



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
Quarante-neuvième session
 Genève, 16-20 mai 2011

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive
 sur sa quarante-neuvième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</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° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)	4	4
IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour).....	5–6	5
V. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)	7–10	5
A. Phase 2 du Règlement technique mondial	7–8	5
B. Proposition de rectificatif 3.....	9	6
C. Proposition d'amendement 3	10	6
VI. Choc latéral (point 5 de l'ordre du jour).....	11–12	6
A. Projet de Règlement technique sur les essais de choc latéral contre un poteau (point 5 a) de l'ordre du jour)	11	6
B. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 b) de l'ordre du jour)	12	7
VII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 de l'ordre du jour).....	13	7
VIII. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 7 de l'ordre du jour).....	14	7

IX.	Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 8 de l'ordre du jour).....	15–16	7
X.	Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour).....	17–19	8
XI.	Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour).....	20–21	8
XII.	Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 11 de l'ordre du jour).....	22–25	9
XIII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour).....	26–27	9
XIV.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour).....	28	10
XV.	Règlement n° 80 (Résistance des sièges et leurs ancrages (autobus)) (point 14 de l'ordre du jour).....	29	10
XVI.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 15 de l'ordre du jour).....	30	10
XVII.	Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie) (point 16 de l'ordre du jour).....	31–33	11
XVIII.	Amendements collectifs (point 17 de l'ordre du jour).....	34–35	11
	A. Règlements n ^{os} 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 et 114.....	34	11
	B. Règlements n ^{os} 12, 94, 95 et 100	35	11
XIX.	Autobus et autocars (point 18 de l'ordre du jour)	36	12
XX.	Projet de Règlement sur la sécurité des piétons (point 19 de l'ordre du jour).....	37–38	12
XXI.	Projet de nouveau règlement sur les systèmes de retenue pour enfants (point 20 de l'ordre du jour)	39–42	12
XXII.	Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour)	43–47	13
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive.....	43	13
	B. Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) – élaboration du projet de règle n° 2	44	13
	C. Systèmes de transport intelligent (STI).....	45	13
	D. Hommages.....	46–47	13
XXIII.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 22 de l'ordre du jour).....	48	14
Annexes			
I.	List of informal documents (GRSP-49-...) distributed without an official symbol during the session.....		15
II.	Projets d'amendements au Règlement n° 14		18
III.	Projets d'amendements au Règlement n° 16		20
IV.	Projets d'amendements au Règlement n° 17		21
V.	Amendements au Règlement n° 80		23
VI.	Proposition de mandat, de règlement intérieur et de calendrier de travail futur du groupe d'experts des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSE).....		24

VII.	Proposition visant à proroger le mandat du groupe informel de la sûreté électrique (ELSA)	26
VIII.	Proposition d'amendements aux Règlements n ^{os} 12, 94, 95 et 100.....	28
IX.	Proposition de nouveau mandat, règlement intérieur et calendrier de travail futur du groupe informel des systèmes de retenue pour enfants (SRE)	29
X.	List of GRSP informal groups.....	32

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa quarante-neuvième session, à Genève, du 16 au 20 mai 2011, sous la présidence de M^{me} S. Meyerson (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 et Amend.1): Allemagne, Australie, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent, de même que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Consumers International (CI), Comité européen du véhicule expérimental (CEVE), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA).

2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport les documents sans cote distribués pendant la session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/1; et
GRSP-49-02-Rev.1.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/1) proposé pour la quarante-neuvième session, auquel ont été ajoutés les points 21 c), 21 d) et 22 ainsi que le document indiquant l'ordre dans lequel les points de l'ordre du jour doivent être examinés (GRSP-49-02-Rev.1). On trouvera la liste des groupes informels relevant du GRSP dans l'annexe X du présent rapport.

III. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4; et
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28.

4. Le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28) et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/4 (rapport d'activité final), qui regroupent à eux deux les propositions d'amendement du RTM n° 1. Le Groupe de travail a noté que ces propositions contenaient de nouvelles dispositions qui ne correspondaient plus au texte actuel du Règlement n° 11. Le Groupe de travail a donc décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2011, en vue d'insérer les mêmes propositions d'amendement dans le RTM et dans le Règlement n° 11 (voir par. 16).

IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1.

5. Le Groupe de travail a noté que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) avait, à sa session de mars 2011 (ECE/TRANS/WP.29/1089, par. 99), adopté une version révisée qui développait l'amendement du RTM (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1), et qu'il avait décidé de le lui transmettre. Le Président du groupe informel a rendu compte de l'état d'avancement des travaux de son groupe, comme suit:

a) Le groupe informel travaille déjà sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1;

b) Les questions en suspens comme l'étalonnage du mannequin pour les essais de choc arrière (BioRID II), notamment en ce qui concerne la rigidité du thorax, sont en voie de solution;

c) Un projet de proposition pourrait être soumis à la session de décembre 2011 du Groupe de travail, une fois définis les critères de blessure et les moyens financiers.

6. Le Groupe de travail a en outre noté que trois groupes informels se réuniraient à nouveau à Washington D.C., sur les sujets suivants: i) 8 juin, harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral; ii) 9 juin, essais de choc latéral contre un poteau; et iii) 10 juin, phase 2 du RTM n° 7.

V. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)

A. Phase 2 du Règlement technique mondial

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13; GRSP-49-15, GRSP-49-23, GRSP-49-24 et GRSP-49-38.

7. Le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 et GRSP-49-15, qui concernent l'introduction de l'élément de frappe jambe de piéton souple (Flex-PLI) dans le RTM. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté un exposé (GRSP-49-23) qui contenait les résultats de recherches comparatives menées dans son pays entre l'élément de frappe actuellement utilisé et le Flex-PLI. Il a conclu que de nouvelles recherches, de nouveaux essais et de nouvelles données provenant du monde entier seraient nécessaires pour répondre aux préoccupations concernant les critères de blessure et justifier l'adoption du Flex-PLI. L'expert du Japon a lui aussi présenté un exposé (GRSP-49-24) montrant que l'élément de frappe actuellement utilisé et le Flex-PLI ont des structures et des critères de blessure complètement différents. Il en a conclu qu'une comparaison directe entre les deux types d'élément de frappe aboutirait à des résultats trompeurs. Le Groupe de travail a décidé que les questions en suspens devraient être confiées à un groupe informel, coprésidé par l'Allemagne et le Japon, qui serait chargé de mettre en forme finale les propositions visant à introduire le Flex-PLI en même temps dans le RTM et dans le projet de Règlement sur la sécurité des piétons.

8. Le Groupe de travail a décidé qu'il demanderait au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1998 (AC.3), à leurs sessions de juin 2011, l'autorisation de créer un groupe informel du Flex-PLI. Le Groupe de travail a en outre pris note du projet de mandat du groupe informel (GRSP-49-38) et a décidé que c'est ce dernier qui se chargerait de mettre le mandat en forme finale. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de

reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour en se fondant sur la version révisée de la proposition (en tenant compte des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 et GRSP-49-15 et des éventuels amendements proposés par le groupe informel), le cas échéant.

B. Proposition de rectificatif 3

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12; GRSP-49-17 et GRSP-49-18.

9. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question sous le point 4 c) de l'ordre du jour.

C. Proposition d'amendement 3

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12; GRSP-49-09, GRSP-49-17, GRSP-49-18 et GRSP-49-31.

10. Le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12, GRSP-49-17 et GRSP-49-18, qui contiennent une proposition de rectificatif au RTM. L'expert de l'OICA a présenté un exposé (GRSP-49-31) dans lequel il justifie sa proposition (GRSP-49-09) visant à rendre plus claire la procédure d'essai de l'élément de frappe tête. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2011. L'expert des Pays-Bas s'est proposé pour établir une proposition de synthèse des amendements (qui reprendrait les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/12, GRSP-49-17, GRSP-49-18 et GRSP-49-09), qu'il soumettrait, en même temps qu'une proposition officielle d'élaboration d'un amendement au RTM, au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de novembre 2011.

VI. Choc latéral (point 5 de l'ordre du jour)

A. Projet de Règlement technique sur les essais de choc latéral contre un poteau (point 5 a) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/2011/87.

11. Le Groupe de travail a pris note de la décision qu'a prise l'AC.3, à sa session de mars 2011 (voir document ECE/TRANS/WP.29/1089, par. 109), de lui transmettre le document ECE/TRANS/WP.29/2011/87 (mandat et premier rapport d'activité du groupe informel) aux fins d'information et d'observation. L'expert de l'Australie a rendu compte au Groupe de travail des résultats de la dernière réunion du groupe, qui s'est tenue à Bruxelles, les 3 et 4 mars 2011. Il a précisé que le groupe continuait à rassembler des données en vue d'établir un projet de procédure d'essai et qu'un deuxième rapport d'activité serait probablement disponible à l'issue de la réunion que le groupe informel devait tenir en juin 2011 (voir par. 6). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2011, en se fondant sur les nouveaux éléments d'information que lui aura communiqués le groupe informel.

B. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 b) de l'ordre du jour)

12. L'expert des États-Unis d'Amérique a rendu compte au Groupe de travail des bons résultats obtenus par le groupe informel chargé de l'harmonisation du mannequin du cinquantième centile (World Side) et l'a informé qu'une proposition concrète serait mise en forme finale dans les délais prévus. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2011, en se fondant sur les nouveaux éléments d'information que lui aura communiqués le groupe informel.

VII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 de l'ordre du jour)

13. Aucun nouvel élément d'information n'a été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: GRSP-49-13 et GRSP-49-28.

14. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté (GRSP-49-28) le projet de RTM sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible établi par le sous-groupe de la sécurité (SGS). L'expert du Royaume-Uni a demandé instamment que les couleurs des témoins soient précisées et a proposé que l'on envisage d'adopter des dispositions analogues à celles adoptées pour d'autres RTM. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du SGS se tiendrait pendant la dernière semaine de juin 2011, dans les locaux de l'OICA, à Paris. Compte tenu des délais serrés imposés par le nouveau plan de travail (voir document ECE/TRANS/WP.29/1089, par. 103), le Groupe de travail a prié tous les experts intéressés de participer à la réunion du groupe informel et de communiquer leurs observations aux coprésidents du groupe informel d'ici à juillet 2011, à temps pour qu'ils puissent soumettre des documents officiels à sa session de décembre 2011.

IX. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 8 de l'ordre du jour)

Document: GRSP-49-10.

15. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-49-10, qui contient une synthèse mise à jour des propositions précédentes (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/17 et GRSP-45-14), qui vise à couvrir le risque d'éjection dans le champ d'application du Règlement et à corriger les dispositions transitoires. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document GRSP-49-10 sous une cote officielle lors de la session de décembre 2011.

16. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour en se fondant sur une nouvelle proposition d'alignement du Règlement sur le projet d'amendement du RTM n° 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/3), pour l'établissement duquel l'expert de la Commission européenne s'était porté volontaire.

X. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9;
GRSP-49-06, GRSP-49-11-Rev.1 et GRSP-49-21.

17. À propos de la possibilité d'installer des sièges faisant face vers le côté, dans certaines conditions, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6, tel qu'il est modifié par l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1), aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 3 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 14.

18. Le Groupe de travail a adopté le document GRSP-49-11-Rev.1, tel qu'il est reproduit à l'annexe II du présent rapport, en vue d'introduire des dispositions transitoires dans le complément 2 à la série 07 d'amendements au Règlement (ECE/TRANS/WP.29/2011/54). Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition, sous la forme du document WP.29-154-02, au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet d'amendement au document ECE/TRANS/WP.29/2011/54.

19. L'expert de l'OICA a soumis le document GRSP-49-06 au cours d'un exposé (GRSP-49-21) visant à aligner les Règlements n°s 14 et 16 sur le projet de Règlement sur les systèmes de retenue pour enfants. Le Groupe de travail a décidé de transmettre les documents GRSP-49-06 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9 au groupe de travail informel des systèmes de retenue pour enfants, en vue d'une éventuelle révision pour tenir compte des prescriptions du projet de Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants. Pour finir, le Groupe de travail a recommandé au groupe informel de soumettre la version révisée des propositions sous une cote officielle à sa session de décembre 2011, puis de considérer qu'elles forment un tout avec le nouveau projet de Règlement sur les SRE.

XI. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7;
GRSP-49-07, GRSP-49-20 et GRSP-49-21.

20. À propos de la réintroduction des sièges faisant face vers le côté (voir par. 17), le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7, tel qu'il est modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 2 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16. L'expert du Japon a quant à lui retiré le document GRSP-49-20.

21. Ainsi que cela avait été décidé pour le Règlement n° 14 (voir par. 19), le Groupe de travail a soumis le GRSP-49-07 au groupe informel sur les SRE aux fins d'examen, et il l'a prié de soumettre une version révisée de la proposition en tant que document officiel, à sa session de décembre 2011.

XII. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11;
GRSP-49-33 et GRSP-49-35.

22. En ce qui concerne des sièges faisant face vers le côté (voir par. 17 et 20), le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8, tel qu'il est modifié dans l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 08 d'amendements au Règlement n° 17.

23. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-49-33, qui vise à préciser les prescriptions applicables aux appuie-tête intégrés. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11 (qui a été amendé par le GRSP-49-35 et qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23), tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que (voir par. 22) projet de complément 1 à la série 08 d'amendements au Règlement n° 17.

24. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, qui porte sur des prescriptions applicables aux sièges pliables. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour en se fondant sur la version révisée de la proposition pour l'établissement de laquelle l'expert de l'Allemagne s'est porté volontaire.

25. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24 à une prochaine session, en attendant les conclusions du groupe informel chargé d'examiner la phase 2 du RTM n° 7.

XIII. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/5.

26. L'expert de la Fondation FIA a informé le Groupe de travail qu'il n'existait pas encore de proposition concrète de prescriptions élémentaires applicables à des casques légers susceptibles de répondre aux besoins de certains pays asiatiques. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2011, en se fondant sur une proposition établie par l'expert de la Fondation FIA.

27. Par ailleurs, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/5, tel qu'il est modifié ci-dessous. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de rectificatif 4 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 22.

Paragraphe 5.1.4.1.2.1, modifier comme suit:

«5.1.4.1.2.1 d'un tiret et d'un symbole:

...».

...

XIV. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour)

Document: GRSP-49-37.

28. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-49-37 afin de faire savoir au Groupe de travail que de fausses étiquettes d'homologation étaient apposées sur des systèmes de retenue pour enfants non conformes, ou sur certaines de leurs parties. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2011 et a chargé les experts d'examiner les renseignements fournis et, soit de donner des réponses aux questions posées soit de soumettre le problème aux services administratifs compétents des pays concernés.

XV. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et leurs ancrages (autobus)) (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36; et
GRSP-49-04.

29. À propos des sièges faisant face vers le côté (voir par. 17, 20 et 22), le Groupe a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36, tel qu'il est modifié dans l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 80. L'expert du Japon a retiré le document GRSP-49-04.

XVI. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 15 de l'ordre du jour)

Document: GRSP-49-36.

30. Le Président du groupe informel des essais de choc avant a présenté le document GRSP-49-36, dans lequel il rend compte au Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux de son groupe, et a fait savoir au Groupe de travail que, compte tenu des travaux effectués jusqu'à présent, le Règlement n° 94 pouvait être amendé de quatre façons. Il a conclu en indiquant que son groupe avait prévu deux nouvelles réunions, le 27 juin et le 7 septembre 2011, à Paris, dans les locaux de l'OICA, afin de mieux définir ces quatre solutions. Le Groupe de travail a donc décidé de demander au WP.29, à sa session de juin 2011, de proroger de six mois le mandat du groupe informel. Pour finir, le Groupe de travail a demandé à tous ses experts de communiquer leurs observations ou leurs propositions concernant les quatre solutions possibles avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de décembre 2011.

XVII. Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie) (point 16 de l'ordre du jour)

Documents: GRSP-49-03-Rev.1, GRSP-49-22 et GRSP-49-30.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté le mandat du groupe d'experts (GRSP-49-03-Rev.1) des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSE), qui travaille sous la responsabilité du groupe informel de la sûreté électrique (ELSA). Il a précisé que les travaux d'élaboration de prescriptions relatives à la sûreté des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie allaient se faire en deux étapes:

a) Dans un premier temps, le groupe envisagera de réviser les Règlements en vigueur au titre de l'Accord de 1958 concernant les prescriptions fonctionnelles, mécaniques, chimiques et de sûreté électrique des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie pour les véhicules des catégories M et N. L'élaboration d'un nouveau Règlement n'est pas exclue;

b) Dans un deuxième temps, le groupe pourrait envisager d'élaborer des prescriptions applicables aux véhicules de la catégorie L et un RTM dans le cadre de l'Accord de 1998.

32. Le Groupe de travail a adopté le GRSP-49-03-Rev.1, qui définit le mandat du groupe d'experts SRSE (qui remplace le GRSP-49-22), tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du présent rapport et il a décidé de solliciter l'aval du WP.29 à sa session de juin 2011.

33. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de proroger le mandat du groupe informel de la sûreté électrique jusqu'à décembre 2012 (à condition que le groupe informel du SGS finalise le projet de RTM) et de solliciter l'aval du WP.29 à sa session de juin 2011. En conséquence, le Groupe de travail a adopté le GRSP-49-30, qui propose de proroger le mandat du groupe de la sûreté électrique, tel qu'il est reproduit à l'annexe VII, à l'appui de cette demande.

XVIII. Amendements collectifs (point 17 de l'ordre du jour)

A. Règlements n°s 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 et 114

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/15 et Corr.1.

34. L'expert de la CLEPA a retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/15 et Corr.1 et le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de sa session de décembre 2011.

B. Règlements n°s 12, 94, 95 et 100

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2.

35. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2 sur la définition des parties conductrices exposées sur les véhicules électriques, tel qu'il est modifié dans l'annexe VIII du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12, projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94, projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 95 et projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 100.

XIX. Autobus et autocars (point 18 de l'ordre du jour)

Document: GRSP-49-32.

36. À la suite de la demande adressée par l'expert de la Commission européenne lors de la session de décembre 2010, l'expert de l'Espagne a communiqué des renseignements (GRSP-49-32) sur certaines initiatives prises dans son pays en vue d'autoriser l'installation, dans certaines conditions, de systèmes de retenue pour enfants intégrés dans les autobus. L'expert de la France a proposé que ces renseignements soient aussi soumis au Groupe de travail des questions générales de sécurité (GRSG).

XX. Projet de Règlement sur la sécurité des piétons (point 19 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14;
GRSP-49-12, GRSP-49-14, GRSP-49-16, GRSP-49-19, GRSP-49-26 et
GRSP-49-38.

37. À propos des débats qu'il a eus au titre du point 4 de l'ordre du jour (voir par. 7 et 8), au sujet de la proposition visant à introduire le Flex-PLI dans le projet de Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2011, en se fondant sur les résultats qu'aura obtenus le groupe informel. Le Groupe de travail a en outre décidé que le Règlement ne prévoirait pas de période de suivi en ce qui concerne l'introduction du Flex-PLI, afin d'empêcher que des textes de loi soient utilisés comme des instruments de recherche.

38. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen des propositions d'amendement et de rectificatif du projet de Règlement sur la sécurité des piétons (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/127), à sa session de décembre 2011. Le secrétariat a été chargé de faire distribuer les documents GRSP-49-12, GRSP-49-14, GRSP-49-16 plus GRSP-49-19 réunis dans un même document et GRSP-49-26, sous une cote officielle.

XXI. Projet de nouveau règlement sur les systèmes de retenue pour enfants (point 20 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS.WP.29/GRSP/2011/15;
GRSP-49-01-Rev.1, GRSP-49-08, GRSP-49-25, GRSP-49-27,
GRSP-49-29, GRSP-49-34 et GRSP-49-39.

39. Le Président du groupe informel des SRE a présenté les dernières propositions élaborées par son groupe (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 et GRSP-49-08) ainsi que le nouveau mandat dudit groupe (GRSP-49-01-Rev.1), qui prévoit trois phases, comme suit:

- a) Phase 1: s'occuper uniquement des SRE ISOFIX de type intégral, tout en continuant à appliquer le Règlement n° 44;
- b) Phase 2: s'occuper des SRE de type non intégral;
- c) Phase 3: s'occuper des amendements aux Règlements n^{os} 44, 14 et 16, afin de couvrir les systèmes de retenue pour enfants fixés au moyen de ceintures de sécurité pour adultes.

40. L'expert de la France a présenté le document GRSP-49-25, qui définit, à partir de données recueillies «sur le terrain», les priorités à respecter pour la protection des enfants

dans les véhicules automobiles. Le projet de règlement a fait l'objet de plusieurs observations (GRSP-49-27, GRSP-49-29 et GRSP-49-34). Plusieurs experts ont fait valoir que la proposition ne devrait pas porter sur l'utilisation des SRE. Le Groupe de travail a noté que les prochaines réunions du groupe informel se tiendraient le 5 juillet à Bonn (Allemagne) et le 8 septembre 2011 à Paris, dans les locaux de l'OICA. Comme l'avait proposé l'expert du Royaume-Uni, le Groupe de travail a décidé que le groupe informel devrait i) poursuivre l'examen de la phase 2 (CRS ISOFIX de type universel non intégral) parallèlement à la finalisation de la phase 1 (CRE ISOFIX de type intégral) et ii) se demander si le chariot utilisé dans les essais de choc frontal était toujours approprié.

41. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de faire distribuer le GSRP-49-39, qui reprend toutes les modifications du projet de règlement adoptées pendant la session (y compris celles proposées dans les documents GRSP-49-08, GRSP-49-27, GRSP-49-29 et GRSP-49-34), sous une cote officielle, à sa session de décembre 2011. En outre, il a été recommandé aux experts et au groupe informel de communiquer leurs observations relatives au GRSP-49-39, sous la forme de documents officiels en vue de la prochaine session du Groupe de travail, afin de laisser le temps aux experts d'examiner les modifications proposées.

42. Pour finir, le Groupe de travail a adopté le nouveau mandat du groupe informel (GRSP-49-01-Rev.1), tel qu'il est reproduit à l'annexe IX du présent rapport et il a décidé de solliciter l'aval du WP.29 à sa session de juin 2011.

XXII. Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

43. Aucun nouvel élément d'information n'a été communiqué.

B. Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) – élaboration du projet de règle n° 2

44. Le Groupe de travail a noté que le WP.29 était censé se prononcer sur le projet de règle n° 2 relatif à l'aptitude des véhicules à la circulation, à sa session de juin 2011.

C. Systèmes de transport intelligent (STI)

Document: GRSP-49-05.

45. Le secrétariat a présenté le document GRSP-49-05, qui rend compte au Groupe de travail de la consultation publique relative à la stratégie de la CEE en vue de l'instauration des STI, lancée en février 2011 et qui s'est achevée le 31 mai 2011 (ECE/TRANS/WP.29/1089, par. 20).

D. Hommages

46. Ayant appris que M. H. Kubota ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail l'a remercié de sa précieuse contribution à ses travaux et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans ses activités futures.

47. Le Président a eu le regret d'annoncer que M. H. Yonezawa (Japon) était décédé de maladie et il l'a remercié à titre posthume de sa précieuse contribution aux travaux du Groupe de travail.

XXIII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 22 de l'ordre du jour)

48. Pour sa cinquantième session, qui doit se tenir à Genève du 6 (14 h 30) au 9 (12 h 30) décembre 2011, le Groupe de travail a décidé que le Président, en collaboration avec le secrétariat, établirait l'ordre du jour provisoire. Le Groupe de travail a pris note que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 9 septembre 2011, soit douze semaines avant le début de la session.

Annexes

Annexe I

[English only]

List of informal documents (GRSP-49-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01- Rev.1	Chair of CRS informal group	20	E	Draft Terms of Reference for Phase 2 and Phase 3 of the GRSP informal group on Child Restraint Systems	(d)
02- Rev.1	Chair of GRSP	1	E	Revised running order of the forty-ninth session of GRSP	(a)
03- Rev.1	Chair of RESS group of interested experts	16	E	Terms of reference of the group of interested experts on rechargeable energy storage systems	(d)
04	Japan	14	E	Draft corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36 (Regulation No. 80 - Strength of seats and anchorages in buses)	(d)
05	Secretariat	21(c)	E	Intelligent transport systems (ITS) - UNECE role to promote ITS	(a)
06	OICA	9	E	Proposal for amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
07	OICA	10	E	Proposal for amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
08	France	20	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
09	OICA	4(c)	E	Proposal of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
10	OICA	8	E	Proposal for Corrigendum 2 to the 03 series of amendments to Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(b)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
11- Rev.1	OICA	9	E	Proposal for Corrigendum 1 to draft Supplement 2 to Regulation No. 14 (safety-belt anchorages) (ECE/TRANS/WP.29/2011/54)	(d)
12	OICA	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(d)
13	USA	7	E	Draft gtr on hydrogen and fuel cells vehicles	(a)
14	Japan	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14 (draft 01 series of amendments to the draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
15	Japan	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13 (draft amendment 2 to gtr No. 9 - Phase 2 on pedestrian safety)	(a)
16	Japan	19	E	Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
17	Japan	4(b)	E	Proposal for corrigendum 3 to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
18	Japan	4	E	Proposal of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
19	Japan	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(b)
20	Japan	10	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7 (Regulation No. 16 - Safety-belts)	(a)
21	OICA	9 and 10	E	Overview of draft amendments to Regulation Nos. 14 (safety-belt anchorages) and 16 (safety-belts)	(a)
22	Japan	16	E	Proposal of amendments to GRSP-49-03 (Terms of references of RESS)	(a)
23	USA	4(a)	E	Update on pedestrian leg testing	(a)
24	Japan	4(a)	E	Difference of Transport Research Laboratory (TRL) legform impactor/injury criteria and Flex pedestrian legform impactor/injury criteria	(a)
25	France	20	E	Priorities for the protection of children in cars: available data from the field	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
26	Germany	19	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/127 (draft Regulation on pedestrian safety)	(a)
27	CLEPA	20	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
28	USA	7	E	Hydrogen fueled vehicle - draft global technical regulation (gtr)	(a)
29	CLEPA and OICA	20	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
30	Germany	16	E	Informal group on electric safety (ELSA)	(d)
31	OICA	4(c)	E	Request for clarification of the test procedure in gtr No. 9 (pedestrian safety)	(a)
32	Spain	18	E	Requirements for "in built" CRS in vehicles M ₃ Class I in Spain	(a)
33	CLEPA	11	E	Proposal of amendments to Regulation No. 17 (Seat-strength)	(a)
34	CLEPA	20	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 (draft Regulation on CRS)	(a)
35	NL and CLEPA	11	E	Proposal of Supplement 1 to the 08 series of amendments to Regulation No. 17 (Seat-strength)	(d)
36	(Chair of frontal impact informal group)	15	E	Status report of the informal group on frontal impact	(a)
37	CLEPA	13	E	False copies of approval labels and products according to Regulation No. 44 (CRS)	(c)
38	Japan and Germany	4(a) and 19	E	Draft terms of reference for the informal group on pedestrian safety Phase 2 (IG PS2)	(d)
39	Chair of GRSP	20	E	Amendments agreed to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15 during the forty-ninth session of GRSP	(b)

Notes:

- (a) Consideration completed or superseded
- (b) Continue consideration at the next session with an official symbol
- (c) Continue consideration at the next session as informal document
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29

Annexe II

Projets d'amendements au Règlement n° 14

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/6,
qui ont été adoptés (voir par. 17 du rapport)

...

Paragraphe 5.4.2.5, modifier comme suit:

«5.4.2.5 La distance entre ... du **véhicule** et passant par chacun des deux ancrages inférieurs effectifs (L_1 et L_2) d'une même ceinture, ne doit pas être inférieure à 350 mm. **Dans le cas des sièges faisant face vers le côté, la distance entre les deux plans verticaux parallèles au plan longitudinal vertical médian du siège et passant par chacun des deux ancrages inférieurs (L_1 et L_2) d'une même ceinture, ne doit pas être inférieure à 350 mm.** À une quelconque place assise située ... L_1 et L_2 et à au moins 120 mm de ces points.».

...

Les nouveaux paragraphes 14.17 et 14.18 sont supprimés.

...

Annexe 6, tableau, modifier comme suit:

«Annexe 6

...

Catégorie de véhicule	Places assises faisant face vers l'avant					
	Places latérales		Places centrales		Places assises faisant face vers l'arrière	Places assises faisant face vers le côté
	Avant	Autres	Avant	Autres		
M ₁	3	3	3	3	2	-
M ₂ ≤ 3,5 tonnes	3	3	3	3	2	-
M ₃ et M ₂ > 3,5 tonnes	3 ⊕	3 ou 2 ¶	3 ou 2 ¶	3 ou 2 ¶	2	-
M ₃	3 ⊕	3 ou 2 ¶	3 ou 2 ¶	3 ou 2 ¶	2	2
N ₁	3	3 ou 2 Ø	3 ou 2 *	2	2	-
N ₂ et N ₃	3	2	3 ou 2 *	2	2	-

...».

**Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2011/54,
qui ont été adoptés, sur la base du document GRSP-49-11-Rev.1
(voir par. 18 du rapport)**

...

Ajouter trois nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «14.17** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 2 à la série 07 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder d'homologation de type en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 2 à la série 07 d'amendements.
- 14.18** À l'expiration d'un délai de douze mois après la date officielle d'entrée en vigueur du complément 2 à la série 07 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation de type qu'aux types de véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement, tel que modifié par le complément 2 à la série 07 d'amendements.
- 14.19** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation, même s'il n'est pas satisfait au complément 2 de la série 07 d'amendements.».

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 16

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/7, qui ont été adoptés (voir par. 20 du rapport)

...

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«1.6 À la demande du fabricant, aussi aux ceintures de sécurité conçues pour les sièges faisant face vers le côté des véhicules **de la catégorie M₃ (classe II, III ou B)¹**».

...

Annexe 16, tableau, ajouter une nouvelle colonne intitulée "Places assises faisant face vers le côté", comme suit:

«Annexe 16

Prescriptions minimales applicables aux ceintures de sécurité et aux enrouleurs

Catégorie de véhicule	Places assises faisant face vers l'avant					
	Places latérales		Places centrales		Places assises faisant face vers l'arrière	Places assises faisant face vers le côté
	Avant	Autres	Avant	Autres		
M ₁	-
M ₂ ≤ 3,5 t	-
M ₂ > 3,5 t	-
M ₃	Br3, Br4m et Br4Nm
N ₁	-
	-
N ₂	-
N ₃	-

...».

Annexe IV

Projets d'amendements au Règlement n° 17

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/8, qui ont été adoptés (voir par. 22 du rapport)

...

Paragraphe 5.1.1, modifier comme suit:

«5.1.1 L'installation de sièges faisant face vers le côté est interdite dans les véhicules **des catégories M₁, N₁, M₂ (des classes II, III et B) et M₃ dont la masse techniquement admissible en charge ne dépasse pas 10 tonnes (des classes II, III et B).**».

...

Les nouveaux paragraphes 13.12 à 13.14 sont supprimés.

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/11, qui ont été adoptés (voir par. 23 du rapport)

Paragraphes 5.5.1 à 5.5.6, modifier comme suit:

- «5.5.1 **La présence d'un appui-tête ne doit pas être une cause de danger supplémentaire pour les occupants du véhicule. En particulier, il ne doit, quelle que soit sa position, présenter ni aspérité dangereuse ni arête vive susceptible d'accroître le risque de blessures pour les occupants ou la gravité de leurs blessures.**
- 5.5.1.1 **Les parties des faces avant et arrière des appui-tête situées dans la zone 1, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.1.3 ci-dessous, doivent être rembourrées pour éviter tout contact direct de la tête avec les éléments de la structure et être conformes aux prescriptions du paragraphe 5.2.4.**
- 5.5.1.2 Les parties des faces avant et arrière des appui-tête situées dans la zone 2, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.2 ci-dessous, doivent être rembourrées pour éviter tout contact direct de la tête avec les éléments de la structure et être conformes aux prescriptions du paragraphe 5.2.4 ci-dessus, applicables aux parties arrière des sièges de la zone 2. Dans le cas des appui-tête intégrés au dossier, **la partie avant de l'appui-tête est considérée comme la zone située** au-dessus d'un plan perpendiculaire à la ligne de référence, à 540 mm du point R et entre deux plans verticaux longitudinaux passant à 85 mm de part et d'autre de la ligne de référence.
- 5.5.2 **Les parties des faces avant et arrière des appui-tête situées dans la zone 1, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.1.3 ci-dessous, doivent subir avec succès l'essai de dissipation d'énergie.**
- 5.5.2.1 **Cette prescription est considérée comme remplie si, pendant les essais effectués selon la procédure définie à l'annexe 6, la décélération de la tête d'essai ne dépasse pas 80 g en continu pendant plus de 3 ms. De plus,**

aucune arête dangereuse ne doit apparaître pendant l'essai ni demeurer après l'essai.

- 5.5.3 Les prescriptions des paragraphes 5.5.1 et 5.5.2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux faces arrière des appuie-tête destinés à équiper les sièges derrière lesquels aucune place assise n'est prévue.**
- 5.5.4 L'appuie-tête doit être fixé au siège ou à la structure du véhicule, de telle façon que, sous la pression exercée par la tête d'essai, pendant l'essai, aucune partie rigide et dangereuse ne fasse saillie par rapport au rembourrage de l'appuie-tête et à sa fixation au dossier.**
- 5.5.5 Dans le cas d'un siège muni d'un appuie-tête, les prescriptions du paragraphe 5.2.3 peuvent être considérées comme satisfaites, en accord avec le service technique, si le siège muni de son appuie-tête est conforme aux prescriptions du paragraphe 5.5.2 ci-dessus.».**

Annexe V

Amendements au Règlement n° 80

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36, qui ont été adoptés (voir par. 29 du rapport)

...

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«...
 12.8

Passé un délai de 24 mois à compter de...

12.9

Passé un délai de 60 mois à compter de l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser l'homologation de type nationale ou régionale, voire refuser la première immatriculation (première mise en circulation) nationale ou régionale d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 03 d'amendements au présent Règlement.

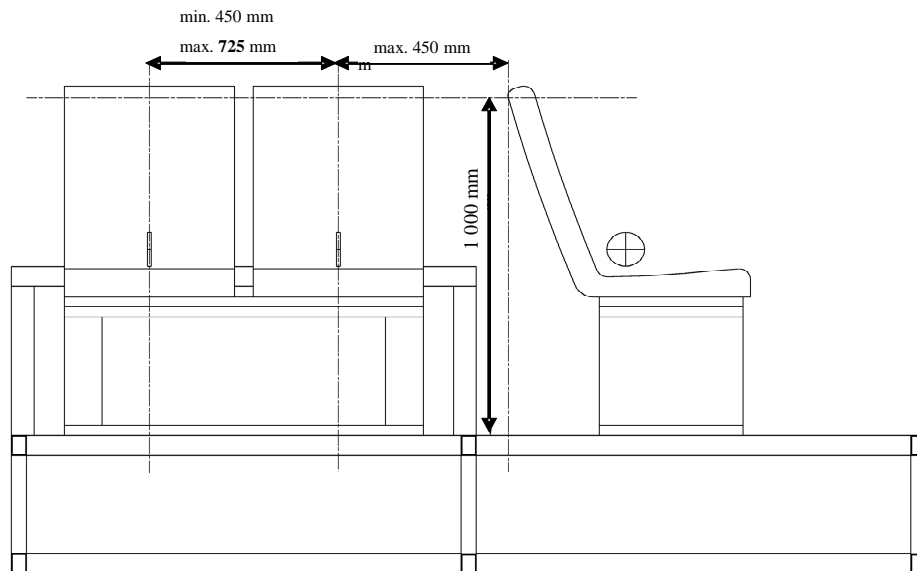
...».

...

Ajouter une nouvelle annexe, ainsi conçue:

«...
 Figure 1

Positionnement des sièges faisant face vers le côté



...»

...

Annexe VI

Proposition de mandat, de règlement intérieur et de calendrier de travail futur du groupe d'experts des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSE)

Texte adopté sur la base du GRSP-49-03-Rev.1 (voir par. 31 du rapport)

A. Introduction

1. Le Groupe de travail a décidé de créer un groupe d'experts chargé de définir les prescriptions applicables aux systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSE).
2. Le Forum mondial a donc décidé de proroger le mandat du groupe informel de la sûreté électrique (ELSA) et confier ces nouvelles activités à un groupe d'experts, plutôt que de créer un nouveau groupe informel relevant du GRSG (voir rapport de la 151^e session du WP.29 (juin 2010), sous la cote ECE/TRANS/WP.29/1085).
3. Le groupe informel ELSA s'occupe des prescriptions de sûreté dans le cadre de l'Accord de 1998. Bien qu'il ait été convenu que les éléments des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie et les systèmes eux-mêmes soient soumis à l'homologation de type en vertu de l'Accord de 1958, le groupe informel ELSA a décidé, à sa huitième réunion, de confier cette question à un sous-groupe.
4. Dans un premier temps, le groupe va examiner la question des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie dans les véhicules des catégories M et N. Dans un deuxième temps, il pourrait aussi s'intéresser aux véhicules de la catégorie L **et à l'élaboration d'un nouveau Règlement technique mondial (RTM) dans le cadre de l'Accord de 1998.**

B. Objectif de la proposition

5. La proposition vise à garantir la sûreté des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie censés assurer la propulsion électrique des véhicules des catégories M et N, en fonctionnement normal, **dans des circonstances inhabituelles** et en cas d'accident.
6. À cette fin, les Règlements en vigueur devraient, si l'Accord de 1958 le permet, être modifiés afin d'intégrer des prescriptions applicables à ces systèmes et notamment à leurs caractéristiques fonctionnelles, mécaniques, chimiques et de sûreté électrique. On trouvera à l'annexe 1 le détail des questions auxquelles devra s'atteler le groupe.
7. Les modalités de l'homologation des éléments des SRSE et des systèmes eux-mêmes (voir par exemple le Règlement n^o 28) devraient être définies, et les normes en vigueur (par exemple celles de la CEI ou de l'ISO) devraient être prises en considération.

C. Projet de prescriptions

- a) Au nombre des participants figurent notamment les Parties contractantes, les constructeurs et les distributeurs de véhicules, les services techniques, des experts en sûreté électrique, etc.;

- b) Le groupe est présidé par l'Allemagne et son secrétariat est assuré par l'OICA;
- c) La langue officielle du groupe est l'anglais;
- d) Tous les documents sont soumis au secrétariat de la CEE et placés sur le site Web (http://live.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa/elsa_subgroup2_#.html) avant les réunions. Le groupe peut remettre à plus tard l'examen de tout point ou toute proposition qui n'aura pas été annoncé au moins dix jours ouvrables avant le début de la réunion;
- e) Les propositions sont adoptées par consensus et, en cas d'impossibilité, le Président expose les différents points de vue au Groupe de travail. Le Président peut solliciter l'avis du Groupe de travail chaque fois qu'il le juge nécessaire;
- f) Les décisions concernant les sessions se prennent à la majorité des participants une fois que le groupe a été créé lors d'une séance constitutive;
- g) Un ordre du jour provisoire est établi par le secrétariat en concertation avec les participants. Le premier point inscrit à l'ordre du jour de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour;
- h) Le second point à l'ordre du jour provisoire est l'examen des minutes de la session précédente et des questions qu'elles soulèvent, et leur adoption.

D. Plan de travail et calendrier

Novembre 2010	Séance constitutive et soumission du mandat au Groupe de travail (document sans cote)
Décembre 2010	Adoption du mandat par le Groupe de travail
Janvier 2011	Deuxième réunion du groupe chargé des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie
Mars/avril 2011	Troisième réunion du groupe chargé des SRSE
Mai 2011	Rapport d'activité au Groupe de travail
Juin 2011	Quatrième réunion du groupe chargé des SRSE
Septembre 2011	Remise d'un rapport officiel au Groupe de travail
Décembre 2011	Adoption du rapport par le Groupe de travail
Juin 2012	Adoption du rapport par le WP.29

Annexe VII

Proposition visant à proroger le mandat du groupe informel de la sûreté électrique (ELSA)

Texte adopté sur la base du GRSP-49-30 (voir par. 33 du rapport)

1. À sa 144^e session, le WP.29 a entériné la création du groupe informel de la sûreté électrique (ELSA), en précisant que ses activités se dérouleraient dans le cadre de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 et que son mandat courrait seulement jusqu'en juin 2010. La mission du groupe était d'élaborer des dispositions en matière de sûreté électrique applicables aux véhicules électriques, hybrides ou à hydrogène et pile à combustible, aussi bien pendant leur utilisation normale qu'en cas d'accident, mais aussi de conseiller le sous-groupe de la sécurité s'occupant des véhicules à hydrogène et à pile à combustible en matière de sûreté électrique. Par ailleurs, le groupe a élaboré la série 01 d'amendements au Règlement n° 100 sur la sûreté électrique des véhicules, essentiellement pour incorporer dans ledit Règlement des prescriptions applicables aux éléments haute tension.
2. Le groupe informel HFCV SGS a indiqué son intention de soumettre au Groupe de travail un projet de RTM concernant les véhicules à hydrogène et à pile à combustible, à sa session de décembre 2011, projet qui devrait ensuite être adopté par le WP.29 à sa session de juin 2012.
3. Pour sa part, le Groupe de travail a décidé qu'il fallait élaborer de nouvelles prescriptions pour les véhicules électriques, sous la conduite du groupe ELSA, par exemple par le biais du groupe d'experts chargé de définir des prescriptions applicables aux véhicules électriques en cas d'accident ou du groupe d'experts chargé de définir des prescriptions de sûreté applicables aux systèmes rechargeables de stockage de l'énergie installés sur les véhicules (SRSE). Le WP.29 a été informé des activités en question et il les a entérinées. Des projets de prescriptions applicables à la sûreté des véhicules en cas d'accident ont été inclus dans des propositions d'amendement des Règlements n^{os} 12, 94 et 95. Le groupe informel SRSE poursuit ses activités; la phase 1, qui est définie dans son mandat (voir le document GRSP-49-03), devrait s'achever fin 2011.
4. L'Allemagne propose de proroger le mandat du groupe ELSA pour trois raisons:
 - a) Premièrement, permettre au groupe informel ELSA d'accompagner le projet de RTM sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible jusqu'à ce qu'il soit adopté par le WP.29 et de continuer à conseiller le HFCV SGS en cas de nécessité;
 - b) Deuxièmement, laisser le temps au groupe informel SRSE de finaliser l'élaboration de prescriptions relatives à la sûreté des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie;
 - c) Troisièmement, faciliter les activités éventuelles futures de la CEE en matière d'élaboration de prescriptions relatives à la sûreté des véhicules électriques. Les débats qui ont eu lieu au sein du groupe informel SRSE montrent que tous souhaitent des prescriptions qui soient harmonisées au niveau international. On pourrait envisager qu'un RTM sur la sûreté des SRSE soit proposé. Il serait donc peut-être souhaitable que cette question soit examinée au sein du groupe informel ELSA.

5. Lors de sa session de mai 2011, le Groupe de travail a décidé, à la requête de l'expert de l'Allemagne, de proroger le mandat du groupe informel ELSA en principe jusqu'en décembre 2012 (soit jusqu'à la cinquante-deuxième session), mais à condition que d'ici là les travaux d'élaboration d'un RTM sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible soient achevés. L'adoption d'un RTM sur cette question par l'AC.3 et le WP.29 devrait se faire lors de leurs sessions de juin ou au plus tard de novembre 2012.

Annexe VIII

Proposition d'amendements aux Règlements n^{os} 12, 94, 95 et 100

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/2, qui ont été adoptés (voir par. 35 du rapport)

A. Proposition de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement n^o 12 (Mécanisme de direction)

Paragraphe 2.24, modifier comme suit:

«2.24 Par “*partie conductrice exposée*”, une partie conductrice qui peut être touchée selon les dispositions relatives au degré de protection IPXXB **et qui est mise sous tension en cas de défaillance de l'isolation. Les parties protégées par un couvercle démontable sans l'aide d'outils sont aussi des parties conductrices exposées.**».

B. Proposition de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n^o 94 (Protection en cas de choc avant)

Paragraphe 2.20, modifier comme suit:

«2.20 Par “*partie conductrice exposée*”, une partie conductrice qui peut être touchée selon les dispositions relatives au degré de protection IPXXB **et qui est mise sous tension en cas de défaillance de l'isolation. Les parties protégées par un couvercle démontable sans l'aide d'outils sont aussi des parties conductrices exposées.**».

C. Proposition de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n^o 95 (Protection en cas de choc latéral)

Paragraphe 2.20, modifier comme suit:

«2.20 Par “*partie conductrice exposée*”, une partie conductrice qui peut être touchée selon les dispositions relatives au degré de protection IPXXB **et qui est mise sous tension en cas de défaillance de l'isolation. Les parties protégées par un couvercle démontable sans l'aide d'outils sont aussi des parties conductrices exposées.**».

D. Proposition de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n^o 100 (Sûreté des véhicules électriques à batterie)

Paragraphe 2.12, modifier comme suit:

«2.12 Par “*partie conductrice exposée*”, une partie conductrice qui peut être touchée selon les dispositions relatives au degré de protection IPXXB **et qui est mise sous tension en cas de défaillance de l'isolation. Les parties protégées par un couvercle démontable sans l'aide d'outils sont aussi des parties conductrices exposées.**».

Annexe IX

Proposition de nouveau mandat, règlement intérieur et calendrier de travail futur du groupe informel des systèmes de retenue pour enfants (SRE)

Texte adopté sur la base du GRSP-49-01-Rev.1 (voir par. 42 du rapport)

I. Introduction

1. À l'issue des 25 réunions qu'il a tenues, le groupe informel a, dans le cadre de son premier mandat, obtenu les résultats suivants:

a) Mise au point d'un règlement autonome intitulé «Projet de nouveau règlement sur des dispositions uniformes relatives à l'homologation des systèmes avancés de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles» (le Règlement n° 44 restant valable pendant la phase de mise en œuvre du nouveau règlement);

b) Mise au point d'une méthode en trois phases:

i) La phase 1, exclusivement réservée aux SRE ISOFIX de type intégral;

c) Mise au point d'une nouvelle méthode de classement:

i) Suppression des groupes de masse;

ii) Classement fondé sur la hauteur debout, la masse admissible maximum (enfant + SRE) et limite d'âge pour les SRE utilisés sur des sièges faisant face vers l'avant;

iii) Utilisation d'instruments de mesure pour le contrôle de la taille des SRE;

d) Utilisation de mannequins de type Q pour les essais de choc avant, arrière et latéral, sur un nouveau banc d'essai;

e) Utilisation d'une béquille ainsi que d'une sangle de fixation supérieure, véritables dispositifs universels antirotation.

2. La phase 1 a permis d'obtenir les principaux résultats ci-dessous:

a) Créer les SRE de type i-size, qui présentent les caractéristiques ci-après:

i) Classement d'après la stature;

ii) Réservés aux SRE ISOFIX de type intégral;

iii) Compatibilité entre, d'une part, le véhicule et, d'autre part, le SRE, sa béquille ou sa sangle de fixation supérieure;

b) Adopter des nouveaux mannequins de type Q, anthropomorphes, ainsi que leurs critères;

c) Adopter une procédure pour essai de choc latéral prévoyant un banc d'essai avancé;

d) Rendre obligatoire le placement des enfants de moins de 15 mois dans des SRE faisant face vers l'arrière;

e) Redéfinir les prescriptions relatives aux SRE propres à certains types de véhicules;

f) Adopter un banc d'essai avancé pour choc frontal, fondé sur les recommandations du NPACS.

3. Le groupe informel a atteint les principaux objectifs qu'il s'était fixés pour la phase 1 et il a pu soumettre un projet de proposition au Groupe de travail à sa session de mai 2011 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/15).

4. Pour que la phase 1 soit complètement achevée, il faut que les Règlements n° 16 et n° 14 fassent l'objet d'une proposition de modification, aux fins d'évaluation de la compatibilité des véhicules avec le système i-size; cette proposition a été soumise par l'expert de l'OICA à la session de mai 2011.

5. Le présent projet porte uniquement sur les SRE ISOFIX de type intégral. Le groupe informel est prêt à élargir ses activités, lors de la phase 2, à l'autre catégorie de SRE ISOFIX, à savoir les SRE de type non intégral munis d'une fixation ISOFIX. La phase 2 pourrait aussi comprendre une évaluation du chariot utilisé dans les essais de choc frontal (lésions plus graves et évaluation de l'intégrité du SRE).

6. À la fin de la phase 2 (fin 2012), aucune nouvelle homologation de type des SRE ISOFIX pourrait être accordée en vertu du Règlement n° 44 et des dispositions transitoires devraient être élaborées par le Groupe de travail lors de sessions ultérieures.

7. En ce qui concerne la phase 3, qui porte sur les SRE fixés au moyen d'une ceinture de sécurité, deux solutions existent: i) inclure ce type de SRE dans le nouveau règlement ou ii) les maintenir dans un Règlement n° 44 amélioré, qui tiendrait compte des résultats obtenus lors des phases 1 et 2 (classement d'après la stature, nouveau mannequin de type Q anthropomorphe, compatibilité entre le véhicule et le SRE plus sa béquille, procédure à suivre pour les essais de choc latéral et transport obligatoire des enfants de moins de 15 mois dans des sièges faisant face vers l'arrière).

II. Mandat du groupe informel pour les phases 2 et 3

8. Le groupe informel examinera dans le cadre de la phase 2 l'inclusion, dans le nouveau projet de règlement relatif aux «Systèmes avancés de retenue pour enfant utilisés à bord des véhicules automobiles», des amendements nécessaires à l'insertion des SRE de type non intégral munis de fixations ISOFIX et d'étendre la notion de i-size à ces SRE aux fins d'examen par le Groupe de travail.

9. L'achèvement de la phase 2 est prévu pour la cinquante et unième session du Groupe de travail (mai 2012).

10. Dans le cadre de la phase 2, le groupe informel établira des définitions, des critères d'efficacité et des méthodes d'essai applicables aux SRE de type non intégral munis de fixation ISOFIX (qui sont fixés au moyen de la ceinture de sécurité pour adultes).

11. Dans le cadre de la phase 2, le groupe informel examinera le chariot utilisé pour les essais de choc avant (lésions plus graves et évaluation de l'intégrité du SRE) à la lumière des données récentes d'accident.

12. Toujours dans la phase 2, le groupe informel veillera à la stricte application des critères de lésion admis en ce qui concerne la nouvelle génération de mannequins de type Q utilisés dans les essais de choc avec bébé/enfant, avec l'aval du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules et d'autres programmes de recherche de l'Union européenne, à la lumière des données récentes d'accident.

13. Le groupe informel devra élaborer des dispositions transitoires de façon à retirer les SRE ISOFIX du Règlement n° 44 une fois que le WP.29 aura adopté les phases 1 et 2.
14. L'achèvement de la phase 3 est prévu pour la cinquante-troisième session du GRSP (mai 2013).
15. Dans le cadre de la phase 3, le groupe informel élaborera les amendements nécessaires de façon que le Règlement n° 44 vise aussi les SRE fixés grâce à la ceinture de sécurité et que, dans les Règlements n°s 14 et 16, ce type de SRE profite aussi des résultats des phases 1 et 2.
16. Le groupe informel examinera entre autres les compétences techniques des WG.18 et WG.12 du CEVE et du TC22/SC12 de l'ISO, le nouveau programme pour l'évaluation des systèmes de retenue pour enfants (NPACS), le projet de protection des enfants sur les routes européennes (CASPER) ainsi que les résultats des débats qui se seront déroulés en son sein et au sein du Groupe de travail.
17. Le cas échéant, le groupe informel élaborera des méthodes d'essai complémentaires et proposera d'autres critères d'évaluation.
18. Le groupe informel examinera des mesures appropriées afin de limiter la mauvaise utilisation des systèmes de retenue pour enfant, notamment pour les enfants âgés de moins de 15 mois.

Annexe X

[English only]

List of GRSP informal groups

<i>Informal group</i>	<i>Chairman</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Truck cab strength	Mr. Vladimir Salnikov Phone: +7 495-9949917 Fax: +7 495-9949940 Email: v.salnikov@autorc.ru	Expired	(OICA)
Frontal Impact	Mr. Pierre Castaing Phone: +33 1-69801750 Fax: +33 1-69801719 Email: pierre.castaing@utac.com	[December 2011]	
Head restraints	Mr. Bernard Frost Phone: +44-(0)207 9442107 Fax: +44-(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2012	(OICA)
Hydrogen and fuel cells subgroup safety	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone: +81 4-22413218 Fax: +81 4-22768604 Email: narusawa@ntsel.go.jp	December 2011	USA
Child restraint systems	Mr. Pierre Castaing Phone: +33 1-69801750 Fax: +33 1-69801719 Email: pierre.castaing@utac.com	[May 2013]	
Electric safety	Mr. Gerd Kellermann Phone: +49 228 99 300 4304 Mobile: +49 151-16822235 Fax: +49 228 99 300 807 4304 E-Mail: Gerd.Kellermann@bmvbs.bund.de	[December 2012]	