



Conseil économique et social

Distr. générale
18 mars 2024
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

Soixante-quinzième session

Genève, 27-31 mai 2024

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)

Proposition de nouveau Règlement ONU sur les témoins de port de ceinture*

Communication du groupe spécial chargé de scinder le Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)

Le texte ci-après a été établi par les experts du groupe spécial chargé de scinder le Règlement ONU n° 16 en trois nouveaux Règlements ONU, afin de séparer les prescriptions relatives aux ceintures de sécurité et systèmes de retenue en tant que composants de celles relatives à l'installation des ceintures de sécurité et de celles relatives aux témoins de port de ceinture.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

« Règlement ONU n° XXX

Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des véhicules en ce qui concerne les témoins de port de ceinture

Table des matières

Page**

Règlement

0.	Introduction	
1.	Domaine d’application	
2.	Définitions.....	
3.	Demande d’homologation	
4.	Homologation.....	
5.	Spécifications générales	
6.	Conformité de la production	
7.	Sanctions pour non-conformité de la production	
8.	Modifications et extension de l’homologation	
9.	Arrêt définitif de la production.....	
10.	Noms et adresses des services techniques chargés des essais d’homologation et des autorités d’homologation de type.....	

Annexes

1.	Communication concernant la délivrance, l’extension, le refus ou le retrait d’une homologation ou l’arrêt définitif de la production d’un type de véhicule en ce qui concerne les témoins de port de ceinture	
2.	Exemple de marque d’homologation.....	
3.	Essais du témoin de port de ceinture	

** Les numéros de page seront ajoutés ultérieurement.

0. Introduction

À la soixante-treizième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), tenue en mai 2023, il a été décidé de scinder le Règlement ONU n° 16 en trois Règlements ONU qui porteraient sur :

- Les ceintures de sécurité et systèmes de retenue (composants) ;
- L'installation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour enfants (véhicule) ;
- Les témoins de port de ceinture (véhicule).

Le Règlement ONU n° XXX concerne les prescriptions particulières et le processus d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses témoins de port de ceinture. Les prescriptions sont reprises du Règlement ONU n° 16 tel qu'il a été modifié par la série 09 d'amendements. D'un point de vue technique, les prescriptions sont identiques. Par conséquent, il est important de définir des dispositions transitoires claires dans la dernière version du Règlement ONU n° 16, tel que modifié par la série 10 d'amendements, en expliquant l'équivalence entre les homologations délivrées conformément au présent Règlement ONU et celles délivrées conformément au Règlement ONU n° 16 tel que modifié par la série 09 d'amendements.

1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique à toutes les places assises des véhicules des catégories M et N équipées de ceintures de sécurité en ce qui concerne les témoins de port de ceinture¹.

2. Définitions

- 2.1 Par "*témoin de port de ceinture*", on entend un système servant à prévenir le conducteur que l'un des occupants n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité. Le système détecte les ceintures non bouclées et prévient le conducteur par un premier niveau d'alerte puis un second niveau d'alerte.
- 2.2 Par "*alerte visuelle*", on entend une alerte par un signal visuel (lumineux, clignotant ou affichage d'un symbole ou d'un message).
- 2.3 Par "*alerte sonore*", on entend une alerte par un signal sonore.
- 2.4 Par "*alerte de premier niveau*", on entend une alerte visuelle qui se déclenche lorsque le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est activé et que la ceinture de l'un des occupants n'est pas bouclée. L'alerte visuelle peut être doublée d'une alerte sonore.
- 2.5 Par "*alerte de second niveau*", on entend une alerte visuelle et sonore qui se déclenche lorsque le véhicule est conduit conformément aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3 et qu'un occupant n'a pas bouclé sa ceinture ou la détache, en fonction des prescriptions qui s'appliquent à la place assise qu'il occupe.
- 2.6 Par "*ceinture de sécurité non bouclée*", on entend, au choix du constructeur, soit que la ceinture d'un occupant n'est pas bouclée, soit que la longueur de sangle déroulée est inférieure à la longueur de sangle nécessaire pour boucler la ceinture d'un siège inoccupé placé dans sa position la plus en arrière.

¹ Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP29/78/Rev.7, par. 2 (<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>).

- 2.7 Par “*véhicule en utilisation normale*”, on entend un véhicule circulant en marche avant à une vitesse supérieure à 10 km/h.
- 2.8 Par “*type de véhicule en ce qui concerne le témoin de port de ceinture*”, on entend des véhicules ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne l’emplacement de l’alerte visuelle, le type d’alerte sonore, la stratégie relative aux alertes de premier niveau et de second niveau et le nombre maximal de places assises.
- 2.9 Par “*ceinture de sécurité (ceinture)*”, on entend un assemblage de sangles avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage et pièces de fixation pouvant être ancré à l’intérieur d’un véhicule à moteur et conçu de manière à réduire le risque de blessures pour l’utilisateur en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l’utilisateur. Cet assemblage est désigné d’une façon générale par le terme “ceinture”, qui englobe également tout dispositif d’absorption d’énergie ou de rétraction de la ceinture.
- 2.9.1 Par “*ceinture abdominale*”, on entend une ceinture deux points passant devant le corps de l’utilisateur à la hauteur du bassin.
- 2.9.2 Par “*ceinture diagonale*”, on entend une ceinture passant en diagonale devant le thorax, de la hanche jusqu’à l’épaule du côté opposé.
- 2.9.3 Par “*ceinture trois points*”, on entend une ceinture constituée essentiellement d’une sangle abdominale combinée à une sangle diagonale.
- 2.9.4 Par “*ceinture du type S*”, on entend une ceinture autre qu’une ceinture de sécurité trois points ou une ceinture abdominale.
- 2.9.5 Par “*ceinture harnais*”, on entend une ceinture du type S comprenant une sangle abdominale et des bretelles ; une ceinture harnais peut être complétée par une sangle d’entrejambe.
- 2.10 Par “*sangle*”, on entend un élément souple destiné à maintenir le corps et à transmettre les efforts aux ancrages.
- 2.11 Par “*boucle de fermeture*”, on entend un dispositif à déverrouillage rapide, permettant à l’utilisateur d’être maintenu par la ceinture. La boucle peut comprendre le dispositif de réglage, sauf dans le cas d’une boucle de ceinture harnais.
- 2.12 Par “*dispositif de réglage de la ceinture*”, on entend un dispositif permettant de régler la ceinture selon les besoins de l’utilisateur individuel et la position du siège. Le dispositif de réglage peut soit faire partie de la boucle, soit être un rétracteur ou toute autre partie de la ceinture de sécurité.
- 2.13 Par “*rétracteur*”, on entend un dispositif pour le logement en partie ou en totalité de la sangle d’une ceinture de sécurité.
- 2.14 Par “*siège*”, on entend une structure faisant ou non partie intégrante de la structure du véhicule, y compris sa garniture, offrant une place assise pour un adulte. Le terme désigne aussi bien un siège individuel que la partie d’une banquette correspondant à une place assise.
- 2.14.1 Par “*siège avant*”, on entend tout siège dont le “point H le plus avancé” est situé dans le plan transversal vertical passant par le point R du conducteur ou à l’avant de ce plan.
- 2.14.2 Par “*siège orienté vers l’avant*”, on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l’avant du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à +10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.
- 2.14.3 Par “*siège orienté vers l’arrière*”, on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l’arrière du

- véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à $+10^\circ$ ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.
- 2.14.4 Par “*siège orienté vers le côté*”, on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers un côté du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle de $90^\circ (\pm 10^\circ)$ par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.
- 2.15 Par “*groupe de sièges*”, on entend une banquette ou des sièges distincts mais côte à côte (c’est-à-dire fixés de telle manière que les ancrages avant de l’un de ces sièges soient alignés sur les ancrages avant ou arrière d’un autre siège ou situés entre les ancrages de cet autre siège) et offrant une ou plusieurs places assises pour adultes.
- 2.16 Par “*banquette*”, on entend une structure complète avec sa garniture, offrant au moins deux places assises pour adultes.
- 2.17 Par “*ancrage du siège*”, on entend le système de fixation de l’ensemble du siège à la structure du véhicule, y compris les parties en cause de la structure du véhicule.

3. Demande d’homologation

- 3.1.1 La demande d’homologation d’un type de véhicule en ce qui concerne le témoin de port de ceinture est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.1.2 Elle est accompagnée des pièces mentionnées ci-après et des indications suivantes :
- 3.1.2.1 Des dessins donnant une vue d’ensemble de la structure du véhicule à une échelle appropriée, avec l’indication des emplacements des ceintures de sécurité ;
- 3.1.2.2 Une description du type de ceinture de sécurité ;
- 3.1.2.3 Une description du système témoin de port de ceinture.
- 3.1.3 Un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d’homologation.

4. Homologation

- 4.1 Un certificat conforme au modèle spécifié à l’annexe 1 est joint au certificat d’homologation de type.
- 4.2 Si le véhicule présenté à l’homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-après et de l’annexe 3 du présent Règlement, l’homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.3 Chaque type homologué reçoit un numéro d’homologation, dont les deux premiers chiffres (00 pour le présent Règlement dans sa version initiale) indiquent la série d’amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l’homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule, comme indiqué au paragraphe 2.8 ci-dessus.
- 4.4 L’homologation, l’extension, le refus ou le retrait de l’homologation ou l’arrêt définitif de la production d’un type de véhicule, en application du présent Règlement, est communiqué aux Parties à l’Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d’une fiche conforme au modèle visé à l’annexe 1 du Règlement.

- 4.5 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :
- 4.5.1 D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E" suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation² ;
- 4.5.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre R, d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.5.1 ci-dessus.
- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7 La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur, ou à proximité.
- 4.8 L'annexe 2 du présent Règlement donne un exemple de la marque d'homologation.

5. Spécifications générales

- 5.1 Prescriptions applicables à certaines places assises et dérogations
- 5.1.1 Le siège du conducteur des véhicules des catégories M et N³ ainsi que les autres sièges de la même rangée doivent être équipés d'un témoin de port de ceinture conforme aux prescriptions du paragraphe 5.3.
- 5.1.2 Toutes les places assises de la ou des rangées de sièges arrière des véhicules des catégories M₁ et N₁³ doivent être équipées d'un témoin de port de ceinture satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.4.
- Si le constructeur du véhicule équipe d'un témoin de port de ceinture un siège arrière d'une autre catégorie de véhicule, ce témoin peut être homologué conformément au présent Règlement.
- 5.1.3 Le témoin de port de ceinture n'est pas obligatoire sur les strapontins (qui sont généralement repliés et conçus pour un usage occasionnel, à l'instar des strapontins destinés aux équipages des autobus et des autocars), ni sur les places assises équipées d'une ceinture de type S (par exemple, une ceinture harnais).
- Nonobstant les paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus, les témoins de port de ceinture ne sont pas exigés non plus aux places arrière des ambulances, des corbillards et des autocaravanes, ni pour les sièges des véhicules de transport de personnes handicapées et des véhicules destinés aux forces armées, à la protection civile, aux pompiers et aux forces de maintien de l'ordre.
- 5.2 Prescriptions générales
- 5.2.1 Alerte visuelle
- 5.2.1.1 Le dispositif d'alerte visuelle doit être situé de façon à être visible et reconnaissable par le conducteur de jour comme de nuit et ne doit pas pouvoir être confondu avec un autre dispositif d'alerte.
- 5.2.1.2 L'alerte visuelle doit être donnée par un témoin continu ou clignotant.

² Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sont indiqués à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7, annexe 3 (<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>).

³ Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP29/78/Rev.7, par. 2 (<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>).

- 5.2.2 Alerte sonore
- 5.2.2.1 L'alerte sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent (la durée des silences ne doit pas excéder 1 s) ou en un message vocal continu. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur du véhicule doit veiller à ce que les langues dans lesquelles il peut être formulé soient celles des pays auxquels le véhicule est destiné.
- 5.2.2 L'alerte sonore doit être facilement identifiée par le conducteur.
- 5.2.3 Alerte de premier niveau
- 5.2.3.1 L'alerte de premier niveau doit être au moins une alerte visuelle activée pendant au moins 30 secondes pour les places assises visées au paragraphe 5.1.1 et pendant au moins 60 secondes pour celles qui sont visées au paragraphe 5.1.2, lorsque la ceinture de sécurité d'au moins un des sièges n'est pas bouclée et que le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est activé.
- 5.2.3.2 L'alerte de premier niveau peut s'arrêter lorsque :
- a) La ou les ceintures de sécurité ayant déclenché l'alerte sont bouclées ;
ou
 - b) Le ou les sièges ayant déclenché l'alerte ne sont plus occupés.
- 5.2.3.3 L'activation de l'alerte de premier niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 3, paragraphe 1.
- 5.2.4 Alerte de second niveau
- 5.2.4.1 L'alerte de deuxième niveau est une alerte à la fois visuelle et sonore activée pendant au moins 30 secondes sans compter les périodes où l'alerte pourrait s'arrêter pendant 3 secondes au plus lorsque soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 6.2.4.1.1 à 6.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies. L'alerte de second niveau doit remplacer l'alerte de premier niveau alors que celle-ci est encore active.
- 5.2.4.1.1 La distance parcourue est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 500 m. La distance pendant laquelle le véhicule n'est pas en utilisation normale doit être exclue.
- 5.2.4.1.2 La vitesse du véhicule est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 25 km/h.
- 5.2.4.1.3 La durée d'utilisation (moteur tournant, système de propulsion activé, etc.) est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui 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.
- 5.2.4.2 Les valeurs seuils de déclenchement du témoin de port de ceinture indiquées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3 peuvent être redéfinies lorsque :
- a) L'une des portes a été ouverte alors que le véhicule n'était pas en utilisation normale ; ou
 - b) Le ou les sièges ayant déclenché l'alerte ne sont plus occupés.
- 5.2.4.3 L'alerte de second niveau peut s'arrêter lorsque :
- a) La ou les ceintures de sécurité ayant déclenché l'alerte sont bouclées ;
 - b) Le véhicule cesse d'être en utilisation normale ; ou
 - c) Le ou les sièges ayant déclenché l'alerte ne sont plus occupés.
- 5.2.4.4 L'alerte de second niveau doit se réactiver pendant le restant de la durée prescrite lorsque soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont de nouveau remplies.

- 5.2.4.5 Dans le cas du débouclage d'une ceinture de sécurité dans la situation décrite aux paragraphes 5.3.3 et 5.4.5, les valeurs seuils fixées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3 sont mesurées à partir du moment où la ceinture est détachée.
- 5.2.4.6 L'activation de l'alerte de second niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 3, paragraphe 2.
- 5.3 Témoin de port de ceinture du siège du conducteur et des autres sièges de la même rangée
- 5.3.1 Les témoins de port de ceinture du siège du conducteur et des autres sièges de la même rangée doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.2.
- 5.3.2 L'alerte visuelle doit être représentée au moyen de la couleur et du symbole indiqués au point n° 21 du tableau 1 du Règlement ONU n° 121.
- 5.3.3 L'alerte de second niveau doit être activée lorsqu'une ceinture de sécurité n'est pas bouclée ou est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale et que soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies.
- 5.4 Témoin de port de ceinture des sièges de la ou des rangées arrière
- 5.4.1 Les témoins de port de ceinture des sièges de la ou des rangées arrière doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.2.
- 5.4.2 L'alerte visuelle doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place sur quels sièges la ceinture n'est pas bouclée. Pour les véhicules dans lesquels le conducteur sait quels sont les sièges occupés, il n'est pas nécessaire que l'alerte visuelle signale les ceintures non bouclées sur les sièges qui sont inoccupés. Pour les sièges qui peuvent être fixés dans les différentes positions prévues à l'intérieur du véhicule (par exemple lorsqu'ils sont montés sur un rail au plancher), l'alerte visuelle doit au moins signaler toute ceinture de sécurité arrière non bouclée.
- 5.4.3 La couleur de l'alerte visuelle peut être une couleur autre que le rouge, et dans le cas des ceintures de sécurité visées au paragraphe 5.1.2, l'alerte visuelle peut contenir d'autres symboles que ceux qui sont prévus dans le Règlement ONU n° 121. De plus, le conducteur peut annuler, par une action délibérée, l'alerte de premier niveau pour les places assises visées au paragraphe 5.1.2.
- 5.4.4 Un témoin commun peut être utilisé pour toutes les ceintures de sécurité visées aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2.
- 5.4.5 L'alerte de second niveau doit être activée lorsqu'une ceinture de sécurité est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale ou, au choix du constructeur, lorsqu'une ceinture de sécurité n'est pas bouclée ou est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale, et que soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies.
- 5.5 Le témoin de port de ceinture peut être conçu de manière à pouvoir être désactivé.
- 5.5.1 Dans le cas d'une désactivation de courte durée, il doit être beaucoup plus compliqué de désactiver le témoin de port de ceinture que de boucler et de détacher la ceinture (il doit s'agir d'actionner certaines commandes qui ne sont pas intégrées dans la boucle de la ceinture) et cette opération ne doit être possible que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Quand le contact moteur est coupé ou que le commutateur de contact est désactivé pendant plus de 30 minutes puis que le contact moteur est remis ou que le commutateur de contact est réactivé, le témoin de port de ceinture brièvement désactivé doit se réactiver. Une désactivation de courte durée de l'alerte ou des alertes visuelles correspondantes ne doit pas être possible.

- 5.5.2 Dans le cas d'une désactivation de longue durée, 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. Une désactivation de longue durée de l'alerte ou des alertes visuelles correspondantes ne doit pas être possible.
- 5.6 Prescriptions relatives à la connexion d'un système témoin de port de ceinture pour les sièges amovibles
- 5.6.1 Sièges amovibles sans connexion manuelle
- 5.6.1.1 La connexion doit être automatique lorsque le siège est installé dans le véhicule.
- 5.6.2 Sièges amovibles avec connexion manuelle
- 5.6.2.1 Les connecteurs des sièges amovibles doivent être facilement visibles pendant l'installation.
- 5.6.2.2 Le véhicule doit porter une étiquette arborant un pictogramme, éventuellement accompagné d'un texte explicatif, qui indique l'objet de la connexion et les modalités de connexion et de déconnexion du système témoin de port de ceinture.
- 5.6.2.3 L'étiquette doit être apposée de façon permanente sur le véhicule et placée de manière à être clairement visible pendant l'installation.
- 5.6.2.4 Si un connecteur est mal branché ou débranché pour les sièges amovibles visés au paragraphe 5.1.1, une alerte visible par le conducteur doit être activée pendant 30 secondes lorsque le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est activé.
- 5.6.2.5 Pour les sièges amovibles visés au paragraphe 5.1.2, l'alerte visuelle visée au paragraphe 5.4.2 doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place si le connecteur de l'un quelconque des sièges amovibles est mal branché ou débranché, et être activée pendant 60 secondes lorsque le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est activé.
- Pour les sièges qui peuvent être fixés dans les différentes positions prévues à l'intérieur du véhicule (par exemple lorsqu'ils sont montés sur un rail au plancher), l'alerte visuelle doit au moins signaler si le connecteur de l'un quelconque des sièges amovibles arrière est mal branché ou débranché.
- 5.6.3 La présence ou l'absence du siège amovible ne doit pas compromettre le fonctionnement du système témoin de port de ceinture des autres places assises.
- 5.6.4 Le système témoin de port de ceinture des sièges amovibles ne doit donner aucune fausse indication concernant le port de ceinture, que les sièges soient installés ou non dans le véhicule.

6. Conformité de la production

Les procédures relatives à la conformité de la production doivent correspondre à celles qui sont énoncées dans l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3, annexe 1) et satisfaire aux prescriptions suivantes :

- 6.1 Des contrôles appropriés de la production doivent être effectués. Dans ce cas, on entend par contrôles appropriés la vérification de l'existence de procédures de contrôle efficace de la qualité des produits afin de garantir que ces derniers sont conformes au type homologué et qu'ils satisfont aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus.
- 6.2 L'autorité compétente qui a délivré l'homologation de type peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité

de production et effectuer sur un prélèvement tout essai jugé nécessaire parmi ceux effectués lors de l'homologation. La fréquence normale de ces vérifications est une fois par an.

7. Sanctions pour non-conformité de la production

- 7.1 L'homologation délivrée pour un véhicule peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 6.1 ci-dessus n'est pas respectée ou si le ou les véhicules prélevés n'ont pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 6.2 ci-dessus en ce qui concerne le témoin de port de ceinture.
- 7.2 Si une Partie contractante à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

8. Modifications et extension de l'homologation

- 8.1 Toute modification du type de véhicule ayant une incidence sur ses caractéristiques techniques et/ou sur la documentation prescrite dans le présent Règlement doit être portée à la connaissance de l'autorité ayant délivré l'homologation du type de véhicule. Cette dernière peut alors :
- 8.1.1 Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences fâcheuses notables et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions ;
- 8.1.2 Soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
- 8.2 La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation, avec l'indication des modifications, est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement par la procédure indiquée au paragraphe 5.4 ci-dessus.
- 8.3 L'autorité d'homologation de type ayant délivré l'extension d'homologation attribue un numéro de série à ladite extension et en informe les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

9. Arrêt définitif de la production

Si le titulaire d'une homologation arrête définitivement la production d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité d'homologation de type qui a délivré l'homologation qui, à son tour, le notifie aux autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

10. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités d'homologation de type

Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des autorités d'homologation de type qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation ou de refus, d'extension ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

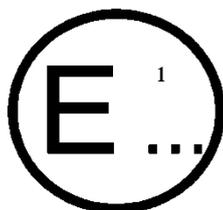
Annexe 1

Communication

(format maximal : A4 (210 x 297 mm))

Émanant de : Nom de l'administration :

.....



Concernant² : Délivrance d'une homologation
 Extension d'homologation
 Refus d'homologation
 Retrait d'homologation
 Arrêt définitif de la production

d'un type de véhicule en ce qui concerne les témoins de port de ceinture en application du Règlement ONU n° XXX.

N° d'homologation

1. Généralités

1.1 Fabricant (marque commerciale du constructeur)

1.2 Type et dénomination(s) commerciale(s) générale(s)

1.3 Moyen d'identification du type, s'il est marqué sur le véhicule

.....

1.3.1 Emplacement de ce marquage

1.4 Catégorie de véhicule

1.5 Nom et adresse du constructeur

1.6 Adresse(s) du ou des ateliers de montage

1.7 Service technique chargé de la conduite des essais

1.8 Date du procès-verbal d'essai

1.9 Numéro du procès-verbal d'essai

2. Caractéristiques générales de construction du véhicule

2.1 Photographies ou dessins d'un véhicule représentatif

3. Carrosserie

3.1 Sièges

3.1.1 Nombre

3.1.2 Emplacement et agencement

¹ Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions relatives à l'homologation dans le Règlement).

² Biffer les mentions inutiles.

- 3.1.2.1 Place(s) assise(s) destinée(s) à être utilisées uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt.....
- 3.1.3 Caractéristiques : description et dessins des : (fournir s'il y a lieu)
- 3.1.3.1 Sièges et leurs ancrages
- 3.1.3.2 Système de réglage
- 3.1.3.3 Systèmes d'entraînement et de verrouillage
- 3.1.3.4 Ancrages de ceintures de sécurité, si incorporés dans l'ossature du siège.....
- 3.2 Ceintures de sécurité et/ou autres systèmes de retenue et témoins de port de ceinture
 Nombre et emplacement des ceintures de sécurité ou systèmes de retenue et des témoins de port de ceinture et des sièges où ils peuvent être utilisés

		<i>Marque d'homologation complète</i>	<i>Variante (le cas échéant)</i>	<i>Témoin de port de ceinture (indiquer oui/non/option)</i>
Première rangée de sièges	D			
	C			
	G			
Deuxième rangée de sièges	D			
	C			
	G			
(D = sièges de droite, C = sièges du centre, G = sièges de gauche)				

- 4. Lieu.....
- 5. Date.....
- 6. Signature.....

Annexe 2

Exemple de marque d'homologation

(voir les paragraphes 4.5 à 4.5.2 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 ONU n° XXX, sous le numéro d'homologation 001234. Les deux premiers chiffres (00) de ce dernier indiquent que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement ONU n° XXX dans sa version originale.

Annexe 3

Essais du témoin de port de ceinture

1. L'alerte de premier niveau doit être vérifiée dans les conditions suivantes :
 - a) La ceinture de sécurité n'est pas bouclée ;
 - b) Le moteur ou le système de propulsion est arrêté ou tourne au ralenti, et le véhicule n'est ni en marche avant ni en marche arrière ;
 - c) La boîte de vitesse est au point mort ;
 - d) Le contact moteur est mis ou le commutateur de contact est activé ;
 - e) Une charge de 40 kg est placée sur chaque siège de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg.

Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule.

Ou (au choix du constructeur) :

Soit un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile¹ est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur ;

Soit la présence d'occupants dont les mensurations correspondent à celles de ce mannequin¹ à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation de type.

Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule ;
 - f) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges concernés, pour chacune des conditions a) à e).
2. L'alerte de second niveau doit être vérifiée dans les conditions énoncées aux paragraphes 2.1 à 2.3 de la présente annexe.
 - 2.1 Essai du siège du conducteur
 - 2.1.1 Essai du siège du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ :
 - a) La ceinture de sécurité du siège du conducteur n'est pas bouclée ;
 - b) Les ceintures de sécurité des sièges autres que celui du conducteur sont bouclées ;
 - c) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.1.1 à 2.1.1.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;
 - d) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour le siège du conducteur, pour chacune des conditions a) à c).

¹ Les caractéristiques techniques et les schémas détaillés du mannequin hybride III, reproduisant les principales mensurations d'une femme du 5^e centile aux États-Unis d'Amérique, et les spécifications de réglage pour cet essai ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et peuvent être consultés sur demande au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, Palais des Nations, Genève (Suisse). Une personne de sexe féminin pesant entre 46,7 et 51,25 kg et mesurant entre 139,7 et 150 cm peut être utilisée.

- 2.1.1.1 Accélérer le véhicule soumis à l'essai jusqu'à une vitesse de 25 -0/+10 km/h depuis l'arrêt et continuer à la même vitesse.
- 2.1.1.2 En utilisation normale, le véhicule d'essai parcourt, en marche avant, une distance d'au moins 500 m depuis l'arrêt.
- 2.1.1.3 Le véhicule est soumis à l'essai lorsque son moteur tourne en utilisation normale depuis au moins 60 secondes.
- 2.1.2 Essai du siège du conducteur quand la ceinture est détachée en cours de route :
- a) Les ceintures de sécurité du siège du conducteur et des autres sièges sont bouclées ;
 - b) Le véhicule est en utilisation normale ;
 - c) La ceinture de sécurité du siège du conducteur est détachée ;
 - d) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.2.1 à 2.1.2.3 de la présente annexe, au choix du constructeur.
- 2.1.2.1 Accélérer le véhicule soumis à l'essai jusqu'à une vitesse de 25 -0/+10 km/h et continuer à la même vitesse.
- 2.1.2.2 Le véhicule d'essai parcourt, en marche avant, une distance d'au moins 500 m après débouclage de la ceinture de sécurité.
- 2.1.2.3 Le véhicule d'essai avance pendant au moins 60 secondes après débouclage de la ceinture de sécurité.
- 2.2 Essai du ou des autres sièges de la rangée du conducteur
- 2.2.1 Essai du ou des autres sièges de la rangée du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ :
- a) La ou les ceintures de sécurité du ou des sièges de la rangée du conducteur ne sont pas bouclées ;
 - b) Les ceintures des sièges qui ne sont pas dans la rangée de celui du conducteur sont bouclées ;
 - c) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres sièges de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg.
Ou (au choix du constructeur) :
Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation de type. Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule ;
 - d) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.1.1 à 2.1.1.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;
 - e) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de la rangée du conducteur, pour chacune des conditions a) à d).
- 2.2.2 Essai du ou des sièges de la rangée du conducteur quand la ceinture est détachée en cours de route :
- a) Les ceintures de sécurité du siège du conducteur et des autres sièges sont bouclées ;

- b) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres sièges de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg ;

Ou (au choix du constructeur) :

Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants dont les mensurations correspondent à celles de ce mannequin¹ à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation de type. Cela peut également se faire pour les sièges arrière, à la demande du constructeur du véhicule ;

- c) Le véhicule est en utilisation normale ;
- d) Les ceintures de sécurité des sièges autres que celui du conducteur sont détachées ;
- e) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.2.1 à 2.1.2.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;
- f) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de la rangée du conducteur, pour chacune des conditions a) à e).

2.3 Essai des sièges arrière :

- a) Le véhicule étant immobile, les ceintures de sécurité de tous les sièges sont bouclées ;
- b) Le véhicule d'essai est en utilisation normale et se déplace ;
- c) La ceinture de sécurité de l'un des sièges arrière est détachée ;
- d) Le fonctionnement du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de toutes les rangées ;
- e) Si le constructeur du véhicule le demande, les procédures d'essai décrites aux paragraphes 2.2 à 2.2.2 pour les sièges de la rangée du conducteur peuvent être appliquées également à n'importe quel siège arrière.

3. La durée de l'alerte de premier niveau doit être au moins égale au minimum requis au paragraphe 5.2.3 du présent Règlement. Il est possible de démarrer l'essai de l'alerte de second niveau directement après l'achèvement de l'essai de l'alerte de premier niveau. Il importe toutefois de veiller à ce que l'alerte de second niveau remplace l'alerte de premier niveau alors que celle-ci est encore active. ».

¹ Les caractéristiques techniques et les schémas détaillés du mannequin hybride III, reproduisant les principales mensurations d'une femme du 5^e centile aux États-Unis d'Amérique, et les spécifications de réglage pour cet essai ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et peuvent être consultés sur demande au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, Palais des Nations, Genève (Suisse). Une personne de sexe féminin pesant entre 46,7 et 51,25 kg et mesurant entre 139,7 et 150 cm peut être utilisée.