



# Conseil économique et social

Distr. générale  
19 juin 2015  
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

Cinquante-septième session

Genève, 18-22 mai 2015

## Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa cinquante-septième session

### Table des matières

	<i>Paragraphe</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	4
III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour) .....	4–5	4
IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour) .....	6–9	5
A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial .....	6–8	5
B. Proposition d'amendement 2 .....	9	6
V. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 4 de l'ordre du jour) .....	10	6
VI. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 5 de l'ordre du jour) .....	11	6
VII. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour) .....	12	7
VIII. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour) .....	13–18	7
IX. Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 8 de l'ordre du jour) .....	19–21	9
X. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 9 de l'ordre du jour) .....	22	9



XI.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 10 de l'ordre du jour) . . . . .	23–24	10
XII.	Règlement n° 80 [Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)] (point 11 de l'ordre du jour) . . . . .	25	11
XIII.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 12 de l'ordre du jour). . . . .	26–27	11
XIV.	Règlement n° 127 (Protection des piétons) (point 13 de l'ordre du jour) . . . . .	28	11
XV.	Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour) . . . . .	29–32	12
XVI.	Proposition de nouveau Règlement sur le choc avant (point 15 de l'ordre du jour) . . . . .	33	13
XVII.	Amendements collectifs aux Règlements n <sup>os</sup> 14 et 16 (point 16 de l'ordre du jour) . . . . .	34	13
XVIII.	Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour) . . . . .	35–44	14
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive . . . . .	35	14
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP . . . . .	36	14
	C. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche . . . . .	37	14
	D. Faits marquants de la session de mars 2015 du WP.29 . . . . .	38	15
	E. Mannequin tridimensionnel point H . . . . .	39	15
	F. Systèmes de transport intelligents (STI) . . . . .	40	15
	G. Amendements collectifs aux Règlements n <sup>os</sup> 12, 94, 95 et 100, projet de Règlement relatif aux véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69) et projet de nouveau Règlement énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants en cas de choc avant, en particulier du point de vue du système de retenue . . . . .	41	15
	H. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes) . . . . .	42	16
	I. Amendements collectifs aux Règlements n <sup>os</sup> 16, 44, 94 et 129 . . . . .	43	16
	J. Règlement sur le choc latéral contre un poteau . . . . .	44	16
XIX.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour) . . . . .	45	16
<b>Annexes</b>			
I.	Liste des documents (GRSP-57-...) distribués sans cote pendant la session . . . . .		18
II.	Projet d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) . . . . .		21
III.	Projet d'amendements au Règlement n° 94 (Choc avant) . . . . .		22
IV.	Projet d'amendements au Règlement n° 127 (Protection des piétons) . . . . .		23
V.	Projet d'amendements au projet de Règlement sur le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue . . . . .		25

---

VI. Amendements collectifs aux Règlements n <sup>os</sup> 12, 94, 95 et 100, projet de Règlement relatif aux véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69) et projet de Règlement énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants contre le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue . . . . .	31
VII .List of GRSP informal working groups . . . . .	33

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante-septième session à Genève, du 18 au 22 mai 2015, sous la présidence de M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux, 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, Amend.1 et Amend.2) : Allemagne, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse et Thaïlande. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Consumers International (CI), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA), Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA). Sur invitation spéciale du Secrétariat, un expert de l'Association of the European Bicycle Industry (COLIBI) a aussi assisté à la session.

2. Les documents sans cote distribués pendant la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/1 et Add.1;  
document informel GRSP-57-10.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/1 et Add.1) proposé pour la cinquante-septième session, auquel étaient ajoutés les points 17 g) à 17 j) et 18 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-57-10). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe VII du présent rapport.

## III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24.

4. L'expert de l'Allemagne, au nom du président du Groupe de travail informel (GTI) du Règlement technique mondial de l'ONU (RTM ONU n° 7 – Phase 2, a informé le GRSP sur les progrès des travaux du GTI. Il a précisé que le GTI avait progressé sur l'élaboration des procédures d'homologation des mannequin pour corriger les problèmes de variabilité qui avaient été observés sur un petit nombre de canaux de données lors de travaux antérieurs. Il a expliqué que les travaux se poursuivent avec les mannequins améliorés pour établir des corrélations entre les résultats des essais sur cadavre (PMHS) et les réponses du mannequin biomécanique de choc arrière (BioRID) sur les sièges de série. Il a ajouté que le GTI escomptait disposer du résultat de ce travail avant la pause estivale. En outre, il a fait savoir que le GTI allait recevoir les dessins du mannequin envoyés par le fabricant pour qu'ils soient incorporés dans l'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 (MR1) et que le GTI devrait être en mesure de présenter un projet de proposition parallèlement au projet

d'amendement RTM ONU n° 7, on pouvait l'espérer, à la session de décembre 2015 du GRSP. Le GRSP a décidé de demander l'approbation du WP.29 et de son Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) lors de leur session de juin 2015, pour proroger le mandat du GTI jusqu'en décembre 2016.

5. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 sur la base des résultats des travaux du GTI.

## **IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2;  
documents informels GRSP-57-12 et GRSP-57-15-Rev.1.

6. L'expert de la CE a présenté le document GRSP-57-15-Rev.1, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2, et proposant l'introduction de la définition de la traverse rigide de pare-chocs dans la zone d'essai, en plus de la méthode proposée d'essai contre pare-chocs avec jambe d'essai « piéton » souple (jambe d'essai FlexPLI). L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-57-12, expliquant que la nouvelle définition de la zone d'essai aboutit à exécuter l'essai sur des surfaces présentant un angle supérieur à la valeur justifiée de 30°. Il a ajouté que cette condition pourrait causer un effet de rotation totale et relative de la jambe ainsi qu'un glissement le long de la surface et de produire ainsi des résultats non-répétables. L'experte des États-Unis d'Amérique a formulé une réserve pour étude sur cette proposition sur la base des préoccupations exprimées ci-dessus concernant la répétabilité des résultats obtenus avec l'instrument d'essai sous un angle d'impact de 30 degrés ou plus. Elle a annoncé que les résultats de cette recherche seraient disponibles lors de la session de décembre 2015 du GRSP. L'expert du Japon a proposé de partager les données de son pays pour qu'elles soient prises en compte dans l'analyse coûts-avantages. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet et sur les points en suspens de la proposition d'amendements au RTM ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2), lors de sa session de décembre 2015.

7. Se référant à sa présentation (document GRSP-56-21) faite lors de la session de décembre 2014 du GRSP, l'expert de la République de Corée est revenu sur la question de l'absence de dispositions concernant les essais de dispositifs actifs visant à améliorer encore les caractéristiques de sécurité du véhicule. L'expert de l'OICA a informé le GRSP que des recommandations et des lignes directrices s'adressant aux services techniques pour les essais des capots de sécurité actifs ont été soumis dans un document (INF GR/PS/141 Rev.1) à l'ancien GTI, qui était disponible sur le site web : [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/pedestrian\\_8.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/pedestrian_8.html).

8. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 et a invité les experts de la Corée et de l'OICA à poursuivre leur échange de vues sur la possibilité d'élaborer un projet de modification du RTM ONU et sur un projet de demande d'autorisation adressée à l'AC.3 pour le faire. Enfin, le GRSP a décidé de demander l'approbation du WP.29 et l'AC.3 à leurs sessions de juin 2015 de proroger le mandat du GTI jusqu'à décembre 2016.

## **B. Proposition d'amendement 2**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5.

9. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à ses prochaines sessions en attendant les résultats de l'analyse coûts-avantages et la transposition de la phase 1 du RTM dans la législation des États-Unis d'Amérique.

## **V. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 4 de l'ordre du jour)**

10. L'experte des États-Unis d'Amérique, présidente du GTI de l'harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral, a informé le GRSP de l'avancement des travaux du groupe. Elle a précisé que le GTI axait ses travaux sur la rédaction du texte de l'additif 2 de la M.R.1 et les questions à résoudre pour inclure le palier de développement le plus récent du mannequin masculin du 50<sup>e</sup> percentile (WorldSID) dans l'additif. Elle a ajouté que les spécifications techniques du mannequin avaient été publiées dans la norme ISO 15830:2013 et que l'ISO avait accepté jusqu'à présent de permettre la reproduction de certaines parties de la norme dans l'additif et l'introduction de références renvoyant à certaines parties. Toutefois, elle a signalé que le palier de développement du mannequin masculin dans la norme ISO n'était pas le dernier et que l'ISO était en train de finaliser un complément à la norme ISO 15830 « WorldSID Spécifications Techniques ISO » incluant les plus récentes améliorations. Elle a enfin déclaré que le GTI poursuivait ses discussions avec l'ISO pour intégrer les améliorations comprises dans la mise à jour de la norme ISO dans le projet d'additif 2. Enfin, le GRSP a décidé de demander l'approbation du WP.29 et de l'AC.3 à leurs sessions de juin 2015 de proroger le mandat du GTI jusqu'à décembre 2016.

## **VI. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document :* Document informel GRSP-57-19.

11. Le président du GRSP, co-président du GTI de la sécurité des véhicules électriques (SVE), a rendu compte de l'avancement des travaux du GTI (GRSP-57-19). Il a informé le GRSP que la plus récente réunion du GTI avait eu lieu à Paris en mars 2015. Il a ajouté que malgré les progrès réalisés par l'équipe spéciale des neuf, l'expert des États-Unis d'Amérique participant au GTI était d'avis que de plus amples données étaient encore nécessaires et qu'en elle-même la date limite (décembre 2015) du mandat du GTI était d'une importance secondaire s'agissant d'élaborer un RTM ONU qui soit viable et acceptable pour toutes les Parties contractantes. L'expert du Japon, quant à lui, a vivement recommandé que la date limite soit respectée et qu'un projet de RTM ONU soit présenté à la session de décembre 2015 du GRSP. L'expert de l'Allemagne a fait une déclaration de même nature. Le coprésident du GTI a exprimé qu'une solution pourrait être une approche en 2 phases avec une prolongation d'un an du mandat, de manière à pouvoir : i) présenter un projet de RTM ONU en décembre 2016 à la session du GRSP, traitant 90 % des points, puis ii) dans une deuxième phase, prendre en compte les éléments de recherche à long terme. Les experts du Japon et l'Allemagne ont exprimé leur soutien pour l'approche proposée en deux étapes ci-dessus. Il a été annoncé que les prochaines réunions étaient planifiées comme suit : i) huitième réunion le 15 juin 2015 à Washington DC; ii) neuvième

réunion, 14-18 septembre 2015, à Changchun, Chine; et iii) dixième réunion, date et lieu à déterminer.

## **VII. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/2015/46;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3.

12. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3, visant à améliorer les dispositions relatives aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> ayant une seule rangée de sièges à introduire une nouvelle définition de « siège baquet ». L'expert des Pays-Bas a noté que le document ECE/TRANS/WP.29/2015/46, soumis à l'examen et au vote à la session de juin 2015 du WP.29 avait pour objet de modifier les mêmes dispositions et que la poursuite de l'examen de la proposition d'amendements serait une source de confusion. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de maintenir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3 comme référence dans l'ordre du jour de cette session.

## **VIII. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/4;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16;  
documents informels GRSP-57-03, GRSP-57-07-Rev.1, GRSP-57-09,  
GRSP-57-14-Rev.1, GRSP-57-17-Rev.2, GRSP-57-18, GRSP-57-24,  
GRSP-57-25 et GRSP-57-28.

13. L'expert du CLEPA a présenté un exposé (GRSP-57-25) pour commenter les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16 et GRSP-57-03 (remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/4), qui visaient à clarifier les dispositions pour l'essai dynamique des systèmes de siège arrière et l'homologation des systèmes de retenue améliorés. L'expert du Japon a fait valoir que la proposition n'avait pas pour but d'évaluer l'efficacité du coussin gonflable par le biais du Règlement n° 94 de l'ONU parce que ce dernier traitait d'autres occupants que ceux des sièges situés dans les positions latérales avant. L'expert de la France a précisé que la proposition traitait effectivement du concept des systèmes de retenue pour les autres sièges que les places latérales avant. L'expert de la CE a suggéré d'aligner les dispositions proposées avec celles du Règlement n° 21 de l'ONU, concernant la vitesse d'impact pour les places assises protégées par un coussin gonflable. En conséquence, l'expert du CLEPA a présenté le document GRSP-57-28 intégrant les observations reçues au cours de la discussion. Les experts de la France et le Japon ont formulé des réserves pour études sur la proposition. En outre, l'expert des Pays-Bas a noté que la proposition aurait une incidence non seulement sur l'élément ceinture de sécurité, mais aussi sur le véhicule. Les experts de la CE et de l'OICA ont déclaré que la proposition devrait être discutée en tant que faisant un tout avec la modification correspondante du Règlement n° 17 de l'ONU, comme présentée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14 (voir par. 19 ci-dessous). Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa

session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-57-28 sous une cote officielle.

14. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13, visant à clarifier les dispositions relatives à l'homologation des ceintures de sécurité à « usage général ». Le GRSP a adopté la proposition telle que modifiée par l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/13 au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015 comme projet de complément 6 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 16.

15. Le GRSP a pris note du document GRSP-57-14-Rev.1, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15, ayant pour objet de clarifier les conditions d'utilisation de lumières de couleurs différentes sur la boucle et ainsi d'améliorer sa visibilité dans la pénombre pour l'utilisateur et faciliter les secours aux occupants. L'expert de la CE a souligné que la proposition ne visait pas à introduire un témoin d'utilisation, mais plutôt un dispositif de confort. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15, tel que modifié par l'annexe II du présent rapport (y compris le document GRSP-57-14-Rev.1). Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP 2015/15 au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015 comme partie (voir par. 14 ci-dessus) du projet de complément 6 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16 de l'ONU.

16. L'expert de la Corée a présenté le document sur la question (GRSP-57-24) de l'extension de l'installation obligatoire de dispositifs de rappel sur les ceinture de sécurité (SBR) aux places arrière comme moyen d'augmenter le faible taux de port de ceintures de sécurité sur les sièges arrière dans les pays d'Asie. Se référant au document GRSP-57-24, l'expert du Japon a présenté le document GRSP-57-17-Rev.2, élaboré conjointement avec les experts de la CE et de la Corée, qui devait servir de base pour une proposition d'amendements au Règlement ONU visant à introduire les systèmes SBR pour les sièges arrière. Le GRSP a noté que les États-Unis d'Amérique avaient émis un avis de projet de réglementation (NPRM) sur cette même question qui serait probablement rendu public d'ici la fin de 2015. L'expert de l'OICA a fait valoir que la question des taux de port devait être traitée par une approche multidisciplinaire incluant l'éducation et qu'une solution uniquement technologique ne résoudrait pas la question, mais ajouter simplement un surcroît de coût pour les consommateurs. L'expert de l'Allemagne a ajouté que taux de port élevé des ceintures de sécurité dans son pays avait été obtenu grâce à un contrôle rigoureux de la police. L'expert des Pays-Bas a fait une déclaration de même nature. L'expert de la France a soutenu la validité de la demande. Toutefois, il a émis une réserve pour études et a confirmé la nécessité d'une sérieuse analyse coûts-avantages et de justification de la proposition. L'expert du Danemark appuyait la proposition, mais il s'interrogeait sur le délai de désactivation proposé des SBR et l'exclusion des véhicules à usages multiples du champ d'application de la proposition. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur cette question lors de sa session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-57-17-Rev.2 sous une cote officielle.

17. L'expert du CLEPA a présenté le document GRSP-57-09 proposant d'introduire un nouveau gabarit pour vérifier la disponibilité de l'espace nécessaire pour les dispositifs de retenue pour enfant universels orientés vers le côté de type « fauteuils-lits » (GRSP-57-07-Rev.1). Il a demandé instamment l'introduction de cette enveloppe pour permettre l'installation de ces dispositifs « fauteuils-lits » pour répondre aux besoins médicaux spéciaux tels que le transport d'enfants nés prématurés ayant une incapacité à soutenir la tête. Il a souligné que la fixation ISOFIX actuelle selon le Règlement n° 44 de l'ONU était de trop grandes dimensions et a suggéré d'introduire

par le biais de sa proposition un gabarit se situant en volume à l'intérieur des limites de ceux représentant les dispositifs orientés vers l'arrière et ceux orientés vers l'avant (à l'exclusion des volumes secondaires). L'expert de l'OICA a fait valoir que le dispositif proposé ne devrait pas être utilisé pour identifier une position i-size, car cela aurait pour effet de réduire la disponibilité des positions i-size dans le véhicule. En outre, il a suggéré que la proposition fasse référence à une position spécifique dans le véhicule. Les propositions de l'expert de l'OICA ont généralement été appuyées par les experts de la France, de l'Allemagne, de la CE et des Pays-Bas. Enfin, le GRSP a décidé de renvoyer le document GRSP-57-07-Rev.1 devant le GTI, pour qu'il en soit discuté en bloc avec les dispositions du Règlement n° 129 de l'ONU (voir par. 30 ci-dessous).

18. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-57-18 visant à garantir que l'enrouleur de sécurité fonctionne correctement dans les positions de réglage les plus basses et les plus hautes et à traiter d'autres questions relatives aux essais de compatibilité des DRE avec les différentes places assises du véhicule. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur cette question lors de sa session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-57-18 sous une cote officielle.

## **IX. Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 8 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14;  
document informel GRSP-57-23.

19. Se référant à la discussion tenue au titre du point 7 de l'ordre du jour (voir par. 13 ci-dessus), l'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/14, préconisant une augmentation des capacités d'absorption d'énergie sur la partie arrière des dossiers des sièges, pour tenir compte du déplacement vers l'avant accru des occupants arrière lorsqu'ils sont retenus par de nouvelles ceintures de sécurité équipées de dispositifs améliorés de limiteurs de charge. Toutefois, il a proposé de reporter la discussion à la session de décembre 2015 du GRSP, dans la mesure où la proposition impliquerait un amendement parallèle au Règlement n° 16 de l'ONU pour étendre les prescriptions en ce qui concerne le contact des occupants contre le dossier arrière des sièges. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion à sa prochaine session sur la base d'une nouvelle proposition à l'issue d'un échange de vues entre les experts des Pays-Bas, le CLEPA, l'OICA et d'autres parties intéressées.

20. Le GRSP a accueilli favorablement le document GRSP-57-23, présenté par l'expert du CLEPA et présentant différents scénarios d'essais de résistance des sièges résultant du manque de clarté des dispositions actuelles.

21. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de maintenir le document GRSP-57-23 en tant que document de référence.

## **X. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 9 de l'ordre du jour)**

*Documents :* Documents informels GRSP-57-06 et GRSP-57-27.

22. Le GRSP a pris note du document GRSP-57-06, qui vise à l'élaboration éventuelle d'une définition des vélos à assistance électrique (VAE), ce qui impliquerait l'obligation du port de casques de type homologué conformément au Règlement n° 22. L'expert de la CE a déclaré que les vélos VAE étaient une initiative

écologique qu'il conviendrait d'encourager et non pas d'entraver par l'utilisation obligatoire de casques encombrants. Par conséquent, il a proposé de créer une nouvelle catégorie de casques dans le Règlement n° 22 de l'ONU s'appliquant aux utilisateurs de ces vélos. L'expert des Pays-Bas a déclaré que pour le moment il n'avait pas été possible de mettre au point des casques ventilés efficaces conformes au Règlement ONU n° 22. Il a ajouté qu'il n'existait pas un marché suffisant et ni des perspectives commerciales intéressantes en faveur de la mise au point des casques ventilés et que des recherches supplémentaires seraient nécessaires. Il a souligné les limites de l'action que pouvaient mener les experts du GRSP pour résoudre cette question et a encouragé la poursuite de la recherche. L'expert de la France s'est déclaré opposé à la création d'une sous-classe de casques dans le Règlement No ONU 22. Il a ajouté que le règlement de l'ONU énonçait tous les principes de construction nécessaires pour la conception de casques pour les vélos à grande vitesse. L'expert de l'Italie a fait une déclaration similaire s'opposant à la création d'une nouvelle classe de casques dans le Règlement ONU. Il a souligné la nécessité de protéger les coureurs de vélos de grande vitesse, lesquels devraient être considérés comme des motos compte tenu du niveau de risque qu'ils impliquent. Il a enfin déclaré que le Règlement ONU n° 22 offrait la base de conception appropriée pour ce genre de véhicules. L'expert de la Corée pour sa part a fait écho à la déclaration des experts de la CE et aux Pays-Bas et a informé le GRSP que le manque de succès du Règlement ONU n° 22 dans les pays d'Asie du Sud-Est était dû à l'absence de dispositions adéquates pour répondre aux besoins de mobilité des pays de la zone tropicale. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP qu'un nouvel avis de procédure législative (NPRM) avait été récemment émis en vue de modifier la norme fédérale de sécurité des véhicules automobiles actuelle (FMVSS 218) pour favoriser le port du casque. Le GRSP a pris note d'un projet de publication (GRSP-57-27), présenté par le secrétariat de la CEE, ayant pour objet de développer la sensibilisation du public au Règlement n° 22 de l'ONU dans le monde entier. Le GRSP a demandé à ses experts de communiquer au secrétariat d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2015 (date limite) leurs informations et observations pour améliorer le projet de publication.

## **XI. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/5;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6;  
document informel GRSP-57-26.

23. L'expert de l'Espagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/5, ayant pour objet d'améliorer les dispositions de l'essai dynamique des DRE et de tenir compte de la présence de limiteurs de charge sur les ceintures de sécurité utilisées pour fixer les DRE. Le GRSP a adopté la proposition non modifiée et demandé au secrétariat de soumettre la proposition à l'examen et au vote aux sessions de novembre 2015 du WP.29 et de l'AC.3 en tant que projet de complément 10 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44 de l'ONU.

24. L'expert du CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/6 par le biais d'une présentation (GRSP-57-26), visant à mettre à jour les références à la norme européenne sur la toxicité et l'inflammabilité des matériaux utilisés pour la fabrication des DRE. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSP sur les dernières modifications introduites dans le Règlement n° 118 de l'ONU par le GRSG, prévoyant des dispositions en matière de vitesse de combustion verticale beaucoup plus sévères que la norme EN 71 mentionnée dans la proposition. L'expert de l'OICA a demandé une exemption pour les DRE intégrés soumis à la législation nationale/régionale [par

exemple : Règlement de l'UE sur l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et les restrictions des substances chimiques (REACH)]. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 sur la base d'une proposition révisée présentée par l'expert du CLEPA en coopération avec l'expert de l'OICA.

## **XII. Règlement n° 80 [Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)] (point 11 de l'ordre du jour)**

25. Le GRSP n'ayant pas reçu d'observations des experts sur ce sujet, il a décidé de retirer ce point de l'ordre du jour de sa session de décembre 2015.

## **XIII. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 12 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/13;  
document informel GRSP-57-02.

26. L'expert de la France, président du GTI des essais de choc avant, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7 ayant pour objet d'aligner le Règlement n° 94 de l'ONU avec les dispositions du nouveau projet de règlement de l'ONU (choc avant sur la largeur totale) sur la protection des occupants âgés. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7, tel que modifié (y compris le GRSP-57-02) par l'annexe III au présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7 tel que modifié au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015 en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement No ONU 94.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/13 tendant à aligner les dispositions du Règlement n° 94 de l'ONU avec les nouvelles dispositions relatives aux systèmes caméra-moniteur du Règlement n° 46 de l'ONU (Dispositifs de vision indirecte). Le GRSP a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe III (y compris le document GRSP-57-02), et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2015, en tant que projet de complément 6 à la série 02 d'amendements et comme partie (voir par. 26), du projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 94 de l'ONU.

## **XIV. Règlement n° 127 (Protection des piétons) (point 13 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8;  
Documents informels GRSP-57-12, GRSP-57-13  
et GRSP-57-16-Rev.1.

28. Se référant à la décision prise sous le point 3 a) de l'ordre du jour (voir par. 6.), l'expert de la CE a présenté le document GRSP-57-16-Rev.1 (remplaçant les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8, GRSP-57-12 et GRSP-57-13), visant à l'introduction de la nouvelle méthode d'essai contre pare-chocs et de la définition de la traverse de pare-chocs tout en répondant aux besoins exprimés par l'expert de l'OICA à la session de décembre 2014 du GRSP. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8, tel que modifié par l'annexe IV au présent rapport

(y compris le document GRSP-57-16-Rev.1). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 127 de l'ONU.

## **XV. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9;  
documents informels GRSP-56-27, GRSP-57-04-Rev.2, GRSP-57-08,  
GRSP-57-09, GRSP-57-20, GRSP-57-21 and GRSP-57-22.

29. L'expert de la France, président du GTI sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants (ECRS), a présenté un exposé (GRSP-57-22) pour faire le point sur l'avancement des travaux du GTI et les éléments principaux du projet de série 01 d'amendements incluant des dispositions pour les sièges rehausseurs (documents GRSP-57-20 et GRSP-57-21 remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9). Il a ajouté que pour la phase II du Règlement de l'ONU, il restait quelques questions en suspens telles que celle de la sécurité des enfants dans des voitures sur sièges rehausseurs sans dossier et la définition géométrique du gabarit d'essai pour les sièges rehausseurs avec dossier intégré. L'expert de l'Allemagne a suggéré de prendre en compte seulement les sièges rehausseurs avec dossier dans le Règlement n° 129 de l'ONU, alors que les dispositions pour les autres types de sièges rehausseurs resteraient pour le moment dans le Règlement n° 44 de l'ONU en attendant une révision d'ensemble de ce dernier. L'expert de la CE a approuvé les travaux du GTI et il a en outre proposé de poursuivre les efforts pour promouvoir le concept i-size pour permettre l'installation de trois dispositifs ECRS sur la même rangée de sièges dans les voitures familiales de plus grande dimension. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen à sa session de décembre 2015 à ce sujet en attendant le résultat des travaux du GTI et il a demandé que le document GRSP-57-20 soit distribué sous une cote officielle.

30. Se référant à la discussion qui avait eu lieu sous le point 7 (voir par. 17 ci-dessus), l'expert du CLEPA a présenté par le biais d'une présentation (GRSP-57-09) une proposition d'amendement correspondant (GRSP-57-08) au Règlement n° 129 de l'ONU tendant à introduire les dispositifs « fauteuils-lits ». Le GRSP a décidé de renvoyer le document GRSP-57-08 devant le GTI.

31. Le GRSP a décidé de demander l'approbation du WP.29 et l'AC.3 à leurs sessions de juin 2015 pour proroger le mandat du GTI jusqu'en décembre 2016.

32. Le GRSP a examiné (document GRSP-57-04-Rev.2) un projet de brochure s'inscrivant dans le cadre d'une campagne d'information coordonnée en faveur du Règlement n° 129 de l'ONU. Le GRSP a noté que la brochure s'adresserait aux différents groupes cibles (par exemple : consommateurs, décideurs, revendeurs). L'expert de CI a suggéré que la partie de la brochure s'adressant à des groupes cibles tels que les parents et les consommateurs devrait être plus courte et basée sur les informations données dans le document GRSP-56-27. Le GRSP a noté que la présentation graphique finale et l'organisation du contenu de la brochure seraient décidées au stade final par le secrétariat de la CEE. Le GRSP a approuvé en principe le contenu technique du projet de brochure (GRSP-57-04-Rev.2), en attendant les dernières observations et informations qui devaient être communiquées au secrétariat par les experts d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2015 (date limite).

## **XVI. Proposition de nouveau Règlement sur le choc avant (point 15 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12;  
documents informels GRSP-57-01, GRSP-57-02, GRSP-57-29-Rev.1  
et GRSP-57-31.

33. L'expert de la France, président du GTI des essais de choc avant, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 en tant que version finale du projet de Règlement ONU sur le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue, avec une valeur du critère de compression du thorax (THCC) de 42 mm. Il a également présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12, comme modifié par le document GRSP-57-01, visant à prescrire une valeur limite du critère THCC de 34 mm dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU. L'expert du Japon a suggéré également d'aligner les dispositions du projet de Règlement de l'ONU avec les nouvelles dispositions concernant les systèmes caméra-moniteur du Règlement n° 46 de l'ONU (voir par. 27 ci-dessus). Le GRSP a pris note aussi de la non-disponibilité des dessins et des spécifications du mannequin femme du 5<sup>e</sup> percentile et convenu d'insérer une note de bas de page comme rappel aux parties intéressées de fournir les spécifications mentionnées ci-dessus à temps pour l'adoption du projet de Règlement de l'ONU par le WP.29 et l'AC.1. Le GRSP a examiné le document GRSP-57-29-Rev.1, modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 et intégrant toutes les observations reçues au cours de la discussion (y compris le document GRSP-57-02). Enfin, le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12, comme modifiés par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2015 : i) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 en tant que nouveau projet de règlement de l'ONU sur le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue; et ii) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 en tant que série 01 d'amendements au nouveau règlement de l'ONU. L'expert de la France a présenté le document GRSP-57-31, pour information seulement, pour fournir une justification supplémentaire des valeurs limites biomécaniques de compression du thorax introduites dans le projet de Règlement de l'ONU.

## **XVII. Amendements collectifs aux Règlements n<sup>os</sup> 14 et 16 (point 16 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/10.

34. Le GRSP a pris note du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/10, présenté par l'expert des Pays-Bas, visant à préciser que le dispositif de réglage de la hauteur de l'ancrage effectif supérieur (récemment introduit pour les autobus) pourrait faire partie des dispositions concernant les ancrages ou les ceintures de sécurité. L'expert du Danemark a exprimé des inquiétudes sur le fait que le système puisse être utilisé comme un DRE dans les autobus, comme cela est arrivé dans le passé, car il est moins cher qu'un véritable DRE. L'expert de la France a appuyé en principe la proposition en attendant de plus amples précisions. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen à sa session de décembre 2015 sur la base d'une proposition révisée que l'expert des Pays-Bas a offert d'établir.

## **XVIII. Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)**

### **A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive**

*Documents :* Documents informels GRSP-56-22, GRSP-56-29 et GRSP-56-34.

35. Le GRSP a repris la discussion sur les documents GRSP-56-22, GRSP-56-29 et GRSP-56-34. L'expert du Japon a informé le GRSP sur les plans en matière de législation élaborés dans son pays pour permettre l'introduction des motocycles à hydrogène à pile à combustible (GRSP-56-22). L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que son gouvernement était toujours en train d'élaborer un projet de procédure législative (NPRM) relatif à la Phase 1 du RTM ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible). Elle a convenu avec l'expert de la CE de planifier les activités futures concernant la phase 2 du RTM ONU lors de la session de décembre 2015 du GRSP. L'expert de CI a présenté les résultats d'essais de notation (GRSP-56-29) effectués par le Programme Euro New Car Assessment (NCAP) sur les quadricycles lourds. Il a ajouté que leurs médiocres caractéristiques de sécurité, par rapport aux voitures particulières classiques (véhicules M<sub>1</sub>), et leur popularité croissante, commençaient à représenter un problème de sécurité routière. Toutefois, l'expert de la France a souligné que pour ce genre de véhicules un permis de conduire était nécessaire dans son pays et que leur taux de présence sur le marché européen était encore faible; en outre, de nouvelles exigences pour ces véhicules ont été adoptées récemment dans l'Union européenne. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que dans son pays ces véhicules connaissaient aussi une popularité croissante et que des essais de notation étaient en cours d'élaboration. Elle a annoncé qu'elle aurait des données à partager à la session de décembre 2015 du GRSP. Enfin, l'expert de la Corée a présenté le résultat du programme KoreaNCAP (GRSP-56-34) mené en 2014.

### **B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP**

*Document :* Document informel WP.29-165-17.

36. Le GRSP a pris note du document WP.29-165-17, (annexé en permanence à son site Web) qui recense les acronymes utilisés dans les Règlements de l'ONU et RTM ONU ([http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms\\_definitions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html)). Le GRSP a invité tous ses membres à participer à la révision du document et présenter des observations au secrétariat.

### **C. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche**

37. Le GRSP a pris note de l'avancement des travaux sur la Révision 3 de l'Accord (ECE/TRANS/WP.29/1114, par. 49 à 53) et du fait que le texte final devrait être soumis pour adoption lors de la session de novembre 2015 du WP.29. En ce qui concerne le Règlement n° 14 de l'ONU et son éventuelle inclusion dans la liste A du Règlement n° 0 de l'ONU, l'expert de l'Australie a déclaré que le Règlement de l'ONU n° 14 aurait à son avis besoin d'être modifié et a annoncé qu'il présenterait une proposition lors de la session de décembre 2015 du GRSP pour évoquer les solutions possibles.

## D. Faits marquants de la session de mars 2015 du WP.29

38. Le secrétaire a fait rapport sur les faits saillants de la 165<sup>e</sup> session du WP.29 (document ECE/TRANS/WP.29/1114 et Corr.1).

## E. Mannequin tridimensionnel point H

*Document :* Document informel GRSP-57-30.

39. L'expert de l'Allemagne, président du GTI du mannequin tridimensionnel point H, a présenté le document GRSP-57-30 ayant pour objet d'informer le GRSP sur les progrès de l'activité du GTI. Il a ajouté que le GTI n'était pas encore en mesure de rédiger le mandat du groupe, car il avait été convenu de consulter le GRSP et le WP.29 en premier. Il a ajouté que l'objectif du GTI serait d'établir un additif à la Résolution mutuelle MR1 pour le mannequin tridimensionnel point H et que par conséquent il serait nécessaire d'utiliser des informations détaillées sur le mannequin tridimensionnel point H, comme par exemple des dessins détaillés, qui actuellement sont disponibles uniquement dans les normes de la Society of Automotive Engineers International (SAE Int.). Le GRSP a décidé, à la demande du GTI, de demander conseil au WP.29 et à l'AC.3 à leurs sessions de juin 2015 sur la façon de procéder pour obtenir les spécifications et les dessins mentionnés ci-dessus de SAE Int.

## F. Systèmes de transport intelligents (STI)

40. Le secrétariat a informé le GRSP d'un atelier sur les STI qui doit se tenir en octobre 2015 à Bordeaux et sera coorganisé par la CEE.

## G. Amendements collectifs aux Règlements n<sup>os</sup> 12, 94, 95 et 100, projet de Règlement relatif aux véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69) et projet de nouveau Règlement énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants en cas de choc avant, en particulier du point de vue du système de retenue

*Documents :* Documents informels WP.29-165-16 et GRSP-57-02.

41. Le GRSP a pris note de la demande du WP.29 (WP.29-165-16) de modifier la définition du système rechargeable de stockage de l'énergie en système rechargeable de stockage de l'énergie électrique en gardant le même sigle SRSEE dans tous les règlements de l'ONU relevant des compétences du GRSP (là où le sigle SRSEE est présent). Il a été noté que cette modification était nécessaire pour éviter toute confusion avec les systèmes de stockage rechargeables d'énergie sous des formes différentes (systèmes de stockage d'énergie mécanique par exemple). En conséquence, le GRSP a adopté le document GRSP-57-02 tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du rapport. Le secrétariat a été prié de le soumettre à la session de novembre 2015 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que : i) projet de complément 4 à la série 04 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 12 (mécanisme de direction); ii) partie (voir par. 27) du complément 6 à la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 94 (protection contre le choc avant); iii) série 03 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7) (voir par. 26); iv) complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 95 (protection contre le choc latéral); v) complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 100 (sécurité des

véhicules à électriques à batterie), vii) amendement au projet de Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69); et viii) amendement au projet de Règlement sur les prescriptions uniformes pour l'homologation des voitures particulières en cas de choc, axé en particulier sur le système de retenue (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11) (voir par. 33).

## **H. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes)**

*Document* : Document informel GRSP-57-05-Rev.1.

42. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-57-05-Rev.1, visant à prescrire une protection adéquate de la porte arrière pour éviter la possibilité d'ouverture accidentelle de la porte pendant que le véhicule était en mouvement, comme dans les dispositions existantes s'appliquant aux portes latérales. Les experts de la CE et de la France ont appuyé la proposition dans son principe. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de décembre 2015 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-57-05-Rev.1 sous une cote officielle. Suite à la suggestion du président du GRSP, l'expert de la CE a offert de préparer une demande d'autorisation d'élaborer un amendement parallèle au RTM ONU n° 1 qui serait soumise à la session de mars 2016 de l'AC.3 avec le parrainage technique de l'UE.

## **I. Amendements collectifs aux Règlements n°s 16, 44, 94 et 129**

*Document* : Document informel GRSP-57-11-Rev.1.

43. L'expert de la CE a présenté le document GRSP-57-11-Rev.1, démontrant que certains constructeurs automobiles fournissaient des informations non harmonisées dans l'étiquette de mise en garde de la présence d'un coussin gonflable apposée afin de protéger les enfants contre une installation non conforme. Il a expliqué que sa proposition vise à donner aux parents des instructions plus claires sur l'installation de DRE à une place protégée par un coussin gonflable. L'expert de l'OICA a déclaré que cette proposition appelait une réserve pour étude et l'expert de l'Allemagne a demandé que des arguments et justifications supplémentaires soient présentés à l'appui de la proposition. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen à sa session de décembre 2015 sur la base d'une nouvelle proposition établie par l'expert de la CE en coordination avec les experts du CLEPA et de l'OICA.

## **J. Règlement sur le choc latéral contre un poteau**

44. Se référant à sa session de décembre 2014 (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/56, par. 48), le GRSP a confirmé l'adoption et la soumission au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de juin 2015, d'un projet de complément 1 au texte original du Règlement ONU et d'un projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU sur le choc latéral contre un poteau.

## **XIX. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour)**

45. Pour sa cinquante-huitième session, devant se tenir à Genève du 8 (9 h 30) au 11 (12 h 30) décembre 2015, le Groupe de travail a fait savoir que la date limite d'envoi des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 11 septembre 2015,

soit douze semaines avant la session. Le Groupe de travail a approuvé l'ordre du jour provisoire ci-après :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes).
3. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
4. Règlement technique mondial n° 9 (Protection des piétons) :
  - a) Phase 2 du Règlement technique mondial;
  - b) Proposition d'amendement 3.
5. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
6. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
7. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
8. Règlement n° 11 (Serrures et charnières de portes).
9. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
10. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).
11. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
12. Règlement n° 22 (Casques de protection).
13. Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants).
14. Règlement n° 94 (Choc avant).
15. Règlement n° 127 (Protection des piétons).
16. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
17. Amendements collectifs aux Règlements n<sup>os</sup> 14 et 16.
18. Amendements collectifs aux Règlements n<sup>os</sup> 16, 44, 94 et 129.
19. Élection du Bureau.
20. Questions diverses :
  - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive;
  - b) Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du Groupe de travail;
  - c) Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche;
  - d) Points à retenir des sessions de juin et novembre 2015 du Groupe de travail;
  - e) Mannequin tridimensionnel point H; et
  - f) Systèmes de transport intelligents.

## Annexe I

### Liste des documents (GRSP-57-...) distribués sans cote pendant la session

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
01	Secrétariat	15	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12 – Draft new 01 series of amendments to the draft new Regulation on uniform provisions for the approval of passenger cars in the event of a frontal collision with focus on the restraint system	(d)
02	Secrétariat	17(g)	E	Collective amendments to Regulations Nos. 12, 94, 95, 100, draft Regulation on electric vehicles of category L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69) and draft Regulation on uniform provisions for the approval of passenger cars in the event of a frontal collision with focus on the restraint system	(d)
03	CLEPA	7	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/16 – Simplified test method description for Annex 14 – Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
04/Rev.3	Secrétariat	14	E	Draft brochure as part of coordinated information campaign for UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)
05/Rev.1	OICA	17(h)	E	Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments and Supplement 1 to the 04 series of amendments to Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(b)
06	Secrétariat	9	E	Regulation No. 22 and electric bikes	(a)
07/Rev.1	CLEPA	7	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
08	CLEPA	14	E	Proposal for Supplement 5 to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
09	CLEPA	14	E	UN Regulation No. 129 – Completion of Envelopes for integral CRSs	(a)
10	Secrétariat	1	E	Running order	(a)
11/Rev.1	EC	17(i)	E	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 16, 44, 94 and 129	(a)
12	OICA	3(a) et 13	E	Pedestrian safety bumper test Area	(a)
13	OICA	13	E	Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8	(a)
14/Rev.1	CLEPA	7	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
15/Rev.1	EC	3(a)	E	Proposal for amendments to global technical regulation No. 9 (Pedestrian safety) – Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2	(b)
16/Rev.1	EC	13	E	Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8	(d)
17/Rev.2	EC, Japon & Corée	7	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
18	Pays-Bas	7	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
19	É.-U.	5	E	Progress report to GRSP on the work of the Informal Group on Electrical Vehicle Safety in the context of the 1998 Agreement	(a)
20	France	14	E	Proposal for Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) – Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/9	(b)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
21	France	14	E	Proposal for Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) – Consolidated text	(a)
22	France	14	E	Status report of the Informal Working Group on CRS	(a)
23	CLEPA	8		Regulation No. 17 strength of seats - Request for clarification	(c)
24	CE, Japon & Rép. de Corée	7	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 16: Mandatory fitting of safety-belt reminder	(a)
25	CLEPA	7	E	Explanation document for GRSP/2015/16 and GRSP-57-03 for restrain system approval	(a)
26	CLEPA	10	E	Toxicology and Flammability Requirements in Child Restraint Systems Regulations in UN Regulation No. 44 and UN Regulation No. 129	(a)
27	Secrétariat	9	E	Helmet study (UN Regulation No. 22)	(a)
28	CLEPA	7	E	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
29/Rev.1	Prés. du GRSP	15	E	Draft new Regulation on uniform provisions for the approval of passenger cars in the event of a frontal collision with focus on the restraint system	(d)
30	Allemagne	17(e)		Report on the status and progress of work of the IWG on the harmonisation of the specifications of the 3-D H-point machine.	(a)
31	France	15	E	Justification of the biomechanical chest deflection thresholds	(a)

*Notes :*

- a) Examen achevé 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) Document adopté et à présenter au WP.29.

## Annexe II

### Projet d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)

#### Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/2015/13 (voir par. 14 du présent rapport)

*Paragraphe 7.7.1*, modifier comme suit :

« 7.7.1 La ceinture est installée sur un chariot équipé du siège et des ancrages généraux définis à la **figure 1** de l'annexe 6 du présent Règlement. Si toutefois la ceinture est destinée à... le nombre maximum de points d'ancrage réels. ».

*Annexe 1B, point 12*, modifier comme suit :

« 12 L'homologation est accordée/refusée/étendue/retirée<sup>2</sup> pour la fixation aux emplacements des ancrages généraux tels qu'ils sont définis à la **figure 1** de l'annexe 6 du présent Règlement/pour utilisation sur un véhicule particulier ou sur des types de véhicules particuliers<sup>2, 4</sup>. ».

*Annexe 6, par.3.2*, modifier comme suit :

« 3.2 Les ancrages **généraux** sont disposés... »

#### Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/15 (voir par. 15 du présent rapport)

*Paragraphe 6.2.2.2*, modifier comme suit :

« 6.2.2.2 ...La surface de commande d'ouverture de la boucle doit être de couleur rouge. Aucune autre partie de la boucle ne doit être de cette couleur. Lorsque le siège est occupé, un voyant d'avertissement rouge situé en un point quelconque de la boucle peut s'allumer à condition qu'il s'éteigne une fois que l'occupant a bouclé sa ceinture. **Si le voyant est d'une autre couleur, il n'est pas nécessaire qu'il s'éteigne après que l'occupant ait bouclé sa ceinture. Les témoins d'éclairage de la boucle d'une couleur autre que le rouge ne doivent pas nécessairement être éteints par l'action de boucler la ceinture de sécurité. Ces témoins lumineux ne doivent pas éclairer la boucle de manière à empêcher la perception correcte de la couleur rouge du bouton d'ouverture de la boucle ou du rouge du voyant d'avertissement.** ».

## Annexe III

### **Projet d'amendements au Règlement n° 94 (Choc avant)**

**Amendements adoptés sur la base du document  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7  
(voir par. 26 du présent rapport)**

*Dans tout le texte du Règlement, remplacer : « système rechargeable de stockage de l'énergie » par « système rechargeable de stockage de l'énergie électrique » en gardant le même sigle SRSEE.*

*Paragraphe 2.3, modifier comme suit :*

« 2.3 Par "*largeur du véhicule*" : la distance entre deux plans parallèles au plan longitudinal médian du véhicule et tangents à ce dernier de part et d'autre dudit plan, mais à l'exclusion des dispositifs extérieurs de vision indirecte, des feux de position latéraux, des indicateurs de pression des pneumatiques, des feux indicateurs de direction, des feux de position, des garde-boue flexibles et du renflement latéral des pneumatiques au point de contact avec le sol. ».

...

*Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit :*

« 5.2.2. Après l'essai, le déplacement résiduel du volant de direction, mesuré au centre et au sommet de la colonne de direction ne doit pas être supérieur à 80 mm verticalement vers le haut ni à 100 mm horizontalement vers l'arrière. ».

*Paragraphes 6.1.2 à 6.2.3, supprimer*

...

**Amendements adoptés sur la base du document  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/13  
(voir par. 27 du présent rapport)**

*Dans tout le texte du Règlement, remplacer : « système rechargeable de stockage de l'énergie » par « système rechargeable de stockage de l'énergie électrique » en gardant le même sigle SRSEE.*

*Paragraphe 2.3, modifier comme suit :*

« 2.3 Par "*largeur du véhicule*" : la distance entre deux plans parallèles au plan longitudinal médian du véhicule et tangents à ce dernier de part et d'autre dudit plan, mais à l'exclusion des dispositifs extérieurs de vision indirecte, des feux de position latéraux, des indicateurs de pression des pneumatiques, des feux indicateurs de direction, des feux de position, des garde-boue flexibles et du renflement latéral des pneumatiques au point de contact avec le sol. ».

## Annexe IV

### Projet d'amendements au Règlement n° 127 (Protection des piétons)

#### Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/8 (voir par. 28 du présent rapport)

Ajouter un nouveau paragraphe 2.12, comme suit :

- « 2.12. “Traverse de pare-chocs”, la traverse structurale située **en-arrière du tablier du pare-chocs, s’il existe**, qui protège l’avant du véhicule. La traverse ne comprend ni la mousse, ni les fixations du tablier, ni aucun dispositif éventuel de protection des piétons. ».

Paragraphe 2.12 ancien, renuméroter 2.13.

Paragraphe 2.13 ancien, renuméroter paragraphe 2.14 et modifier comme suit :

- « 2.14. “Zone d’impact du pare-chocs”, soit la partie du tablier avant du véhicule délimitée par les coins gauche et droit du pare-chocs tels que définis au paragraphe 2.17, moins les zones s’étendant de 42 mm vers l’intérieur depuis chaque coin du pare-chocs, **cette dimension étant mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule**, soit la surface **comprise entre** les extrémités de la traverse de pare-chocs telle que définie au paragraphe 2.12 (voir fig. 5D), **moins les zones s’étendant de 42 mm vers l’intérieur depuis chaque extrémité de la traverse, cette dimension étant mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule**, la plus grande des deux surfaces étant retenue. ».

Paragraphes 2.14 et 2.15 anciens, renuméroter paragraphes 2.15 et 2.16 respectivement.

Paragraphe 2.16 ancien, renuméroter paragraphe 2.17 et modifier comme suit :

- « 2.17. “Coin du pare-chocs”, la position transversale du point de contact du véhicule avec un gabarit de coin comme défini à la figure 5B.

...

Les coins du pare-chocs de chaque côté sont définis comme étant les points de contact latéraux extrêmes entre le gabarit et le contour extérieur ou le tablier avant du véhicule, tels que déterminés au moyen de la procédure ci-dessus. Les points de contact éventuels sur les bords supérieurs et inférieurs du gabarit ne sont pas pris en compte. Les **dispositifs extérieurs de vision indirecte et les pneumatiques** ne sont pas pris en compte. ».

...

Paragraphes 11.1 à 11.4, modifier comme suit :

- « 11.1. À compter du...
- 11.2. À compter du **31 décembre 2017**, 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 que modifié par la série 02 d’amendements.

...

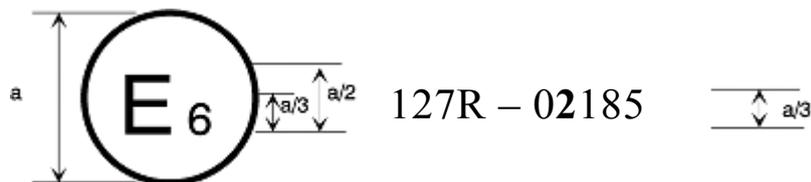
- 11.4. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accepter les homologations de type accordées en vertu de la version originale et de la série 01 d'amendements au présent Règlement. ».

*Annexe 2*, modifier comme suit :

## « Annexe 2

### Exemple de marque d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 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 en Belgique (E6) en ce qui concerne la protection des piétons, en vertu du Règlement n° 127... tel que modifié par la série 02 d'amendements. ».

*Annexe 5, paragraphe 1.5*, modifier comme suit :

- « 1.5 Trois essais de choc de l'élément tibia contre le pare-chocs doivent être effectués au minimum, soit un essai sur le tiers médian et un essai sur chacun des deux tiers externes **de la zone d'impact** du pare-chocs, aux points où la probabilité de lésion est estimée la plus forte. Les essais doivent porter sur différents types de structures, si ceux-ci varient de part et d'autre de la zone à évaluer. Les points sélectionnés pour les essais doivent être distants d'au moins 84 mm, cette dimension étant **mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule**. Les points d'essai choisis par les laboratoires doivent être indiqués dans le rapport d'essai. ».

*Annexe 5, paragraphe 2.5*, modifier comme suit :

- « 2.5 Trois essais de choc de l'élément fémur contre le pare-chocs doivent être effectués au minimum, soit un essai sur le tiers médian et un essai sur chacun des deux tiers externes du pare-chocs, aux points où la probabilité de lésion est estimée la plus forte. Les essais doivent porter sur différents types de structures, si ceux-ci varient de part et d'autre de la zone à évaluer. Les points sélectionnés pour les essais doivent être distants d'au moins 84 mm, cette dimension étant mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. Les points d'essai choisis par les laboratoires doivent être indiqués dans le rapport d'essai. ».

## Annexe V

## Projet d'amendements au projet de Règlement sur le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue

### Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11 (voir par. 33 du présent rapport)

...

*Paragraphe 2.3*, modifier comme suit :

« 2.3 Par "*largeur du véhicule*" : la distance entre deux plans parallèles au plan longitudinal médian du véhicule et tangents à ce dernier de part et d'autre dudit plan, mais à l'exclusion **des dispositifs extérieurs de vision indirecte**, des feux de position latéraux, des indicateurs de pression des pneumatiques, des feux indicateurs de direction, des feux de position, des garde-boue flexibles et du renflement latéral des pneumatiques au point de contact avec le sol. ».

...

*Paragraphe 2.12*, modifier comme suit :

« 2.12 "*Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)*", le système rechargeable de stockage d'énergie électrique qui fournit l'énergie électrique pour la traction. ».

...

*Paragraphe 2.21*, modifier comme suit :

« 2.21. "*Système de connexion pour la recharge du système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)*", le circuit électrique utilisé pour recharger le SRSEE à partir d'une source électrique extérieure, y compris la prise de connexion sur le véhicule. ».

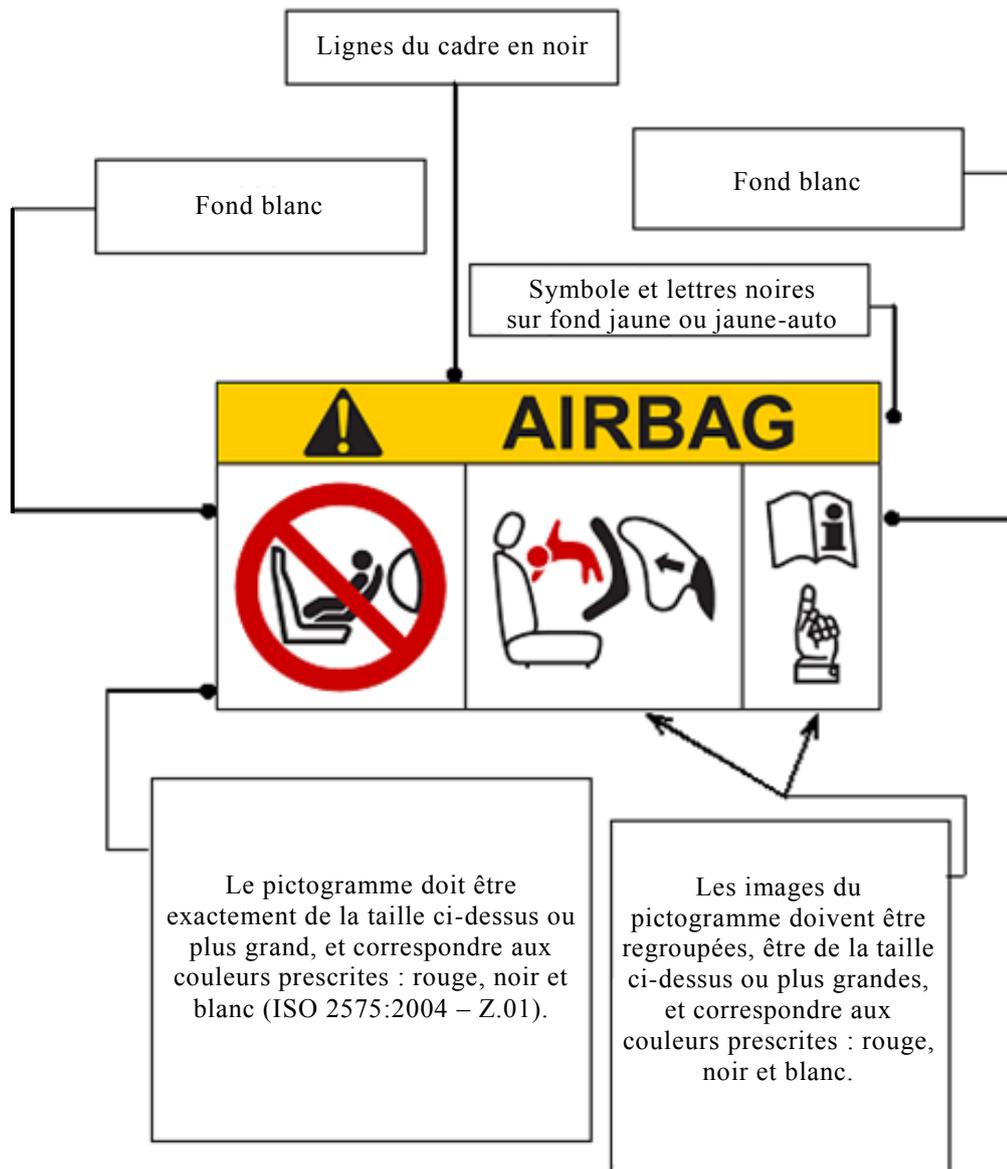
...

*Ajouter les nouveaux paragraphes 6.1.2 à 6.2.3*, comme suit :

« 6.1.2 **Sur les véhicules munis d'un coussin gonflable pour la protection des passagers, cette indication doit figurer sur l'étiquette de mise en garde décrite au paragraphe 6.2 ci-après.**

**6.2 Sur les véhicules équipés d'un ou de plusieurs coussins gonflables frontaux pour passager, des informations doivent être affichées sur le risque très grave lié à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants orientés vers l'arrière sur les sièges équipés d'un coussin gonflable.**

**6.2.1 Au minimum, ces informations doivent apparaître sur une étiquette contenant des pictogrammes de mise en garde explicites, comme indiqué ci-après :**



Les dimensions hors tout doivent être au minimum de 120 x 60 mm (ou une surface équivalente).

La présentation de l'étiquette peut différer de l'exemple ci-dessus, mais les éléments figurant sur celle-ci doivent être conformes aux prescriptions mentionnées plus haut.

- 6.2.2 Dans le cas d'un coussin gonflable frontal pour passager avant, l'étiquette de mise en garde doit être durablement fixée de chaque côté du pare-soleil du passager, de telle sorte qu'au moins une étiquette soit visible à tout moment, quelle que soit la position du pare-soleil. Il est aussi possible de placer une mise en garde sur la face visible du pare-soleil lorsqu'il est en position relevée et une autre mise en garde sur le ciel de toit derrière le pare-soleil, de sorte qu'au moins une des deux soit visible à tout moment. Il ne doit pas être possible de retirer facilement l'étiquette de mise en garde du pare-soleil et du ciel de toit

sans endommager de façon manifeste et clairement visible le pare-soleil ou le ciel de toit dans l'habitacle du véhicule.

Dans le cas d'un coussin gonflable frontal équipant d'autres sièges du véhicule, l'étiquette de mise en garde doit être placée directement devant le siège correspondant et pouvoir être vue clairement et à tout moment par une personne installant sur le siège en question un dispositif de retenue pour enfants orienté vers l'arrière. Les prescriptions du présent paragraphe et du paragraphe 6.2.1 ne s'appliquent pas aux places assises équipées d'un dispositif automatique de désactivation du coussin gonflable en cas d'installation d'un dispositif de retenue pour enfants orienté vers l'arrière.

- 6.2.3 Des informations précises relatives à la mise en garde doivent être données dans le manuel d'utilisation du véhicule; au minimum le texte ci-après doit être présent dans toutes les langues officielles du ou des pays où le véhicule a une probabilité raisonnable d'être immatriculé (par exemple sur le territoire de l'Union européenne, au Japon, dans la Fédération de Russie ou en Nouvelle-Zélande) :

« ON NE DOIT JAMAIS installer un système de retenue pour enfants orienté vers l'arrière sur un siège équipé d'un COUSSIN GONFLABLE frontal ACTIVÉ. L'ENFANT PEUT ÊTRE TUÉ OU GRAVEMENT BLESSÉ. ».

Le texte doit être accompagné d'une illustration de l'étiquette de mise en garde telle qu'elle se trouve dans le véhicule. Il doit être possible de trouver l'information facilement dans le manuel d'utilisation du véhicule (au moyen d'une mention claire sur la première page, d'un onglet marque-page, d'un livret séparé, etc.).

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux véhicules dans lesquels toutes les places assises destinées aux passagers sont équipées d'un dispositif automatique de désactivation du coussin gonflable frontal en cas d'installation à cette place d'un dispositif de retenue pour enfants orienté vers l'arrière.

...

## Annexe 3

### Procédure d'essai

...

*Paragraphe 1.4.3.3*, modifier comme suit :

« 1.4.3.3 **Position** du levier de changement de vitesse

Le levier de changement de vitesse doit être au point mort. Si le véhicule est mû par son propre moteur, la **position du levier** de changement de vitesse doit être définie par le constructeur. ».

...

Paragraphe 2.1.1, modifier comme suit :

« 2.1.1 Un mannequin du type Hybrid III **homme du 50<sup>e</sup> centile**<sup>1</sup> réglé selon les spécifications propres à ce type doit être installé dans le siège du conducteur dans les conditions énoncées à l'annexe 5. ».

...

## Annexe 9

### Procédures d'essai applicables à la protection des occupants des véhicules électriques contre les contacts avec les éléments à haute tension et contre les fuites d'électrolyte

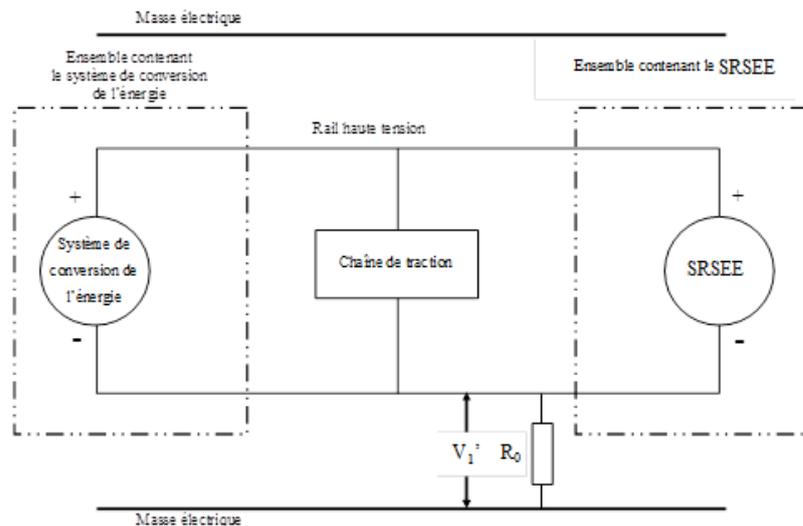
...

Paragraphe 5, modifier comme suit :

« 5. Résistance d'isolement

...

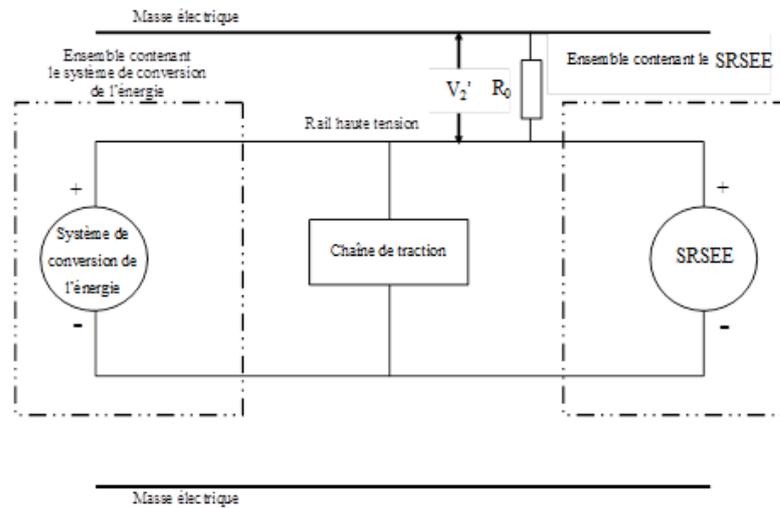
Figure 3  
Mesure de  $V_1'$



...

<sup>1</sup> Le GRSP a l'intention d'élaborer un additif à la Résolution Mutuelle M.R.1 sur les mannequins de choc avant. En attendant que l'additif soit disponible, les spécifications techniques et les schémas détaillés du mannequin Hybrid III représentant les principales mensurations d'un homme du 50<sup>e</sup> centile [et d'une femme du 5<sup>e</sup> centile], 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.

Figure 4  
Mesure de  $V_2'$



... ».

...

**Amendements adoptés sur la base du document  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/12  
(voir par. 33 du présent rapport)**

...

*Paragraphe 11.3*, modifier comme suit :

« 11.3. À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter des homologations de type délivrées au titre **dudit Règlement sous sa forme d'origine, telle que parue** au 1<sup>er</sup> septembre 2020. ».

...

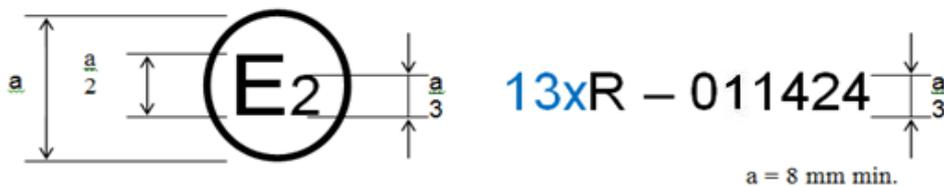
*Annexe 2*, modifier comme suit :

**« Annexe 2**

**Exemples de marques d'homologation**

Modèle A

(Voir par. 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en France (E2) en ce qui concerne la protection des occupants en cas de choc avant, en application du Règlement n° [13X] sous le numéro d'homologation **011424**. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° [13X] tel que modifié par la série **01** d'amendements.

... ».

## Annexe VI

### **Amendements collectifs aux Règlements n<sup>os</sup> 12, 94, 95 et 100, projet de Règlement relatif aux véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69) et projet de Règlement énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la protection des occupants contre le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue**

#### **Amendements adoptés sur la base du document GRSP-57-02 (voir par. 41 du présent rapport)**

**I. Proposition de complément 4 à la série 04 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 12 (Mécanisme de direction)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**II. Proposition de complément 6 à la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 94 (Protection contre le choc avant)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**III. Proposition de série 03 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**IV. Proposition de complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 95 (Protection contre le choc latéral)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**V. Proposition de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**VI. Proposition d'amendements au projet de Règlement relatif aux véhicules électriques de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/2015/69)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

**VII. Proposition d'amendements au projet de Règlement sur la protection des occupants contre le choc avant, axé en particulier sur le système de retenue (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/11)**

*Dans tout le texte du Règlement, au lieu de système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSEE), lire système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE).*

## Annexe VII

[Anglais seulement]

## List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : marisol.medri@dot.gov	[December 2016]	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	[December 2016]	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	[December 2016]	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	[December 2016]	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2015	Japan