



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 série [11] d'amendements au Règlement ONU
n° [16] (Ceintures de sécurité)****Communication des experts du groupe spécial des témoins
de port de ceinture de sécurité***

Le texte ci-après, établi par le groupe spécial des témoins de port de ceinture de sécurité, vise à résoudre les problèmes relatifs aux témoins de port de ceinture relevés dans le Règlement ONU n° 16 par l'expert de la République de Corée (GRSP-72-13). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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

Ajouter le nouveau paragraphe 2.55, libellé comme suit :

- « [2.55 Par “*commutateur de contact du véhicule*”, on entend le dispositif par lequel le système électronique embarqué du véhicule passe d’un mode d’arrêt, comme dans le cas d’un véhicule stationné sans que le conducteur soit présent, à un mode de fonctionnement normal (le véhicule étant “prêt à démarrer”).] ».

Paragraphe 8.4.1.3, lire :

- « 8.4.1.3 Le témoin de port de ceinture n’est pas obligatoire sur les strapontins (qui sont généralement repliés ou escamotés et conçus pour un usage occasionnel, **qui sont montés dans les couloirs d’accès des véhicules de catégorie M₂ ou M₃ ou qui sont montés dans les véhicules de catégorie N₁ ou N₂ pour permettre au conducteur de monter dans le véhicule ou d’en descendre en toute sécurité par la portière avant du côté passager** 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). ».

Paragraphe 8.4.2.3.1, lire :

- « 8.4.2.3.1 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 8.4.1.1 et pendant au moins 60 secondes pour celles qui sont visées au paragraphe 8.4.1.2, 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 du véhicule est activé.

Si le commutateur de contact du véhicule a été activé à distance, l’alerte de premier niveau doit s’activer ou se réactiver une fois que le conducteur est monté dans le véhicule ou que sa présence est détectée. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 8.4.5.3, libellé comme suit :

- « 8.4.5.3 En cas d’activation du système d’appel d’urgence en cas d’accident, le signal sonore de l’alerte de second niveau peut être désactivé. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 15.8, libellé comme suit :

- « 15.8 À compter de la date officielle d’entrée en vigueur de la série 11 d’amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d’accorder ou d’accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 11 d’amendements.

15.8.1 À compter du [1^{er} septembre 2026], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d’accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d’amendements, délivrées pour la première fois à partir du [1^{er} septembre 2026].

15.8.2 Jusqu’au [1^{er} septembre 2027], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d’accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d’amendements, délivrées pour la première fois avant le [1^{er} septembre 2026].

15.8.3 Nonobstant les dispositions du paragraphe [15.6.2], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées pour des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue au titre des précédentes séries d’amendements audit Règlement.

15.8.4 Nonobstant les dispositions du paragraphe [15.6.2], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 11 d'amendements. ».

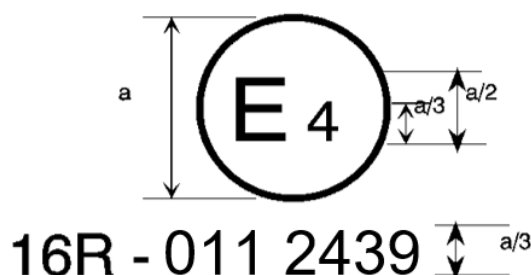
Annexe 18, paragraphe 1, lire :

- « 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 ;
 - e) — La boîte de vitesse est au point mort ;
 - ed) Le contact moteur est mis ou le ~~coupe-circuit principal~~ **commutateur de contact du véhicule** est activé ;
 - ed) 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...
 - fe) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges concernés, pour chacune des conditions a) à e)d). ».

Annexe 2, lire :

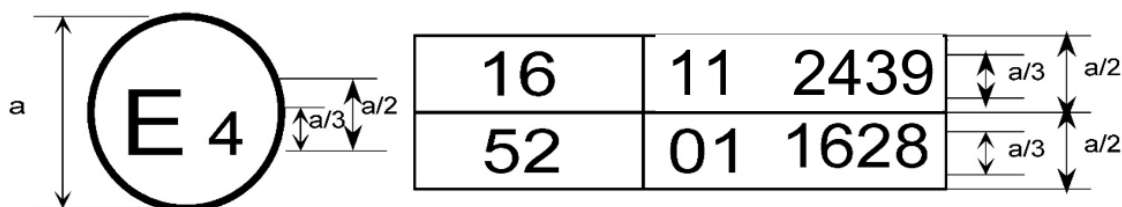
« Annexe 2

...



La marque d'homologation ci-dessus ... modifié par la série 11 d'amendements.

...



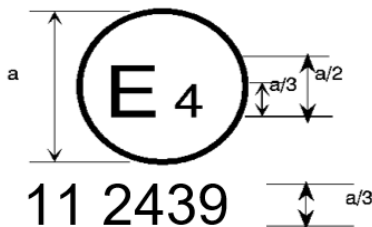
La marque d'homologation ci-dessus ... le Règlement ONU n° 16 comprenait la série 11 d'amendements, et le Règlement ONU n° 52 la série 01 d'amendements.

...

2. Exemples de marques d'homologation pour ce qui est des ceintures de sécurité (voir par. 5.3.5 du présent Règlement)

$a/3$  **Ae**

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



La ceinture ... les séries 06, 07, 08, 09, ~~ou~~ **10 ou 11** d'amendements au moment de l'homologation.

$B \rightarrow 4 \text{ m}$

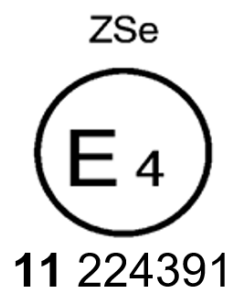


La ceinture ... les séries 06, 07, 08, ~~ou~~ **09 ou 11** d'amendements au moment de l'homologation.

...

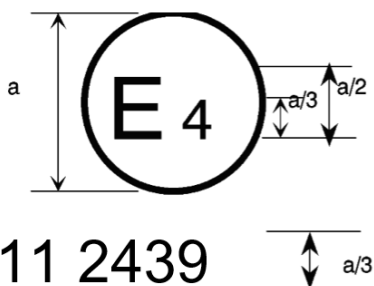


La ceinture portant ... les séries 06, 07, 08, 09, ~~ou~~ **10 ou 11** d'amendements au moment de l'homologation.



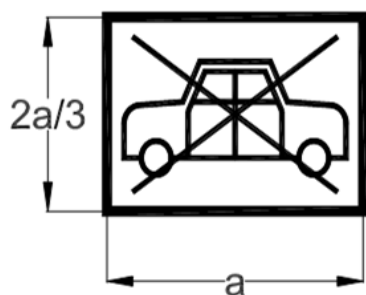
La ceinture ... les séries 06, 07, 08, 09, ~~ou~~ **10 ou 11** d'amendements au moment de l'homologation.

$a/3$ \updownarrow **Ar4Nm** $a \geq 8 \text{ mm}$

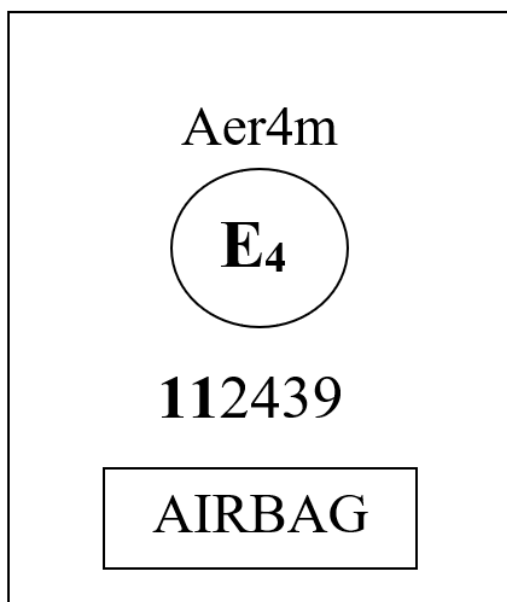


11 2439 \updownarrow $a/3$

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



La ceinture ... les séries 06, 07, 08, 09, ~~ou~~ 10 **ou** 11 d'amendements au moment de l'homologation. Cette ceinture ne doit pas être montée sur un véhicule de la catégorie M₁.



La ceinture ... les séries 06, 07, 08, 09, ~~ou~~ 10 **ou** 11 d'amendements au moment de l'homologation. Cette ceinture de sécurité doit être montée sur un véhicule muni d'un coussin gonflable protégeant la place assise considérée. ».

II. Justification

1. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 8.4.1.3 visent à préciser quels strapontins sont exemptés des prescriptions relatives au témoin de port de ceinture. Par « montés dans les couloirs d'accès des véhicules de catégorie M₂ ou M₃ », on désigne les strapontins situés dans les entrées et les sorties des autobus et des autocars, ainsi que les strapontins situés dans les entrées et les sorties des véhicules de catégorie M₁, ainsi que les strapontins repliés ou escamotés, conçus pour un usage occasionnel, dans les couloirs de ces types de véhicules. Par « montés dans les véhicules de catégorie N₁ ou N₂ pour permettre au conducteur de monter dans le véhicule ou d'en descendre en toute sécurité par la portière avant du côté passager », on désigne les strapontins que l'on trouve généralement dans les camionnettes de livraison, dont le conducteur passe souvent par la portière avant du côté passager pour sortir du véhicule en toute sécurité (du côté opposé à la circulation).
 2. L'alerte de premier niveau doit s'activer que la boîte de vitesses soit au point mort ou non. Par conséquent, au paragraphe 1 de l'annexe 18, l'alinéa c) est supprimé.
 3. Dans le cas des véhicules non équipés d'un dispositif classique d'activation du système de propulsion, la définition du terme « commutateur de contact du véhicule » est harmonisée avec celle figurant dans d'autres Règlements, par exemple dans le Règlement ONU n° 159, et l'expression « coupe-circuit principal » est remplacée par « commutateur de contact du véhicule » dans le texte.
 4. Si le commutateur de contact du véhicule est activé à distance, le premier cycle de l'alerte de premier niveau peut être déjà terminé au moment où le conducteur monte dans le véhicule. La phrase ajoutée au paragraphe 8.4.2.3.1 vise à garantir que le conducteur voie quand même l'alerte de premier niveau lorsqu'il monte dans le véhicule.
 5. Au cours d'un appel d'urgence, il devrait être possible d'avoir une communication vocale claire à l'intérieur du véhicule sans avoir le bruit supplémentaire d'une alerte sonore.
-