

## OBSERVATIONS FORMULEES AU COURS DE LA REUNION DU GROUPE INFORMEL DE BRUXELLES

Les 25 et 26 janvier 2000

### 1. Modifications à apporter au Règlement UN/ECE 43 .....

### 2. Harmonisation des dispositions techniques pour les vitrages de sécurité <sup>1</sup>

Les experts ont examiné les propositions du CLEPA visant l'alignement des dispositions techniques du Règlement UN/ECE 43 sur la proposition de Règlement Technique Global. Ils formulent les observations suivantes :

#### 2.1. Transmission de la lumière (70 – 75 %)

Deux options sont en présence, maintenir 75 % ou réduire à 70 %. Deux arguments majeurs sous-tendent chacune de ces deux options :

- Pour l'option 70 %, des considérations environnementales <sup>2</sup>
- Pour l'option 75 %, le souci de pallier par le biais des propriétés optiques à la diminution de l'acuité visuelle d'une population européenne vieillissante.

Les avis sont partagés mais on peut conclure du tour de table <sup>3</sup> qu'une majorité se dégage en faveur des 70%.

La présidence a suggéré une piste de réflexion qui offrirait un compromis entre les deux options : *La valeur de la transmission lumineuse minimale pourrait être liée à l'angle de pose du pare-brise de manière à permettre l'utilisation de coatings réfléchissant les IR, là où la surface du pare-brise est la plus importante.*

#### 2.2. Identification des couleurs

Les experts ont marqué leur accord avec la suppression de cet essai. Il devrait dès lors être possible de le retirer du règlement UN/ECE 43 comme proposé.

#### 2.3. Essai de fragmentation pour les vitres à trempe uniforme

L'expert de l'Allemagne a émis de sérieuses réserves au sujet de la modification du choix des points d'impact qui ne procureraient pas suffisamment de garanties. Par contre, d'autres experts ont estimé que la proposition du CLEPA allait dans le sens d'un renforcement des exigences.

En ce qui concerne l'évaluation des résultats de la fragmentation, deux approches différentes <sup>4</sup> ont été mises en exergue, sans qu'il fût possible de trancher en faveur de l'une ou de l'autre.

Les experts ont décidé de donner mandat aux responsables des services techniques <sup>5</sup> afin de procéder à l'évaluation scientifique des deux méthodes et vérifier laquelle présente la meilleure objectivité compte tenu des objectifs poursuivis. Une réunion est fixée à juin 2000 et un rapport est attendu à ce propos.

<sup>1</sup> Document TRANS/WP.29/GRSG/1999/30 du 21.10.1999

<sup>2</sup> Nécessité de limiter la quantité de chaleur pénétrant dans l'habitacle et donc de diminuer la puissance de la climatisation – politique plus générale de réduction de la production de CO<sub>2</sub>.

<sup>3</sup> Les résultats sont repris dans le compte-rendu de séance annexé

<sup>4</sup> Surfaçage ou pesée des fragments

<sup>5</sup> Groupe inter-labo's

#### **2.4. Essai de résistance au rayonnement**

Le groupe d'experts a décidé de confier à la France et à la Belgique le soin de modifier la proposition du CLEPA afin d'uniformiser à la fois le règlement 43 et la proposition de RTG sur les valeurs à respecter en matière d'exposition aux UV <sup>6</sup>, et de déterminer une fenêtre de longueur d'onde appropriée.

#### **2.5. Essai de résistance au feu**

Les experts ont marqué leur accord avec la détermination d'une vitesse de combustion unique pour tous les types de matériaux, ce qui constitue un renforcement des exigences. Le règlement UN/ECE 43 peut donc être modifié dans ce sens.

#### **2.6. Essai à la fausse tête sur les échantillons de verre plats pour pare-brise**

Les experts ont marqué leur accord avec la suppression de cet essai, jugé peu significatif.

#### **2.7. Standardisation de la hauteur de chute de la bille de 227 g pour les pare-brise en verre ordinaire**

La standardisation des hauteurs de chute vers une valeur plus faible peut constituer dans certains cas un affaiblissement des exigences. Les experts ont dès lors décidé de donner mandat aux responsables des services techniques <sup>7</sup> afin qu'ils proposent une valeur intermédiaire en corrélation avec les épaisseurs des pare-brise. La réunion de juin sera mise à profit pour rédiger un texte sur ce sujet.

#### **2.8. Nouvelle série d'essais en cas de résultats négatifs (pass-rate)**

La proposition du CLEPA a été jugée non recevable en l'état en ce qui concerne le taux de réussite <sup>7</sup> - tout au moins pour certains types d'essais. Plusieurs délégations gouvernementales se sont d'ailleurs déjà prononcées opposées à ces propositions, notamment en ce qui concerne certaines prescriptions jugées incontournables en matière de sécurité <sup>8</sup>.

#### **2.9. Conformité de la production**

Comme l'a rappelé le représentant du gouvernement des Etats-Unis, le principe de la conformité de production n'entre pas dans le cadre de l'accord de 1998. Toutefois, les experts estiment indispensable d'édicter des règles précises pouvant servir de référence afin de garantir la pérennité des spécifications de fabrication. Le CLEPA proposera un texte à insérer dans sa proposition TRANS/WP.29/GRSG/1999/29, mais applicable de manière optionnelle.

#### **2.10. Divers**

La délégation allemande a indiqué que plusieurs autres points – la hauteur de chute sur les vitrages en plastique notamment - devaient encore être discutés. Faute de temps, la présidence a estimé ne pas pouvoir les traiter avec toute l'attention qu'ils méritent et a donc décidé de renvoyer ces points à une discussion ultérieure.

---

<sup>6</sup> 500 MJ/m<sup>2</sup>

<sup>7</sup> D'une manière générale, 3 réussites exigées pour 4 essais

<sup>8</sup> Essai de percussion de la tête sur les pare-brise – essai de fragmentation sur les vitres trempées