'il avait apportée aux travaux du Groupe de travail pendant les dix dernières années ainsi que pour sa remarquable efficacité à la présidence du Groupe de travail, qu'il avait assumée au cours des deux dernières années.

**VI. ÉLECTION DU BUREAU** (point E de l'ordre du jour)

57. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), M<sup>me</sup> S. Meyerson (États-Unis d'Amérique) a été élue à l'unanimité Présidente des sessions du GRSP prévues en 2007.

**VII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION**

58. Pour sa quarante et unième session, qui se tiendra à Genève du 7 (14 h 30) au 11 (12 h 30) mai 2007, le GRSP a décidé que l'ordre du jour provisoire serait établi par le Président en collaboration avec le secrétariat<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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 ILISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS  
PENDANT LA SESSION (GRSP-40-...)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
01.	Australie	B.1.9	A	Proposal for draft Corrigendum 3 to Revision 4 to Regulation No. 17 (Seat Strength of Seats)	a)
02.	Australie	B.1.11	A	Proposal for draft amendment to Regulation No. 94 (Frontal collision)	b)
03.-Rev.1	France	B.1.3	A/F	Proposal for 05 series of amendments of Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
04.	Japon	D.1	A	Regulations of Crash Safety about HEV and HV	a)
05.	Allemagne	B.1.5	A	Measurement of Available Space in Cars: 800 mm Plane in Regulation No. 44	a)
06.	OICA	B.1.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 29	b)
07.	Suède	A.7	A	Possible development of a gtr on protection of the occupants of the cab of commercial vehicles	a)
08.	Italie/France	B.1.2	A	Draft proposal for 07 series of amendments to Regulation No. 14	b)
09.	Italie/France	B.1.3	A	Draft proposal for 05 series of amendments to Regulation No. 16	b)
10.	Italie/France	B.1.9	A	Draft proposal for 08 series of amendments to Regulation No. 17	b)
11.	République tchèque	B.1.4	A	Comments to the proposal for draft 03 series of Amendments to UNECE Regulation No. 29, including Supplement 1	a)
12.	Japon	B.1.12	A	Proposal for draft Corrigendum to Regulation No. 95-02 series	b)
13.	Japon	B.1.11	A	Proposal for draft Corrigendum to Regulation No. 94	b)
14.	Japon	A.1	A	Status report on Flexible pedestrian leg from impactor Technical Evaluation Group (Flex-TEG) activities	a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
15.-Rev.1	Commission européenne	B.1.5	A	Draft proposal for amendments to Regulation No. 44 (Child restraints)	d)
16.		B.1.3	A	Survey on the effectiveness of Safety Belt Reminder System	a)
17.	France	B.1.8	A/F	Extension des DRE ECE R44 sur les TCP (M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> )	b)
18.	États-Unis d'Amérique	A.2	A	Draft head restraint gr: Status of requirements (December 2006)	b)
19.	États-Unis d'Amérique	A.2	A	Draft fourth progress report of the informal group on head restraints	b)

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 II

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 16 ADOPTÉS PAR LE GRSP  
À SA QUARANTIÈME SESSION SUR LA BASE DU DOCUMENT  
TRANS/WP.29/GRSP/2004/26/Rev.1  
(voir par. 27 du présent rapport)

Titre, modifier comme suit:

«PRESCRIPTIONS UNIFORMES CONCERNANT L'HOMOLOGATION:

- I. DES CEINTURES DE SÉCURITÉ, SYSTÈMES DE RETENUE, DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS ISOFIX POUR LES OCCUPANTS DES VÉHICULES À MOTEUR
- II. DES VÉHICULES ÉQUIPÉS DE CEINTURES DE SÉCURITÉ, TÉMOINS DE PORT DE CEINTURE, SYSTÈMES DE RETENUE, DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS ET DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS ISOFIX»

Ajouter un nouveau paragraphe 1.4, ainsi conçu:

«1.4 Véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> en ce qui concerne le témoin de port de ceinture»

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.39 à 2.45, ainsi conçus:

- «2.39 “Témoin de port de ceinture” désigne un système destiné à alerter le conducteur lorsqu’il n’utilise pas sa ceinture. Le système détecte le non-bouclage de la ceinture et offre deux niveaux d’avertissement au conducteur: un premier niveau d’alerte et un second niveau d’alerte.
- 2.40 “Alerte visuelle” désigne une alerte par un signal visuel (lumineux, clignotant ou affichage d’un symbole ou d’un message).
- 2.41 “Alerte sonore” désigne une alerte par un signal sonore.
- 2.42 “Alerte de premier niveau” désigne une alerte visuelle activée à la mise sous contact (moteur arrêté ou moteur tournant) lorsque la ceinture du conducteur n’est pas bouclée. Une alerte sonore peut être ajoutée en option.
- 2.43 “Alerte de deuxième niveau” désigne une alerte visuelle et sonore activée lorsque le conducteur conduit son véhicule sans avoir bouclé sa ceinture de sécurité.
- 2.44 “Ceinture de sécurité non bouclée” signifie, au choix du constructeur, soit que la boucle de la ceinture n’est pas engagée soit que la longueur de sangle sortie de l’enrouleur est inférieure ou égale à 100 mm.
- 2.45 “Véhicule en utilisation normale” désigne un véhicule circulant en marche avant à une vitesse supérieure à 10 km/h.»

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit:

«Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation, dont les deux premiers chiffres (actuellement 05 correspondant à la série d'amendements 05) indiquent ... ci-dessus.

Paragraphe 8.1, y compris une nouvelle note de bas de page \*/ , modifier comme suit:

«8.1 Équipement du véhicule en ceintures de sécurité et systèmes de retenue»

Ajouter les nouveaux paragraphes 8.4. à 8.4.1.1, ainsi conçus:

«8.4 Équipement de système témoin de port de ceinture

8.4.1. La place conducteur des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> \*/ doit être équipée d'un système témoin de port de ceinture satisfaisant aux prescriptions du présent Règlement. Si le constructeur équipe d'un système témoin de port de ceinture la place conducteur d'une autre catégorie de véhicule, ce système peut être homologué conformément au présent Règlement \*\*/.

8.4.1.1 Les Parties contractantes peuvent autoriser la désactivation des témoins de port de ceinture à condition que cette désactivation satisfasse aux prescriptions du paragraphe 8.4.2.6.»

Insérer les nouveaux paragraphes 8.4.2 à 8.4.2.6.2, ainsi conçus:

«8.4.2 Témoin de port de ceinture

8.4.2.1 Prescriptions générales

---

\*/ Définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), annexe 7 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

\*\*/ Si les prescriptions concernant le témoin de port de ceinture ne s'appliquent, pour l'heure, qu'à la place conducteur des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, il est entendu que le domaine d'application de ce Règlement sera par la suite étendu aux véhicules d'autres catégories et à d'autres places assises. Étant donné l'importance des facteurs humains en ce qui concerne l'envoi de stimuli au conducteur, les prescriptions applicables aux témoins de port de ceinture viseront à assurer une harmonisation des systèmes d'alerte.

- 8.4.2.1.1 Le dispositif d'alerte visuelle doit être situé de façon à être visible et reconnaissable par le conducteur à la lumière du jour, et différenciable de tout autre dispositif d'alerte. S'il utilise la couleur rouge, le symbole employé doit être conforme à celui du n° 21 du tableau 1 du Règlement CEE n° 121.



(équipement K.01 – ISO 2575:2000) ou,



- 8.4.2.1.2 L'alerte visuelle doit consister en un signal continu ou intermittent.
- 8.4.2.1.3 L'alerte sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent ou un message vocal. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur doit veiller à ce que la ou les langues dans lesquelles il est formulé soient celles du marché sur lequel le véhicule est commercialisé. L'alerte sonore peut comporter plusieurs phases.
- 8.4.2.1.4 L'alerte sonore doit être facilement identifiée par le conducteur.
- 8.4.2.2 L'alerte de premier niveau doit être au moins une alerte visuelle activée pour une durée minimale de 4 secondes lorsque la ceinture de sécurité du conducteur n'est pas bouclée et que le contact est mis.
- 8.4.2.3 L'activation de l'alerte de premier niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 18, paragraphe 1.
- 8.4.2.4 L'alerte de deuxième niveau est une alerte visuelle et sonore activée pour une durée minimale de 30 secondes sauf dans les cas où l'alerte s'arrête pendant plus de 3 secondes lorsque la ceinture de sécurité n'est pas bouclée, que le véhicule est en utilisation normale et qu'au moins une des conditions suivantes ou plusieurs de ces conditions, combinées, sont remplies:
- 8.4.2.4.1 La distance parcourue est supérieure à la valeur seuil de déclenchement. La valeur seuil de déclenchement ne doit pas être supérieure à 500 mètres. La distance durant laquelle le véhicule n'est pas en utilisation normale doit être exclue.
- 8.4.2.4.2 La vitesse atteinte est supérieure à la valeur seuil de déclenchement. La valeur seuil de déclenchement ne doit pas être supérieure à 25 km/h.
- 8.4.2.4.3 La durée d'utilisation, moteur tournant, est supérieure à la valeur seuil de déclenchement. La valeur seuil de déclenchement ne doit pas être supérieure à 60 secondes. La durée de l'alerte de premier niveau ainsi que le temps durant lequel le véhicule n'est pas en utilisation normale doivent être exclus.
- 8.4.2.5 L'activation de l'alerte de deuxième niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 18, paragraphe 2.
- 8.4.2.6 Le témoin de port de ceinture peut être conçu de manière à pouvoir être désactivé.

- 8.4.2.6.1 Dans le cas où une désactivation de courte durée est fournie, il doit être plus compliqué de désactiver le témoin de port de ceinture que de boucler et déboucler la ceinture. Quand le contact est enlevé plus de 30 minutes et mis à nouveau, le témoin de port de ceinture désactivé pour une courte durée doit se réactiver.
- 8.4.2.6.2 Dans le cas où une désactivation de longue durée est possible, la désactivation doit nécessiter une séquence d'opérations qui sont détaillées uniquement dans le manuel technique du constructeur et/ou qui nécessitent l'utilisation d'outils (mécaniques, électriques, numériques, etc.) qui ne sont pas fournis avec le véhicule.»

Paragraphe 15.2, modifier comme suit:

«15.2 Installation des ceintures de sécurité et des témoins de port de ceinture

Les présentes dispositions transitoires ne s'appliquent qu'à l'installation de ceintures de sécurité et de témoins de port de ceinture sur les véhicules et n'affectent pas le marquage des ceintures.»

Insérer les nouveaux paragraphes 15.2.10 à 15.2.16, ainsi conçus:

- «15.2.10 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 05 d'amendements.
- 15.2.11 Au terme d'un délai de 18 mois après la date d'entrée en vigueur, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 05 d'amendements.
- 15.2.12 Au terme d'un délai de 72 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements au présent Règlement, les homologations audit Règlement cessent d'être valables, sauf dans le cas des types de véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 05 d'amendements.
- 15.2.13 Nonobstant le paragraphe 15.2.12, les homologations de catégories de véhicules autres que M<sub>1</sub> au titre de la série précédente d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 05 d'amendements en ce qui concerne la mise en place d'un témoin de port de ceinture restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les accepter.
- 15.2.14 Nonobstant le paragraphe 15.2.12, les homologations de catégories de véhicules autres que N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> au titre de la série précédente d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 05 d'amendements en ce qui concerne les exigences minimales de l'annexe 16 pour les ceintures de sécurité et les enrouleurs restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les accepter.

- 15.2.15 Même après l'entrée en vigueur de la série d'amendements 05 au présent Règlement, les homologations d'éléments ou d'unités techniques distinctes en vertu de la série précédente d'amendements au présent Règlement restent valables et les Parties contractantes appliquant le Règlement continuent à les accepter et ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation en application de la série 04 d'amendements à ce Règlement.
- 15.2.16 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en vigueur après la date d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements ne sont pas obligées d'accepter les homologations accordées conformément à l'une des précédentes séries d'amendements au présent Règlement.»

Annexe 1, insérer un nouveau point 3.3, ainsi conçu:

«3.3 Témoin de port de ceinture conducteur (indiquer oui/non) 2/)»

Annexe 2, paragraphes 1 et 2, remplacer «04» par «05» (22 fois au total)

Annexe 16, tableau, 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	
.....	....	....	.....	.....	....
N <sub>2</sub> N <sub>3</sub>	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m, Ar4Nm*	....	....	....	....
	....	....	....	....	....

»

Insérer une nouvelle annexe 18, ainsi conçue:

«Annexe 18

ESSAIS DU SYSTÈME TÉMOIN DE PORT DE CEINTURE

1. L'alerte de premier niveau est testée dans les conditions suivantes:
  - a) La ceinture de sécurité n'est pas bouclée;
  - b) Le moteur est arrêté ou tourne au ralenti, et le véhicule n'est ni en marche avant ni en marche arrière;
  - c) La boîte de vitesses est au point mort;
  - d) Le contact est mis.
2. L'alerte de deuxième niveau est testée dans les conditions suivantes:
  - a) La ceinture de sécurité n'est pas bouclée;
  - b) Le véhicule testé est conduit en respectant au moins une des conditions énumérées aux paragraphes 2.1 à 2.3 de la présente annexe, au choix du constructeur:
    - 2.1 atteindre une vitesse de 25 -0/+10 km/h depuis l'arrêt et continuer à la même vitesse;
    - 2.2 le véhicule parcourt, en marche avant, une distance d'au moins 500 mètres depuis l'arrêt;
    - 2.3 le véhicule est moteur tournant depuis au moins 60 secondes.
3. Sur un système dont le premier niveau d'alerte s'arrête au bout d'un certain temps, le second niveau d'alerte est testé selon le paragraphe 2 de la présente annexe, après que le premier niveau d'alerte a été désactivé. Sur un système dont le premier niveau d'alerte ne s'arrête pas au bout d'un certain temps, le second niveau d'alerte est testé selon le paragraphe 2 de la présente annexe, le premier niveau d'alerte étant actif.»

Annexe III

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 44 ADOPTÉS PAR LE GRSP À  
SA QUARANTIÈME SESSION SUR LA BASE DU DOCUMENT  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/17  
(voir par. 38 du présent rapport)

Paragraphe 2.26.1, modifier comme suit:

«2.26.1 ... pour retenir directement l'enfant.».

Paragraphe 6.1.3, tableau, remplacer la sixième ligne par les deux lignes suivantes:

«Face vers l'avant (classe non intégrale)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Face vers l'avant (classe non intégrale – voir le paragraphe 6.1.12)	A	NA	A	A	A	NA	A	A»

Ajouter les nouveaux paragraphes 6.1.11 et 6.1.12, ainsi conçus:

«6.1.11 Les systèmes de retenue pour enfants des groupes 0 et 0+, à l'exception des nacelles définies au paragraphe 2.4.1, doivent appartenir à la classe intégrale.

6.1.12 Les systèmes de retenue pour enfants du groupe I doivent appartenir à la classe intégrale à moins d'être équipés d'un bouclier d'impact défini au paragraphe 2.7.».

Paragraphe 6.2.9, modifier comme suit:

«6.2.9 ... la partie du dispositif qui retient le bassin; à ces fins, les prescriptions du paragraphe 7.2.5 (pinces d'arrêt) doivent être respectées; tout dispositif...».

Ajouter les nouveaux paragraphes 17.14 et 17.15, libellés comme suit:

«17.14 Au terme d'un délai de six mois après la date d'entrée en vigueur du complément 4 à la série 04 d'amendements, les homologations accordées au titre des séries 03 ou 04 d'amendements pour les systèmes de retenue pour enfants, appartenant aux groupes 0, 0+ et I mais ne satisfaisant pas au paragraphe 6.1.11 ou 6.1.12, ne sont plus valables.

17.15 À compter de la date d'entrée en vigueur du complément 4 à la série 04 d'amendements au présent Règlement, par dérogation aux obligations des Parties contractantes pendant la période transitoire définie au paragraphe 17.14, et sur la foi de la déclaration faite par la Communauté européenne au moment de son adhésion à l'Accord de 1958 (notification dépositaire C.N.60.1998.TREATIES-28), les États membres de la Communauté européenne peuvent interdire la commercialisation des systèmes de retenue pour enfants qui ne satisfont pas aux prescriptions du complément 4 à la série 04 d'amendements au présent Règlement.».

Annexe 15, note au paragraphe 6.1.8, modifier comme suit:

«6.1.8 La valeur exigée de 150 mm vaut également pour les nacelles.».

Annexe 16, paragraphe 2.2.1.4, note, modifier comme suit:

«Note

MH = configuration la plus difficile (pires...)

LH = une configuration moins difficile

Ce double plan d'échantillonnage...

...».

-----