



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-quatorzième session

Genève, 4-8 décembre 2023

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants)**Proposition de complément 11 à la série 03 d'amendements et
de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement
ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants)*****Communication de l'expert de l'European Association of Automotive
Suppliers**

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), vise à préciser les situations dans lesquelles les systèmes améliorés de retenue pour enfants doivent être soumis aux essais dans une carrosserie de véhicule. Cette proposition se fonde sur le document informel GRSP-73-42, distribué à la soixante-treizième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), et vise en outre à corriger une erreur d'édition introduite au moment de l'ajout du complément 3 à la série 03 d'amendements. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement (y compris le document ECE/TRANS/WP.29/2023/109) figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/76/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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

Paragraphe 6.1.3.4, lire :

- « 6.1.3.4 Les systèmes améliorés de retenue pour enfants de type siège rehausseur et coussin d'appoint doivent comporter **un seul trajet pour la ceinture de sécurité pour adulte** et un point principal d'application des charges, situé entre le système amélioré de retenue pour enfants et la ceinture de sécurité pour adultes. Ce point ne doit pas se trouver à moins de 150 mm de l'axe Cr les mesures étant effectuées lorsque le système amélioré de retenue pour enfants est placé sur la banquette d'essai dynamique, installée conformément au paragraphe 7.1.3.5.2.2 du présent Règlement, sans mannequin. Cette condition s'applique pour tous les réglages et à tous les trajets de la sangle. ».

Paragraphe 6.6.4 à 6.6.4.1.2.3, lire :

- « 6.6.4 Essais dynamiques
- 6.6.4.1 Dispositions générales : Les systèmes améliorés de retenue pour enfants qui n'ont pas encore été soumis à une quelconque charge doivent être soumis aux essais dynamiques indiqués dans le tableau 3, conformément au paragraphe 7.1.3 ci-dessous :

Tableau 3
Application de différents critères selon le montage d'essai

		Choc avant		Choc arrière		Choc latéral	
		Essai sur chariot + siège normalisé	Essai dans une carrosserie de véhicule	Essai sur chariot + siège normalisé	Essai dans une carrosserie de véhicule	Essai sur chariot + siège normalisé	
Sièges faisant face vers l'avant	Sièges faisant face vers l'arrière et sièges faisant face vers le côté	Sièges faisant face vers l'avant	Sièges faisant face vers l'arrière et sièges faisant face vers le côté	Sièges faisant face vers l'arrière et sièges faisant face vers le côté	Sièges faisant face vers l'arrière et sièges faisant face vers le côté	Sièges faisant face vers l'avant	Sièges faisant face vers l'arrière et sièges faisant face vers le côté

Note 1 : Par siège normalisé, on entend un siège d'essai ou une banquette d'essai, selon les définitions de l'annexe 6.

Note 2 : Dans le cas des systèmes améliorés de retenue pour enfants faisant face vers le côté lors d'un choc latéral, si deux positions sont possibles, la tête du mannequin doit se trouver près de la porte latérale.

- 6.6.4.1.1 Les systèmes améliorés de retenue pour enfants ~~des~~ types i-Size **et universel** doivent être soumis aux essais sur le chariot d'essai, au moyen de la banquette d'essai prescrite à l'annexe 6, et conformément au paragraphe 7.1.3.1 ci-dessous.
- 6.6.4.1.2 ~~Les systèmes améliorés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule doivent être soumis aux essais dans chacun des modèles de véhicule pour lesquels ces systèmes sont conçus. Le service technique chargé des essais peut réduire le nombre de configurations de véhicule soumis aux essais, à condition que ces dernières ne présentent pas de grandes différences en ce qui concerne les aspects énumérés au paragraphe 6.6.4.1.2.3 du présent Règlement.~~ Les systèmes améliorés de retenue pour enfants **spécifiques à un véhicule** doivent être soumis aux essais dynamiques selon l'une des modalités suivantes :
- 6.6.4.1.2.1 ~~S'agissant de~~ Les systèmes améliorés de retenue pour enfants **spécifiques à un véhicule** définis au paragraphe 2.7 et conformes aux dispositions du paragraphe 6.3 du présent Règlement qui ~~entrent dans au moins une enveloppe définie à l'appendice 2 de l'annexe 17 du Règlement ONU no 16, qui se fixent à l'aide de la ceinture de sécurité pour adultes ou d'attaches ISOFIX qui satisfont aux prescriptions du paragraphe 6.3.3~~ **doivent être soumis aux essais dynamiques** sur la banquette d'essai prescrite à l'annexe 6 et conformément au paragraphe 7.1.3.1 du présent Règlement. **Cette condition**

s'applique uniquement aux systèmes améliorés de retenue pour enfants ISOFIX spécifiques à un véhicule qui sont équipés d'un système antirotation conforme aux prescriptions des paragraphes 6.3.4 ou 6.3.5. Ces systèmes de retenue peuvent aussi être soumis aux essais ~~ou~~ dans une carrosserie de véhicule, conformément au paragraphe 7.1.3.2 du présent Règlement.

6.6.4.1.2.2 ~~S'agissant de~~ Les systèmes améliorés de retenue pour enfants **spécifiques à un véhicule** qui sont conformes aux dispositions du paragraphe 6.3 du présent Règlement (par exemple, les systèmes de retenue non équipés d'un système antirotation ou pourvus d'ancrages supplémentaires) ou qui n'entrent dans aucune enveloppe définie à l'appendice 2 de l'annexe 17 du Règlement ONU n° 16, **dont les méthodes de fixation ne sont pas définies dans le présent Règlement doivent être soumis aux essais dynamiques** dans une carrosserie de véhicule montée sur le chariot d'essai, conformément au paragraphe 7.1.3.2 du présent Règlement ou dans un véhicule complet, conformément au paragraphe 7.1.3.3 du présent Règlement. **Nonobstant les dispositions du paragraphe 6.6.4.1.2.2.1 ci-après, ces essais doivent être menés pour chaque véhicule spécifié dans la liste d'installation du système amélioré de retenue pour enfants. Cette condition s'applique également aux systèmes améliorés de retenue pour enfants ISOFIX spécifiques à un véhicule qui ne sont pas équipés d'un système antirotation conforme aux prescriptions des paragraphes 6.3.4 ou 6.3.5, mais pour lesquels l'assise du siège du véhicule sert de moyen de limiter la rotation du système de retenue en cas de choc avant.**

6.6.4.1.2.3.2.1 Avant de procéder aux essais dynamiques dans une carrosserie de véhicule, il convient de vérifier l'installation du système amélioré de retenue pour enfant dans chaque véhicule spécifié dans la liste d'installation. Le service technique doit ensuite s'assurer que les essais dynamiques sont réalisés ~~sur des parties de~~ **chaque** la carrosserie ~~de~~ véhicule en nombre suffisant pour être représentatives des ~~la~~ structures du véhicule et des surfaces d'impact, **y compris l'assise du siège du véhicule et les structures sous-jacentes**. Dans le cas des systèmes améliorés de retenue destinés à être utilisés sur les sièges arrière, ces parties doivent comprendre l'arrière du siège avant, le siège arrière, le plancher, les montants milieu et arrière et le toit. Dans le cas des systèmes améliorés de retenue destinés au siège avant, ces parties doivent comprendre la planche de bord, les montants avant, le pare-brise, tous les leviers ou boutons installés sur le plancher ou sur une console, le siège avant, le plancher et le toit. Le service technique chargé des essais dynamiques peut autoriser l'omission de certains éléments s'ils semblent superflus. **Le service technique peut aussi réduire le nombre de véhicules soumis aux essais s'ils ne présentent pas de grandes différences en ce qui concerne les aspects énumérés ci-dessus. En revanche, il ne peut se contenter d'effectuer des essais sur des véhicules qui présentent des différences extrêmes en ce qui concerne les dimensions ou les propriétés des matériaux.** Les essais doivent suivre la procédure prescrite au paragraphe 7.1.3.2 du présent Règlement, sauf les essais de choc latéral. ».

Annexe 27, lire :

« Annexe 27

Modèle de procès-verbal d'essai pour l'homologation de type

...

8.1 Informations à fournir au minimum pour les essais dynamiques (par essai)

...

Type de chariot (de décélération/d'accélération)

Type de banquette d'essai (essai sur chariot + siège normalisé/essai dans une carrosserie de véhicule)

En cas d'essai dans une carrosserie de véhicule, préciser la marque/le modèle

Vitesse au moment du choc km/h

...

II. Justification

1. Le complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 visait à ajouter des dispositions relatives aux coussins d'appoint. Une référence aux coussins d'appoint a notamment été ajoutée au paragraphe 6.1.3.4, en plus de la référence aux rehausseurs qui y figurait déjà. Au moment de la modification du paragraphe 6.1.3.4, l'exigence selon laquelle les rehausseurs doivent comporter un seul trajet pour la ceinture de sécurité a été supprimée par inadvertance. Bien que cette exigence figure aussi au paragraphe 3.2.2, par souci de cohérence, il est préférable de la réintégrer au paragraphe 6.1.3.4.

2. Le document informel GRSP-73-18 soumis par les Pays-Bas à la soixante-treizième session du GRSP contenait des propositions de modifications à apporter à leur document de travail ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/13. Il était notamment proposé d'ajouter une phrase au paragraphe 6.6.4.1.2.1 pour préciser les situations dans lesquelles les essais dynamiques devaient être menés sur une carrosserie de véhicule plutôt que sur la banquette d'essai. La CLEPA a souscrit à l'initiative des Pays-Bas, mais elle estimait qu'il était nécessaire d'apporter des modifications plus approfondies au paragraphe 6.6.4.1.2 (y compris les sous-paragraphe 6.6.4.1.2.1 et 6.6.4.1.2.2) afin que l'objet de ces dispositions soit tout à fait clair. Elle a donc soumis le document informel GRSP-73-42, qui contenait des précisions supplémentaires fondées sur la proposition des Pays-Bas. Comme il est indiqué dans le rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa soixante-treizième session, le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-73-42 sous une cote officielle à sa prochaine session. Le présent document fait suite à cette demande.